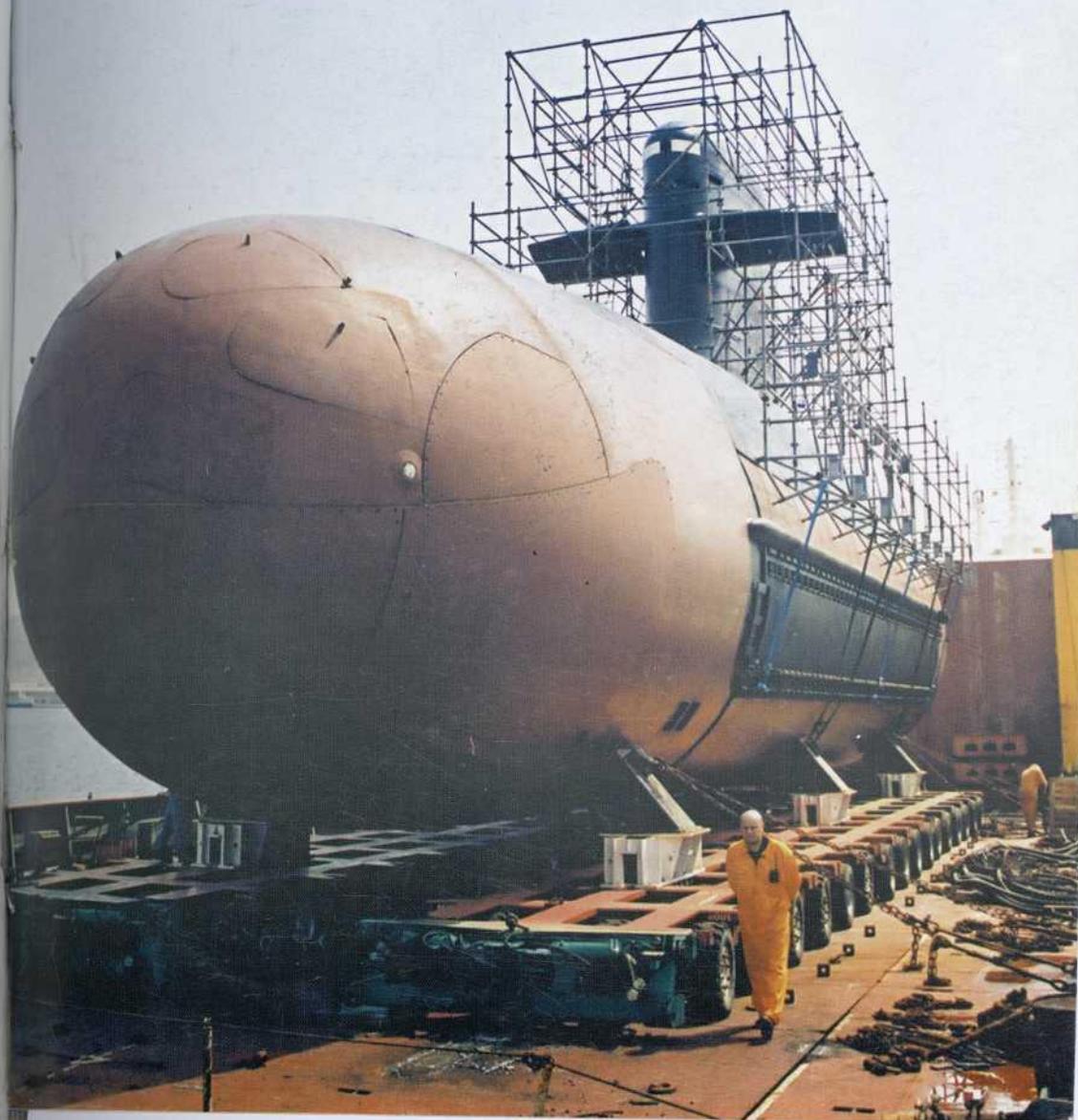


REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

MAYO 2004



**HERMANDAD DE VETERANOS
DE LAS FUERZAS ARMADAS Y GUARDIA CIVIL**



IDEALES

*Amor a España.
Respeto a la Constitución.
Fidelidad a S. M. el Rey y a las Fuerzas Armadas.*

FINES

Dar continuidad a los valores e ideales que constituyen la esencia de las Fuerzas Armadas, atendiendo a la mutua ayuda, protección y apoyo de las personas mayores necesitadas.

De ello deriva la necesidad de:

Prioritariamente, mantener y fortalecer los lazos de unión, solidaridad y compañerismo entre los socios.

Gestionar cuantos beneficios sean posibles para el conjunto de socios y familiares, a fin de mejorar su situación moral, económica y social, haciéndola extensible a todas las personas necesitadas.

Desarrollar prioritariamente actividades de voluntariado.

Integrar como beneficiario de las mencionadas acciones de apoyo, ayuda y voluntariado, en coherencia con la inserción de las Fuerzas Armadas en la Sociedad, a toda persona que requiera de tales prestaciones, pertenencia o no a la familia militar. Esta acción humanitaria llegará al extranjero en casos de guerra, catástrofe o circunstancias graves si así se le solicitase y se contase con medios suficientes.

Proteger la imagen de nuestras Fuerzas Armadas y colaborar en el desarrollo de la conciencia nacional de Defensa.

SOCIOS

***De número:** personal de los Ejércitos, Guardia civil y Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas en situación de reserva y retiro, damas de sanidad militar y viudas y huérfanos del personal militar.*

***Protectores:** personal de los Ejércitos, Guardia Civil y Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas en servicio activo y esposas o esposos e hijos de los socios. También aquellas personas que por su simpatía, afecto y afinidad hacia las Fuerzas Armadas deseen pertenecer a la Hermandad.*

¡¡¡ASOCIATE CON NOSOTROS!!!
LLAMA AL TELÉFONO DE LA HERMANDAD
915 44 44 48 - Fax: 915 44 08 53
E-MAIL: veteranosfas@mundofre.com
VISITA NUESTRA PÁGINA WEB
<http://www.hvfases.org/>

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2004
MAYO
TOMO 246



CARTA DEL DIRECTOR	579
CARTAS AL DIRECTOR	581
EL ALMIRANTE SEBASTIÁN ZARAGOZA, NOMBRADO AJEMA	583
MENSAJE DE DESPEDIDA DEL ALMIRANTE GENERAL FRANCISCO TORRENTE AL CESAR COMO AJEMA	587

TEMAS GENERALES

LA COMUNICACIÓN POLÍTICA EN TIEMPOS DE GUERRA	589
Javier Jordán Enamorado y Manuel R. Torres Soriano, profesores de la Universidad de Granada	
LA MARINA Y LA AVIACIÓN VISTA DESDE EL CENTENARIO DE ÉSTA	599
Antonio Linage, Universidad de San Pablo-CEU	

TEMAS PROFESIONALES

LA FUERZA DE MEDIDAS CONTRA MINAS	609
Capitán de navío Gonzalo Sirvent Zaragoza	
CONCEPTOS BÁSICOS DE LA PROPULSIÓN ANAEROBIA EN SUBMARINOS	623
Teniente de navío (Ing.) Ángel Arrazola Martínez	
SALVAR A LOS «ARSUBO'S»	633
Teniente de navío José M.ª Seijo Casal	

HISTORIAS DE LA MAR

EL EXTRAÑO CASO DEL <i>MARY CELESTE</i>	639
Capitán de fragata Javier Feal Vázquez	
LA EXPEDICIÓN DEL OLVIDO	655
Manuel Maestro, presidente del Círculo de Prensa y Literatura del Mar	
HISTORIA INCOMPLETA DE UNA CABEZA	661
José María Barceló-Fortuny	

VIVIDO Y CONTADO

UM QASAR, UN DÍA CUALQUIERA	669
Teniente coronel de Infantería de Marina José Cánovas García	

INFORMACIONES DIVERSAS

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

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada: La sección de proa del submarino *Carre-ra*, que se construye para la Marina chilena, a bordo del mercante croata *Lapad*, a su llegada a la factoría de Izar en Cartagena.

(Foto: D. Quevedo Carmona).





MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

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

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

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
Diálogo Libros. Diego de León, 2.
Librería *Castellana*. Paseo de la Castellana, 45.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—*Central Librería*. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librería. Real, 71.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnautica.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: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28

Correo electrónico: aeregemar@ext.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

El Consejo de Ministros del pasado 30 de abril ha dispuesto el relevo en la cúpula del mando de la Armada. Tenemos, pues, nuevo AJEMA, al que desde estas páginas deseamos suerte y muchos éxitos al frente de los destinos de la Armada.

Enhorabuena al cesante por la labor realizada a lo largo de más tres años y cuatro meses como máxima autoridad de la Armada. También le deseamos mucha suerte en su nuevo puesto, pues ha tenido la fortuna, al igual que su predecesor, de que no se le hayan «agradecido los servicios prestados» al haber sido elegido para otro cargo, de gran responsabilidad y relevancia, y en el que también con toda seguridad seguirá llevando a la Armada en el corazón.

El que se nos acaba de ir ha sido, según opinión generalizada de la Corporación, un buen AJEMA. Gran trabajador todoterreno, y con entusiasmo que ha sabido transmitir a sus colaboradores. Ha tenido las ideas claras y ha mantenido el rumbo con pocas guiñadas, las imprescindibles para sortear los escollos en la derrota trazada.

Ha sido el principal artífice e impulsor de las transformaciones, de gran calado, que ha experimentado la Armada bajo su mando: la racionalización en el campo de la enseñanza naval, la gran actividad operativa de la Fuerza en todos los mares del mundo y la iniciación de los nuevos programas para la modernización de la Fuerza. Para algunos ha cesado antes de hora, sin haber podido redondear su labor, ya que una vez alcanzados los hitos señalados se disponía a afrontar el problema secular de la Armada: la escasez de personal. En resumen: *bravo zulú*.

Su sucesor nos viene de su destino en Nápoles —como Carlos III, gran impulsor de la Armada y suscriptor de los Pactos de Familia—, pero quizá sería oportuno, que para afrontar los problemas de la Armada, nos fijáramos en la Maragatería y en su costumbre arraigada para comer su legendario cocido, la de empezar por el plato fuerte: el personal.

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

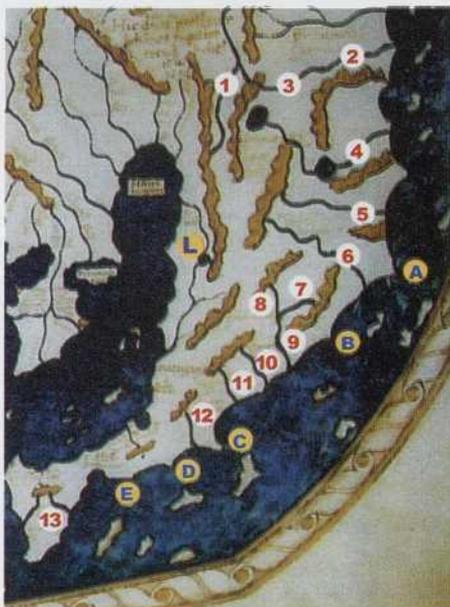
Red fluvial de Sudamérica en el mapa de Martellus (1489)

En la REVISTA de enero-febrero de 2004, página 84, se publicó el mapa actual de América del Sur con su red fluvial, desde el Orinoco (Venezuela) hasta el Grande (Patagonia), y junto a él, a su derecha, los trece ríos dibujados en el mapa de Henricus Martellus (1489), descubiertos por el doctor Paul Gallez. Lo cierto es que el mapa actual, antes citado —por error al seleccionarlo entre varias pruebas realizadas— no viene señalado el río Paraná, que tiene el número 7, y el 8 corresponde al río Paraguay. Le agradeceré, pues, señor director, que para mejor información de los lectores de la REVISTA publique el

mapa actual rectificado con los ríos en la situación que realmente les corresponde.—Nito Verdera. Ibiza.

Errata en una fecha histórica

En el artículo titulado Algunos datos de dos promociones atípicas del Cuerpo General de la Armada, del que es autor Pedro Fernández Núñez, en el ejemplar de la REVISTA GENERAL DE MARINA, enero-febrero de 2004, páginas 104 y 105, al citar los desaparecidos en el Baleares pone la fecha de 6 de agosto de 1938, cuando en realidad ocurrió el 6 de marzo de 1938, y no en la que se menciona en dicho artículo.—R. García Linares. Madrid.



1.—Magdalena. 2.—Orinoco. 3.—Meta. 4.—Amazonas. 5.—Tocantins. 6.—San Francisco. 7.—Paraná. 8.—Paraguay. 9.—Río de la Plata. 10.—Colorado. 11.—Negro. 12.—Chubut. 13.—Río Grande. A.—Cabo San Roque. B.—Cabo Frío. C.—Península Valdés. D.—Cabo Tres Puntas. E.—Cabo San Francisco de Paula. L.—Lago Titicaca.

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.

EL ALMIRANTE SEBASTIÁN ZARAGOZA, NOMBRADO JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

El pasado 30 de abril, al cierre de la edición del presente cuaderno, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto por el que se nombra jefe del Estado Mayor de la Armada al almirante Sebastián Zaragoza Soto, promoviéndole al empleo de almirante general. El mismo Consejo de Ministros, en sendos reales decretos, dispone el cese del almirante general Francisco Torrente Sánchez como jefe del Estado Mayor de la Armada, y le nombra secretario general de Política de Defensa, especificándose que a los únicos efectos de precedencias protocolarias tendrá categoría de secretario de Estado.



Reunión del Consejo Superior de la Armada, presidida por el ministro de Defensa.



El ministro de Defensa firmando en el Libro de Honor del Cuartel General de la Armada

Dos días antes, el 28 de abril, la Oficina de Relaciones Públicas de la Armada emitía una nota de prensa en la que informaba que en pleno extraordinario del Consejo Superior de la Armada, celebrado el mismo día, el ministro de Defensa, José Bono Martínez, había comunicado al Consejo Superior de la Armada el inminente nombramiento del almirante general Francisco Torrente Sánchez como secretario general de Política de Defensa y, asimismo, la propuesta del almirante Sebastián Zaragoza Soto para relevarle como AJEMA, la cual había merecido el respaldo unánime del Consejo.

El ministro de Defensa había informado previamente de esta propuesta a S. M. el Rey y al presidente del Gobierno.



Llegada del ministro de Defensa al Cuartel General de la Armada.



El ministro de Defensa saludando a los almirantes del Consejo Superior de la Armada.

El almirante general Sebastián Zaragoza Soto nació el 27 de enero de 1945 en San Fernando (Cádiz), aunque está fuertemente vinculado, por sus raíces familiares, con Águilas (Murcia).

En 1962 ingresó en la Escuela Naval de Marín, recibiendo el despacho de alférez de navío en 1967.

Es especialista en Comunicaciones y diplomado en Estado Mayor con el número uno de la promoción XXXVI de la Escuela de Guerra Naval.

Ha sido comandante del dragaminas *Tajo*, del buque de salvamento *Poseidón*, de la fragata *Baleares* y del buque escuela de guardias mari-



El ministro de Defensa saludando al almirante Sebastián Zaragoza.



De izquierda a derecha: el ministro de Defensa y almirantes Lapique (ALPER), Tafalla (segundo AJEMA) y González-Aller (jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey).

nas *Juan Sebastián de Elcano*, con el que dio la novena vuelta al mundo. Con amplia experiencia internacional ha desempeñado diferentes destinos en la Dirección General de Política de Defensa (DIGENPOL), ha sido presidente de la Sección Española del Comité Permanente Hispanonorteamericano y jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada.

Ascendió a almirante el pasado mes de enero y pasó destinado al Cuartel General de la OTAN de Nápoles como segundo comandante del Componente Naval del Mando de la Región Sur de Europa (Deputy Commander NAVSOUTH).

(Fotos: ORP, Armada).

S. N.



De izquierda a derecha: los almirantes Tello (ALFLOT), Del Pozo (jefe IMS OTAN), Sánchez-Barriga (ALMART), Lapique (ALPER) y Tafalla (segundo AJEMA), saludando al ministro de Defensa, junto con el almirante general Torrente (AJEMA).

MENSAJE DE DESPEDIDA DEL ALMIRANTE GENERAL FRANCISCO TORRENTE AL CESAR COMO AJEMA

Al cesar en el mando de la Armada, quiero expresar mi más sincero agradecimiento a todos los hombres y mujeres que, con generosa entrega y profesionalidad, hacéis de la Armada una institución modelo de eficacia y buen hacer.

Durante los casi tres años y medio que he mandado la Armada hemos tenido que hacer frente a importantes retos. En especial, mantener y mejorar en lo posible el nivel que tenía la Armada cuando asumí su mando y adquirir las capacidades navales adicionales que exigen las nuevas misiones.

Y todo ello en un entorno exigente, que ha presentado tres desafíos realmente importantes: hacer la Armada más atractiva para sus profesionales y consolidar de esta forma el modelo profesional; financiar el sostenimiento de la Fuerza en una época de mayor actividad, y reorganizar la Armada para hacerla más eficaz. Vuestra dedicación y lealtad han permitido afrontar satisfactoriamente estos retos y hacer progresar a la Armada.

Soy consciente que durante todo este tiempo, para cumplir las misiones que el Gobierno ha ordenado a la Armada y los compromisos internacionales que tenemos contraídos, ha sido necesario incrementar significativamente la actividad de la Fuerza, y ello ha demandado un esfuerzo excepcional a su personal, que han asumido la separación de sus familias



con abnegación, no esperando más recompensa que la satisfacción del deber cumplido.

A todos aquellos que a bordo de las unidades de la Fuerza habéis contribuido a cumplir con éxito cuantas misiones se os han encomendado y habéis conseguido transmitir a la sociedad una imagen de extraordinaria eficacia, os traslado de forma especial mi gratitud y admiración.

Podéis estar legítimamente orgullosos de vuestro trabajo, de vuestra plena dedicación. Os aseguro que servís en la Armada a una misión que no todas las personas son capaces de afrontar. Vosotros, sí. Y por eso me enorgullece haberos mandado.

Os exhorto a seguir trabajando a las órdenes del almirante Zaragoza Soto con la misma vocación de servicio a la Armada y a España. Por mi parte, desde mis nuevas responsabilidades como secretario general de Política de Defensa os tendré siempre presentes.

Que la Virgen del Carmen os bendiga y os acompañe siempre.

Almirante general Francisco Torrente Sánchez



LA COMUNICACIÓN POLÍTICA EN TIEMPOS DE GUERRA

Javier JORDÁN ENAMORADO
De la Universidad de Granada

Manuel R. TORRES SORIANO
De la Universidad de Granada

Introducción



A transformación social y política que arranca con la Revolución francesa supuso en el mundo occidental un incremento de la importancia del individuo en sí mismo como soporte indispensable de cualquier esfuerzo bélico. La mera coacción no era ya suficiente para movilizar a la población en unidades militares. Los gobernantes percibieron que sin una identificación mínima del ciudadano con los objetivos y fines de la guerra sería impensable

acometer una empresa bélica con ciertas posibilidades de éxito, sobre todo cuando fuese necesario enfrentarse a un enemigo motivado y dispuesto a asumir, en virtud de un ideal (político o religioso), las cruentas penalidades que implica toda guerra.

Los graves riesgos que implicaba toda guerra para la pervivencia del régimen político, para la propia supervivencia de sus miembros y para su bienestar y opciones de vida más inmediatas hacía necesario desplegar una poderosa campaña de comunicación política (o de propaganda en términos menos eufemísticos) capaz de minimizar los costos psicológicos de todo conflicto bélico y capaz, a su vez, de aunar a todos los ciudadanos en un empeño común.

El presente artículo se concibe como un análisis del modo en que las potencialidades de las modernas tecnologías de la información, y en especial la cultura de la imagen, han transformado y modulado el proceso de comunicación política que se desarrolla dentro de todo conflicto bélico. Se propone, finalmente, una estrategia flexible capaz de adaptarse a una nueva realidad que carece de precedentes y que debe ser entendida en toda su profundidad si queremos garantizar la gobernación democrática en todo momento, incluyendo coyunturas tan graves como las de un conflicto bélico.

Avances tecnológicos y viejas realidades

Fruto de la aceleración sin precedentes en el cambio tecnológico y de un generalizado y progresivo bienestar económico tuvo lugar en los últimos tiem-

pos el alumbramiento de lo que se ha conocido como la sociedad de la información, concepto que —a grandes trazos— no hace sino mostrarnos de forma insistente la importancia cada vez mayor de la comunicación política en cualquier tesitura.

Las nuevas tecnologías de la información han influido principalmente en tres vías: reduciendo el tiempo de transmisión de la información, minimizando el coste económico de la comunicación e incrementando el ámbito y complejidad de las mismas. Las emisiones vía satélite, el abaratamiento de los equipos de filmación y retransmisión (accesibles al uso doméstico), junto al número cada vez mayor de horas de emisión en directo de todas las cadenas de televisión, recortaron en parte las ya reducidas posibilidades de control informativo de los gobiernos democráticos.

Este novedoso escenario, revestido de toda la complejidad y de la incertidumbre en los resultados propia de la interacción de un número ilimitado de actores, ha sido definido (Libicki, 1996) como «nueva lógica geopolítica». Según Martín Libicki, cada nuevo medio tecnológico ha conllevado una nueva lógica geopolítica, en la medida que la importancia de ese medio aumenta no sólo domina al antiguo, sino que también lo llega a transformar. De esa forma, cita diferentes ejemplos históricos: con la invención del uso bélico del avión, Gran Bretaña pudo ser atacada directamente desde Europa, anulando la lógica del poderío marítimo. El mismo medio dominó la campaña estadounidense contra Japón. Cuando los misiles balísticos hicieron del espacio exterior un medio del conflicto, ello permitió que tanto los Estados Unidos como la URSS se amenazasen directamente, y este factor dominó la confrontación de las superpotencias a lo largo de Europa. De esa forma, este autor opina que las potencialidades de esta nueva sociedad, caracterizada por el acceso generalizado a la información, había generado una nueva lógica que aún está por definir y sistematizar.

La primacía de la imagen

Las nuevas potencialidades comunicativas que han ofrecido los avances tecnológicos han generado una nueva lógica en la actuación de los medios de comunicación audiovisuales y en la manera de concebir su propia misión. El dramático incremento de la televisión en directo, que tuvo su comienzo con la crisis internacional creada tras la retransmisión vía satélite de las manifestaciones de la plaza de Tiananmen en China, marcó el inicio de un predominio del impacto visual y el dramatismo informativo que relegó a un segundo plano el análisis y la comprensión en profundidad del trasfondo de la noticia.

El que los medios hayan concentrado su atención sobre aquellos eventos capaces de generar un tipo determinado de imágenes y contenidos ha orientado el punto de mira de los medios hacia catástrofes humanitarias y contextos

marcados por la violencia (más o menos estructurada). De esa forma, gracias a los noticiarios, la televisión se ha convertido en el intermediario privilegiado a través del cual se establecen relaciones morales entre desconocidos en el mundo moderno. La sensación de proximidad que pueden llegar a generar unas imágenes, contempladas desde la sala de estar de cualquier hogar medio, ha llevado a que las relaciones directas entre los pueblos se impusieran a las mediaciones bilaterales entre gobiernos y que durante un breve intervalo, como señala el historiador Michael Ignatieff, se crease «un nuevo internacionalismo electrónico que unía la conciencia de los ricos a las necesidades de los pobres» (Ignatieff, 1999: 16). La capacidad de los gobiernos para hacer prevalecer determinados posicionamientos sobre el sentir de la población se ve seriamente afectada desde el preciso momento en que la televisión reduce espectacularmente el desfase temporal existente entre presión y acción, necesidad y respuesta.

Determinadas características de esta nueva configuración de los medios, que han resultado beneficiosas para el desarrollo de una solidaridad a nivel global y para la concienciación acerca de los problemas de los más desfavorecidos, se han visto oscurecidas como resultado de determinadas formas de enfocar la realidad.

En primer lugar, la creciente influencia de los medios incrementa la presión sobre los políticos para responder rápidamente a los nuevos eventos, respuestas que suelen ser inmediatas e incompletas, lo que ha generado el que en numerosas ocasiones no se tenga suficientemente en cuenta el contexto y se actúe de forma errónea y precipitada. Dicha problemática, bautizada popularmente como «efecto CNN» (Robinson, 1999), apunta a la inquietante situación de unas elites políticas cada vez más sometidas a los dictados que la contundencia visual y emotiva de determinadas imágenes producen en los espectadores.

Igualmente no debe obviarse el aspecto estrictamente económico, que determina de una forma casi insospechada el mensaje que los medios ofrecen al público. De esa forma se ha acusado a los informativos de ignorar situaciones, tales como la escasez de alimentos en determinadas zonas del planeta, hasta que adquieren cierto atractivo visual.

La cobertura en profundidad de un conflicto bélico, con su inevitable despliegue de equipos y corresponsales, es una tremenda inversión económica por parte de las cadenas de televisión, lo que en ocasiones se suele saldar con espectaculares resultados. Así, por ejemplo, en la primera noche de campaña aérea en la operación TORMENTA DEL DESIERTO contra el régimen de Saddam Hussein, la audiencia de la cadena norteamericana CNN saltó de 900.000 a 10.890.000 hogares, un salto del 1.000 por 100 con respecto a la audiencia de meses anteriores (Dauber, 2001). Pero incluso en aquellas ocasiones donde una cobertura ambiciosa es un negocio claramente ruinoso en términos económicos, dicho desembolso supone una apuesta de esa cadena para lograr la fidelización del espectador con el medio, de cara a futuros periodos de «normalidad» informativa.

Igualmente debemos tener en cuenta la dimensión temporal del conflicto, puesto que en numerosas ocasiones el tiempo televisivo «corre» a un ritmo superior al tiempo real de los sucesos bélicos. La necesidad de mantener y acrecentar la atención del espectador con respecto al medio lleva a éste a una desenfrenada búsqueda por la primicia informativa y por la novedad, lo cual genera efectos perversos, tales como su enorme susceptibilidad a los bulos informativos y las noticias sin confirmar. De igual modo, la carestía de novedades informativas puede llevar a los medios a extender una historia tanto como puedan, transformando lo irrelevante en grande, a la espera de nuevo material.

A todo ello debemos sumar aquellos análisis que centran su crítica en la preocupante carga de veracidad que se otorga a toda información basada en narraciones visuales. Así, por ejemplo, el politólogo italiano Giovanni Sartori señala que con la televisión la autoridad es la visión en sí misma, es la autoridad de la imagen. El proceso cognitivo del ciudadano se centra de forma casi exclusiva en aquello que procede de sus ojos, olvidando que los ojos pueden engañar tanto como las palabras. El espectador olvida que toda imagen televisada es fruto de la elección de otras personas, y que es resultado de un premeditado proceso de elaboración a través de encuadres, elecciones, omisiones, etcétera.

La propia publicidad de unos informativos que declaran enfáticamente su capacidad para ofrecer al espectador una imagen veraz, despasionada y objetiva de lo que acontece en cualquier rincón del planeta, contribuye a crear en el espectador el convencimiento de que le es posible conocer en tiempo real todo aquel suceso revestido de algún interés, independientemente de donde tenga lugar. Sin embargo, «la cámara de televisión entra fácil y libremente en los países libres; entra poco y con precaución en los países peligrosos, y no entra nunca en los países sin libertad. De lo que se deduce que cuanto más tiránico y sanguinario es un régimen, más lo ignora la televisión y, por tanto, lo absuelve» (Sartori, 1998: 89). Lo que nos debe ayudar a desechar nuestras concepciones acerca de unos medios asépticos, que en ningún caso son un elemento exógeno del contexto que pretenden abordar, y que en demasiadas ocasiones son el resultado de las limitaciones, miedos y miserias comunes a todos los individuos.

Nuevos conflictos, nuevas dificultades

Durante las décadas de los ochenta y noventa tuvo lugar el desarrollo de unas nuevas modalidades de conflicto y de violencia organizada, especialmente en África y Europa del Este, que implicaron una limitación añadida a la ya de por sí difícil relación comunicativa entre gobiernos y ciudadanía. La comunicación política se hizo una empresa prácticamente estéril frente al desafío que suponía hacer accesible la comprensión de unos conflictos bélicos que se

nutrían de agravios históricos, mitologías nacionales, ideologías excluyentes, intolerancia religiosa y formas aberrantes de violencia contra la población civil. Evidentemente, las guerras pasadas no habían sido el resultado de causas simples y lineales, pero el hecho de desarrollarse bajo el monopolio exclusivo de la autoridad estatal, con un sistema jerárquico de responsabilidad en territorios generalmente homogéneos y delimitados, y a través de tropas adecuadamente uniformadas e identificables, permitía a los gobiernos establecer las categorías de «nosotros» y «ellos».

Sin embargo, en los últimos tiempos hemos asistido al nacimiento de una auténtica nueva modalidad de conflicto, más difícil de entender y explicar a través de medios audiovisuales que sólo priman lo que se puede convertir en imágenes. Nos referimos a las que Mary Kaldor denomina «nuevas guerras», que opina son producto de la actual era de la globalización, entendiéndolo por ella la intensificación de las interconexiones políticas, económicas, militares y culturales a escala mundial. Para esta autora las nuevas guerras surgen en el contexto de la erosión de la autonomía del Estado y, en ciertos casos extremos, la desintegración del propio Estado, produciéndose de ese modo la desaparición del monopolio de la violencia legítima.

Sin embargo, lo realmente trascendente de estas nuevas guerras, de cara a las cuestiones relacionadas con la comunicación política, es el hecho de que grandes masas de población podrían considerar que las mismas tienen su desarrollo y existencia en un «espacio virtual». Es decir, el hecho de que en las últimas décadas se haya alejado de forma cierta la amenaza del desarrollo de una guerra en el territorio nacional de los países más desarrollados lleva a cientos de millones de espectadores, procedentes de América del Norte, Europa, Japón y Australia (mayoritariamente), a catalogar lo que son auténticas tragedias humanas como narraciones televisivas, cuya capacidad para conmover e incitar a la acción depende directamente de la habilidad y espectacularidad de las imágenes que el noticiario ofrece.

La tendencia a contemplar las conflagraciones armadas como un «espectáculo» alejado de riesgos y consecuencias para el espectador, y cuyo único efecto se sitúa en el ámbito de las emociones o los sentimientos, tiende a crear una serie de «vínculos débiles», cuya durabilidad depende directamente de la atención que los medios otorguen al evento, la permanencia de un determinado enfoque o la aparición de un nuevo evento que suscite un cambio de atención.

Los adversarios asimétricos y el nuevo campo de batalla

Como gran parte de los especialistas señalan, con toda probabilidad las guerras futuras podrán ser catalogadas como «guerras de cuarta generación», las cuales se caracterizan por su irregularidad, por operaciones asimétricas en

las cuales no existe una correspondencia entre los recursos y la filosofía de los combatientes, y donde el énfasis se da en evitar el enfrentamiento directo con fuerzas militares, priorizando el ataque directo contra objetivos culturales, políticos o de la propia población civil.

Los nuevos adversarios asimétricos —aquellos que piensan y se organizan de forma diferente al oponente, en orden a maximizar sus propias ventajas y explotar las debilidades del rival— no han dudado en rentabilizar la evolución en las tecnologías de la información para integrar esa transformación en su estrategia de guerra. De esa forma asistimos al ascenso imparable de un nuevo campo de batalla, que tiene su espacio en el ámbito de la información y de los medios de comunicación, y que será convenientemente aprovechado por aquellos que de esta forma pretenden compensar su desigualdad en recursos militares.

El uso de los medios de comunicación y de la comunicación política como arma de guerra ha tenido en los últimos tiempos numerosas manifestaciones. Así, por ejemplo, dos de los conflictos definitivos de la era de la posguerra fría —las guerras de Yugoslavia y el genocidio de Ruanda— ofrecieron un uso indebido de los medios de comunicación, los cuales incitaron al abuso de los derechos humanos de la forma más abyecta.

Los adversarios asimétricos utilizarán el «espacio público» que brindan los medios de comunicación de cualquier sociedad abierta para deslegitimar las instituciones políticas representativas, poner en duda la rectitud de las motivaciones que guían las orientaciones de los políticos, socavar el apoyo que los ciudadanos brindan a sus representantes y, en definitiva, imponer progresivamente entre la ciudadanía un relato que justifique la existencia y los fines de ese grupo o facción.

El que el escenario del conflicto sea concebido como algo que tiene una existencia «virtual», en el sentido de que el ciudadano-espectador no percibe los riesgos de la guerra, puede llevar a la hiriente paradoja de que las democracias avanzadas sean los regímenes más propensos al uso de la fuerza militar y de la lucha, sobre todo si la causa se justifica en nombre de los derechos humanos y la propia libertad. Resulta de nuevo interesante la reflexión de Ignatieff, cuando dice que «la guerra se convierte en virtual no solamente porque tiene lugar en una pantalla, sino también porque recluta a la sociedad virtualmente. Nada de lo verdaderamente importante está en juego: ni la supervivencia nacional ni el destino de la economía. Cuando la guerra se convierte en un deporte de espectadores, los medios de comunicación son un decisivo teatro de operaciones». (Ignatieff, 2001).

Toda aquella estrategia comunicativa que pretenda tener éxito en un contexto caracterizado por la amenaza o el uso masivo de la violencia debe tener muy presente que vivimos en un tipo de sociedad que se caracteriza por lo que Castells denominó cultura de la virtualidad real» (Castells, 2001). Es virtual porque está construida principalmente mediante procesos virtuales de

comunicación de base electrónica, pero es real (y no imaginaria) porque constituye nuestra realidad fundamental, la base material con la que vivimos nuestra existencia, construimos nuestros sistemas de representación, hacemos nuestro trabajo, nos relacionamos con los demás, obtenemos información, formamos nuestra opinión, actuamos en política y construimos nuestras esperanzas. El que sea principalmente a través de la virtualidad cómo la sociedad procesa su creación de significado implica que las instituciones estatales obrarán en pie de igualdad con infinidad de actores (movidos por motivaciones más o menos legítimas) que pugnan por el predominio perceptivo dentro de este espacio virtual.

Hacia una gran estrategia

A pesar de la importancia creciente de la dimensión informativa de la guerra, todavía se carece de una «gran estrategia» al respecto. Así, por ejemplo, los Estados Unidos, a pesar de poseer un apabullante dominio tecnológico y mediático del campo de batalla, muestran significativas carencias a la hora de proyectar ese poderío en una estrategia de diplomacia pública convincente.

Dicha gran estrategia, si pretende resultar exitosa, deberá tener muy presente las características específicas del nuevo tipo de sociedad sobre la cual pretende ejercer su influencia. Las sociedades del presente son sustancialmente diferentes a las generaciones de otras guerras. Dándose un marcado individualismo, que convive con identidades y valores en algunos casos transnacionales (que priman más el bienestar individual o los derechos humanos que los propios intereses nacionales). El politólogo francés James Rosenau ha intentado resumir estas tendencias inventando una nueva palabra: «framegración» (citado en Nye, 2003: 93), para expresar la idea de que, tanto la integración en identidades mayores como la fragmentación en comunidades más pequeñas, puede ocurrir al mismo tiempo.

Sin embargo, si queremos «ganar» la dimensión informativa de los conflictos futuros necesitaremos de una «gran estrategia», de un planeamiento general lo suficiente flexible como para afrontar diferentes realidades complejas.

En primer lugar se deberá intentar mantener y consolidar la legitimidad ante la propia población y, en la medida de lo posible, ante los aliados y terceros países. El hecho de que la legitimidad descansa sobre elementos inmateriales, fuertemente enraizados en la cultura política del individuo y de la sociedad, hace de este concepto un elemento central en la lucha por la dimensión informativa del conflicto. Las democracias occidentales deberán ser conscientes de que la evolución social y la, por ahora, impredecible dinámica de la globalización han creado una base cultural notablemente diferente a la que sirvió de base para asentar la legitimidad del sistema político representati-

vo. La legitimidad percibida del actual sistema democrático liberal no es inaltable, y el sometimiento a los más escrupulosos procedimientos formales no será suficiente para perpetuar el sistema, en la medida en que nuevos valores (como el poder de las encuestas y sondeos para determinar el sentir popular) vayan ganando terreno a los fundamentos teóricos de la representación política. De ahí, que la lucha por la legitimidad sea un objetivo prioritario para aquellos adversarios que pretendan neutralizar los recursos materiales de una nación incidiendo sobre aquellos elementos inmateriales que hacen posible su movilización: la legitimidad «percibida» con la que cuenta un gobierno para utilizar todos los recursos a su alcance, incluyendo la fuerza militar. Las sociedades libres no deberán tener ningún tipo de complejo o escrúpulo a la hora de implementar contra-estrategias de deslegitimación de adversarios que no respeten los fundamentos de la convivencia y el respeto a los derechos del ciudadano.

En segundo lugar, es necesario mantener el mayor grado de soberanía posible sobre el proceso de toma de decisiones. Aquello que constituye un elemento de salud y fortaleza democrática, como es la participación cada vez más amplia y constante de la ciudadanía en el proceso de toma de decisiones, puede llegar a convertirse en una vulnerabilidad en la medida en que determinados actores intenten manipular el proceso para conseguir una serie de fines que perjudican al conjunto de esa sociedad. Los decisores políticos deberán saber calibrar el peso de las orientaciones procedentes de un espacio público, que se encuentra al alcance de la influencia perniciosa de una serie de actores que no dudarán en utilizar las virtudes de una sociedad abierta para acabar con ella desde adentro.

En tercer lugar, se debe tener en cuenta el hecho de que la lucha por la legitimidad gira en torno a valores aceptados por la mayoría, de ahí que se deba lograr su extensión a nivel mundial, incluyendo las sociedades que constituyen el sustrato de apoyo del adversario. Es necesario, ahora más que nunca, ser coherente con esos valores y calcular los costes de políticas egoístas sobre los efectos a largo plazo de la gran estrategia. Esto supone una verdadera revolución respecto a la política inmoral que tradicionalmente han llevado a cabo los diferentes gobiernos.

Es necesario un auténtico esfuerzo pedagógico para que la sociedad en su conjunto entienda cómo se pueden ver afectados sus intereses personales y colectivos, tanto con actitudes intervencionistas como con posturas aislacionistas. Aunque para ello se deba acudir a un lenguaje propio de un entorno audiovisual (con la correspondiente primacía de lo visual y emotivo), pero lo suficientemente rico en contenidos racionales como para lograr su permanencia en el largo plazo.

Como se ha señalado anteriormente, afrontar una empresa bélica, dentro de un «régimen de opinión», implica la necesidad de alcanzar una amplísima mayoría que sustente una postura unificada y coherente en todo momento.

Toda guerra empuja a cualquier sociedad a situaciones «límite» que amenazan su unidad, de ahí que la existencia de espacios de disenso pueda ser utilizado por elementos antisistema e hipercríticos que busquen ahondar las «fracturas» para neutralizar la base apoyo popular del poder y forzar la alteración del orden político. Mantener el prestigio de las instancias políticas es una tarea ardua en un entorno donde es más sencillo destruir la reputación que merecerla. Los medios se han convertido con demasiada frecuencia en poderoso canal de transmisión de rumores y sospechas, que penetran fácilmente en una sociedad escasamente crítica y formada. Ello implica, pues, que la credibilidad se convierta en un recurso escaso y en una valiosísima fuente de poder, de ahí que las pugnas políticas tengan por objeto la creación y destrucción de la misma.

Finalmente, no es posible (ni deseable) ejercer un control sobre los medios de comunicación, pero sí que se pueda ejercer una influencia cierta sobre cómo elaboran sus mensajes y de qué temas se ocupan. La relación entre los antagonistas políticos y los medios de noticias puede describirse como una «simbiosis competitiva» (Wolsfeld, 1997), en donde cada parte de la relación tiende a explotar al otro intentando tener el menor costo posible. Será, por tanto, necesario desarrollar una hábil política de relación con los medios de comunicación, que les conciencie sobre su determinante papel y sea capaz de sumarlos al esfuerzo común de hacer frente a las amenazas globales.

Conclusiones

La comunicación política experimentará, con toda probabilidad, un aumento creciente de su importancia en los próximos años. En la medida en que los ciudadanos de las modernas sociedades occidentales sigan teniendo asegurado un umbral cada vez mayor de bienestar material, la política será cada vez más el ámbito de lo «percibido», más que el ámbito de lo «experimentado». El hecho, por ejemplo, de que las oscilaciones económicas y políticas tengan cada vez una influencia menor en la esfera vivencial del individuo determina que las pugnas por el poder y el favor popular tengan, desde el ámbito de las realizaciones y las medidas concretas, al ámbito de la «eficacia percibida» y la emotividad. De forma análoga, en el campo de la seguridad y la defensa, el hecho de que un conflicto armado en territorio nacional sea contemplado como una posibilidad remota, implica que los futuros riesgos para la seguridad colectiva se moverán igualmente en el campo de lo que se «perciba» como una amenaza. De esta forma, unos medios de comunicación que prioricen la actualidad informativa de determinados asuntos, en función de la disponibilidad de un material audiovisual cargado de efectismo visual y dramatismo, determinarán una percepción de los problemas de seguridad y defensa no necesariamente correspondientes con las prioridades y los intereses de un país.

La comunicación política será el elemento central en tiempos de guerra. Deberá asumir una función pedagógica y orientadora en un contexto caracterizado por un menor control del Estado en sus propias estrategias, en una realidad más compleja donde los líderes políticos tendrán un menor grado de autonomía para decidir sus acciones y donde deberá compartir «escenario» con un número creciente de actores. Sólo a través del cumplimiento de una coherente estrategia hacia los medios que refleje un empeño decidido por conservar la iniciativa, podrán los gobiernos hacer frente a las nuevas amenazas conservando íntegros su legitimidad y capacidades.



BIBLIOGRAFÍA

- CASTELLS, Manuel: *La galaxia internet*, 2001. Barcelona, Areté.
- DAUBER, Cori: *Image as Argument: The Impact of Mogadishu On US Military Intervention, Armed Forces & Society*, 2001. Núm. 2, vol. 27, págs. 205-229.
- IGNATIEFF, Michael: *Guerra virtual*, en LEGUINECHE, Manuel, y SÁNCHEZ, Gervasio: *Los ojos de la guerra*, 2001. Barcelona, Random House Mondadori.
- IGNATIEFF, Michael: *El honor del guerrero. Guerra étnica y conciencia moderna*. Madrid, 1999. Taurus.
- JOWETT GARTH, S., y O'DONNELL, Victoria: *Propaganda and Persuasion*. Newbury Park (California), Sage Publications, 1992.
- KALDOR, Mary: *Las nuevas guerras. Violencia organizada en la era global*. Barcelona, 2001. Ed. Tusquets.
- KAUFMAN, Edward: *A Broadcasting Strategy to Win Media Wars*, *The Washington Quarterly*, 2002. Núm. 2, vol. 25, págs. 115-127.
- LIBICKI, Martin: *The Emerging Primacy of Information*, 1996. Orbis, págs. 261-276.
- NYE, JR, Joseph S.: *La paradoja del poder norteamericano*. Madrid, 2003. Taurus.
- ROBINSON, Piers: *The CNN effect: can the news media drive foreign policy?*, *Review of International Studies*, 1999. Núm. 25, págs. 301-309.
- SARTORI, Giovanni: *Homo Videns. La sociedad teledirigida*. Madrid, 1998. Taurus.
- THOMPSON, Mark, y PRICE, Monroe E.: *Intervention, Media and Human Rights*, *Survival*, 2003. Núm. 1, vol. 45, págs. 183-202.
- WESTERN, Jon: *Sources of Humanitarian Intervention. Beliefs, Information, and Jon vocacy in the U.S. Decisions on Somalia and Bosnia*, *International Security*, 2001. Vol. 26, núm. 4, págs. 112-142.
- WOLSFELD, Gadi: *Media and political conflict*. News from the Middle East, Cambridge, Cambridge University Press. 1997.

LA MARINA Y LA AVIACIÓN VISTAS DESDE EL CENTENARIO DE ÉSTA

Antonio LINAGE
Universidad de San Pablo-CEU



El benedictino de Solesmes Jehan Joliet, fundador de un monasterio en China en los días de entreguerras, había sido oficial de la Armada francesa. Estando destinado en Indochina, en 1892 tuvo que volver a la metrópoli por motivos del servicio. Naturalmente, el viaje era de cuenta del Estado. Él ofreció pagarlo de su bolsillo si se le dejaba elegir la ruta. El comandante de Marina de Saigón no se lo concedió, porque incluía una travesía terrestre, de costa a costa de los Estados Unidos, y se estimaba que el lugar de un marino, no teniendo un destino en tierra o estando de permiso, es el buque. ¿Podría decirse lo mismo de un aviador? Ante todo, aunque se trate de algo cuantitativo, la diferencia en la duración de los vuelos y de las navegaciones es tan exagerada que nos obliga a una reflexión antes de contestar. Sin preterir el dato de la limitación de las horas de vuelo continuadas de los pilotos, consecuencia también de otras diferencias entre uno y otro medio. Parece que ahora el vuelo más largo no pasa de trece horas y media, y paradójicamente en las etapas anteriores del desarrollo de la aviación, por la menor autonomía de los aviones, la duración era inferior. En cambio, no están demasiado lejos los seis meses que algunos buques tardaban en enlazarnos por el cabo de Buena Esperanza con nuestras Filipinas. Y *O Principe Perfeito*, un buque portugués que daba servicio a Timor en los últimos tiempos de su colonia, hacía una etapa de treinta y seis horas sin tocar tierra, siendo la suya la ruta más larga regular entonces existente. A pesar de todo, que se llame a los aviones aeronaves y se haya acuñado la expresión de navegación aérea tiene un sentido. No consiste en una metáfora, cual podría, en cambio, ser la definición de los ingenieros aeronáuticos como los ingenieros de caminos del cielo. De ahí también el parentesco entre el Derecho Marítimo y el Derecho Aeronáutico. Pese a que en el aire no existe la institución del testamento autorizado por el comandante en funciones notariales, cómo, en cambio, es una tradición legislativa ya consagrada en el mar ante los contadores de los buques de guerra o los capitanes de los barcos mercantes. Y es que la coincidencia esencial entre la navegación marítima y la aérea estriba en hacerse en unos medios en los cuales el



Hermanos Wright

hombre no puede valerse por sí mismo, siendo al fin y al cabo su dominio una conquista de su especie. Por tanto, sin poderse abandonar el viaje en cualquier momento ni interrumpirlo más que ateniéndose a las circunstancias imperativas de cada situación. El buque y el avión son recintos enclausurados. Lo cual implica el más íntimo parentesco.

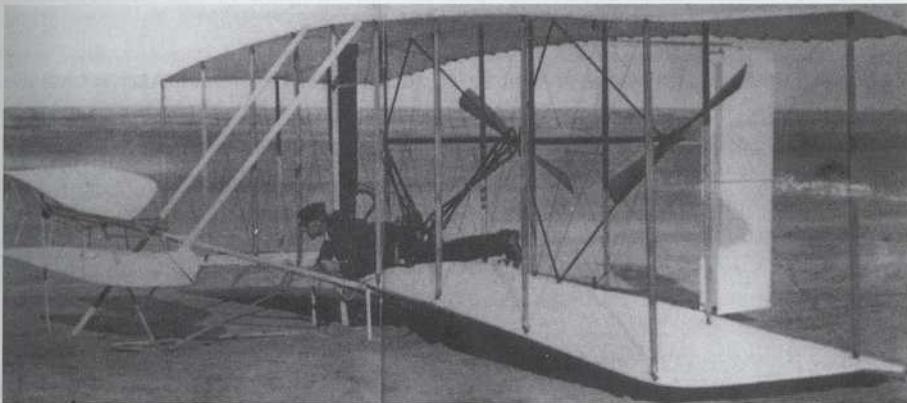
Los caminos teóricos podrían parecer desprovistos de repercusiones vitales en la esfera de lo concreto. Pero al fin y al cabo pocos ámbitos de la existencia humana tan concretos como la locomoción. Recordemos a este propósito que tanto la curva trazada por la rueda de una locomotora como la hélice de un buque se encuentran en las superficies motoras de todos los animales, estén los miembros de las distintas especies de éstos provistos de pies, aletas o alas. Más específicamente, Aristóteles equiparó, desde una óptica estrictamente mecánica, el vuelo y la natación, a la vez que pensaba estribar el secreto de los pájaros en apoyarse en una resistencia, equiparándolo, por consiguiente, al desplazarse en tierra, aunque llevando en las alas la tendencia a elevarse y siendo intrínsecamente más ligeros. Ello implicaba el desconocimiento del principio de la masa desplazada y de los efectos del corrimiento del aire a lo largo de un perfil curvilíneo.

Lo que no puede sorprendernos es que haya habido hombres de mar entre los precursores de la aviación. Ya en el siglo XIX se citan dos franceses: el oficial Félix du Temple (1823-1890), partiendo del estudio de la hélice sin

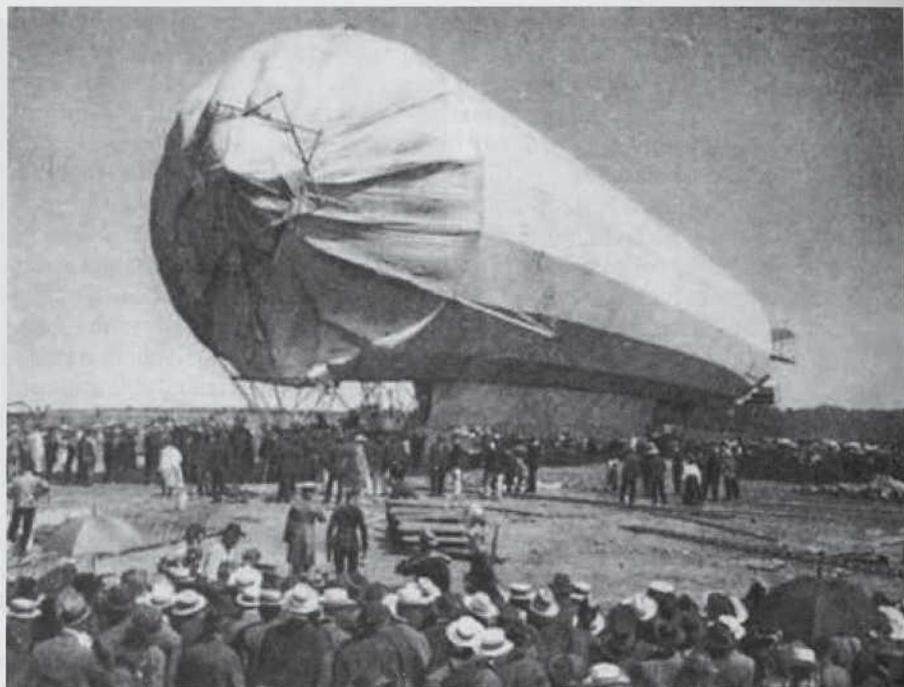
salirse de la geometría sencilla, y un marino mercante de largos recorridos, Jean-Marie le Bris, quien se había fijado durante ellos en los vuelos del albatros y construyó un modelo de avión semejante a los mismos. Uno de los motores de la aviación ya consumada, a principios del siglo xx, por tanto, Ernest Archdeacon, empezó siéndolo de la locomoción sin más, de los automóviles a los globos pasando por las lanchas. En el ámbito de las exploraciones arriesgadas hacia lo desconocido, hay que citar a un capitán de fragata norteamericano, R. E. Byrd, comandante del trimotor *Ford 4-AT*, volando con otros tres tripulantes sobre el Polo Sur, de finales de septiembre hasta noviembre de 1929, pero luego de haber explorado ya el Polo Norte en mayo de 1926, desde Spitzberg, en un *Fokker F-VII-A-301*, ayudado por Amundsen. Claro que no faltaban las estampas pintorescas, como la del temerario Bill Wilthshire, inconfundible por su bigote dailiniano, de aterrizajes casi milagrosos. Sobre todo contribuyó a la exploración aérea de Nueva Guinea, pero su paraíso era el barco, naturalmente provisto de bar, que enlazaba Australia con el puerto de Salamana en la misma isla. Ello no mucho antes de la Segunda Guerra Mundial.

Vamos ahora a citar algunos datos en otra dimensión, por mucho que en ocasiones puedan parecer anecdóticos, pero estimándolos nosotros siempre reveladores, y resumir las posturas y visiones de conjunto que la teoría y la práctica de las relaciones entre los dos ámbitos nos permiten atisbar.

Todavía en el dominio menos pesado que el aire, el conde Ferdinand von Zeppelin, en 1899 y 1900 ultimó el primer dirigible rígido, tanto que su apellido se hizo sinónimo del aparato sin más, *Luftschiff Zeppelin 1*, en un hangar flotante sobre el lago Constanza, que llevó a cabo su primer vuelo el día 2 de julio de 1901. En 1905, sólo dos años después del primer vuelo, Gabriel Voisin, un constructor de aviones francés empeñado en hacer la competencia a los autores de aquél, los hermanos Wright, presentó en el Sena un planeador



Wilbur Wright, a los mandos de su aeroplano.



Luftschiff Zeppelin.

híbrido montado en flotadores y arrastrado en el río por una lancha motora. La idea no era una extravagancia ni mucho menos. Pues pasaron bastantes años en la historia aeronáutica con un protagonismo acusado de los hidros. Seguir por este camino nos llevaría muy lejos. Recordemos, sólo a guisa de ejemplo, su trascendencia en las primeras líneas comerciales regulares italianas, Transadriática, Linee Italiane y Ala Littoria, ésta ya constituida en 1934, alternando los hidros y los trimotores terrestres Caproni que servían el África Oriental. Hay que tener en cuenta la mayor probabilidad de los amerizajes de emergencia a lo largo de aquel desarrollo. Recordamos que en los primeros vuelos comerciales transoceánicos, una parte del trayecto era marítimo, en barco. Así, los enlaces entre Francia y América del Sur de la compañía Latecoère, uno de cuyos pilotos era Saint-Exupéry. De Senegal a Brasil se iba por mar. Del 8 de abril al 31 de mayo de 1919, el hidroavión *Curtiss NC-4* cubrió el trayecto de Terranova a Inglaterra, con escalas en las Azores y Portugal, habiendo un destructor cada cincuenta millas.

El 25 de julio de 1909, Louis Blériot consiguió atravesar en avión el canal de la Mancha, una plusmarca entonces. Antes de despegar, en Calais para Dover, subió a su esposa al destructor *Escopette*, que iba a seguir su ruta, no

por curiosidad sino con la misión de orientarlo y servirle de punto de referencia. Pero hacia la mitad del canal el piloto, que no había querido reducir la velocidad, se dio cuenta de haberse dejado atrás el navío e ir en consecuencia sin esa escolta. Ya después de haber visto la costa inglesa, envuelto por el viento y la bruma, divisó tres barcos, sin poder distinguir si eran remolcadores o transbordadores: «No importa, parecía que se dirigían a un puerto, Dover sin duda. Así que los seguí. Los marineros me aclamaban con entusiasmo. Casi me dieron ganas de preguntarles el camino de Dover, ¡ah!, pero no sabía hablar inglés». La hazaña traumatizó a Inglaterra, en cuanto vio amenazada en el futuro la seguridad que hasta entonces la había dado su condición insular y su poder naval. No mucho después, el 16 de abril de 1912, era ya una mujer, la norteamericana Harriet Quimby, la que a bordo de un monoplano, precisamente de la marca Blériot, hacía la travesía en sentido inverso. La llamaban la aviadora de porcelana de Dresde y era una estampa atrayente, tan aeronáutica como femenina, mejor diríamos femeninamente aeronáutica, con un traje de vuelo de satén color ciruela, capucha de monje y gafas aerodinámicas. Esta vez había sido un diario de Londres, el *Daily Mirror*, el que envió un remolcador para seguirla. Pero ella le adelantó enseguida, sin ver hasta su aterrizaje otra cosa que su compás, sumergida en la niebla. Cuando vio el sol ya estaba, a la vez, a la vista la costa de Francia, y los pescadores de Harelot agitaban sus gorros en bienvenida. Menos de tres meses después murió en las aguas de la bahía de Dorchester cuando participaba en el festival aéreo de Harvard-Boston. Una misión más sustancial tuvieron los barcos de rescate, por ejemplo, en las expediciones aéreas al Polo Norte ya en entreguerras. Y en la Antártida más aún los de suministro, teniendo en cuenta el establecimiento de las imprescindibles bases para la prosecución de su conquista por la aviación, sin que acabaran en eso las modalidades de la cooperación. Por ejemplo, en la expedición de Matthew Stirling a Nueva Guinea, en 1926, el *ern*, un hidroavión Breguet, fue descargado por un barco holandés en la desembocadura del río Mamberano. Y en 1932, los dos biplanos Westland escogidos por la RAF para volar sobre el Everest fueron llevados a Karachi en el vapor *Dalgoma*.

Se estaba ya muy cerca de la guerra. El último capítulo de *La montaña mágica*, de Thomas Mann, retrata magistralmente la atmósfera de tensión y excitación que se estaba viviendo, hasta en el sanatorio de la neutral Suiza donde se desarrolla. Aunque sea tardío, de 1926, por tanto en entreguerras, nos interesa retrospectivamente el dato de una plusmarca femenina. La de Mabel Cody, en aguas de St. Augustine, Florida, al atrapar la escala de cuerda que colgaba de un Standard desde una canoa motora en marcha. Por cierto que en un intento anterior el avión había capotado, resultando la canoa incendiada. Lo que nos interesa es llamar la atención hacia el significado de este tipo de proezas, inequívocamente circenses. Pues en los años anteriores a la guerra fueron el capítulo más popular y nutrido de la historia de la aviación. Al jugar ésta un papel muy trascendente en la conflagración, se ha opinado que, de no

haber sido por ella, la tal dimensión espectacular y frívola habría continuado acaparando demasiado la conquista del aire, con el consiguiente retraso de la navegación aérea sin más. Ahora bien, se puede demostrar fácilmente que aquella pericia acrobática fue decisiva para el manejo de los aviones impuesto por las necesidades de la contienda.

Volviendo a la preguerra, al otro lado del Atlántico, los Estados Unidos gastaban en aviación militar menos que Bulgaria. Pero aprovechando esos tan pocos recursos, en el invierno de 1910 a 1911, con la colaboración de un otro constructor aeronáutico, Glenn Curtiss, desarrollaron la aviación naval con algunas pruebas muy decisivas. En Hampton Roads, Virginia, el 24 de noviembre de 1910, el piloto Eugene Ely, que Curtiss tenía para sus exhibiciones, despegó desde una plataforma de madera que se había dispuesto en la cubierta del crucero *Birmingham*. Aterrizó en la costa cercana sin problemas. Y el 18 de enero de 1911 lo hizo a la inversa, saliendo desde las cercanías de la bahía de San Francisco para posarse en el crucero *Pennsylvania*. El historiador de la aviación Curtiss Prendergas, en su libro gráfico de divulgación *Grandes épocas de la aviación. Los primeros aviadores (1994)*, comenta en cuanto al futuro inmediato y lejano: «Sus primeros vuelos, aunque modestos, presagiaban una era en la que grandes portaaviones recorrerían los océanos del mundo, lanzando aviones de combate contra objetivos en tierra y mar. Pero, sin embargo, pocos previeron entonces el portaaviones moderno. Glenn Curtiss en verdad creía que el futuro de la aviación naval estaba en aviones que pudieran despegar y aterrizar en el agua y subirlos a bordo por medio de una grúa para su almacenamiento. La mayoría de los altos oficiales de la Marina compartían la misma opinión, y el propio Curtiss, con miras puestas en su negocio, intentaba comprometerlos». Del desarrollo de sus hidroaviones no vamos a ocuparnos.

Años después, en entreguerras ya, Jacques Schneider, el hijo de un fabricante francés de armamento, el mismo piloto de canoas automóviles antes de pasarse al aire, creó dos años antes de la guerra, en 1912, un trofeo internacional que durante bastante tiempo fue el más codiciado del mundo. Es significativo su título, aunque se abreviaba corrientemente en Copa Schneider: *Coupe d'Aviation Maritime*. En 1923, y ello ya nos da pie para salir de lo anecdótico y entrar en lo decisivo con vistas al futuro, su ganador fue un teniente norteamericano, David Ritenhouse, pilotando un *Curtiss CR-3* de la Marina norteamericana, en la isla de Wight, llegando hasta 290 kilómetros por hora. La Oficina Naval de Aeronáutica había tenido interés en participar en esa competición con las miras de obtener el presupuesto necesario para construir hidros de combate. Un compatriota, el también teniente Rutledge Irvine, quedó segundo. La superioridad de los cazas *Curtiss* sobre los europeos quedó demostrada. La polémica suscitada es una cuestión de psicología colectiva. *El Times*, de Londres, dijo que la competición de un equipo estatal, tan metódicamente programado, no encajaba en la mentalidad británica.

Mas lo significativo del episodio es la asunción de una nueva mentalidad, a la luz de la innovación implicada por la aviación militar en la Marina de los Estados Unidos, y la experiencia de la larga guerra sobrevenida. La consumación tendría lugar en la segunda, cuando podría decirse que nada menos que todo el océano Pacífico fue un campo de batalla. Pero en esta recogida de datos no tenemos intención de hacer historia militar.

Cuando en los estados mayores se fue considerando, parsimoniosamente desde luego, la necesidad de extender la guerra al poder aéreo, o sea, incluyendo en sus planes el objetivo de extender al espacio la supremacía militar, surgió la pregunta de quién controlaría tal fuerza. Opinaban algunos que el Ejército de Tierra, sin más fundamento que la tradición. Otros que la Armada, por esa similitud entre los dos medios de que empezábamos diciendo. Algunos apuntaban ya la necesidad de un tercer medio independiente. Pero eso cuando todavía nadie era capaz de atisbar los horizontes y las consecuencias de la nueva arma. Esta falta de sentido profético nos explica que algunos predicaran el empleo en el futuro de las fuerzas aéreas sin restricción alguna contra cualesquiera parcelas del territorio enemigo. No se imaginaban la capacidad destructora masiva que habían de alcanzar. Acaso se viera en los estragos menores contemplados un medio de acortar las hostilidades. En cambio, el



R. E. Byrd y Floyd Bennet.

terror de la población civil bombardeada novedosamente había sido ya descrito antes de la guerra, en 1908, por Herbert-George Wells en su novela *La guerra en el aire*.

Pero esa llamada Gran Guerra no resolvió la cuestión. Aunque la aviación tuvo importancia en ella, sus posibilidades habían sido todavía embrionarias y el debate siguió abierto. Uno de los llamados profetas del poder aéreo —así subtítulo su libro sobre *Los artífices*, del mismo el historiador David Nevis, de quien tomamos estos datos— fue el comandante italiano Giulio Douhet, en su libro *El dominio del aire*, publicado en 1921. Aunque ya antes de la guerra el autor había postulado la necesidad de dominar el aire, sin quitar la importancia tradicional al dominio del mar. En su libro proponía aviaciones auxiliares para el Ejército y la Marina, y sólo en la segunda edición, seis años después, ya prefirió el Ejército del Aire independiente. A su juicio eran las fuerzas terrestres las que habrían de quedar un tanto eclipsadas por la nueva situación, manteniendo las navales su misión de siempre.

Volviendo a la situación anterior a la guerra, en Inglaterra, el ministro de Marina Churchill había creado la aviación naval en 1911, pero de manera tan rudimentaria que se encontró en condiciones de inferioridad, con sólo cien aparatos y la mitad hidros, cuando las hostilidades llegaron. En 1912 había surgido el Royal Flying Corps. Se exigía a sus oficiales una doble formación: naval y aérea. Sin embargo, aquellos primeros aviones navales fueron los primeros que alcanzaron objetivos en Alemania (hangares de Düsseldorf, estación de Colonia, dirigibles en Friedrichshafen y Cuxhaven). La discusión entre la aviación defensiva y ofensiva, el papel al servicio de este último punto de vista del apasionado Hugh Montague Trenchard y la creación al fin, a instancias del surafricano Smuts, del Ministerio del Aire, por cierto con vicisitudes en la posguerra de inesperado retroceso —propuesta de instruir en el aire a soldados y marinos y congelar la RAF, a la que la costó trabajo vigorizarse—, no pertenecen a nuestro tema.

En los Estados Unidos, siguiendo las ideas de Trenchard, el gran propagandista del poder aéreo, tanto en la táctica como en la estrategia, fue Billy Mitchell, de personalidad novelesca e inundado de alegría de vivir. Pero ya en un artículo publicado en 1906 advertía de que la guerra se decidiría tanto en el aire como bajo el mar. Mitchell tuvo problemas tanto con el Ejército de Tierra como con la Armada, pues desdeñaba la eficacia de los acorazados —cada uno de los cuales costaba lo que mil aviones de entonces—, sosteniendo la «herejía» de ser vulnerables a la aviación, y postulando se encomendara la defensa costera al Air Service. Pero entonces se pensaba incluso en la supresión de la aviación naval. El almirante Charles Benson no entendía el papel de los aviones en la Armada y llegó a decir que la aviación sólo hacía ruido. Opinaban lo contrario los almirantes Moffett y Sims. Mitchell consiguió que el Senado influyera decisivamente, en 1921, para hacer una prueba de bombardeo por sus aviones de un acorazado, el *Ostfriedland*, frente a las

costas de Virginia, luego de atacar a otros barcos menores. Los tales navíos habían sido entregados en virtud del tratado de paz por Alemania, pero para ser destruidos. Mientras Mitchell se preocupaba del objetivo consistente en el hundimiento sin más, la Armada más bien pensaba en la valoración de los daños. Y las tensiones fueron tremendas hasta el último momento en cuanto a las condiciones del bombardeo y la participación de los aviones navales y los otros. El barco se hundió. Pero la Armada no estimó probadas las tesis de Mitchell. Éste predijo, luego de un viaje al Japón, el ataque de Pearl Harbour, pero con tales detalles que llegaron a la profecía. Su propaganda en los medios de difusión dio pie para que se le sometiera a un consejo de guerra en 1925, que le relevó del mando y le suspendió de empleo y sueldo por cinco años, aunque él pidió la baja en el Ejército. Se dice que hasta su muerte, en 1936, apenas dijo nada más. Pero, ¿no era que tenía todo dicho y practicado incluso? Es sorprendente que uno de los jueces de aquel tribunal fuera el general Douglas McArthur, sin que se haya podido probar, como se dijo, que votó por la absolucón.

Y aquí no vamos a glosar la contienda que siguió. Ni mucho menos las siguientes, ya con un armamento mucho más sofisticado. No creemos por otra parte que se pueda discutir la conjunción en aquélla del poder tradicional de la Marina y el nuevo de la Aviación. Acaso entre los profetas acertados que previeron el papel trascendente de ésta, los conflictos posteriores han demostrado que por sí sola, como se ha pretendido cuando han querido evitarse las bajas, no era bastante. Por otra parte, el dominio del mar es el de sus rutas. Y sólo la flota puede cubrir éstas, eso sí, aseguradas en buena medida desde el aire. Se está acorde forzosamente en la combinación inexorable de los tres poderes, sin perjuicio del predominio de uno u otro según las circunstancias.

En el ámbito de la aviación comercial, uno de los hombres de empresa más fecundos de todos los tiempos ha sido Jean Terry Trippe, de una enorme influencia en el desarrollo de la misma desde los tiempos pioneros inmediatos a la primera guerra hasta la víspera de su masificación a fines de los sesenta, ya mucho después de la segunda. Trippe descendía de una familia de marinos británicos que habían llegado a Maryland en el siglo XVIII. Estudiante en Yale, fue en aquella contienda piloto bombardero de la Marina, y vuelto a la universidad, al ser desmovilizado, fundó en ella un club de vuelo. En 1923 subastó en Filadelfia siete hidros sobrantes de guerra, iniciando con ellos unos vuelos chárter. Mientras se dedicaba al estudio de todos los medios de transporte. Su primera empresa fue la Aviation Corporation of America, antes de cumplir los treinta años. Para los vuelos a Europa, Igor Sikorsky le diseñó los *clippers*, así llamados en homenaje a la Marina, y con los cuales se puede decir conquistó el Pacífico. Al pasarse como cliente a la Boeing, en 1936 se le construyó el que hasta la aparición del *Jumbo* fue el rey de la aviación, el *B-314*, de forma de ballena, desarrollado a partir de un bombardero cuatrimotor.

Una huella definitiva que la aviación civil le debe, y de repercusión

profunda en el imaginario colectivo, es el uniforme de los pilotos, a la postre adoptado por todas las líneas aéreas. Antes no había patrón alguno. Salvadas las piezas deportivas del indumento, exigidas por obvios motivos prácticos—recordemos los tiempos de la cabina descubierta—, se contaron casos de ir el aviador de etiqueta por mor de su asistencia inmediata al aterrizar a una fiesta social, y en cuanto a las aviadoras se podría escribir un denso capítulo de psicología femenina. Pero Trippe adoptó los uniformes azul oscuro, pensando en la Marina. También llamó al comandante de la aeronave y su segundo capitán y primer oficial, impuso la medición de la velocidad en nudos y decretó el anuncio de las horas por campanadas. A diferencia de estas otras, la innovación y, perdónesenos la cacofonía, uniformización de los uniformes conquistó el mundo, parece que debiendo su espaldarazo a una compañía británica, poco después de su inauguración en febrero de 1920. Era la Instone Air Line, que había sido fundada por una naviera, la S. Instone & Company. En todo caso habría que precisar en cuanto a la prioridad o coincidencia en el tiempo de tal reforma a éste y al otro lado del Atlántico.

No hemos pretendido extender estas cuartillas al cotejo de la Marina y la aviación comerciales, viajeras. Sólo sugeriremos que, a diferencia de su armonía en las armas, en ese otro caso habríamos de limitarnos a hablar de paralelos y más diacrónicos que sincrónicos. Aunque la imaginación literaria siempre puede volver por sus fueros. Estamos pensando en la comparación que alguien hizo entre las novelas de Scott Fitzgerald, con viajes trasatlánticos por argumento, y las memorias noveladas de dos azafatas de vuelo en los años sesenta, *Coffee, tea or me?*, de Trudy Baker y Rachel Jones. Precisamente la aparición de las azafatas en la aviación comercial, que tuvo lugar a partir de 1930, se puede considerar como la de un elemento específicamente femenino en ese menester a bordo. A ese propósito alguien ha hablado de la azafata invisible, la imagen de la mujer presente de esa otra manera cuando no está de carne y hueso en las tripulaciones. Lo que nos hace evocar la huella del eterno femenino, tanto en los hombres del aire como del mar y en los hombres de armas, entregados a su vocación de sacrificio solitario en las rutas del globo y en la defensa de los altos valores.



TEMAS PROFESIONALES



LA FUERZA DE MEDIDAS CONTRA MINAS

Gonzalo SIRVENT ZARAGOZA



La mina naval



A mina naval constituye una importante amenaza por tratarse de un arma económica y letal, al mismo tiempo capaz de ser fabricada por cualquier país (al menos en sus modalidades más sencillas) y susceptible de ser fondeada desde cualquier embarcación ligeramente preparada. Este arma presenta una alta relación eficacia-coste debido a los considerables trastornos que su empleo, aun en cantidades muy reducidas, puede ocasionar. Así, por ejemplo, en la reciente guerra de Irak el esfuerzo que fue necesario desarrollar para contrarrestar la amenaza de minas en los accesos de Um Qasar fue muy notable, tanto mediante el empleo de cazaminas como en operaciones de rastreo con helicópteros y con drones dirigidos por control

USS TRIPOLI (1991)



MINA IRAQUI LUGM-145
DE TRES CUERNOS QUÍMICOS
DIÁMETRO 1 MT
160 KGS TNT

Daños provocados por una mina de orinque en el casco del buque USS *Trípoli*, en la Primera Guerra del Golfo.

remoto o, en el propio puerto, mediante el uso de vehículos submarinos de nueva generación, buceadores y delfines especialmente adiestrados. Este importante esfuerzo permitió abrir el puerto, tras dos semanas de trabajo, gracias a que se contaba con dichos medios, los cuales o bien ya se encontraban en la zona o bien pudieron ser rápidamente desplegados al haber sido diseñados con dicha capacidad, muy importante en una Fuerza de MCM moderna.

Afortunadamente, en Um Qasar, el fondeo de minas por parte de Irak tuvo unas dimensiones muy limitadas en comparación con la anterior Guerra del Golfo, en la que este país fondeó más de mil minas en los accesos a Kuwait. En aquella ocasión, una mina de contacto colisionó con el buque USS *Trípoli* (LPH-10), ocasionándole graves daños, como puede apreciarse en la fotografía que se acompaña. Asimismo, la explosión de dos minas de fondo (una de ellas por simpatía) estuvo a punto de partir en dos el crucero de la clase Aegis USS *Princeton* (CG-59). En 2003, Sadam Husein disponía de menos minas, y además los países aliados consiguieron capturar a tiempo diversas barcasas y embarcaciones menores listas para fondear más de cien minas. Aun así fue

necesario llevar a cabo complejas operaciones de MCM para abrir este puerto a la llegada de ayuda humanitaria.

Otro ejemplo relativamente reciente del empleo de minas y de los considerables problemas que su presencia puede ocasionar, sin necesidad de acudir a otros casos más conocidos y alejados en el tiempo (guerra de Corea, etc.), lo constituye el cierre del canal de Suez en 1984, cuando unas cuantas minas fondeadas desde un buque mercante fueron motivo de diversas explosiones, que afectaron a varios buques y obligaron a cortar el tráfico durante unos meses, mientras tenía lugar un notable esfuerzo en operaciones de MCM para eliminarlas. Más recientemente, en la guerra entre Irán e Irak, la fragata USS *Samuel B. Roberts* y siete petroleros resultaron seriamente dañados por explosiones de minas, así como un buque mercante hundido.

Pues bien, hoy en día en el mundo existe un *stock* de minas muy elevado (solamente la extinta URSS contaba con un arsenal en torno a las 250.000), unos 34 países las fabrican y otros muchos las han adquirido en el mercado, incluidas algunas minas de influencia magnético-acústica de nueva generación fabricadas por países más desarrollados. Todas ellas, pero en particular las de tecnología más reciente, presentan desafíos importantes para las marinas modernas, como la nuestra, a pesar de su alta capacitación en este importante campo de la guerra naval.



Fuerza de MCM navegando en formación.



Segura, Sella, Tambre y Turia evolucionando.

La actual Fuerza de MCM: Cometidos y estructura

La Fuerza de MCM de la Armada se encuentra situada hoy en día en un lugar muy destacado dentro de la OTAN. Las magníficas prestaciones de los nuevos cazaminas de la clase *Segura*, uno de los cuales se encuentra permanentemente integrado en la Agrupación de MCM del Mediterráneo (MCMFORSOUTH) —recientemente bajo mando español—, y la habitual presencia de sus representantes en numerosos foros de la Alianza, así como la importancia de los nuevos programas en curso, lo han hecho posible.

Tiene dos cometidos principales: *a)* el apoyo y protección del tráfico mercante o, en su caso, de otros buques de guerra mediante las operaciones de MCM necesarias para permitir su acceso a las principales derrotas, puertos y fondeaderos, y *b)* la limpieza de minas en las derrotas y canales de aproximación a las playas que deben ser utilizadas por los buques y embarcaciones participantes en una operación anfibia. El primer cometido puede dar lugar a operaciones que se desarrollen tanto en aguas nacionales como fuera de ellas (en los últimos años, cazaminas pertenecientes a países europeos se han visto obligados a operar en el mar Rojo, en el golfo Pérsico y en el mar Adriático), mientras que el segundo tiene un carácter claramente expedicionario por naturaleza.

En consecuencia, las unidades de MCM deben ser fácilmente desplegables y la Fuerza de MCM debe estar preparada para su posible implicación

en operaciones alejadas del territorio nacional. Ello hace necesario plantearse las necesidades de apoyo logístico en estas condiciones y, en particular, contar con un adecuado buque de mando y apoyo como lo es, de hecho, la antigua corbeta *Diana*, hoy el BMA *Diana*. Por ello, también, en su momento, se decidió que la Fuerza contara con una unidad móvil de apoyo, a la que posteriormente me referiré, y, más recientemente, su integración en la Flota.

La Fuerza

La Fuerza propiamente dicha está constituida en estos momentos por cuatro cazaminas: *Segura*, *Sella*, *Tambre* y *Turia* (otros dos, *Duero* y *Tajo*, están próximos a entrar en servicio), dos dragaminas (*Ebro* y *Odiel*), el BMA *Diana* y la Unidad de Buceadores de MCM.

Los cuatro cazaminas de la primera serie están dando excelentes resultados: son buques sofisticados, cómodos y marineros, que cuentan con un sistema de combate moderno y con un magnífico sonar. Además, en los ejercicios multinacionales que efectúan acostumbra a localizar la práctica totalidad de las minas. Son buques que ya proporcionan importantes servicios a la Armada, que lo harán cada vez más a lo largo de su vida y que le han dado un notable prestigio en este ámbito de la guerra naval. Anualmente navegan en torno a 120 días de mar, repartidos entre operaciones (principalmente Route Surveys de los puertos nacionales) y ejercicios internacionales, en los que los buques se adiestran en diferentes niveles (adiestramientos de Escuadrilla, MINEX/ALCUDRA) y ejercicios bilaterales con Francia e Italia (GRUFLEX, NEOTAPON, etc.). Además, permanecen integrados entre tres y cuatro meses al año en MCMFORSOUTH. En breve plazo, su presencia se verá reforzada con la de los dos nuevos buques, que aportarán importantes mejoras.

La 2.^a Escuadrilla, en la que se agrupaban los dragaminas, se ha disuelto hace unos meses, tras 46 años de servicio. La edad de los buques que la componían fue obligando a su baja progresiva hasta permanecer sólo dos (*Ebro* y *Odiel*), que, dependiendo directamente de la Comandancia de la Fuerza, mantendrán viva la «llama del rastreo» en la Armada por unos pocos años. En cualquier caso, los servicios prestados por esta agrupación han sido múltiples no sólo en el ámbito de la guerra de minas, sino también en otros muchos, en particular en la formación marinera y naval de las numerosas dotaciones que sirvieron en ellos, y sus beneficios se seguirán notando durante muchos años. Actualmente, el *Ebro* y el *Odiel* efectúan en torno a 90 singlaturas anuales, en su mayoría de adiestramiento específico en operaciones de rastreo.

El BMA *Diana* se obtuvo mediante la modificación de la corbeta *Diana* en los siguientes aspectos más destacados:

- Instalación de un terminal Hispasat que permite integrar el buque en las principales redes de mando nacionales y OTAN.
- Instalación de una red informática de área local de mando y control, que cuenta con diez ordenadores y que está centralizada en el CIC.
- Instalación de una nueva maniobra que permite el abarloomiento en la mar de cualquier cazaminas o dragaminas para suministro de combustible o para su apoyo logístico en cualquiera de sus necesidades más básicas.
- Instalación de contenedores para apoyo a buceadores (cámara hiperbárica y material de buceo) y una unidad móvil de apoyo a cazaminas clase *Segura*, compuesta por dos talleres de mantenimiento, un contenedor de repuestos y una unidad de ayudas a la navegación capaz de emitir señales de GPS diferencial y trisponder.
- Modificación de la habitabilidad y capacidad de alojamiento para poder embarcar un Estado Mayor, pesonal de apoyo y buceadores.

El BMA *Diana*, además de permitir ejercer el mando de la MCMFOR-SOUTH, ha apoyado de forma notable a los buques que la componían durante un año, habiendo efectuado, en particular, en torno a 40 petroleos en la mar, actuando así como multiplicador de la capacidad de esta importante Fuerza de la OTAN. Además, sus posibilidades de apoyo son notables en el campo



BMA *Diana* apoyando al cazaminas alemán *Frankenthal*.



Buceador de MCM con sonar de mano.

CIS y en el suministro de víveres, sanidad, combustibles, lubricantes, sostenimiento de equipos, etc. Todo ello sin olvidar su capacidad de apoyo a buceadores.

Finalmente, la unidad de buceadores de MCM la componen en torno a 20 personas. Sus cometidos son básicamente dos: apoyar las operaciones de MCM de los buques y llevar a cabo operaciones de MCM en profundidades inferiores a 10 metros, tanto en mar abierto como en áreas restringidas (donde los buques no pueden operar). Esta unidad ha recibido en los últimos años nuevos equipos amagnéticos de buceo, sonares de mano y otro sofisticado material, habiendo alcanzado un alto nivel de especialización. Su integración en la Fuerza de MCM es plena y la importancia de su labor es decisiva en ambos cometidos para la eficacia de la Fuerza en su conjunto, produciéndose una simbiosis muy beneficiosa. Los componentes de esta unidad navegan en torno a 130 singladuras anuales y participan en todos los ejercicios y actividades de esta Fuerza.

El apoyo de la Fuerza

Los centros y organismos de apoyo más característicos de la Fuerza de MCM son los siguientes:

- OVAD.
- Centro de Datos de Guerra de Minas (CDGM).
- Elementos de mantenimiento.
- GRUGUEM.

El OVAD es el órgano encargado de evaluar el grado de alistamiento de los buques para el combate (no sólo los que pertenecen a la Fuerza de MCM, sino también los destinados en la antigua Zona Marítima del Mediterráneo). Además colabora en el adiestramiento de los buques de MCM, aprovechándose así la dilatada experiencia de su personal en adiestramientos específicos a solicitud de los buques o de la estructura orgánica de la Fuerza. A modo de ejemplo, en 2003 se efectuaron tres CALOPCOS y 15 adiestramientos, además de siete inspecciones de SEGOP, una colaboración con el MOST y frecuentes colaboraciones con el CEVACO, centro con el que se está estableciendo actualmente una fuerte dependencia funcional.

El CDGM es el responsable de mantener al día la base de datos de las rutas «Q» nacionales, la cual contiene, en soporte informático, todos los datos conocidos con respecto a los tipos de fondos y contactos históricamente detectados e investigados en ellas. Este centro es el responsable de analizar todas las tareas efectuadas por los cazaminas, las cuales son grabadas para su estudio, así como de suministrar a los buques un «disquete de misión» de la zona en la que van a operar. Además efectúa estudios estadísticos de diversos parámetros que es necesario estimar correctamente para un adecuado planeamiento de las misiones de caza, y cuenta con medios para digitalizar cartas y facilitarlas a los cazaminas en un formato adecuado a su sistema de combate. Este centro es, además, responsable de mantener un estrecho contacto con los demás CDGM de la OTAN, y ha participado activamente en la redacción de un *Stanag* de interoperabilidad entre CDGM, actualmente en proceso de ratificación, del que España es país custodio. Cuenta con dos oficiales, tres suboficiales y un cabo.

Unido al CDGM se ha creado un órgano de enseñanza que funciona como una sección departamental de la Escuela de Especialidades Antonio de Escañón, tras el traslado de la antigua Escuela Antonio de Ulloa a Ferrol y la instalación de un simulador de caza de minas (SACAZ) en el edificio principal de la Fuerza de MCM durante el pasado mes de noviembre. En estos momentos, este órgano se compone de un oficial y tres suboficiales, dirigidos por el jefe del CDGM. Dada la especificidad de las enseñanzas necesarias en el ámbito de las MCM y la presencia en Cartagena, tanto de los alumnos (personal de nuevo embarque) como de los profesores (personal con mayores conocimientos y experiencia en los diferentes equipos o sistemas, o en posesión del curso *Minewarfare Staff Officers Course*, impartido en EGUERMIN), así como de los propios buques, desde el pasado septiembre ya se han impartido en las instalaciones de la Fuerza de MCM un curso para oficiales de operaciones y



Cazaminas *Sella* efectuando pruebas de resistencia.

siete cursos monográficos, con un excelente resultado y sin apenas coste para la Armada.

Por otra parte, en 1997 se creó un 2.º Escalón de Mantenimiento, debido a la reducida dotación de los nuevos cazaminas, para apoyar los mantenimientos de los numerosos y sofisticados equipos con que contaban. Se constituyó siguiendo la experiencia de un núcleo de suboficiales de apoyo que ya existía en la antigua 1.ª Escuadrilla (cazaminas clase *Guadalete*). La misión principal de estos elementos de mantenimiento es apoyar, tanto en la base como fuera de ella, la ejecución de los mantenimientos preventivos del 1.º Escalón y llevar a cabo mantenimientos correctivos de escasa entidad. Está formado por un oficial, siete suboficiales y cuatro cabos primeros. Cuenta con el único juego completo de aparatos de medida existente en la Fuerza y con la unidad móvil de apoyo, formada por cuatro contenedores, anteriormente citada, que embarca en el BMA *Diana* para apoyar a los cazaminas fuera del arsenal de Cartagena. En 2003, el personal de los elementos de mantenimiento realizó 516 acciones de mantenimiento preventivo y 69 acciones correctivas. Asimismo, apoyó el despliegue de los sistemas de ayudas a la navegación de la Fuerza, también a su cargo, durante 124 días.

Finalmente, el grupo de guerra de minas (GRUGUEM), integrado en la JUTAC, es el órgano responsable de mantener al día la doctrina de MCM. Para ello se nutre de la colaboración continua de los oficiales destinados en la

Fuerza de MCM, de la experiencia acumulada en ejercicios u operaciones y de la valiosa información que se obtiene en numerosos grupos de trabajo OTAN, en los que habitualmente participa algún representante de esta Fuerza.

Los nuevos programas

La segunda serie de cazaminas

Los cazaminas *Duero* y *Tajo*, en avanzado estado de construcción, serán entregados a la Armada próximamente —es posible que el primero ya lo esté cuando se publique este artículo—. Estos dos buques aportan numerosas mejoras en relación con los cuatro cazaminas de la primera serie, fruto de la experiencia acumulada por las primeras dotaciones y por los diferentes oficiales de la Armada que han intervenido en el programa cazaminas, así como de nuevos desarrollos tecnológicos e industriales.

Ante todo, los nuevos buques aportan un sistema de mando y control (SMYC) basado en un soporte informático más moderno y potente, capaz de utilizar cartografía digital comercial y capas adicionales de información militar (AML). Asimismo, la Armada decidió en su momento dotar a estos buques de un nuevo vehículo de identificación/neutralización de minas —Minesniper— mucho más económico y ligero, del tipo conocido como *single shot*. Esta clase de vehículo, el cual se pierde tras su empleo, se está imponiendo en muchas marinas y ha sido ampliamente utilizado durante las operaciones de limpieza del puerto iraquí de Um Qasar, ante los problemas que planteaban



Cazaminas *Sella*. (Foto: J. Sánchez García).

los vehículos tradicionales, más pesados, lentos y costosos. Entre sus ventajas aporta también la de ser capaz de neutralizar minas de orínque o a la deriva, lo que, unido a la capacidad de detección de los sonares de los cazaminas, permitirá en su día prescindir del rastreo mecánico en la Armada (no así del de influencia).

Además, los nuevos cazaminas aportarán un procesador de fondos, capaz de clasificar éstos hasta en 30 tipos distintos, de gran valor operativo, así como un nuevo sistema de comunicaciones, un nuevo sistema de control de ruidos y una central de máquinas digitalizada, entre otras importantes mejoras.

Modernización de la primera serie

La compra por la Armada del sistema Minesniper para los seis cazaminas obligará a dividir el actual pañol de cargas de contraminado en dos pañoles independientes, lo que implicará la inmovilización de los buques de la primera serie durante un periodo en torno a seis meses, a partir del año próximo. Durante dicha parada se acometerán en estos buques algunas de las mejoras de la segunda serie, quedando otras pendientes de su implantación posterior.

Simulador de caza de minas (SACAZ)

El simulador de caza de minas (SACAZ) reproduce el CIC de un cazaminas y permite simular un determinado escenario, tanto pasado como futuro, con objeto de adiestrar en él a las dotaciones de los buques.

Recientemente entregado a la Armada, su empleo periódico por las dotaciones permitirá incrementar notablemente su adiestramiento en diferentes niveles, estando previsto, en un principio, los siguientes usos: adiestramiento básico, medio y avanzado de dotaciones, instrucción básica de personal y apoyo a cursos monográficos. En todos estos casos, la actuación de instructores experimentados permitirá incrementar progresivamente el adiestramiento, corregir errores, preparar actuaciones futuras y estandarizar los procedimientos de actuación. Con ello se conseguirá un apreciable aumento de la eficacia en el empleo de la Fuerza. Para su funcionamiento, el SACAZ cuenta con una pequeña dotación propia, así como con el apoyo del personal del Centro de Datos de Guerra de Minas y del personal del OVAD, todos ellos con amplia experiencia.

Siramicor

Recientemente la Armada ha propuesto un programa de I+D para el diseño y desarrollo de un prototipo de sistema de rastreo de minas por control remo-



Simulador de caza de minas (SACAZ).

to. Básicamente se trata de dos drones construidos en GRP, dirigidos a distancia (normalmente desde un cazaminas) y capaces de remolcar una rastra combinada magnética, acústica y eléctrica. La longitud de la rastra es regulable en función de la firma que se quiera simular o del espacio disponible en aguas restringidas. Las rastros son muy sencillas y autónomas, es decir, capaces de generar con el movimiento la energía que precisan para su funcionamiento. En particular, la rastra magnética estará formada por imanes permanentes con flotabilidad positiva y de diferentes tamaños. Este tipo de sistemas ha sido utilizado recientemente en la limpieza de los accesos al puerto iraquí de Um Qasar, y su necesidad se deriva de la existencia de fondos en los que la caza de minas es poco efectiva, así como de minas que generan muy poco eco sonar, haciéndose así presente la necesidad del rastreo como complemento de la caza, reflejada en el conocido aserto «caza donde puedas y rastrea donde debas».

Mina de ejercicio avanzada (MINEA)

A finales de este año la Armada recibirá varias minas de ejercicio del programa de I+D MINEA. Se trata de una mina capaz de detectar cinco influencias distintas: magnética, acústica, eléctrica, de presión y sísmica.

Hasta ahora se ha desarrollado un demostrador tecnológico, que ha sido probado en repetidos ensayos con resultado satisfactorio. Estas minas se construirán en tres versiones: *a)* orinque; *b)* de fondo clásica, y *c)* de fondo, con perfil bajo de detección, cada una de ellas con sus ventajas e inconvenientes.

Diferentes tipos de minas:

Izquierda: Mina de orinque de contacto.

Inferior izquierda: Mina de fondo plástica.

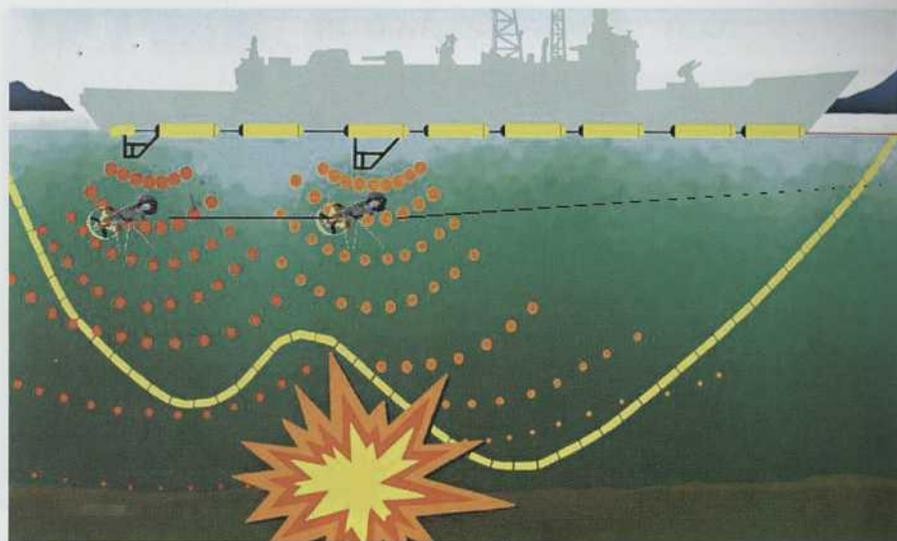
Inferior derecha: Mina de fondo con bajo perfil de detección.



Estos tres tipos de mina pueden apreciarse en la fotografía adjunta, al lado de una mina iraquí de contacto similar a la que colisionó con el USS *Trípoli*. El objeto de este programa es conocer de forma exhaustiva las posibilidades de una mina moderna y aprender a contrarrestarla, diseñando y experimentando procedimientos adecuados para ello. Entre las numerosas novedades y posibilidades que aporta este programa es de destacar la facultad de poder activar o desactivar las minas a distancia, mediante un *link* acústico.

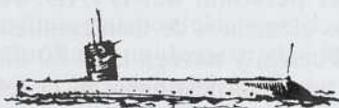
Comentario final

La Fuerza de MCM cuenta actualmente con cerca de 400 personas, de las cuales, en torno a un 80 por 100, están destinadas en los siete buques que hoy la componen o en la UBMM, y navegan un promedio de 110 singladuras al año. Por su parte, el personal del OVAD, Jefatura de Órdenes de la 1.^a Escuadrilla y de los elementos de mantenimiento constituyen alrededor de un 10 por 100 de la Fuerza, y navega unos 80 días al año. El 10 por 100 restante corresponde al personal destinado en la Jefatura de Órdenes de la Fuerza, SEA, Centro de Datos y GRUGUEM.



Proyecto de sistema de rastreo por control remoto (SIRAMICOR).

En su conjunto, se trata de una Fuerza equilibrada que cuenta con diversos órganos de apoyo imprescindibles para su eficacia, todos ellos compuestos por dotaciones muy reducidas y especializadas que, en su conjunto, trabajan en íntima coordinación. Sus medios se encuentran además en continua evolución, a pesar de haber alcanzado ya un nivel muy elevado de eficacia, gracias al importante esfuerzo que en los últimos años ha realizado la Armada en este campo de la guerra naval. Finalmente, es de destacar que en breve plazo se iniciará una nueva etapa de modernización con la entrada en servicio del *Duero* y *Tajo*, la modernización de los buques de la primera serie y los nuevos campos abiertos por los importantes programas de I+D actualmente en curso. Esta nueva etapa terminará de dotar a la Armada con la mejor Fuerza de MCM que ha tenido hasta ahora y, al mismo tiempo, una de las primeras de la OTAN.



CONCEPTOS BÁSICOS DE LA PROPULSIÓN ANAEROBIA EN SUBMARINOS

Ángel ARRAZOLA MARTÍNEZ



Introducción



Se de general conocimiento que la propulsión convencional de un submarino está basada en el empleo de motores eléctricos y almacenamiento de energía en baterías recargables. Dependiendo del consumo energético del buque y de la energía almacenada en las baterías, cada determinado tiempo se debe proceder a la recarga de las mismas, para lo cual se emplea una planta de generación de energía, que consiste en motores diesel acoplados a generadores.

Para llevar a cabo esta maniobra, denominada «snorkel», el buque debe situarse a cota periscópica e izar el mástil de inducción para alimentar la admisión de los motores diesel con aire atmosférico. La maniobra de «snorkel» supone cometer una indiscreción, ocasionada fundamentalmente por el incremento de:

- Ruido propio por la puesta en funcionamiento de los motores diesel.
- Firma térmica por los motores y su exhaustación.
- Firma visual por la estela del mástil sobre la superficie del agua.
- Firma radar por el mástil de inducción.

Por tanto, la propulsión convencional presenta los inconvenientes de limitación de autonomía (máxima de 70 a 100 horas) y de la indiscreción que se comete durante los periodos de «snorkel».

Para soslayarlos se comenzó a investigar, después de la Segunda Guerra Mundial, en la obtención de sistemas de propulsión independientes del aire atmosférico que aportaran autonomía suficiente para desempeñar misiones que exigieran periodos largos de inmersión.

Inicialmente se recurrió a la energía nuclear que permitió y permite el diseño de submarinos de gran tamaño, aportando una autonomía tal que el tiempo

de inmersión del buque no está limitado por parámetros energéticos, sino por motivos de diferente índole, como puede ser la fatiga de la dotación.

Este tipo de propulsión supone disponer de una tecnología muy específica y compleja, que además de costosa desde el punto de vista económico, puede resultarlo también en el entorno sociopolítico. Por ello, son sólo cinco los países que disponen de submarinos nucleares en servicio: China, Estados Unidos, Francia, Reino Unido y Rusia.

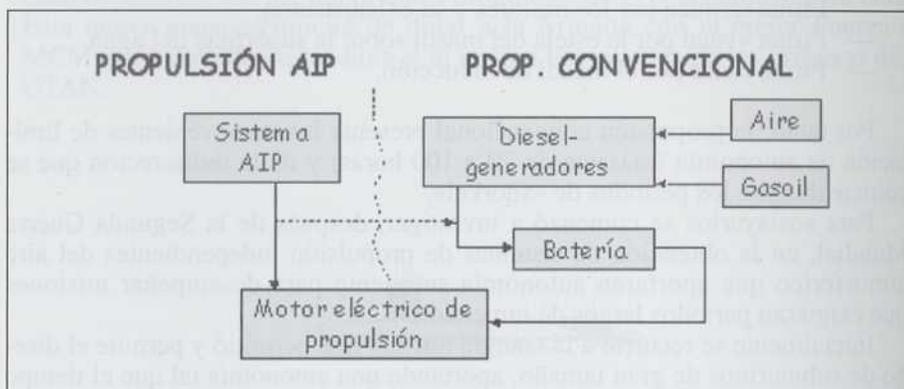
En paralelo al desarrollo de la propulsión nuclear, otros países, principalmente Alemania, Suecia y Francia, comenzaron a investigar sistemas de propulsión no nucleares que permitieran la navegación en inmersión sin necesidad de contacto con la atmósfera. Estos sistemas se denominan sistemas de propulsión anaerobia o AIP (Air Independent Propulsion).

Definición de sistemas AIP y de sistemas de propulsión híbridos

Un sistema de propulsión anaerobia se define como un conjunto de elementos que transforman la energía química que el propio sistema almacena en energía mecánica o eléctrica, con independencia de la atmósfera.

Las potencias obtenidas hasta ahora con los diferentes sistemas AIP son reducidas, pero suficientes para desplazar un submarino en inmersión a una velocidad sostenida de cuatro o cinco nudos. En estas condiciones de navegación, el consumo total, que incluye la propulsión y los auxiliares, es también reducido, estando comprendido entre 150 y 200 kW.

Para la obtención de las potencias necesarias en condiciones de elevado consumo energético, del orden de MW, como pueden ser velocidades elevadas, tránsito o recarga de baterías, se necesitarían un gran número de unidades de transformación de energía, lo que incrementaría el peso, volumen y coste del sistema AIP, llegando así a la conclusión de que se tiene que continuar empleando la propulsión convencional.



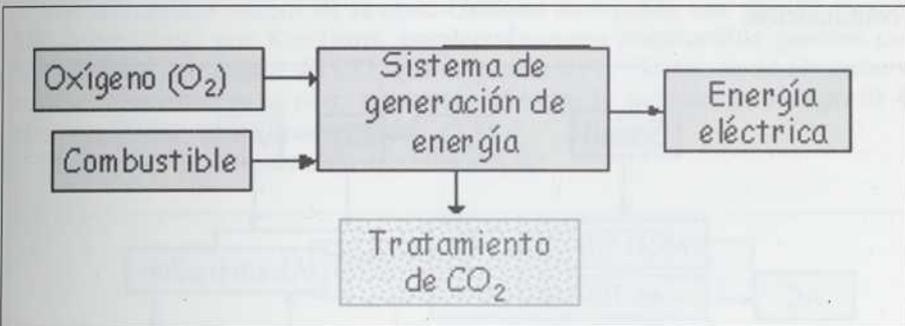
Por tanto, dado el estado actual de la técnica, un sistema AIP es un complemento al sistema convencional diesel-eléctrico de propulsión, que está optimizado para capacitar a un submarino a permanecer sumergido durante un gran periodo de tiempo a baja velocidad. Así, surge el concepto de submarinos híbridos, que emplean su sistema AIP para situaciones de reducida demanda energética, como pueden ser las misiones de patrulla, vigilancia y adquisición de información a baja velocidad, y las baterías para maniobras que implican mayores consumos, por ejemplo, caza evasión a alta velocidad o tránsitos.

El esquema funcional de este tipo de plantas de propulsión híbridas es el que se muestra a continuación.

Hay que señalar que el sistema AIP puede aportar la energía que genera a las baterías o directamente al motor eléctrico de propulsión, dependiendo de la solución de diseño que se adopte.

Elementos principales de un sistema AIP

Cualquier sistema AIP consta de los elementos principales que se detallan en el esquema adjunto.



El elemento diferencial es el sistema de generación de energía, que además impone el tipo de combustible a emplear y la necesidad o no de tratamiento de productos residuales, en su mayoría dióxido de carbono (CO_2), fruto de una combustión o de una reacción química.

Sistemas AIP actuales

En la actualidad existen las siguientes posibilidades para estos sistemas, cada una con un grado de desarrollo e implantación en buques en servicio diferentes.

Sistemas basados en motor diesel de ciclo cerrado

El elemento generador de energía es un alternador acoplado a un motor diesel estándar, destacando como aspecto específico del sistema la recirculación parcial hacia la admisión de los gases de escape, previa eliminación del CO_2 que contienen.

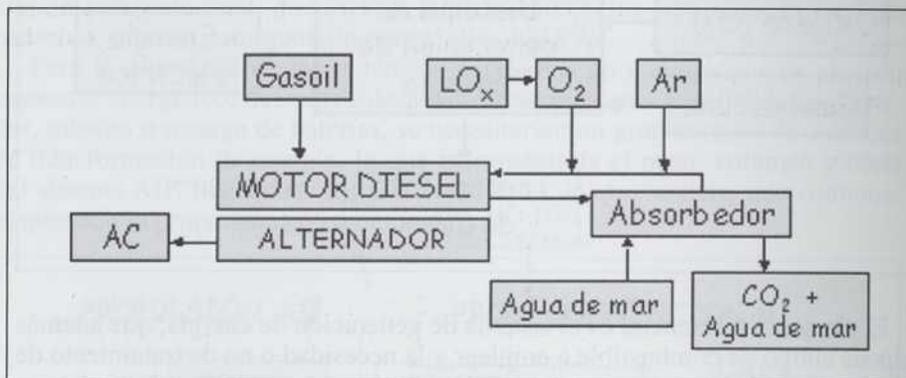
Los gases de escape, constituidos fundamentalmente por nitrógeno (N_2) y CO_2 , se introducen en el absorbedor, cuya misión es disolver el dióxido de carbono en agua de mar. De este dispositivo, además de agua de mar con CO_2 disuelto, sale una mezcla de gases, N_2 en su mayoría, a la que se añade oxígeno (O_2) y un gas inerte, argón (Ar).

Así se tiene que en los cilindros del motor se introduce un flujo de gases, equivalente desde el punto de vista termodinámico a la atmósfera a cielo abierto, compuesto principalmente por oxígeno, nitrógeno y argón, que es el responsable de mantener las características termodinámicas de dicho flujo.

El oxígeno se almacena en tanques criogénicos en estado líquido (LO_2). Esta solución es la que se adopta para cualquier tipo de sistema AIP.

El combustible que demanda el motor es el mismo que se utiliza para los motores de la planta de generación de energía principal.

El esquema básico de funcionamiento de este sistema es el que se muestra a continuación.



Las ventajas que presenta este sistema son, además del empleo del mismo combustible que la planta principal, la fiabilidad y facilidad de mantenimiento por incorporar en su mayoría elementos de tecnología probada y conocida. Como inconvenientes hay que destacar la producción de ruido y vibraciones y la generación de CO_2 , que deberá de ser expulsado al exterior, aunque ello no resulta ser un aspecto crítico, puesto que existen soluciones técnicas al respecto.

En referencia a su estado de desarrollo, actualmente no se encuentra en servicio ningún buque que incorpore este sistema, ni está previsto instalarlo a corto plazo, aunque se han realizado pruebas con él en un submarino alemán. Thyssen continúa investigando y optimizando esta tecnología.

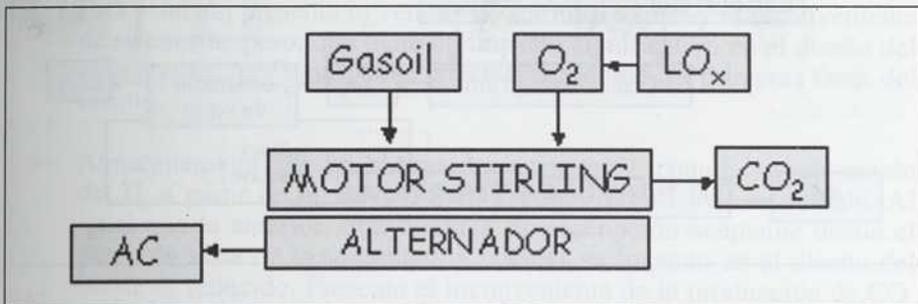
Sistemas basados en motor Stirling

El motor Stirling es un motor alternativo de combustión externa, en el cual el calor producido en una cámara de combustión se transfiere a un circuito cerrado de gas. El gas calentado a alta temperatura se expande en uno o varios cilindros provocando un movimiento alternativo de pistones que se transmite a un cigüeñal por medio de bielas, transformándose en movimiento rotatorio que arrastra a un alternador.

En lo referente a la expansión y compresión el funcionamiento es similar a un motor alternativo, pero presenta dos diferencias fundamentales: los pistones que sufren las carreras de trabajo operan en un circuito cerrado de gas, que suele ser helio (He), y la energía calorífica procedente de la cámara de combustión se transfiere de modo continuo al ciclo mediante un intercambiador de calor.

Los submarinos suecos de la clase *Götland* incorporan este tipo de sistema AIP, desarrollado por Kockums, empleando como combustible gasóleo con bajo contenido en azufre. El CO_2 que se genera en la cámara de combustión se expulsa directamente al mar, aprovechando que la presión de trabajo de la misma es 20 bar, aproximadamente.

El esquema de alto nivel de este sistema es:



La principal garantía que presenta esta solución es que se encuentra en servicio desde 1995, aportando resultados satisfactorios en lo referente a prestaciones y mantenimiento. Su mayor inconveniente es la producción de CO_2 , y la solución adoptada para su eliminación, ya que limita la cota operativa de funcionamiento.

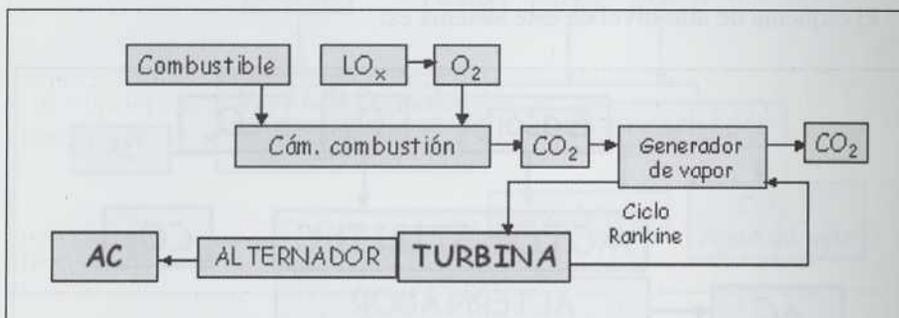
Sistema MESMA

La empresa de construcciones navales francesa DCN, aplicando los conocimientos adquiridos en la obtención de sistemas de propulsión nuclear, inició a principios de los años 80 un proyecto para desarrollar un sistema de propulsión anaerobia para submarinos convencionales, empleando una turbina de vapor operando según el ciclo de Rankine. De esta manera nació el sistema MESMA, que responde al acrónimo de Module d'Energie Sous Marine Autonome. Se trata básicamente de un sistema convencional de turbina de vapor con una cámara de combustión alimentada por O_2 y un combustible (diesel o etanol).

El sistema está constituido principalmente por:

- Circuito primario de generación de energía calorífica por combustión, que incluye la cámara de combustión y parte del generador de vapor. La presión de operación de este circuito es de 60 bar. Aprovechando esta elevada presión la expulsión de los gases de escape (CO_2 principalmente) se puede efectuar directamente al mar.
- Circuito secundario de generación de energía eléctrica, basado en un ciclo Rankine convencional, que consta de parte del generador de vapor, a través del cual se produce un intercambio de energía con el circuito primario, de la turbina de vapor y del alternador acoplado a la misma.

El esquema básico del MESMA es el que se muestra en la figura.

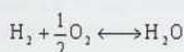


La principal ventaja de este sistema es que el CO_2 se puede expulsar directamente al mar hasta una profundidad próxima a los 600 m, lo que no implica ninguna restricción desde el punto de vista operativo. Como inconvenientes se destacan su gran volumen y reducido rendimiento, ya que hay tres etapas que conllevan pérdidas energéticas (combustión, expansión en turbina y condensación del vapor).

Aunque se han realizado numerosas pruebas en tierra, no se encuentra en servicio.

Sistemas basados en células de combustible

Las células de combustible son dispositivos electroquímicos de conversión directa de la energía química de un compuesto en energía eléctrica y calor, en un proceso inverso a la electrolisis del agua. El combustible es hidrógeno (H_2) y el oxidante (O_2), obteniéndose como únicos productos de la reacción agua (H_2O), corriente continua (DC) y calor:



Para el almacenamiento de hidrógeno se plantean dos opciones:

- Almacenamiento en hidruros metálicos, que se basan en la propiedad de determinadas aleaciones metálicas para absorber átomos de H_2 . Para liberar el H_2 retenido basta con aportar energía calorífica (Q) al hidruro. La reacción que rige el proceso es:



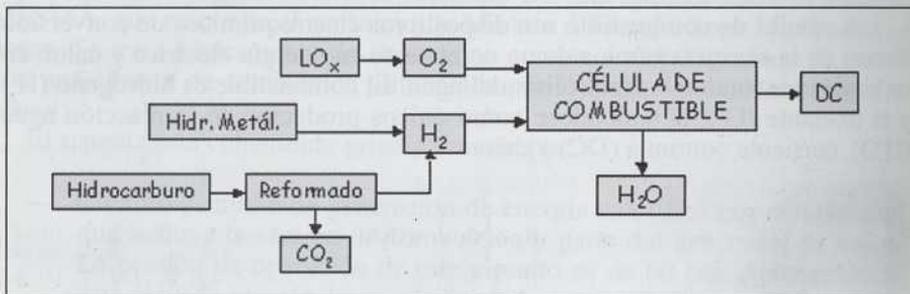
Esta solución presenta la ventaja de ser muy segura y el inconveniente de su enorme peso, que tiene un impacto significativo en el diseño del buque y que, por tanto, debe considerarse desde las primeras fases del mismo.

- Almacenamiento de un hidrocarburo (metanol, etanol...) y obtención del H_2 a partir de él mediante un proceso químico de reformado. Al igual que la anterior, ésta también es una opción aceptable desde el punto de vista de la seguridad, y además su impacto en el diseño del buque es reducido. Presenta el inconveniente de la producción de CO_2 en el reformado.

En la figura siguiente se presenta un esquema básico de un sistema AIP basado en células de combustible, reflejando las opciones de almacenamiento de hidrógeno.

Las ventajas más destacables son la reducida firma acústica, debido a la ausencia de partes móviles, y la gran proyección de futuro que presenta, ya

que esta tecnología se encuentra en continua evolución, apoyada en gran medida por el sector del automóvil que promueve cuantiosas inversiones. El mayor inconveniente es su elevado precio, por los altos costes de desarrollo; la tendencia es a reducirse, pero no se vislumbran rebajas significativas a corto plazo.



El primer submarino *U-212* de la Armada alemana, actualmente en fase de pruebas en la mar, incorpora un sistema AIP basado en células de combustible e hidruros metálicos. Un sistema similar está previsto incorporar el los *U-212* para la Armada italiana y en los *U-214* para la Armada de Grecia. El submarino *S-80* de la Armada española incorporará un sistema AIP basado en células de combustible y reformador de bioetanol.

Conclusiones

La incorporación de sistemas AIP a los submarinos convencionales mejora la discreción de los mismos, ya que permite prolongar los periodos de inmersión.

El diesel de ciclo cerrado es una máquina robusta y de no muy elevado coste, fácilmente adaptable a cualquier diseño, por lo común de la tecnología empleada.

El Stirling también es sencillo conceptualmente, pero su potencial de desarrollo es reducido, ya que la adaptación a diferentes potencias puede resultar complicada.

El MESMA es un sistema complejo, lo que influye en su elevado precio y posterior mantenimiento, y voluminoso en comparación con el resto de opciones.

Los sistemas basados en células de combustible presentan el futuro más prometedor por su elevado rendimiento, reducidas firmas, escaso impacto ambiental y potencial de desarrollo.

BIBLIOGRAFÍA

- LÓPEZ PALANCAR, Luis: *Pasado, presente y futuro en los sistemas de propulsión anaerobios en submarinos*. Revista de ingeniería naval, n.º 783, 2001.
- SCOTT, Richard: *Air-independent propulsion system options are maturing*. Jane's International Defense Review. Noviembre, 1999.
- The AIP Alternative*. Sea Power Review. Diciembre, 1999.
- KLEIN, Manfred, y REGENDORF, Uwe: *Closed Cycle Diesel. Principle and application*. Nordse-
erwerke GMBH. 1993.
- Stirling Engine Ideal Isothermal Analysis*. www.ent.ohiou.edu. 2003.
- Two piston type Stirling engine*. American Stirling Co. www.stirlingcycle.com. 1997.
- Kockums AIP system for submarines*. Kockums. 1997.
- PRIETO, Jesús: *Dimensionamiento del motor Stirling y revisión de sus aplicaciones marinas*.
Universidad de Oviedo. Revista de ingeniería naval, n.º 802, 2003.
- PAIN, E.: *MESMA AIP system test report*. DCN Ingenieure. Warship'99. Naval Submarines.
- DAMS, R., y Hayter, P.: *Progress in proton exchange membrane fuel cell systems*. Warship'99.
Naval Submarines.
- SATTLER, Gunter, y POMMER, Hans: *Storage of reactants for PEM FC systems aboard subma-
rines*. Warship'99. Naval Submarines.





La fragata *Baleares* y banda de música del Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol, en los años setenta. (Foto: archivo RGM).

SALVAR A LOS «ARSUBO'S»

José M.^a SEIJO CASAL



El poder de la palabra



SIEMPRE me ha sorprendido la capacidad de influencia sobre las personas que tiene el manejo de la palabra, pero en esta ocasión, más que sorpresa, lo que me ha producido es curiosidad e interés por descubrir cómo las cosas han llegado hasta la situación actual.

De todos es bien sabido que al oficial especialista en *armas submarinas* se le conoce como «antisubmarino». Esa denominación surge probablemente provocada por diversas circunstancias históricas y facilitada porque en las siglas «A/S» pueden encajar múltiples y diferentes expresiones. Según mi teoría, el uso de la acepción «antisubmarino» y las limitaciones operativas a las que somete a los «arsubo's» (oficiales especialistas en artefactos submarinos) puede llegar a provocar la total extinción de esta noble especie, antaño tan apreciada y que tantos y tan buenos servicios ha prestado a la Armada.

Es por ello que tras una pequeña investigación, por supuesto restringida a mi limitado conocimiento y acceso a otras fuentes de información, he querido dar a conocer mis teorías sobre la Especialidad de Armas Submarinas, con el fin de exponerla al juicio y crítica de otros profesionales de la Armada. Y así, de esta manera, resolver lo que yo creo es simplemente una «desviación lingüística», pero que, sin embargo, puede provocar insospechados perjuicios.

La investigación

Mi curiosidad se empezó a despertar cuando en la primera clase de la Especialidad me definieron lo que se entiende por Armas Submarinas, como «los *equipos e ingenios* con capacidad ofensiva y defensiva que, actuando en el agua, son de aplicación en la guerra naval, así como los *distintos medios de detección y control* necesarios para su empleo» (definición extraída del antiguo reglamento de la JUAS). ¡Qué poco se acercaba esa definición a la de



Lanzamiento de torpedo desde la corbeta *Descubierta*. (Foto: F. Illescas).

«antisubmarino» con la que ya por aquel entonces me denominaban cuando nombraban mi especialidad! Hasta donde llegaba mi entendimiento, en la definición de Armas Submarinas, cabían también todas las materias relacionadas con la guerra de minas.

En aquel momento decidí esperar a ver el desarrollo del curso. Pero, sin embargo, mi interés iba en aumento debido a la pérdida de peso específico que en el mundo naval está adquiriendo la lucha antisubmarina y, por otra parte, la creciente importancia que está adquiriendo la guerra de minas. Como «arsubo» no me gustaba la idea de ser un mero observador en esa guerra, pudiendo, y quizá debiendo, ser actor principal.

Al ir desarrollándose el curso fuimos tratando temas como Teoría del sonar, Acústica submarina, Predicción de alcances, Análisis acústico, Minas, Sonar SQQ-32, SQQ-28 SIMAS, Operaciones de MCM y, por supuesto, otras muchas relativas a otras armas y sensores. Pero esas asignaturas que he citado encajan perfectamente en la especialidad de Armas Submarinas y le dan su dimensión exacta, no limitándola al mundo antisubmarino.

¡Tampoco tenía que ir muy lejos para ver la relación entre las minas y la especialidad de A/S!, me dije a mí mismo cuando me fijé en que el distintivo de especialidad estaba formado por un torpedo ¡y una mina!

Entonces, si existe esa relación en la especialidad A/S y se dan asignaturas relacionadas con el mundo de los sonares y las minas, ¿por qué hay tan pocos «arsubo's» en la Flotilla de MCM?

A mediados de los años 50, tras la firma de los acuerdos con Estados Unidos, se crea la Escuela de Armas Submarinas, con el nombre de «Busta-

mante», en honor a Joaquín Bustamante y Quevedo (1847-1898), pues había sido el creador de ¡una mina de orinque! La idea de llamar a la Escuela de Armas Submarinas con el nombre del creador de una mina encajaba perfectamente en los objetivos mismos de la Escuela, ya que en aquellos años, tras la Segunda Guerra Mundial, si bien los torpedos y sonares habían tenido su «bautizo de fuego» de forma masiva durante la misma, las minas no sólo habían mostrado su efectividad durante esta guerra, sino que llevaban ya demostrándola desde principios de siglo.

Observé, asimismo, que la antigua JUAS «tenía por misión específica la creación, desarrollo, mantenimiento y evolución de las técnicas y tácticas de preparación, utilización y mantenimiento de las Armas Submarinas» (ya se citó anteriormente lo que la JUAS entendía como Armas Submarinas), y que tras su desaparición heredaban sus misiones el GRUAS y el GRUGUEM, probablemente división impulsada por la influencia de la expresiva palabra «antisubmarino». Aunque en esa existente dualidad puede haber dudas a la hora de tratar sobre los sonares y otros sensores y equipos submarinos.

Traté de profundizar un poco más, y ante la cantidad de preguntas sin respuesta que me surgían elaboré dos teorías para dar explicación a la falta de «arsubo's» en la Flotilla de MCM. Por un lado está la teoría de que a nuestros ancianos dragaminas no iban oficiales especialistas por la simple razón de que las dotaciones eran de alféreces de navío y, por tanto, oficiales sin especialidad. Y por otra parte, y reconozco que esta teoría es más arriesgada a los cazaminas clase *Segura*, no fueron oficiales especialistas, debido a que al hacer las plantillas, si bien en la Marina existían las especialidades de artillería, comunicaciones, electrónica, antisubmarino... ¿antisubmarino...?, se encontró la



Recuperación de un torpedo. (Foto: E. Rodríguez Toral).

falta de especialistas en MCM y se decidió crear la plaza sin especialidad. ¿No hubiera sido más lógico enviar un especialista en Armas Submarinas versado en los conocimientos de la transmisión acústica en el agua, fundamentos de los sonares, minas, etc...? Según mi teoría es en este punto donde la expresión «antisubmarino» provoca el mayor daño, pues creó un efecto «cortina» sobre los verdaderos conocimientos que un especialista en Armas Submarinas posee.

Posiblemente tengamos aquí el eslabón perdido en nuestra investigación, ya que en los antiguos cazaminas clase *Guadiana* sí existía una prioridad por embarcar oficiales A/S. Esto parece cosa lógica si recordamos la importancia que aún tenían las minas tras la Segunda Guerra Mundial y que los torpedos antisubmarinos y sonares todavía estaban comenzando su avance tecnológico y, por tanto, la acepción «antisubmarino» no había empezado a actuar, como posteriormente haría y de forma tan eficaz.

Sin embargo, paradojas de la vida y de esta Marina que funciona mejor de lo que muchas veces nos creemos, la necesidad de «arsubo's» en la Flotilla y la lógica que su presencia tenía en este tipo de guerra, quedó reflejada con la presencia de alguna vacante para oficiales de Armas Submarinas en las Jefaturas de Órdenes de las Escuadrillas y que todavía hoy se mantiene.

No quise quedarme en la Flotilla de MCM y dirigí mi atención hacia la de Submarinos ¡Qué gran sentido tenía enviar a un oficial a realizar la especialidad de Armas Submarinas! Quizá es en un submarino donde un «arsubo» puede desarrollar todos los conocimientos adquiridos durante la especialidad, pues, además de trabajar con torpedos y contra submarinos (funciones propias de los antisubmarinos), también trabajan con sonares, realizan minados y, en un futuro no muy lejano, probablemente realicen misiones de caza de minas encubiertas gobernando vehículos submarinos no tripulados desde los submarinos. Al tener en cuenta estas misiones, una vez más se demuestra que la acepción «antisubmarino» disminuye enormemente las posibilidades de los «arsubo's».

Pero si las Armas Submarinas nacieron pensando en las minas y la guerra de minas es tan importante actualmente, tanto para los submarinos como para los buques de superficie, ¿por qué se denominó a los especialistas de Armas Submarinas como «antisubmarinos»? Aquí expongo otra teoría que creo menos arriesgada que alguna de las anteriores.

Con la llegada de la guerra fría y, por tanto, hasta hace muy pocos años, la amenaza de los submarinos soviéticos era enorme y hacia ella iban dirigidos todos los esfuerzos de las marinas occidentales, tanto en material como en adiestramiento y preparación del personal. Sin embargo, los problemas que la guerra de minas podía plantear eran poco valorados, destinando a la misma menos recursos. Esto llevó a considerar a los oficiales A/S como «antisubmarinos» (con más razón, si cabe, por ocupar el puesto de «ASWO» en los escoltas, cuya traducción, como todo el mundo sabe, es la de oficial de guerra

antisubmarina), y así se les denominó hasta la fecha, provocando un efecto secundario al no tener en cuenta sus conocimientos en los temas relacionados con la acústica submarina y la guerra de minas.

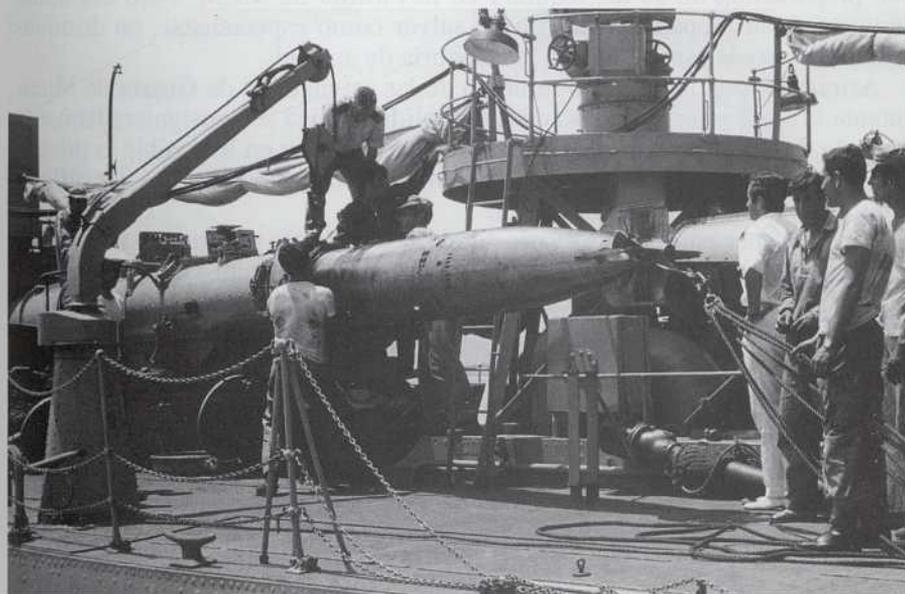
Mientras la amenaza de los submarinos disminuía y perdían importancia los oficiales «antisubmarinos» en los escoltas, la de las minas crecía, siendo en la Guerra del Golfo de 1991 cuando se le comienza a dar una importancia vital. Pero para los especialistas A/Ss la expresión «antisubmarino» ya había causado un profundo efecto y era demasiado tarde.

Vemos, por tanto, cómo los cambios en la situación internacional y un mal uso de las letras A/S puede llegar a producir la extinción de los oficiales especialistas de Armas Submarinas.

La salvación

Llegados a las conclusiones de por qué la Especialidad A/S se está quedando descolocada, y considerando que quizá ya sea demasiado tarde para reubicar a los «arsubo's» dentro de nuestra Armada, surge la necesidad de buscar medios para salvar esta noble especie de la desaparición.

Aunque uno suele buscar en la historia para encontrar soluciones, siguiendo el ejemplo planteado en los submarinos, se me ocurrió mirar al futuro. Para



Vehículo RMS (Remote Mine Hunting System) remolcando un sonar, gobernado desde un *Arleigh Burke*.

ello sólo tuve que observar a la Marina norteamericana, pues es bien sabido que ellos representan nuestro futuro. Allí encontré que el uso de vehículos no tripulados se está extendiendo enormemente. Esta extensión se realiza tanto en vehículos dirigidos, mediante un umbilical o una filoguía (como nuestro Pluto), como en vehículos autónomos, totalmente independientes de la plataforma. De la misma manera estos vehículos dejan de ser utilizados sólo desde unidades de MCM, para ser dirigidos desde submarinos, pequeñas embarcaciones y escoltas..., ¿escoltas? Ahí podía estar la salvación de la especie.

Los norteamericanos están planteando la necesidad de dotar a todos y cada uno de sus buques de una capacidad de MCM orgánica. Ella estaría formada por unos vehículos submarinos o de superficie que, llevando unos sensores o rastras apropiadas, se encargarían de buscar o crear una ruta segura para el escolta. De esta forma sus buques pueden salir y entrar de puertos o atravesar estrechos sin necesidad de apoyo de unidades específicas de MCM.

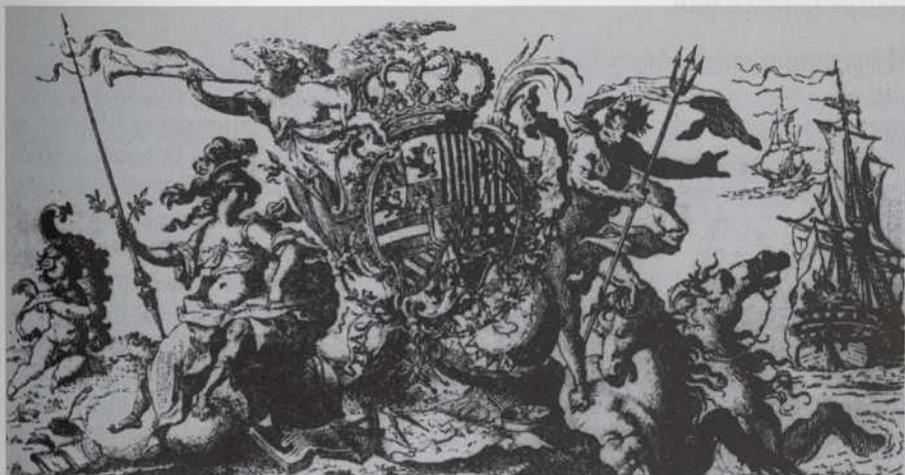
Está claro que si nosotros seguimos sus doctrinas y estos equipos se instalan en nuestros escoltas, el oficial que deberá hacerse cargo de ellos será el especialista en Armas Submarinas, por lo que debe estar preparado en guerra de minas, además de recibir preparación en vehículos submarinos y de superficie no tripulados.

Este hecho mantiene viva la importancia de que los oficiales A/S se preparen, tanto en guerra antisubmarina como en guerra de minas, aunque, pese a esta preparación, no se les requiera en la Flotilla de MCM. Pero esa doble vertiente de su preparación les puede salvar como especialistas, no disminuyendo el curso de especialidad a la categoría de aptitud.

Asimismo, con un mínimo refuerzo de las asignaturas de Guerra de Minas durante la realización del curso de Especialidad, quizá se consiguiera llamar la atención de la Flotilla de MCM, requiriendo aumentar en lo posible la presencia en ella de estos especialistas, teniendo en cuenta, por supuesto, las dificultades de personal que ello entrañaría.

Como primer paso para salvarlos de la extinción yo propondría que en vez de «antisubmarinos» se empezase a conocer a los oficiales especialistas en Armas Submarinas como «arsubo's», acepción proveniente de oficiales de Artefactos Submarinos, y en la que caben todo tipo de equipos, sensores y armas destinados a la guerra bajo la superficie del mar.

NOTA DEL AUTOR.—Con el fin de evitar malas interpretaciones y curiosas elucubraciones, vaya por delante que mi aspiración es poder ocupar destino como oficial de A/S en alguno de los escoltas basados en Ferrol o Rota.



HISTORIAS DE LA MAR

EL EXTRAÑO CASO DEL *MARY CELESTE*

Javier FEAL VÁZQUEZ



L 5 de diciembre de 1872 el vigía de la nave británica *Dei Gratia* avistó un barco que parecía tener problemas. Tres tripulantes arriaron la chalupa del *Dei Gratia* y remaron hasta el barco en peligro para ofrecerle ayuda. Treparon por la barandilla y llegaron a la cubierta; salvo por el sonido del viento en las velas y el inquietante crujido del maderamen no se oía nada. Los marineros registraron el barco, desde los mástiles hasta la bodega, y

lo encontraron en excelentes condiciones, pero no había ningún alma a bordo. La tripulación había desaparecido sin dejar rastro. El barco se llamaba *Mary Celeste*.

La súbita desaparición de la tripulación completa del *Mary Celeste* es uno de los misterios más fascinantes de la historia de la navegación.

El bergantín goleta *Mary Celeste*



El *Amazon*, construido en 1860 en Nueva Escocia. Su breve carrera fue desafortunada, más tarde fue desastrosa.

Estaba inscrito en el distrito de Parrsboro, en Nueva Escocia, y hacía once años que navegaba por todos los mares y hacia cualquier puerto donde encontrase carga, cuando salió de Nueva York el 4 de noviembre de 1872 para iniciar su viaje fatal.

Por entonces era un bergantín goleta (velas cuadradas en su palo trinquete y cangreja en la mayor) que pertenecía por mitad a su patrón, el capitán Benjamin S. Briggs, y al capitán James H. Winchester, de Nueva York.

La dotación

El *Celeste* tenía como capitán a Benjamin S. Briggs, de 38 años, que poseía «las más elevadas virtudes marineras», siendo considerado como «un típico patrón, de lo que se define como la vieja escuela», amante de la disciplina, aunque no excesivamente ordenancista, un hombre, en fin, que adoraba a su barco, a su familia y a su Dios.

Con Briggs navegaba su esposa Sarah Everson Cobb Briggs y su hija Sofía, de dos años de edad. En New Bedford, Massachusetts, y al cuidado de su abuela, quedaba su hijo Arturo, de siete años, y un primo de éste, Oliver W. Cobb, de 14 años. Briggs llevaba en su camarote una vieja espada «hecha en Italia» con la «cruz de Saboya sobre la empuñadura», que había recogido tiempo atrás en ocasión de visitar un antiguo campo de batalla en las márgenes del mar Adriático.

Albert G. Richardson, joven todavía, pero casado y con experiencia marinera, embarcó como contramaestre y Andrew Gilling como segundo contramaestre. La dotación se componía de cinco hombres, el cocinero Edward William Head, de Nueva York, y cuatro marineros, al parecer todos de origen alemán o escandinavo: Volkerk Lorenzen, Boas Lorenzen, Adrian Harbens y Gottlieb Goodshaad. La dotación, a pesar de posteriores calumnias, parecía

formal, segura, y todo lo que se sabía de ellos, según declaró más tarde Horatio L. Sprague, cónsul americano en Gibraltar, «inspiraba más confianza que cualquier otro sentimiento».

La salida a la mar

El cargamento del *Celeste*, compuesto por 1.700 barriles de alcohol, valorado en 36.943 dólares, pertenecía a Meissner, Ackerman & Co., quienes habían fletado el barco, consignándolo a una firma italiana de Génova.

Los detalles correspondientes a los últimos días de estancia del *Celeste* en Nueva York son incompletos, aunque se sabe que uno de los botes que estaba estibado en el techo de la caseta de proa fue destrozado al soltarse una eslinga mientras se estaba cargando en el muelle 44 del East River, y no hubo tiempo para reemplazarlo antes de zarpar.

También se sabe que la goleta *Dei Gratia*, con registro de Nueva Escocia, a las órdenes del capitán David Reed Morehouse, se encontraba en Nueva York, mientras el *Celeste* se preparaba para el viaje que lo había de llevar a la posteridad.

Briggs y Morehouse, los dos patrones, eran viejos amigos. Se habían encontrado muchas veces en diferentes puertos de los siete mares. Morehouse, al igual que Briggs, era copropietario y patrón de su barco, y a veces también llevaba consigo a su esposa en sus viajes. Ambas mujeres eran, pues, buenas amigas.

La fecha exacta de salida sigue siendo tema de discusión. Tanto una mayoría de cronistas como los registros de la Atlantic Mutual Insurance Company registran que el *Mary Celeste* se hizo a la mar el 7 u 8 de noviembre, mientras que la Aduana de Nueva Cork conserva un legajo enmohecido, titulado «Índice de salidas al extranjero», donde cita claramente que con fecha del 4 de noviembre fue despachado el bergantín *Mary Celeste* con destino a Génova, Italia. Y el 11 de noviembre, otro velero bajó por la canal aprovechando la marea, arregló sus papeles de despacho y se alistó para zarpar de Hook e iniciar una larga travesía a Gibraltar. Izaba bandera británica



Capitán Benjamin Briggs.

y era el bergantín goleta *Dei Gratia*, a las órdenes del capitán David Reed Morehouse.

El encuentro

Era algo después de las dos campanadas de la guardia de la tarde del 5 de diciembre de 1872, y el patrón del *Dei Gratia* había hallado la situación de su barco en 38° 20' N - 17° 37' W, a unas 600 millas de la costa de Portugal, al norte de la derrota directa de las Azores a Gibraltar.

El *Dei Gratia* llevaba unos 20 días de navegación cuando avistó aquel extraño bergantín, guiñando y abatiendo de forma extraña, y enmendó rumbo para ponerse al habla con él. En aquellos días de largas travesías por el océano cualquier encuentro con otro barco constituía una ocasión de romper la monotonía, y Morehouse se alegró muy especialmente al reconocer en él al *Celeste*, el barco de su amigo Briggs. Pero esta alegría pronto se transformó en extraña sorpresa.

Efectivamente, en la caña del *Celeste* no se veía a nadie; claramente podía apreciarse a medida que ambos barcos se aproximaban. Esto justificaba su navegación errante, al no haber nadie sobre cubierta para gobernar y mantener el barco sobre su rumbo. Quizá todo el mundo se encontraba bajo cubierta enfermo. ¿Estarían atacados por la peste?

Morehouse se acercó más para echar un vistazo e hizo repetidas señales, pero no recibió contestación, y por último hizo una señal de urgencia. Muy cerca ya, Morehouse utilizó su megáfono y gritó: ¡Ah, del *Celeste*!



Bergantín goleta *Dei Gratia*.

La potente voz despertó diversos ecos sobre la mar, pero nadie contestó. Morehouse repitió una y otra vez sus gritos sin obtener el menor resultado, y así comenzó el primer capítulo de un misterio clásico de la mar, el extraño caso del *Mary Celeste*.

La inspección

Ordenó arriar un bote al agua y que su contramaestre Oliver Deveau y dos hombres lo tripularan. Deveau y sus hombres pasaron bajo la popa del bergantín goleta, bajo el escudo con el nombre pintado artísticamente (*Mary Celeste*-New York). Fueron palmeando por la borda hacia proa y saltaron a cubierta por los cadenotes, dejando a un hombre en el bote amarrado al costado.

En cubierta «no había nada ni nadie», y abajo ocurría lo mismo. Deveau procedió a inspeccionar el barco.

La primera cosa que hizo fue examinar las bombas, que encontró en buen estado y señalaban una profundidad de un metro de agua en la bodega (en una bodega vacía esto indicaría filtraciones peligrosas, pero en una bodega completamente llena con barriles no tenía gran importancia). La caseta de proa y la de la bodega estaban ambas abiertas (con la tapa de escotilla tirada en cubierta y vuelta hacia arriba cerca de la entrada a la bodega) y la bitácora estaba derribada y con su aguja rota. Había gran cantidad de agua entre cubiertas y la caseta de proa estaba llena de agua hasta la brazola. El chinchorro, el único bote que quedaba a bordo cuando el *Celeste* partió de Nueva York, había desaparecido de su emplazamiento sobre la escotilla principal y una sección del pasamanos de babor, que al parecer había sido quitada para arriar el bote, aún estaba tirada sobre cubierta.

Los palos, al igual que los respetos, se encontraban en buen estado; el aparejo se hallaba en gran desorden y parte de la maniobra de babor había desaparecido. Al parecer, el velacho alto había sido arrancado de sus envergues y el velacho bajo y el trinquete estaban cargados. El estay mayor había sido arriado y estaba tirado sobre la caseta de proa, como si se le hubiese dejado caer allí. El foque y la trinquetilla estaban dados. El resto de las velas se encontraban aferradas.

Ocurría otra circunstancia anormal: seis portillos se abrían en la caseta de popa, dos en el camarote del capitán, el del conrmaestre, el W. C., uno en el pañol de víveres y otro mirando a la proa del barco, pero estaban todos tapados con lona y tablones. Deveau arrancó los listones de madera del portillo en el alojamiento del conrmaestre y se dedicó a explorar la caseta de popa.

Todo estaba en buen orden, aunque muy mojado, pues resultaba evidente que había entrado gran cantidad de agua en la caseta. El reloj estaba estropeado a causa del agua. La claraboya del camarote del capitán estaba abierta y levantada. Cartas, libros, trajes, muebles, todo estaba en buen orden. La cama del capitán estaba hecha, pero mojada y empapada; en el colchón se notaba una huella como si un niño hubiera apoyado la mano allí. Dos o tres cartas sueltas se encontraban sobre la cama del patrón. El diario de navegación estaba sobre la mesa en el camarote del capitán, la pizarra de bitácora sobre la mesa del camarote.

Se había efectuado una entrada en el diario de navegación el 24 de noviembre y otra en la pizarra de bitácora el 25 de noviembre. Estas entradas indicaban que al mediodía del 24 de noviembre, diez días antes, la situación del *Mary Celeste*, obtenida por observación, había sido latitud 36° 56' N, longitud 27° 20' W, unas ciento diez millas al oeste de la isla de Santa María (Azores). La entrada de la bitácora se refería a las ocho de la mañana del 25 de noviembre y registraba una marcación al SSW seis millas del punto oriental de Santa María. Éste era el último registro de cualquier tipo.

Deveau continuó buscando. Los objetos en el camarote estaban todos mojados, excepto el melodeón, de palo de rosa, que estaba seco e indemne. El bastidor de platos se encontraba encima de la mesa, pero no había nada de comer, aunque el contraмаestre encontró alimentos en conserva en el pañol de víveres y gran cantidad de provisiones a bordo. Deveau encontró ropas, una pequeña cantidad de dinero, joyas e incluso un medallón de oro. Bajo la litera del capitán encontró una vieja espada, cuya hoja al sacarla de la vaina salió cubierta de óxido, y que llevaba una cruz de Saboya en la empuñadura. Había algo más: unas pocas palabras escritas en la pizarra de bitácora sobre la mesa del camarote, al parecer con la letra de Albert G. Richardson, el contraмаestre del capitán Briggs. Fannie, mi muy querida esposa.

No existía ninguna documentación del barco, a excepción del diario y de la pizarra de anotaciones del contraмаestre. El sextante del capitán, el cronómetro y los libros de navegación habían desaparecido, no había ninguna corredera largada por popa o dispuesta para ser utilizada.

En la caseta de proa se veían las mismas muestras de abandono repentino e inexplicable. Los cofres de los marineros y sus equipajes se hallaban sumergidos en unos centímetros de agua, pero estaban todos estibados cuidadosamente y en orden. También habían dejado las ropas de agua, las botas y sus pipas (la primera cosa en que piensa un viejo lobo de mar). Las navajas de afeitar, colocadas en los estantes junto a las literas, estaban limpias, afiladas y sin manchas de óxido. Había ropas colgadas sobre cuerdas para secar, tal y como se habían dejado; en un cajón auxiliar apareció un billete de cinco libras esterlinas junto a otras cosas de valor. En la cocina el agua estaba más alta que en los alojamientos, y salía por la puerta al balancear el barco, mientras los cacharros y ollas nadaban por encima. No había nada preparado para ser cocinado, pero había a la vista un barril de harina húmedo y consumido en una tercera parte, y en el pañol de víveres, patatas, carne y alimentos de toda clase suficientes para unos seis meses. En los cigarrones había gran cantidad de agua, pero los calzos de cubierta donde habían sido estibados, se habían corrido como si hubiesen sido golpeados por una fuerte ola; las herramientas del carpintero se encontraban en el alojamiento del contraмаestre, y el resto de los demás enseres, bien estibados, por todo el bergantín, la mayoría de ellos en orden correcto y preciso.

Después de consultar con el capitán Morehouse a bordo del *Dei Gratia*, el contraмаestre y dos hombres se comprometieron a poner en orden el aparejo del *Celeste* y conducir el barco a Gibraltar para ser tomado como salvamento.

El capitán Morehouse de nuevo puso su barco al antiguo rumbo, y el primer capítulo del extraño caso del *Mary Celeste* quedó terminado.

El *Dei Gratia* llegó a Gibraltar en la tarde del 12 de diciembre y el *Celeste* hizo lo mismo a la mañana siguiente. A su llegada Deveau estaba todavía más extraño que al principio. Durante los días que estuvo a bordo del bergantín

goleta no consiguió encontrar ningún motivo de abandono, estaba bien de fondos y de aparejo, y los hombres no tuvieron ninguna dificultad de maniobra para llevarlo a puerto.

Morehouse dio parte inmediatamente del salvamento a los armadores, y los aseguradores de Nueva York fueron notificados, tanto por Morehouse como por el cónsul americano Horatio J. Sprague, y mientras el capitán Winchester, de Nueva York, se preparaba para ir a Gibraltar, el tribunal del Almirantazgo en Gibraltar abrió un expediente y comenzó a tomar declaraciones.

La investigación

Al iniciarse las indagatorias, inspecciones y revisiones del *Mary Celeste*, todo el mundo se sintió perplejo ante las posibles causas de su abandono, pero al principio nadie se preocupó por la seguridad del capitán Briggs, su esposa, hija y dotación. Una mayor parte creyó que el bergantín goleta había sido abandonado apresuradamente para que la gente se embarcase en el chinchorro, y probablemente fueron recogidos por algún buque de paso. Algunos de ellos, o quizá todos, aparecerían el mejor día en cualquier puerto del mundo.

Pero las semanas transcurrían sin recibir la menor noticia, y las indagatorias llevadas a cabo, con cierta acritud y en una atmósfera de sospechas, dieron lugar a que se formasen las teorías más contradictorias, aunque sin aportar la menor prueba. El investigador principal era mister J. Solly Flood, que ostentaba el presuntuoso título de «Abogado General de Su Majestad, Procurador de la Reina en su delegación del Almirantazgo y Apoderado General de Gibraltar». Era, según se desprende de los interrogatorios, un infatigable sabueso legalista, que desde el principio se formó una teoría de violencia y que se aferraba a ella a través de páginas de interrogatorios y frecuentes inspecciones oculares en el bergantín. No obstante, procuró estudiar hasta el menor detalle. El 18 y 20 de diciembre, Deveau y los marinos del *Dei Gratia* que habían abordado al *Celeste* fueron interro-



David Reed Morehouse, capitán del *Dei Gratia* y amigo del capitán Briggs.

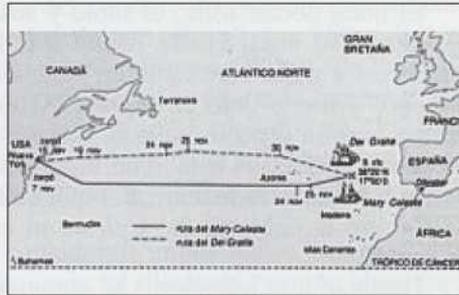
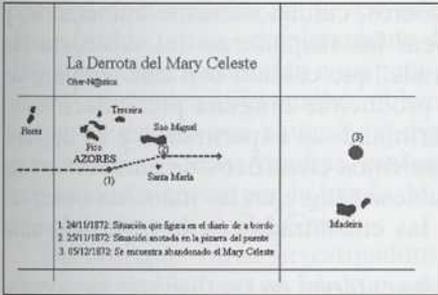
gados, y el 23 de diciembre, Solly Flood, ayudado por unos expertos por él elegidos, efectuaron una minuciosa inspección del bergantín goleta. El buzo J. Ricardo Portunato examinó el casco y John Austin, inspector de buques en Gibraltar, hizo también una minuciosa inspección por cubierta.

Estas inspecciones fueron seguidas más tarde por otra del capitán de navío R. W. Shufeldt, comandante del buque de guerra americano *Plymouth*, quien visitó al *Celeste* a requerimiento del cónsul americano Sprague, quien personalmente le acompañó en esta inspección, y en enero, el infatigable míster Flood hizo una nueva revisión del bergantín goleta, ayudado por oficiales de Marina y un ingeniero británicos. Todas estas inspecciones, oficiales o privadas, eran alternadas con interrogatorios, ante el Tribunal del Almirantazgo, del contramaestre Deveau y sus hombres (Morehouse no prestó declaración hasta el 3 de marzo de 1873, hecho anormal, pero que tampoco puede considerarse como sospechoso), y más tarde del capitán Winchester, que llegó de Nueva York a principios de año para ayudar a levantar la confiscación de su barco. El capitán Winchester, al parecer un hombre franco, acabó por impacientarse ante los retrasos y dilaciones de los procesos legales británicos, y declaró ante el tribunal que él era ciudadano de los Estados Unidos y descendencia inglesa, pero que si hubiese sabido cómo era la sangre inglesa se hubiera abierto las venas para sacársela toda, y a continuación se marchó indignado a Nueva York. El tribunal se retrasó e indignó por la marcha del *Dei Gratia*, llevándose los testigos principales, Deveau y sus hombres. El bergantín goleta se dirigió a sus negocios por el Mediterráneo, pero regresó a Gibraltar, donde Deveau tuvo que prestar nueva declaración, tomándose las disposiciones finales del caso.

A pesar de todas estas inspecciones e interrogatorios no se logró aclarar el misterio, aunque se hicieron algunos descubrimientos de poca monta, muchos de los cuales fueron exaltados muy por encima de su significación real. Solly Flood, o uno de sus hombres, encontró el sable con la cruz de Saboya en su empuñadura en un rincón del camarote del capitán del *Celeste*, y sacándolo de su vaina vio señales de algo que a todos había parecido como restos de óxido, pero que míster Flood estaba seguro era sangre.

Se encontraron huellas del mismo color, pardo rojizo, en la barandilla a babor junto al trinquete, además de una señal de un golpe dado al parecer con un hacha afilada, y se hallaron huellas parecidas en varias partes del barco. Solly Flood estaba excitado con su descubrimiento.

Todo ello le hizo pensar que el capitán Morehouse, el patrón del *Dei Gratia*, había autorizado a Deveau a «borrar» algunas de las manchas encontradas sobre el sable y sobre la barandilla de estribor, y, por tanto, consideró necesario efectuar un costoso análisis de las muestras tomadas de la barandilla y del sable (Solly Flood declaró con cierto misterio que el sable había sido limpiado con limón, el cual había formado una capa de citrato de hierro, que, a su vez, había destruido las huellas de la supuesta sangre, y que, por tanto, las



Mapa que muestra las respectivas rutas del *Dei Gratia* y del *Mary Celeste* durante noviembre y diciembre de 1872.

manchas no eran de sangre, tal como se había creído al principio, sino de otra sustancia puesta allí para disimular las manchas de sangre que en un principio hubiera).

El doctor J. Patron, de Gibraltar, hizo un análisis de las supuestas gotas de sangre, pero antes de terminarlo, míster Solly Flood había enviado ya un informe a la Cámara de Comercio de Londres señalando la existencia de las supuestas manchas y otros hallazgos. ¡Lástima de teorías!, ya que el doctor J. Patron informó al Consejo que las manchas no eran de sangre, aunque la naturaleza exacta de su informe quedó envuelta en un inexplicable misterio. El análisis fue ordenado por el Tribunal del Almirantazgo el 14 de marzo de 1873 y el informe fue entregado en sobre lacrado el mismo día, aunque se descubrió más tarde que llevaba fecha de 30 de enero. El cónsul norteamericano pidió una copia de dicho análisis para ser enviado a los Estados Unidos, pero no logró obtenerla hasta 1887, catorce años después. Por aquel entonces, habiéndose reavivado el interés por el misterio del *Mary Celeste*, el cónsul Sprague dirigió una carta a Edward W. Baumgartner, archivero del tribunal, solicitando una copia del análisis. Con motivo de este requerimiento, míster Baumgartner descubrió que el lacre del original del análisis no había sido nunca tocado. Es de suponer que el doctor Patron había rendido un informe verbal ante el tribunal, por lo que éste no permitió que el análisis escrito fuera abierto.

Este documento describía con todo detalle la forma de análisis a que procedió el doctor Patron. A la luz de los descubrimientos actuales, muchos autores lo han considerado luego como totalmente ineficaz y ridículo.

El buen doctor rascó las manchas, que tenían algo así como un milímetro de espesor y unos diez de diámetro, y recogió las raspaduras en sobres diferentes, catalogándolos según el lugar donde habían sido extraídas.

Declaró que había examinado cuidadosamente el camarote con luz natural y artificial. El suelo, los lados de las literas, colchones, etc., fueron minuciosamente registrados y no se observó nada que llamara la atención o que pudiera tener alguna relación con el objeto de las investigaciones.

El buen doctor tomó el sable y sus sobres, cuidadosamente numerados, y comenzó su análisis. Se limitó a colocar las raspaduras del sable, de las cubiertas y de la barandilla en agua filtrada, que calentó con una lámpara de alcohol y luego dejó en reposo. Al no producirse ninguna precipitación, ni tomar ningún aspecto nuboso, dio por terminado el experimento y lo declaró negativo, y dado el estado de los conocimientos científicos de entonces no se consideró autorizado a afirmar que no hubiese sangre en las manchas observadas sobre la cubierta del *Celeste* ni en las encontradas en la hoja del sable examinado.

Hasta aquí lo referente a la «sangre» descubierta en las distintas inspecciones del bergantín goleta americano. Pero estas inspecciones dieron lugar a uno o dos descubrimientos más, que dejaron atónitos a los investigadores de entonces y que han continuado extrañando a la posteridad.

Uno de estos descubrimientos consistía en un reciente deterioro peculiar e inexplicable de las amuras. A cada lado de la proa del barco, a unos dos o tres pies por encima de la línea de flotación, se había producido una delgada incisión, informó Lockhart, uno de los autores que más a fondo estudiaron el asunto, desde el borde de una de las planchas exteriores, a una profundidad de unos diez milímetros, ancha de 32 y una longitud de unos dos metros.

Este deterioro (que parecía más un desgarró superficial que otra cosa) había sido ocasionado muy recientemente, opinó John Austin, inspector de barcos de Gibraltar, y no pudo ser causado por el mal tiempo; en cambio, parecía producido por la acción de un instrumento cortante a todo lo largo del desgarró. Éste fue también el parecer de Solly Flood y los oficiales británicos que lo asesoraban, coincidiendo en que el deterioro de las amuras había sido producido intencionadamente por medio de un instrumento cortante. El capitán de navío Shufeldt, comandante del navío de guerra americano *Plymouth*, no fue, sin embargo, del mismo parecer, considerando, por el contrario, que dichos desgarró eran consecuencia del proceso evolutivo de desgaste de la madera, que podía tomar mil aspectos diferentes como consecuencia de los fuertes embates de las olas.

Otro hallazgo que interesó vivamente a los investigadores fue el diario del *Mary Celeste*. Tanto la sección de maniobra como el diario estaban completos hasta el mediodía del 24 de noviembre... La pizarra o historial de cubierta continuaba hasta las ocho de la mañana del siguiente día, en cuyo momento el punto más oriental de Santa María (Azores) demoraba a SSW, a una distancia de seis millas. La situación del *Celeste* observada el 24 de noviembre, de acuerdo con el diario, había sido 36° 56' N - 27° 20' W. Al siguiente día por la mañana, de acuerdo con la pizarra, se encontraba hacia el norte de Santa María. Diez días más tarde fue avistado por el *Dei Gratia*, sin dotación, a unas 750 millas al noroeste de la última situación registrada. Solly Flood pensó que realmente tuvo que haber mantenido su rumbo durante diez días, después del 25 de noviembre, con la caña suelta durante todo el tiempo. Lockhart, así

como el doctor Cobb, un joven sobrino del capitán Briggs misteriosamente desaparecido, están completamente de acuerdo con ello, ya que 750 millas en 240 horas corresponderían a un poco más de tres millas por hora; con las velas altas y manteniendo el rumbo, el barco podía hacerlas con toda facilidad, por lo que se estima que navegó así durante diez días; si encontró un chubasco que facheó sus velas cuadras, embarcó agua e hizo tocar el velacho y foque, empezando a portar por la banda de estribor, esto debió ocurrir poco antes de su encuentro con el *Dei Gratia*.

No obstante, otros investigadores consideran imposible, o por lo menos muy improbable, que un barco pueda navegar tal distancia estando abandonado, e incluso Lockhart reconoce que, si su opinión es correcta, hizo muy buena marcha tratándose de un barco abandonado.

Las opiniones, respecto al tiempo que encontró el *Celeste*, son muy diversas. Durante dicho periodo algunos barcos informaron de grandes temporales, pero el *Dei Gratia*, que prácticamente seguía su mismo rumbo, encontró gran marejada y altas olas, pero ningún viento fuerte ni mar suficientemente peligrosa para alarmarse y mucho menos para dar lugar a un abandono. Y el *Celeste* no presentaba señales de daños por temporal. Cuando Deveau lo abordó, la cantidad de agua encontrada en las casetas y en el casco, y el estado confuso de la maniobra y del equipo, eran sólo indicios, además poco fundados, de averías.

Tras su inspección, el capitán de navío Shufeldt encontró el barco perfectamente estanco y en buenas condiciones marineras, sin indicio alguno de que las cubiertas o los camarotes hubiesen sufrido la menor violencia. J. Austin, el perito de averías, y el buzo R. Portunato coincidieron en idénticas opiniones.

Las diferentes soluciones de la época

Míster Solly Flood resumió la opinión general en su informe a la Cámara de Comercio, al hacer constar que el *Celeste* había sido encontrado en perfectas condiciones, estanco, fuerte y bien de fondos. Estaba abundantemente provisionado y no debió haber encontrado ninguna marejada peligrosa. No se encontraron indicios de fuego o explosión ni de cualquier otra causa que pudieran haber aconsejado su abandono.

Ni él ni los otros investigadores intentaron explicar el por qué del agua encontrada en el camarote, en la caseta de cubierta y en la cocina, según declaración del contraamaestre Deveau, ni tampoco les llamó la atención los portillos tapados de la caseta de popa.

Pero Solly Flood continuaba aferrado a su teoría de sangrientas violencias, y terminó su informe (rendido, al parecer, antes de que el doctor Patron analizara las supuestas manchas de sangre) con el siguiente párrafo:

«Mi opinión personal es la de que la dotación se emborrachó, y los hombres bajo la influencia del alcohol asesinaron al capitán Briggs, a su esposa, su hija y al contraмаestre. Que después estropearon las amuras del barco con objeto de dar la apariencia de haber encallado en una roca o haber sufrido colisión, y así inducir al capitán de cualquier barco que pudiera recogerlos, si los veía a alguna distancia, que no merecía la pena salvar el barco, y que en cualquier fecha, entre el 25 de noviembre y el 5 de diciembre, huyeron a bordo de algún barco que se dirigía a América del Norte, del Sur o a cualquier puerto de las Antillas».

Ésta fue la teoría adoptada por las autoridades en aquellos días, aunque el capitán de navío Shufeldt se negó a aceptarla. En su informe decía que rechazaba la idea de un motín por el hecho de que no había ninguna señal de violencia sobre la cubierta o en los camarotes. En su opinión, fue abandonado por el capitán y la dotación en un momento de pánico y sin tener razón suficiente. Es posible que haya sufrido en el temporal que atravesó (el capitán de navío Shufeldt no da más explicaciones respecto a este temporal) y que entonces hiciera mucha agua para llegar a inducir a su dotación a abandonarlo. Algún día, continúa el informe del capitán de navío Shufeldt, espero y deseo recibir alguna noticia de su dotación. Si continúa con vida, su capitán explicará su acción precipitada. Pero si nunca más volvemos a oír de él, seguiré creyendo que se hundieron en el bote, y el abandono del *Mary Celeste* seguirá siendo un triste e interesante misterio del mar.

El Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, a la vista de los informes presentados por el cónsul Sprague y otros, decidió que la teoría de motín y asesinato debían ser tenidas en cuenta y, por tanto, informó a los servicios de aduanas de vigilar la aparición eventual de cualquier tripulante del *Mary Celeste*, añadiendo que las circunstancias del caso hacen suponer que el capitán, su esposa e hija, y posiblemente el contraмаestre, fueron asesinados en la furia de la embriaguez por la dotación, que evidentemente había tenido acceso al alcohol.

El capitán Winchester, propietario principal del bergantín goleta, que había perdido la paciencia ante los procedimientos legales británicos y que había regresado enojado a su hogar, siempre creyó (y lo mismo sus descendientes y los de los capitanes Briggs y Morehouse) que la tapa de la escotilla de la bodega y el cargamento mismo son la solución del misterio. Considera que es probable, o por lo menos más probable, que las demás teorías, que el alcohol en la bodega se había calentado y había desprendido vapores que provocaron una pequeña explosión, que levantó la tapa de la bodega, y que el capitán Briggs y su gente habían embarcado precipitadamente en el chinchorro para intentar dirigirse a la isla Santa María o regresar más tarde al *Celeste* si no se producía la temida explosión mayor. El chinchorro sobrecargado se hundió, y Briggs y los demás murieron sin que el mundo lo supiera.

Deveau, el contra maestre del salvamento, expresó su parecer personal en sus declaraciones ante el tribunal, diciendo que, en su opinión, la dotación se asustó, y se deduce por la varilla de sonda tirada al lado de las bombas que habían sondado y posiblemente encontraron en cualquier momento tal cantidad de agua que pensaron que el barco se hundiría y lo abandonaron.

La sentencia

Tales eran las teorías de entonces, teorías que con los años se fueron repitiendo, ensanchando y algunas veces deformando terriblemente. Pero el Tribunal del Almirantazgo de Gibraltar no se entretenía con teorías y el 14 de marzo de 1873 sentenció el caso del salvamento del *Mary Celeste*, atribuyendo la cantidad de 1.700 libras para el patrón y la dotación del *Dei Gratia* por los servicios de salvamento prestados, suma que debía ser pagada por el propietario del buque salvado. El *Mary Celeste* estaba valorado en 5.700 dólares y su cargamento en 36.934 dólares; de forma que el premio fue fijado en un quinto de su valor total.

Los procedimientos oficiales terminaron. El *Celeste*, a las órdenes de un nuevo capitán y con una dotación nueva, se había hecho a la mar hacia Génova, donde entregó su cargamento, y la mayoría de las autoridades continuaron esperando a que algún carguero castigado por el viento entrara en un puerto extranjero con la dotación y quizá también con el patrón del *Celeste* a bordo.

Y esto fue todo. Ninguna de las personas que se hallaban a bordo del *Mary Celeste* ha vuelto a reaparecer. Los testigos del caso han ido desapareciendo también y sólo la mar conserva su misterio.

La fantasía

El caso del *Mary Celeste*, que ya en 1873 desconcertó a los investigadores (entonces inclinados a una explicación razonable), con el trascurso de los años se ha ido enmarañando hasta tal punto que hoy en día se hace muy difícil distinguir entre lo que es real o pura fantasía.

El principal responsable de este estado de cosas fue un joven inglés, creador de dos personajes de novela inolvidables, Sherlock Holmes y doctor Watson; Arthur Conan Doyle, después de leer en varios periódicos las descripciones del hallazgo del barco abandonado, escribió una historia titulada *J. Habakuk Jepshon's Statement*, que intenta narrar el hallazgo del *Mary Celeste*, y describe con muchos y horribles detalles lo que les sucedió al capitán y a la dotación, de acuerdo con unas supuestas declaraciones de un superviviente. Esta historia apareció por primera vez en el *Cornhill Magazine* en

enero de 1874, sin indicación alguna de si se trataba de un hecho real o ficticio. Gran parte del público, incluyendo a muchos escritores, aceptaron la historia como auténtica y real, cosa que seguramente nunca pretendió Sir Arthur Conan Doyle. Hoy en día todo el mundo reconoce el carácter novelesco de dicha narración.

Esto fue seguido por gran cantidad de «soluciones», revelaciones y explicaciones del caso del *Mary Celeste*, y, entre otros, un voluminoso libro titulado *The Great Mary Celeste Hoax (La gran mistificación del Mary Celeste)*, basado en una serie de hechos fantásticos e indocumentados. En todo el mundo aparecieron marineros moribundos que hicieron confesiones en el lecho de muerte o dejaron tras sí, en pequeños cofres o baúles de mar, «narraciones verdaderas» del caso del *Mary Celeste*. Supervivientes y miembros de la dotación aparecieron por decenas en Bangkok, Liverpool o Key West, y alimentaron a periódicos y revistas (en especial las inglesas, que estaban ávidas de noticias sobre el caso) con falsas historias sobre motín, epidemias, trombas marinas, monstruos, locura del contra maestre, polizón psicópata asesino, travesías a nado en pleno océano y otros hechos fantásticos. Se publicaron supuestos mensajes cifrados y se dieron interpretaciones de signo astrológico. Tres novelistas, Barry Pain, H. A. Vachell y Arthur Morrison, crearon también sus soluciones fantásticas e imaginarias.

El *Celeste* llegó a ser un verdadero fantasma volante de los siete mares. Su capitán, unas veces era un camorrista y otras un fanático religioso; sus hombres, unos asesinos criminales o unos locos. Pocos de los que han escrito sobre el extraño caso se han tomado la molestia de investigar entre las actas del Tribunal del Almirantazgo en Gibraltar, de manera que incluso los hechos perfectamente comprobados, como, por ejemplo, el número de botes a bordo, han sido ignorados o deformados. Todavía hoy en día puede leerse el detalle fantástico de que los restos de comida que se encontraron sobre la mesa del camarote, cuando el contra maestre del *Dei Gratia* saltó al *Celeste*, «estaban aún calientes». Éste es uno de los errores más persistentes. Otros están dispuestos a jurar que los dos botes del *Celeste* estaban ambos a bordo y que había comida calentándose en el fogón de la cocina.

Así no es de extrañar que tomaran cuerpo las más disparatadas teorías basadas en las pretendidas declaraciones de los sobrevivientes. Algunos autores ponen en duda la muerte del capitán Briggs, otros achacan la culpa de todo al capitán Morehouse y otros hablan de piratas. Cierta número de escritores, incluso algunos de los que se habían tomado la molestia de profundizar y seleccionar entre la fantasía y la realidad, consideran que Deveau y otros testigos posiblemente se callaron algunos hechos concretos en sus declaraciones ante el Tribunal del Almirantazgo, y que el contra maestre y el capitán del *Dei Gratia* sabían mucho más de lo que declararon. Dan a entender, y algunos incluso lo afirman, que Morehouse y sus hombres asesinaron a Briggs y a su dotación para hacerse con la prima de salvamento, o bien que Morehouse y

Briggs se conchabaron, como dos sinvergüenzas, para el mismo fin. Dada la gran amistad que se sabe existía entre Morehouse y Briggs, su reconocida reputación y la miserable recompensa que una empresa de este tipo podía reportarles, estas suposiciones parecen también insostenibles, por no decir otra cosa.

No existe ningún motivo evidente para creer que Deveau mintiera o no dijera todo lo que sabía, a despecho de las sospechas de míster Solly Flood o las de Harold T. Wilkins, expresadas en el *Quarterly Review* en 1931. Después de examinar las circunstancias del drama y las declaraciones de algunos de los testimonios, míster Wilkins concluye:

«...Resulta extraño que las autoridades de Gibraltar, en 1872-73, no pusieran en movimiento la maquinaria judicial de Londres, lo que hubiera dado lugar al arresto del capitán, contra maestre y dotación del bergantín británico *Dei Gratia*. Es evidente que puesto en manos de un hábil interrogador de Old Bailey, que actuase en nombre del fiscal de la Corona, Deveau, el contra maestre del *Dei Gratia*, se hubiera visto obligado a confesar la verdad, y habría puesto a la policía sobre la pista de los criminales que acabaron con el capitán, su esposa e hija, y con los oficiales y dotación del *Mary Celeste*.»

La conclusión de míster Wilkins es interesante y más que cualquier otra se basa en los hechos reales, pero a pesar de todo no es sino una hipótesis más, formulada con datos de segunda mano, cincuenta y nueve años después.

Y lo mismo ocurre con la última «solución» lanzada en 1933 por J. L. Hornibrook en el *Chambers Journal*, quien supone que Briggs y sus hombres fueron capturados por los piratas del Rif.

Corolario

Por mi parte no pretendo cometer el error de lanzarme a establecer hipótesis, que después de tantas sería más que inútil. Los hechos reales hablan por sí mismos, y cada lector puede sacar sus propias conclusiones.

Pero a menos que la mar devuelva a sus muertos, estas conclusiones deberán quedar en meras conjeturas, pues cuando el *Celeste* murió se llevó todos sus secretos. Durante el resto de sus días, después de haber sido abandonado en el viaje a Gibraltar, fue considerado como un barco de «mala estrella», pero siguió navegando por todos los mares con distintos patrones y diferentes dotaciones. En enero de 1885 embarrancó en el arrecife Roshelle, Haití, destrozándose por completo. Incluso en su fin fue desventurado, pues su capitán, G. C. Parker Winthrop, lo condenó a muerte, gobernándolo directamente sobre el arrecife con todo el paño dado y con viento fresco. Parker fue arrestado por hundimiento fraudulento, pero murió antes de presentarse ante los

tribunales, y las cuadernas del *Celeste* quedaron rotas y blanqueándose sobre un arrecife del trópico.

Nunca se supo nada de los que embarcaron en él en noviembre de 1872. Deveau, el contra maestre del salvamento, había ya muerto cuando el *Mary Celeste* naufragó, y el capitán Morehouse, que había mandado el *Dei Gratia*, murió en 1905. Hasta el fin creyó, lo mismo que su hijo Harry y también el doctor Cobb (sobrino de Briggs), que el *Celeste* fue abandonado en un momento de pánico incontrolado (probablemente debido al temor de una explosión del alcohol que se encontraba en la bodega) y que toda la gente se hundió en el chinchorro.

Nota final

En el año 2001, una expedición científica, liderada por el escritor Clive Cussler y el productor de cine John Davis, descubrió los restos del barco fantasma en el arrecife de Rochelais, frente a las costas de Haití.

Cussler contó que la fantasmagórica embarcación de madera estaba casi completamente cubierta de coral, y aunque no fueron encontradas armas ni herramientas, el equipo extrajo algunos trozos de madera y artefactos de metal para confirmar que realmente se trataba del barco en cuestión. Según representantes de la NUMA (Nacional Underwater & Marine Agency) no se sacarán más piezas, ya que una de las políticas de la institución es preservar la historia marítima.

Todos los objetos que se reflotaron están siendo exhibidos en el Museo Marítimo de Halifax, Nueva Escocia (Canadá).

BIBLIOGRAFÍA

- C. OSSÓ, Marcelo: *El misterio del Mary Celeste*, 1872.
Enciclopedia general del mar. Ediciones Garriga.
FLETCHER y BASSETT: *Legens and superstitions of the sea*, 1885.
S. BRYAN, George: *Mystery ship*.
Navíos & veleros. Ed. Planeta – De Agostini, S. A.
Relatos asombrosos. Home Page Ciber-N@aútica.
Cobb, H.: *Rose cottage*. 1940. Esathampton News Company.
KEATING, J. Laurance: *The great Mary Celeste Hoax*.
T. WILKINS, Harold: *The great sea mystery*.
FAY, Charles: *The odyssey of an abandoned ship*.
LOCKHART, J. G.: *The true story of the Mary Celeste*.

LA EXPEDICIÓN DEL OLVIDO

Manuel MAESTRO
Presidente del Círculo de Prensa
y Literatura del Mar

Un espíritu propio del Renacimiento



L naturalista cartagenero Marcos Jiménez de la Espada, nacido el 5 de marzo de 1831, se había formado fundamentalmente en la Universidad Central de Madrid y en el Museo Nacional de Ciencias Naturales de esta capital. Desde muy joven, a su meticuloso espíritu científico se sumó el de aventura, alentado durante la infancia, transcurrida en su ciudad natal, en donde tantas veces había contemplado cómo las naves atravesaban la línea imagi-

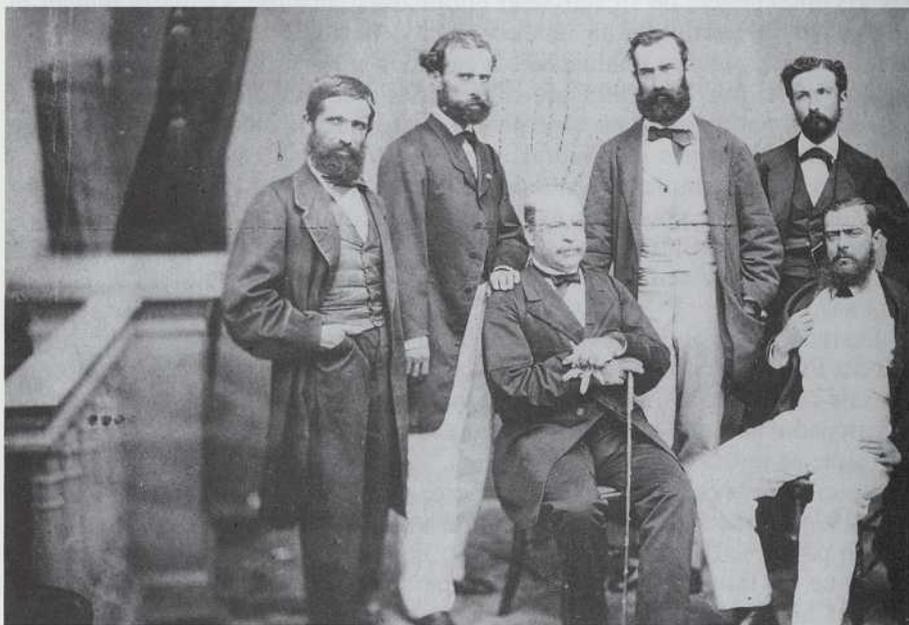
naria que une los picos de los montes San Julián y Galeras, celosos guardianes de la enseada al formar un valladar natural que lo preserva de todos los vientos, haciéndole tan resguardado que puso en boca de los marinos un dicho, en el que se afirmaba que los puertos más seguros eran: Junio, Julio y Cartagena. Como consecuencia de su actividad ultramarina, añadiría a sus habilidades la de cronista, al participar en una expedición naval, que en el marco de una contradictoria política panhispanista se envió a tierras americanas en 1862, con un doble objetivo: en el orden científico, recoger ejemplares de los tres reinos de la naturaleza, con objeto de incrementar las colecciones del Museo de Ciencias Naturales de Madrid, y en el estratégico, estudiar el lugar más favorable para el emplazamiento de una base naval en el Pacífico, con lo que se restablecería la presencia española en sus aguas, que por los descubrimientos de oro en California y Australia se había convertido en un área revalorizada, y a la vez se facilitaría la comunicación entre las colonias de Cuba y Filipinas.

Designado por el Gobierno español como miembro de la Comisión Científica del Pacífico, nombre que recibió la expedición naval en la que participaron seis naturalistas, un taxidermista y un fotógrafo-dibujante, integrados en una escuadra compuesta por las fragatas *Resolución* y *Triunfo*, a la que posteriormente se uniría la goleta *Covadonga*, se le asignó la tarea de supervisar la recolección de aves, reptiles y mamíferos, y recogió en un diario —inédito hasta 1928— no sólo su labor, sino la llevada a cabo por el equipo en su largo periplo por Brasil, Uruguay, Chile, Perú, Ecuador, México y Centro América, en el que no faltaron hazañas personales como la ascensión a los volcanes Izalco, Chimborazo y Pichincha: donde, al quedar perdido durante tres días, estuvo a punto de perder la vida.

El final de un expedicionario

La tradición expedicionaria naturalista española se había iniciado en 1570, cuando Felipe II envió a México a su médico Francisco Hernández para que estudiase las plantas y medicinas utilizadas por los indígenas americanos. Y tuvo su mayor esplendor en el siglo XVIII, en el transcurso del cual la Corona española organizó tres grandes viajes de exploración botánica a otros tantos virreinos americanos: entre 1778 y 1788 al del Perú, para estudiar la flora de Perú, Chile y Ecuador, de la que estuvieron al frente los botánicos Hipólito Ruiz y José Pavón; la de Nueva Granada, dirigida a partir de 1783 por el célebre Celestino Mutis, que recolectó y analizó las plantas de las actuales Colombia y Ecuador, y la que llevaron a cabo el médico español Sessé y el botánico mexicano Moziño, que estudiaron la flora desde Vancouver a Guatemala. Culminó esta etapa de la Ilustración española con la expedición de Malaspina, que, entre 1789 y 1795, dirigió el marino en su gran viaje a través del mundo a bordo de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, en las que embarcaron los naturalistas Antonio Pineda, Louis Née y Tadeo Haenke, que fundamentalmente desarrollaron sus trabajos en las colonias españolas.

La Comisión Científica del Pacífico estaba presidida por Patricio María Paz y Membiola, un marino experto en malacología —parte de la zoología que se ocupa de los moluscos—, que fue el encargado de coordinar las activi-



Grupo de naturalistas (segundo por la derecha en pie, Jiménez de la Espada).

dades propias de la escuadra con las científicas. La expedición supuso el punto final a las grandes exploraciones llevadas a cabo en este terreno por los españoles como consecuencia de la caída del Imperio español, iniciada y culminada con los albores y el ocaso de la centuria. Estuvo impulsada por la influencia de la obra de Alejandro Humboldt, una de cuyas últimas actividades fue el asesoramiento e instrucción de los participantes en el viaje de circunnavegación realizado, entre 1857 y 1859, por la fragata austriaca *Novara*, al mando del comodoro Wüllerstorff-Urbair.

Una expedición de paz inmersa en la guerra

A imagen de la iniciativa austro-húngara, el Gobierno de la Unión Liberal, presidido por Leopoldo O'Donnell, envió en 1862 a las fragatas de hélice *Triunfo* y *Resolución* para que completaran una vuelta al mundo, integrándose en la misma la llamada Comisión Científica del Pacífico.

La expedición, al mando del general Pinzón, estaba formada por 483 hombres, y por su carácter científico la Armada incorporó a la misma a once guardias marinas, además de dos médicos, un capellán y los ocho científicos presididos por Paz: Fernando Amor, Francisco Martínez Sáez, Bartolomé Puig, Manuel Almagro, Joan Isern, Rafael Castro y Marcos Jiménez de la Espada, que jugó el papel más importante, de entre todos los componentes, durante



La fragata *Triunfo*.

después del periplo. A bordo de la fragata de hélice *Nuestra Señora del Triunfo* partió del puerto de Cádiz el 10 de agosto de 1862, llegando el 9 de septiembre al puerto brasileño de Bahía, en donde el grupo se fragmentó en varios, que durante tres meses recorrieron diversas partes del país, para posteriormente, a bordo de la goleta *Covadonga*, dirigirse los naturalistas a Montevideo. De allí partieron dos grupos: uno hacia Argentina y Chile, y otro a las islas Malvinas y Tierra de Fuego, reuniéndose finalmente en Valparaíso.

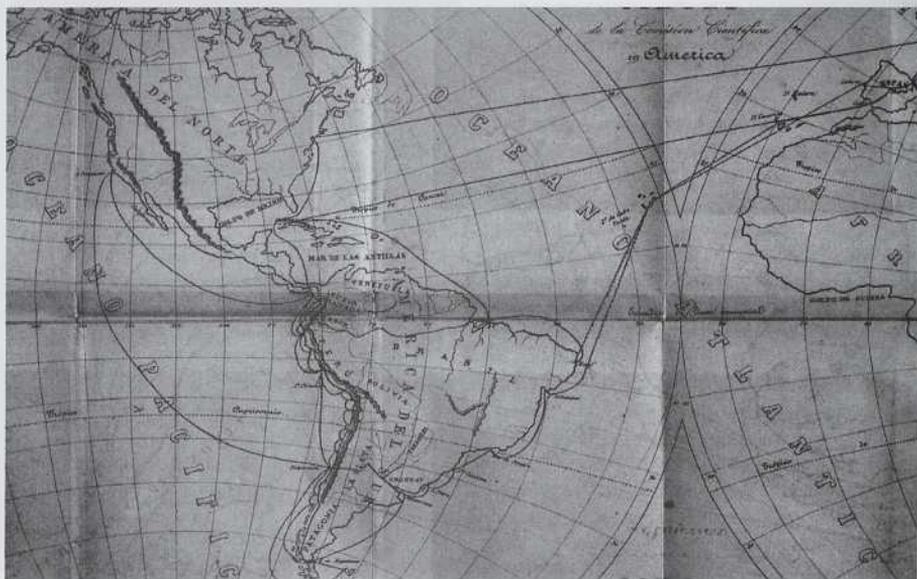
En el verano de 1863 la expedición se dividió nuevamente, encaminando unos sus pasos hacia los Andes y el resto a la costa chilena y el desierto de Atacama, para después partir rumbo a Centroamérica y California. A finales



Marinería de la fragata *Triunfo*.

de año llegaron las fragatas *Triunfo* a Valparaíso y la *Resolución* a El Callao, en donde Pinzón tuvo noticias de la agresión a la posesión española de Talambó, por lo que decidió reunir a la expedición en el puerto chileno, en donde quedó al acecho. Iniciada la guerra del Pacífico, Paz Membiola dimitió como presidente de la Comisión, ordenándose la suspensión del viaje de los naturalistas. A pesar de esto, Martínez, Jiménez de la Espada, Almagro e Isern decidieron continuar la misma sin contar con la dirección militar de Pinzón. Una vez autorizados en 1864 y congregados en Guayaquil continuaron el proyecto

realizando lo que llamaron «El gran viaje» a través de los ríos Napo y Amazonas, que el 12 de octubre de 1865 finalizó en el Gran Pará. La expedición, después de una reunión de los integrantes de la Comisión Científica del Pacífico, concluyó en Madrid el 18 de enero de 1866.



Ruta seguida por la expedición.



Oficiales y guardias marinas de la expedición.

Un balance incompleto

Como balance debe resaltarse que, por las dificultades que representaba trabajar a bordo de los buques, la labor se desarrolló principalmente en tierra, sobre todo en las travesías de los Andes, en los viajes al oriente del Ecuador y en el curso del Amazonas. Además, al abrirse las hostilidades, los expedicionarios científicos quedaron en el más absoluto abandono, ya que los buques debieron entregarse al combate. Puede considerarse a todos, tanto a marinos como a científicos, símbolos de una sociedad que luchaba por conseguir la modernización de España; pero, por razones obvias, la tarea de los naturalistas quedó como el lado amable de la empresa, debido a los intercambios culturales que llevaron a cabo con sus colegas americanos y por sus notables aportaciones científicas. Recogieron más de ochenta mil objetos de la gea, flora y fauna americana, así como artefactos de diversas culturas amerindias, y alguno de sus miembros, entre los que destaca Jiménez de la Espada, realizaron notables contribuciones al estudio de la naturaleza y culturas del otro lado del Atlántico.

Los estudios realizados y el material conseguido sufrieron los vaivenes de la política nacional: Revolución de septiembre de 1868, I República, reinado de Amadeo de Saboya y Restauración, y tampoco estuvieron ajenos a la gran



depresión económica que se desató coincidiendo con el final de la expedición, por lo que no se consiguieron en su totalidad los objetivos marcados. No obstante, fueron extraordinarias las aportaciones efectuadas a las colecciones antropológicas y etnográficas del Museo de Ciencias Naturales de Madrid, parte de las cuales se conservan en la actualidad en los museos Antropológico y de América, así como una gran colección de plantas americanas que enriqueció el Jardín Botánico madrileño. Todo lo cual representa un momento clave en el desarrollo de las Ciencias Naturales españolas, lo que se venía intentando desde el siglo XVIII.

Una reciente exposición, celebrada en el capitalino Museo de América, ha tratado de sacar del olvido los trabajos llevados a cabo por estos marinos y naturalistas españoles, miembros de la Comisión Científica

del Pacífico, y fundamentalmente de Marcos Jiménez de la Espada, convertido en figura relevante del pensamiento nacional del siglo XIX, que puede considerarse padre del americanismo español, y que la casualidad quiso muriese el mismo año en el que se perdían nuestros últimos territorios americanos. Un marino y académico, Cesáreo Fernández Duro, y un científico, miembro de la expedición, Francisco Martínez Sáez, fueron los encargados de leer la nota necrológica con la que la Sociedad Geográfica de Madrid despidió a tan ilustre naturalista, geógrafo e historiador. Al final de la cual se lamentaban de que: «No habiendo interés entre nosotros por las ciencias naturales, siempre faltarán recursos o no habrá sino los exiguos oficiales, y como sin ellos abundantes no es posible el adelanto, no debe ser sensible que vayan desapareciendo las personas que por ellas mostraron entusiasmo. ¡Cuántas veces oímos lamentarse de ello al cariñoso amigo de quien todos guardamos grato recuerdo!». En 1960, Cartagena recuperó del olvido la memoria de uno de sus hijos más ilustres, poniendo a una de sus calles —que va desde la vieja Alameda de San Antón hasta la nueva de Ángel Bruna— el nombre de Jiménez de la Espada, y un Instituto de Enseñanza Media cartagenero, en el que han estudiado tantos hombres de mar e hijos de marinos, también le recuerda ostentando su patronímico.

HISTORIA INCOMPLETA DE UNA CABEZA

José M.^o BARCELÓ-FORTUNY



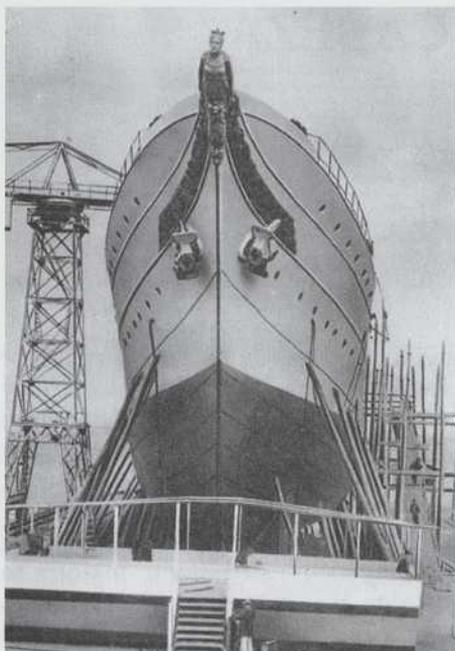
SEGURAMENTE muy pocas cosas de nuestro muy ilustre y veterano buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* hay que no se sepan ya, aunque tantos años en la mar, tantas navegaciones, dan siempre materia nueva sobre lo que escribir. Con todo, creemos resulta difícil, a estas alturas, poder sorprender al lector.

No obstante ello vamos a intentarlo. Imagino que esta pequeña y diría que incluso intrascendente historia la conocen pocos, y entre éstos, por supuesto, don Marcial Sánchez-Barcáiztegui y Aznar, contralmirante de la Armada, aunque por encima de todo Marino con mayúscula.

No es que don Marcial sea ya precisamente lo que se dice un jovencito, aunque para quienes no lo conozcan o no sepan de él —imagino que muy pocos en la Armada, acaso sólo los «fragatillas»— cabe dar fe de que su notable actividad para sí la quisieran algunos con bastantes menos años. Cumplidos ya los 84, y próximo a soplar las velas de los 85, sigue al pie del cañón al servicio de la Armada, ahora y desde hace ya algún tiempo al frente de la Comisión Naval de Regatas de Baleares.

Ciudadano del mundo, este ferrolano de ilustre apellido hace ya tiempo encontró en «un pedazo de tierra rodeado de agua» —*versus isla*— su propio paraíso. Y en él sigue, aunque realmente pocas veces se sepa dónde está realmente. Hoy en San Fernando, mañana en Vigo, pasado en Valencia y el otro a saber dónde... Viajero impenitente para a veces incluso preocupación de su mujer, Margarita, pendiente siempre de él e inquieta «por lo que estará haciendo ahora, que no debería, a su edad». Pero a este hombre de mar no hay quien le corte las alas. Pez y pájaro a la vez.

Joven todavía, estuvo, cómo no, embarcado en el *Juan Sebastián Elcano*, por el que siente auténtica devoción, algo ciertamente común a todos cuantos han tenido esta mezcla entre honor y fortuna. Corría el año 1940 cuando lo hizo por primera vez, en un viaje de instrucción como guardia marina. A aquella primera vez seguirían con el paso de los años otras muchas veces, una de ellas en calidad de profesor de maniobra. Algún tiempo después, y ya con el



grado de capitán de fragata, ostentaría la jefatura de la Estación Naval de Tarifa y de la flotilla de lanchas torpederas con base en ella, y es ahí donde arranca la historia que pasamos a relatar, en la que don Marcial, sin ser el protagonista, adquiere, sin embargo, un alto grado de protagonismo.

Rodaron cabezas...

En realidad, la historia empieza un poco o incluso bastante antes. El cuándo no lo sé exactamente, pues sobre el tema circulan varias versiones, tantas, incluso, que a estas alturas ya no sé, con respecto a ellas, con cual quedarme. Hay quienes sostienen que ocurrió durante la guerra civil, de cuando el *Juan Sebastián*

Elcano permanecía amarrado en La Carraca, aunque no por ello inactivo. Fue utilizado como cuartel de marinería, y aunque sea un hecho poco conocido, de alguna manera también participó en la guerra: al principio de la contienda sería utilizado como estación-radio, aprovechándose la altura de uno de sus palos, en cuyo extremo se instaló una antena con objeto de facilitar los enlaces con los buques de la llamada Marina nacional. Afortunadamente, la otra parte en conflicto no se dio cuenta de ello; o sí se dio cuenta pero prefirió ignorarlo con objeto de no dañar, faltaría, a tan gentil y bella princesa de los mares.

Aunque, ya digo, no sé con toda seguridad en qué época ocurrieron «los hechos», por mi parte me permito situarlos —eso sí, con las naturales reservas— hacia la segunda mitad de la década de los cincuenta, época en la que, al fin y al cabo, nuestro país todavía seguía viviendo algunas de las secuelas que, a modo de larga estela, dejó la cada vez más lejana guerra civil.

Una parte de España, que en los últimos tiempos había sido sucesivamente «monárquica» y «republicana», había estrenado hacía ya casi dos décadas un tipo de *status* político-militar que como es bien sabido recibe distintas denominaciones según el lado del que se mire. Pasaba el tiempo, pero para algunos seguía estando mal visto que uno pudiera «ser» republicano o tuviera ideas tales, y el caso es que aquel vendaval por hacer desaparecer cualquier vestigio que oliera al más reciente pasado político llegó también a afectar a nuestro buque-escuela en lo que, en este caso, fue todo un alarde de exageración.

Pues resulta que un buen o mal día —también según del lado que se mire— alguien creyó ver en el *Elcano* un inequívoco signo republicano, nada menos que en el mascarón de proa, que representaba a una dama ceñida con una corona mural o de castillos y el escudo de España a sus pies. Así que, ni corto ni perezoso, aquel alguien, llamémosle X, dio la orden de «¡corona fuera!». Y ya se sabe en qué suelen convertirse algunas órdenes desde que se dan hasta que, a veces transcurrido algún tiempo, se ejecutan. En el caso que nos ocupa, la original fue finalmente interpretada como que había que cambiarle la cabeza al mascarón, quizá porque en el sonrisueño rostro de la dama en cuestión también se entreveían ciertos rasgos republicanos, una mirada republicana, un rictus republicano o a saber qué en definitiva. Y aquí cabría decir que el mascarón fue materialmente decapitado.



Para situar tal «decapitación», en la década de los 50, nos hemos basado en algunas fotografías de el *Elcano* hechas, o cuando menos fechadas, en aquellos años y en las que todavía aparece, además perfectamente visible, el mascarón con la cabeza en cuestión. A ver si alguien más puesto en el tema nos lo aclara ya para siempre algún día.

En este lfo de épocas en el que nos hemos metido, lo que sí tenemos claro es que quien dio la orden metió la pata hasta la mismísima inglete, ya que aquella talla había sido esculpida y colocada bajo el bauprés —aunque en realidad fue primero la talla y después el palo, como atestiguan algunos documentos gráficos correspondientes a la víspera de la botadura del barco— en plena monarquía, siendo rey de España Alfonso XIII, de manera que en la corona de castillos, que ciertamente en nuestro país ha representado siempre a la República, no había ningún simbolismo cuando menos premeditado. O eso cabe suponer, pues no vaya a ser que quien la esculpió le metiera al régimen monárquico un gol por la mismísima escuadra, que es por donde muy poco pueden hacer incluso los mejores porteros. Pudiera ser, ya digo.

El caso es que en una época en la que políticamente seguían rodando cabezas, también rodó la del mascarón de proa del *Juan Sebastián Elcano*, y aquí cabría decir que, ya aliviado de aquel peso, nuestro bergantín goleta dio inequívocas muestras de deslizarse mejor e incluso de sentirse un poco más a gusto sobre las aguas, por poco que Eolo acompañe en el empeño. Pero no hagan mucho caso de ello...

Estaba aquel primer mascarón construido en madera de boj, la mismísima que inspiró el título a la última novela de Camilo José Cela. De la madera de ese arbusto, pues no llega ni a árbol, dice el diccionario consultado que es dura y compacta, aunque sin duda le aventaja la muy «marinera» madera de teca, que es además elástica e incorruptible. Total, que el paso del tiempo y la cantidad de millas acumuladas hicieron que el boj, hecho artística talla, se deteriora de manera inexorable, y en este estado fue desmontado. Intuyo que, leyendas aparte, aunque con un fondo veraz en algunos casos, ésta fue la verdadera razón por la que acabó siendo sustituido. El caso es que en forma de una nueva escultura muy similar, o cuando menos diría que con toda seguridad inspirada en la primitiva, la dama se convirtió más tarde en una espléndida Minerva, de la que se asegura que nació siendo ya adulta, del cerebro de Júpiter nada menos. En la mitología griega, tan enrevesada ella, Minerva representa la inteligencia y el ingenio.

Es curioso, tanto se ha hablado y escrito sobre el *Elcano* y más bien poco sobre su primer mascarón de proa e incluso del actual, que ya ha tenido que



ser sustituido por otro idéntico en una ocasión por lo menos. En la bibliografía consultada no hemos encontrado —lo que no significa que no la haya— referencia alguna sobre aquella primitiva talla y muy poco sobre la que luce actualmente, aparentemente más voluminosa que la anterior y para nuestro gusto también más bonita en su conjunto. Un sevillano que habla mucho de Cádiz porque cree que el mundo se divide en dos: Sevilla y Cádiz, el escritor Antonio Burgos, en un artículo titulado «Tango nuevo al viejo Juan Sebastián Elcano, dejaría escrito: «...como una dorada novia, blanca de espumas, Venus de ensueños nacida entre las olas del finibusterre, llega la sirena del mascarón de el



Elcano», le da un beso a la ciudad, y princesa encantada...». Aunque no sea sirena precisamente, por lo menos alguien se ha molestado en recordar en letra impresa que el dorado mascarón de proa de el *Elcano* también existe.

Pero a lo que íbamos. Lo que quedaba de aquel primer mascarón quedó depositado en un almacén del arsenal gaditano, hasta que un buen día fue finalmente recuperado, procediéndose a reponerle la desaparecida cabeza por otra, obra de un marinero de reemplazo, de profesión tallista, que, ya puestos, se prestó además a restaurar la pieza en su totalidad. Alguna maliciosa versión apunta a que aquel hombre compuso la nueva cabeza a imagen y semejanza del rostro de una de las hijas —o hija única, no llego a tanto— del que era su comandante. Marinero, tallista y encima pelota; o lo que viene a ser lo mismo, inteligente, pues el caso es que éste sería su único trabajo mientras duró la para él —como para todos en aquel entonces— «larga mili». Pero tampoco hagan mucho caso de ello, pues seguramente con razón dícese que de malas lenguas están llenos los infiernos.

Al principio, la reconstruida talla de aquel primer mascarón habría de colocarse en las inmediaciones del varadero, hasta que en 1992 se creó el actual Museo Naval de San Fernando, en el edificio Rey Carlos III de la histórica población militar y naval de San Carlos y a la sombra del Panteón de Marinos Ilustres, y como depositario de las reliquias del patrimonio marinero de aquella provincia, allí iría a parar el mascarón, restaurado en sus colores primitivos, en un patio cubierto, donde hoy puede admirarse, aunque sólo se trate del original «de cuello para abajo».



Mascarón. (Foto: J. del Cuvillo).

Aparece la cabeza

Pero volvamos a don Marcial, al que hemos dejado abandonado unos párrafos antes. Aunque él no vivió, por no estar presente, aquella «decapitación» de la dama, siempre que la ocasión se presentaba preguntaba qué se había hecho de la dichosa cabeza, que curiosamente no aparecía por ninguna parte. Seguía destinado en Tarifa cuando un día recibió la orden, que no precisamente invitación o sugerencia, de personarse en el arsenal de San Fernando. Y con la prontitud requerida, así lo hizo. Ya allí, y tras los correspondientes saludos, el jefe del arsenal le señaló «algo» envuelto que reposaba en un rincón de su amplio despacho.

—¡Aquí está por fin, Marcial!

Sí, ¿pero el qué? Pudiera ser animal, persona o cosa. Aunque envuelto... La confusión se apoderó por unos momentos de su por otra parte lúcida mente, en lo que afortunadamente sigue. ¿De qué le estaría hablando? ¿A qué se estaría refiriendo?

—¡La cabeza! ¡La cabeza del mascarón de el *Elcano*!

—Vaya, por fin.

—Llévatela. Es tuya.

—Pero...

Hubo un tira y afloja, hasta que el vicealmirante le hizo al capitán de fragata Sánchez-Barcáiztegui la observación de que si no se la llevaba igual volvía a perderse en cualquier rincón del arsenal, y quien sabe si incluso acaba hecha astillas «para alimento de alguna que otra chimenea o fogón». En realidad, el estado de la hasta entonces desaparecida testa no daba para mucho que digamos.

Por un casual había aparecido donde menos se la estaba buscando, si es que realmente alguna vez se la estuvo buscando. Sabido es que la mayoría de objetos empiezan a tener valor sólo trascurrido un tiempo, y en aquella época la primitiva cabeza de aquel, en cierta manera «bicéfalo», primer mascarón de el *Elcano*, todavía carecía de importancia. Aunque en realidad la tuviera.

Y tanta fue la «insistencia» que don Marcial, que imaginamos no se hizo de rogar demasiado, acabó aceptándola, aunque con ello se le presentara un pequeño problema. No es que fuera muy voluminosa, pero aquella cabeza ocupaba lo suyo y el piso en el que entonces residía en Tarifa no daba para tanto, de manera que la ofreció en depósito a un matrimonio amigo.

Trascurrieron los años, y un día la cabeza reapareció en Marín, aunque como objeto ornamental en el jardín del matrimonio en cuestión. Aquellos años a la intemperie habían propiciado que el deterioro de la madera fuera en aumento, visto lo cual, su verdadero propietario —por obra y gracia de aquella especial donación entre particular y oficial— solicitó su restitución con la intención, en principio, de invertir algún dinerillo en ella haciéndola restaurar.



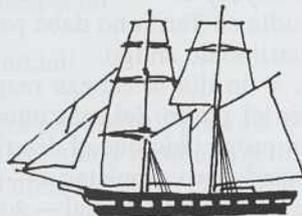
Pero por aquello de que el marino propone y el alto mando dispone, a los pocos días nuestro protagonista tuvo que coger el mando de una unidad que, encima, debía hacerse a la mar con inmediatez. Y con el nuevo mando, nuevo destino también. Vida de marino, en suma.

Pasados unos años, fue por fin don Marcial —ya por aquel entonces capitán de navío— a recogerla. Había llegado por fin el momento de tomar plena posesión de ella. En esta oportunidad le acompañaría un familiar, desplazados ambos en un coche con amplio maletero..., pero nada hubo que meter en éste. También con el tiempo aquel matrimonio había cambiado de ciudad y con objeto de no cargar en exceso la mudanza, y en espera de que don Marcial procediera a recuperar la ya famosa cabeza, la había, a su vez, dejado nuevamente en depósito a terceras personas. Pero con ellas se perdió también la pista a tan preciado recuerdo naval, sin duda toda una joya para un marino. Y para quien no lo sea, pues sin ir muy lejos también quien esto firma se apuntaba gustoso, llegado el caso, a la imaginamos que larga relación de pretendientes...

Y bien que don Marcial lamenta todavía el extravío o lo que fuere, pues con toda seguridad aquella histórica pieza tendría hoy un lugar destacado entre los muchos objetos y recuerdos de procedencia naval en el museo en que ha acabado convirtiendo su vivienda en Palma.

La historia es incompleta porque definitivamente nada más se supo de la dichosa cabeza, que en el mejor de los casos igual decora algún hogar o, cumpliéndose aquel agorero pronóstico del jefe del arsenal de San Fernando, fue a acabar un frío invierno en la lumbre de a saber qué chimenea; eso sin descartar que con el aporte calorífico de su ya vieja madera se preparara algún que otro cocido que, y al margen totalmente de cuáles fueren sus ingredientes, seguro que supo ricamente a mar...

Pero alérguese al respeto alguna esperanza. Parecía gustarle a aquella testa jugar al escondite, e igual algún día reaparece de nuevo. El cómo, dónde y cuándo es algo que muy a pesar nuestro ya no sabemos.





UM QASAR, UN DÍA CUALQUIERA

José CÁNOVAS GARCÍA



*A Víctor, por su lealtad, y a Adolfo, un
amigo y un gran médico.*



RAN las cinco de la tarde cuando sonó el teléfono en el Centro de Operaciones de Combate del *Galicia*. Allí estábamos un grupo de infantes de Marina leyendo informes de las actividades del día y partes de patrulla, algunos recién recibidos y otros del día anterior, un suboficial preparando en el ordenador las diapositivas de la conferencia de aquella misma noche, otro supervisando dónde estaban las patrullas en ese momento, atento al plano y a las fotografías aéreas, leyendo los últimos informes radio de la situación. Uno de los soldados preparaba unos letreros en árabe: «Los enfermos deben ir al



El sospechoso, atendido en la enfermería del *Galicia*.



Hospital de Um Qasar antes de entrar en el buque hospital», «disculpen las molestias».

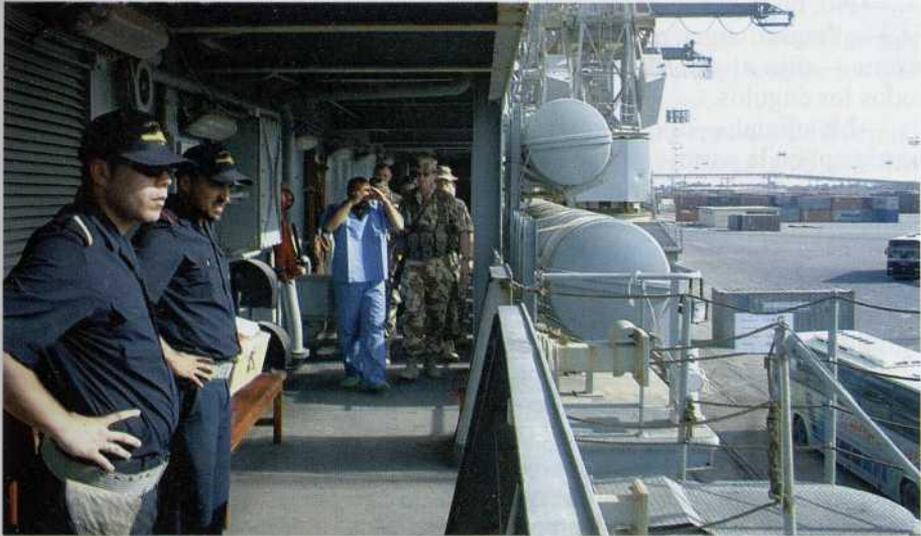
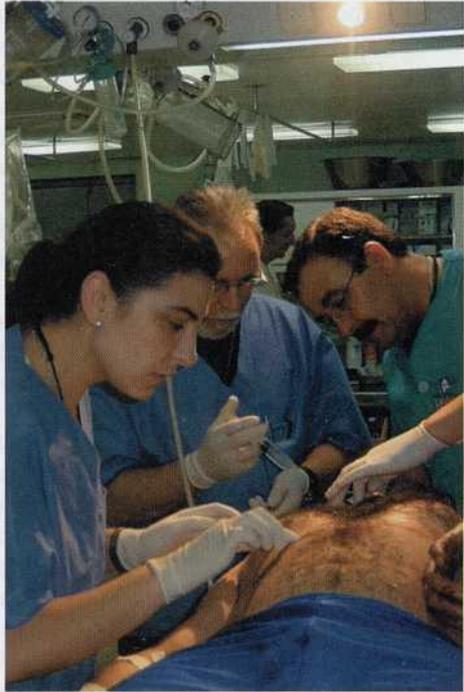
El teléfono sonaba, pero no nos sobresaltaba, porque era una hora de baja actividad. Si fuese algo urgente nos enteraríamos por la radio. El equipo de comunicaciones estaba permanentemente encendido y enlazaba con todos los puestos de control del puerto, con la ametralladora que cubría la entrada, con el equipo de misiles que estaba a bordo, con el pelotón de reacción, y con las patrullas que teníamos desplegadas, una en la frontera de Kuwait, otra acompañando a un grupo de periodistas, otra escoltando a un convoy que volvía del campo de prisioneros americano. En fin, un día cualquiera.

Aquel teléfono sólo podía recibir llamadas del interior del buque,

luego aquella llamada podía ser importante, pero no urgente.

Cuando lo descolgó el oficial al mando escuchó una voz familiar. Era la de su compañero el oficial médico, un cirujano experimentado que atendía a las urgencias de ese día en el quirófano del buque.

Los médicos atendían a los enfermos en el hospital de la ciudad durante la mañana, y en el caso de pacientes graves les daban un pase de autorización para poder curarles a bordo. Ese pase era el que precisaban para que los infantes de Marina les franqueasen la entrada al buque. A pesar del pase se registraba la ambulancia que trasladaba al enfermo y a sus acompañantes de forma minuciosa. Todas las noches se repetía la cantinela en las reuniones operativas: «Riesgo de atentado muy alto».



El sospechoso, escoltado por la policía militar británica, se dispone a abandonar el *Castilla*.

—Tienes que bajar al quirófano, tengo un paciente con heridas muy extrañas —dijo el médico algo confuso.

—¿Qué tipo de heridas? —El oficial de Infantería de Marina estaba sorprendido por la solicitud del médico.

—No sé, este hombre viene completamente ensangrentado, de una explosión mientras soldaba, pero no tiene restos de huesos ni de metralla en el cuerpo, necesito que le echés un vistazo.

—Bajo enseguida —Cuando el oficial colgó el receptor le dijo al suboficial, que estaba a su lado leyendo informes, que dejara lo que estaba haciendo, que cogiera la cámara de fotos digital y que le siguiera.

El aspecto de aquel hombretón era repugnante, tenía sangre por toda la cara y torso, estaba desnudo boca arriba y tapado púdicamente por la cintura con una sábana blanca, que realizaba su piel morena y el rojo de la sangre.

—Está destrozado —dijo el infante de Marina.

—No tiene nada —le replicó el médico —Parece muy escandaloso por la sangre, pero en cuanto le lavemos verás que no tiene nada. Se ha salvado por poco, porque la explosión casi lo deja ciego —aquella visión era repulsiva.

—Tiene un montón de granitos negros de algo que no sé lo que es —dijo el médico señalando el cuello, cara, hombros, parte superior del torso y las piernas.

El infante de Marina miraba con detalle aquellos granos diminutos, pensando que no tenía ni idea, que él no era médico.

—Parecen trocitos de algo. Y tú dices que no son huesos....

—No, no lo son —contestó el médico con seguridad.

—¿Puedes coger algunos con las pinzas? Necesito verlos más detenidamente —dijo el oficial mientras el suboficial hacía fotos del paciente desde todos los ángulos.

—Mi oficial —dijo el suboficial en voz baja— no tiene heridas ni en la barriga ni en la parte superior de las piernas.

Efectivamente, el herido estaba completamente limpio en esa zona, lo que significaba que la explosión le tuvo que pillar desprevenido cuando estaba en cuclillas.

—Aquí tienes —el médico le dio al oficial un platillo de plástico transparente con varios trocitos de corpúsculos negros de algo que tenía forma de cilindro regular.

El oficial lo examinó a simple vista y cruzó una mirada con el suboficial. Éste se fue a otra dependencia con la muestra y regresó al cabo de unos minutos.

—Mi oficial, mire esto —cogió unos corpúsculos, los separó del resto y los encendió. Una llama brotó con fuerza, y se apagó inmediatamente—. Es pólvora —dijo el oficial. El suboficial asintió con la cabeza.— Tiene la forma de los gránulos de las cargas de munición de los morteros —dijo el oficial.

—Doctor, no quiero que nadie sepa que hemos estado aquí. No le digas a nadie lo que acabas de ver, pero esto parece serio, aunque tenemos que saber algo más.

—¿Quién ha traído al enfermo? —preguntó el oficial.

—El imán chiíta —dijo el médico.

El oficial y el suboficial se miraron sin poder ocultar su sorpresa. Sólo llevaban unas semanas en Irak, pero el imán Sheik Mohamed ya era un personaje conocido para ellos. Aquello se ponía interesante.

El imán Sheik era un hombre corpulento, con barba oscura, sonrisa amplia, mirada limpia y feliz. Siempre iba ataviado con su turbante blanco.

Ya habíamos conversado otras veces con él, aunque no muchas, a pesar de que le veíamos cada día en el hotel de la ciudad, que hacía las veces de cuartel general para las fuerzas británicas del 23 Regimiento de Pioneros de su Majestad la Reina.

El imán chiíta estaba sentado plácidamente en la enfermería del buque cuando aparecieron el oficial, el suboficial y el padre capellán.

Era normal que el padre capellán estuviera allí. Frecuentemente visitaba a los enfermos del buque para charlar con ellos, llevarles golosinas, pues la mayoría eran niños de corta edad, algunos mutilados salvajemente por la guerra, quemados la mayoría, que mantenían al personal de sanidad del buque trabajando a destajo noche y día.

El padre capellán era un tipo muy hablador, pero en aquel momento fue testigo mudo de la entrevista que se iba a producir entre los infantes de Marina y el imán. No era muy normal que aquellos hombres estuvieran en la enfermería. Algo pasaba y quería saber qué era.

El oficial entró en la enfermería seguido del suboficial, que llevaba en sus manos una pequeña libreta para tomar notas, y de un interprete, uno de los que ayudaban a los médicos a hacerse entender con los enfermos.

El imán sonrió al oficial en cuanto le vio. Era una cara conocida. El oficial le devolvió la sonrisa y se sentó a su lado. Le cogió la mano y le dijo las únicas palabras en árabe que sabía.

—*Salam al'ekum*. Que Dios sea contigo.

El imán se recostó en su asiento y aprobó el saludo con un ligero asentimiento de la cabeza. A continuación el oficial le habló en español mirándole fijamente a los ojos, como había aprendido años atrás en Sarajevo, en las clases de técnicas de entrevista. El imán estaba confuso, no entendía lo que decía aquel hombre, hasta que se oyó en el ambiente la voz del intérprete.

—Buenas tardes padre, me alegro de volver a verlo.

El oficial levantó levemente la mano del imán y se la besó con ceremonia, como si besara el anillo de un obispo católico. Al imán le agradó.

—Quisiera hacerle unas preguntas.



El imán de Um Qasar.

—¿Conoce a sus parientes? —se interesó el oficial.

—Sí, son buenas personas —contestó el imán.

El oficial miró al intérprete al oír aquellas palabras.

—¿Ha dicho que son buenas personas?

—Sí, eso ha dicho —contestó el intérprete.

El oficial miró a los ojos al imán, tenía que mantener su atención.

—Padre, ¿cree usted realmente que las heridas de ese hombre se las ha producido soldando?

El imán se puso serio por primera vez.

—No, no lo creo, si fuese así la botella de acetileno le habría matado.

—Yo pienso lo mismo —le respondió el oficial.

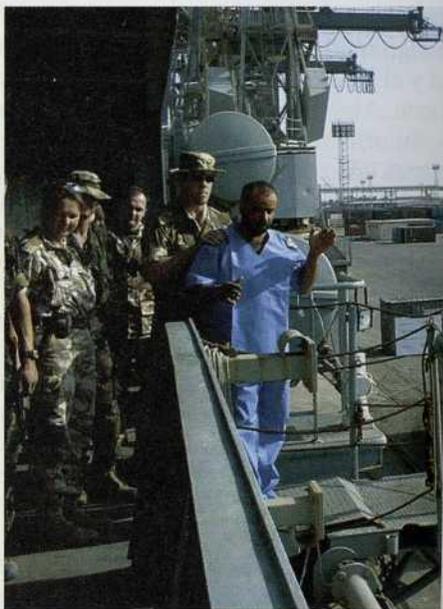
—Si usted dice que los parientes son tan buenas personas, ¿por qué le han engañado? —El oficial miró al imán esperando ver la reacción de su cara mientras el intérprete traducía sus palabras.

El imán oía al intérprete y miraba al oficial asintiendo con la cabeza, sin decir una palabra.

—Acabo de ver a un enfermo que está muy mal herido. ¿Qué ha ocurrido?

—No lo sé. Le han traído unos parientes a mi casa. Dicen que se ha lesionado al explotar una bombona mientras soldaba —tradujo el intérprete.

El imán no parecía nervioso, al contrario, se mostraba colaborador, tranquilo, incluso estaba feliz de estar allí entre nosotros. El semblante de alguien que no tiene nada que ocultar, de que aquello, fuera lo que fuese, no iba con él.



El sospechoso en el portalón custodiado por la policía militar británica.

El imán se quedó en silencio. Era el momento de atacar. —Padre, hemos encontrado unos residuos muy sospechosos en el cuerpo de ese hombre. Necesitamos saber dónde se ha producido ese accidente. Puede haber niños cerca del lugar, y se pueden producir más accidentes. Es muy peligroso. Piense en los niños. Mire estos quemados que hay en la sala de al lado.

El oficial esperó a que su intérprete tradujera sus palabras, y se recostó en la silla por primera vez.

El imán, escuchaba con atención y tras unos segundos empezó a hablar.

—Esta familia vive en la zona norte de Al Zubayr. Hay muchos explosivos, busquen allí.

El suboficial no dejaba de escribir al escuchar al intérprete.

—Gracias padre —le dijo un sonriente oficial—. ¿Podemos hacernos una foto con usted?

Tras una foto en el pasillo de la enfermería, el oficial y el suboficial se fueron directamente al Centro de Operaciones. Tenían que ponerse a trabajar, escribir un informe adjuntando una muestra de los «residuos encontrados» al enfermo, traducirlo al inglés y entregarlo en la sección de inteligencia del 23 Regimiento de Pioneros.

Aquella misma tarde nos informa el médico que el enfermo está hablando bajo los efectos de la anestesia. No es una conversación congruente, el intérprete sólo caza algunas palabras aisladas de un hombre semiconsciente: «partido Baas», «cuarenta hombres», «reuniones», «restaurar el régimen de Saddam Hussein».



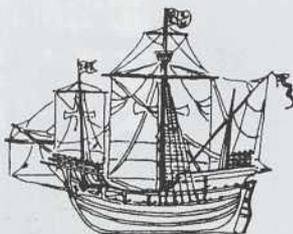
El sospechoso a bordo del vehículo de la policía militar británica que le conduciría al campo de prisioneros.

Escribimos más informes, mientras la inteligencia británica registraba minuciosamente la zona de Al Zubair; patrullas de día y observación de noche.

Una semana después, Qasem Daher Habib, varón de 30 años, terrorista, artificiero de coches bomba, ingresaba en el campo de prisioneros americano, escoltado por la policía militar británica del 23 Regimiento de Pioneros. El oficial y el suboficial de Infantería de Marina lo entregaban minutos antes, con una sonrisa de complicidad. Todos se marcharon con el prisionero.

Mientras, el *Galicia* continuaba su labor humanitaria.

(Fotos: autor del artículo).





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



El cuaderno del mes de marzo de 1904, tomo LIV, se inicia con la publicación de la conferencia *Concepto general de la Marina moderna*, impartida por el capitán de navío Víctor M.^a Concas y Palau en el Centro del Ejército y de la Armada el día 14 de marzo de 1904,

dentro del Curso de Estudios Militares de Marina de 1903 a 1904. Siguen: *La expedición de la Uruguay a las regiones australes*, publicado en el *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, siendo su autor el teniente de fragata Jorge Yalour; *Monumento erigido en California a Vancouver y a Bodega y Quadra*, por Cesáreo Fernández Duro; *De cómo se han de observar las distancias lunares* (conclusión), por el conde de Cañete de Pinar; *Detalles*, por Tomás Calvar, teniente de navío; *La guerra ruso-japonesa*, que contiene diversos partes y telegramas remitidos por los almirantes Makaroff, Togo y Alexeieff; Shiskishima, *acorazado japonés*, por la R.; *Información de la prensa profesional extranjera*, sin firma; *Movimientos de buques de guerra*, sin firma; *Bibliografía*, que trata del libro *El carbón español*, escrito por José Ignacio Pola, intendente de Marina, y *Necrológicas*, sobre el teniente de navío José M.^a Gómez y Parejo y el capitán de fragata José Acosta y Bonfante.

HACE CINCUENTA AÑOS



El cuaderno del mes de mayo de 1954, tomo 146, se inicia con el trabajo *La expedición Billings a las Aleutianas y mar de Behring (1786-1793)*, por Manuel Pastor y Fernández de Checa, capitán de navío. Siguen: *Estrategia y táctica*, por Juan García, capitán

de fragata; *Acorazados y cruceros alemanes*, por Fernando Querol Müller, teniente coronel de Aviación; *Aparatos de buceo autónomos*, por Luis Ferragut, capitán de corbeta.

En *Notas profesionales* se incluye: *Seguridad colectiva, sanciones militares y poder naval*, por el lieutenant Carl L. Henn, Jr., US Navy; *El mastodonte portaaviones Shinano*, por Lynn Lucius Moore, periodista de segunda clase de la US Navy (Del *US Naval Institute Proceedings*); *Problemas geográficos de la comunidad atlántica*, por Nocenturi, *El Universo*, número 3, 1953, y *El crucero ruso Sverdlov de Flota*, enero 1954.

En una información: *Entrega del nuevo petrolero Almirante F. Moreno*.

En *Miscelánea*, se incluyen desde la número 113 a la 134, ambas inclusive.

Con *Libros y Revistas* y *Noticiero* finaliza este cuaderno, que contiene 52 ilustraciones.



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

EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO

En tal día como hoy...

Día Año

1 1823.—El capitán de navío Laborde derrota a una división colombiana de ocho buques, levantado el bloqueo a Puerto Cabello.

2 1866.—Durante el combate de El Callao, reñido en este día, la fragata *Almansa*, mandada por el heroico Sánchez-Barcáiztegui, recibe 160 impactos. Ante el incendio inminente al proponérsele abrir válvulas de inundación, replica: «Hoy no es día de mojar la pólvora».

3 1248.—El caballero burgalés Ramón Bonifaz, con dos naos, rompe con su embestida el puente de barcas-barrera que unía Sevilla con Triana; así se rendirá la gran plaza almohade.

4 1810.—Se pone de manifiesto, una vez más, lo importante que es el control del mar. En Cádiz, sitiado por tierra por los franceses napoleónicos, entran víveres, armas y municiones, resultando los sitiadores con más escaseces que los defensores de la fortaleza gaditana.

5 1836.—Durante la primera guerra carlista, las fuerzas de la reina rompen las líneas que rodean San Sebastián. Se distingue el alférez de navío Pareja, comandante de la trincadura *Churruca*; es condecorado con la Cruz de San Fernando.

6 1695.—El capitán de mar y guerra Antonio Serrano, con fuerzas del Tercio de Armada, manda la vanguardia de una salida que se hace en la plaza de Ceuta, causando muchas bajas a los enemigos.

7 1538.—Frente a Barcelona una fuerza de Andrea Doria, llevando a bordo a Carlos V, hace saludar al estandarte del emperador a la fuerza a las naves francesas que lo negaban.

8 1812.—En México el teniente de fragata Travesi, al frente de 80 hombres desembarcados de los barcos españoles, rechaza cerca de Veracruz el ataque de 400 insurgentes.

9 1759.—El navío *Atlanta*, mandado por Javier Everando Tilly, apresaa un pingüe argelino que le hizo gran resistencia.

10 1748.—Las galeras españolas *San Felipe* y *San Genaro* apresan a un corsario inglés.

11 1830.—En las costas de Cataluña fuerzas de desembarco del bergantín *Patriota* y del guardacostas *Argos* desalojan la Rápita con el apoyo de los fuegos de los buques.

12 1732.—En aguas de Alicante cuatro galeras españolas acosan a un navío argelino. Una de ellas, la *Santa Teresa*, lo toma al abordaje.

13 1810.—Durante la guerra de la Independencia se evacua la guarnición de Hostalrich, en Cataluña, fuertemente embestido el castillo por los enemigos. La Marina permite una acción de diversión aparentando que lo va a hacer por Arenys de Mar.

14 1606.—La expedición española de Fernández de Quirós descubre Australia, dándole el nombre de Tierra Austral del Espíritu Santo. Toma posesión, en nombre del rey Felipe III, «de toda esta parte sur de la tierra hasta su polo».

15 1589.—Fracasa el ataque a La Coruña de Drake; se distingue en la defensa la heroína María Pita.

16 1760.—Cerca de Barcelona el jabeque *Ibicenco*, del porte de 22 cañones, mandado por el capitán de fragata Francisco de Quevedo, tras dura lucha, apresa a dos escampavías argelinos. Con ello hace 79 prisioneros.

17 1780.—Sobre cabo San Vicente los jabeques *Mallorquín* y *San Sebastián*, mandados por el capitán de navío Salazar, apresan a una fragata inglesa, del porte de 36 cañones.

18 1808.—Por estos días se termina la organización del ejército asturiano. De tres de los regimientos son coroneles oficiales de Marina. En esta lucha por la independencia de la patria se distingue la Armada.

19 1801.—Se producen incidentes graves con los portugueses en la zona del Río de la Plata. Se producirán combates; la fragata española *Paz* se batirá contra fuerzas superiores. Las vencerá apresando a algunos buques.

20 1805.—También en el Río de la Plata se produce el naufragio de la fragata *Asunción*, mandada por Domingo Desdobles,

veterano en muchas campañas. Su actuación es heroica tratando de salvar su buque.

21 1565.—En Filipinas, Legazpi pacifica las Bisayas. Funda el poblado Santísimo Nombre de Jesús al encontrar una imagen del divino Niño procedente de la expedición de Magallanes.

22 1874.—También Filipinas, los moros joloanos atacan la estación de Balabac. Se les rechaza. Se distinguen el teniente de navío de 1.ª Cifuentes, el médico de la Armada Llorens y el contador Siboni.

23 1849.—Sale de Barcelona la expedición del brigadier Bustillo. Va en socorro de la Santa Sede, atacada por Garibaldi. Desembarcarán las tropas del general Fernández de Córdova en Gaeta. El santo padre Pío IX bendecirá sus banderas rendidas en la playa.

24 1612.—Golpe de mano victorioso sobre Bizerta. Lo dan las galeras del rey de España, de Sicilia y de Nápoles.

25 1531.—Se prueba con éxito una bomba de achique de metal que tiene grandes ventajas sobre las de madera en servicio. Su inventor es Diego Rivero, maestro de instrumentos náuticos.

26 1526.—Sale al Pacífico la armada de García de Loaysa después de sufrir males sin cuento en el estrecho de Magallanes.

27 1836.—Durante la primera guerra carlista el jefe de escuadra José Primo de Rivera se apodera del puerto de Pasajes.

28 1938.—Heroísmo en el frente de Teruel del capitán de Infantería de Marina Ramón García Ráez. Con cinco heridas en su pierna derecha se niega a ser retirado. Es condecorado con la Medalla Militar.

29 1836.—En la primera guerra carlista es condecorado con la Cruz de San Fernando el teniente de navío Pareja, por su actuación en la toma del puerto de Pasajes.

30 1777.—En aguas del Plata se recrudecen los combates por la toma Sacramento. Se distinguen las fuerzas de Marina.

31 1578.—Fallece en Nápoles el capitán general de la Mar García de Toledo. Sus victorias habían sido resonantes, sobresaliendo las del peñón de La Gomera y las de Malta.

VIEJA FOTO



(Foto colección: F. M. M.)

En la fotografía aparecen los jefes y oficiales asistentes al Pleno de la Junta de Utilización de Armas (JUAS) celebrada en Cartagena en octubre de 1983.

Está tomada a pie del palo de señales existente en la Estación Naval de La Algameca, frente al edificio principal de la entonces Escuela de Armas Submarinas «Bustamante», posteriormente Escuela de Armas de la Armada, que fue clausurada hace un par de años, habiendo heredado sus misiones la Escuela de Especialidades «Antonio Escaño», ubicada en Ferrol.

También la JUAS, Junta de Doctrina de Armas Submarinas, que inicialmente estuvo ubicada en Sóller (Baleares), ha desaparecido como tal, sus funciones han pasado a la GRUAS, dependiente de la JUTAC, que preside el jefe del Estado Mayor de la Flota.

De izquierda a derecha y de arriba abajo:

— Enrique Sánchez-Morales de la Fuente (teniente de navío).

— Emilio López Martínez (teniente de navío).

— Francisco Martínez Fernández (capitán de corbeta).

— Ricardo Vallespín Gómez (teniente de navío).

— Ricardo Galán Moreno (teniente de navío).

— Ramón González-Tablas Lázaro (capitán de corbeta).

— Luis Delgado Bañón (capitán de corbeta).

— Juan Pita da Veiga Jádenes (capitán de corbeta).

— Juan A. Muñoz Roig (capitán de corbeta).

— José M. Salvadores Pumariño (capitán de corbeta Ing.).

— Javier Gamboa Maier (capitán de corbeta).

— Ignacio Balanzat Pérez (capitán de fragata).

— José Díaz del Río Recacho (capitán de navío).

— Ricardo Bonastre Hernández (capitán de corbeta).

— Ramón Márquez Montero (teniente de navío).

F. A.





El *Juan Sebastián de Elcano* en el Atlántico, año 1956. En primer plano, Don Juan Carlos de Borbón, durante su periodo de instrucción a bordo, y el hoy vicealmirante (R) Luis Carrero Blanco. (Foto: colección L. C.-B.)



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.

26.399.—Un menú histórico



La botadura de un buque es el comienzo de su auténtica y real existencia, aunque antes hayan transcurrido momentos importantes, decisivos y laboriosos. Por eso, la botadura se celebra con solemnidad y esplendor.

El crucero *Almirante Cervera*, EBAG, construido en Ferrol por la S. E. de C. N. (1922-1927), que, como sus iguales los cruceros *Galicia* y *Miguel de Cervantes*, tenía 176,62 m de eslora, 16,61 m de manga, 5,03 m de calado, 9.385 toneladas como desplazamiento máximo, 82.000 HP de potencia, 33 nudos como velocidad máxima, ocho cañones de 152,4 mm y 50 calibres como armamento principal, y que tuvo como primer comandante



te al capitán de navío Ángel Ruiz de Rebolledo, celebró con diversos actos su botadura, entre ellos una comida, cuyo menú queda aquí reflejado.

P. G. F.

26.400.—Marinero heroico



En el anonimato han quedado, a través de la Historia, muchísimos actos heroicos realizados por la tropa, y muchos marineros de nuestra Armada se distinguieron en su lucha contra el enemigo. Pero otros lo hicieron en ayuda a sus mandos y a otros compañeros. Éste es el caso, y muchos otros se dieron en aquel combate desigual contra los americanos en Santiago de Cuba del 3 de julio de 1898. Fue el cabo de mar de 1.ª clase del crucero *Oquendo*, Sebastián Bru Miralles, natural de Barcelona. Su testimonio escrito, guardado y ofrecido en 1998 por su nieta, nos deja constancia de su gesta. Fue durante el naufragio y salva-

mento de los supervivientes de aquel crucero. Herido y al mando del timón obedeció la orden del comandante de «embarrancar el barco, buscando un sitio que podamos salvar a los heridos». Hecho aquello «ayudé a tirar al mar la lanchita, tablas de guindola, tinas del baldeo y cuantos objetos flotantes... y ayudé a salvar algunos heridos... más 200 hombres luchaban para salvarse... la lanchita se hundió... pasó don Enrique Vidarroeta provisto de salvavidas y un chaleco... se abalanzaron sobre él y le dije que se apartara... cogí una guindola que flotaba... oí gritos del costado del buque y reconocido le invité a que se soltara dando un empujón hacia mi y lo cogí, no sabía nadar, era el guardia marina don Juan Muñoz Delgado, y nadé hacia la playa, no sin antes salvar al marinero apellidado Silva que se ahogaba y falleció en mis brazos... le solté y seguimos hacia tierra, cuando en una tina de baldeo luchaban cuatro hombres que se hundían, nadé le di la vuelta a la tina y les dije que se agarraran y dieran coces en el agua... otro peligro era los rompientes de las olas y le enseñé a don Juan lo que tenía que hacer y le llevé a la playa. Y



Ejercicio rutinario de fusilería en la toldilla del *Oquendo*. Pocos años más tarde, las dotaciones de los *Vizcayas* tendrían ocasión de demostrar su valor ante el enemigo en combate terrestre.

volví a ayudar a los de la tina a salvar los rompientes y les llevé a la playa... Allí encontré al alferez de navío don Emilio Pascual del Povil herido en varias partes del cuerpo. Con otros cabos del *Oquendo* hicimos unas parihuelas... y les guíé hasta los insurrectos a quienes convencí para que admitieran al oficial herido... y por la tarde los insurrectos nos condujeron a la playa y embarcamos en los botes americanos».

Resumido el escalofriante e interesante relato de aquel heroico marinero del *Oquendo* en el salvamento de oficiales y compañeros. Después siguió en la Armada como cabo de mar de puerto de primera en Barcelona. Recibió varias medallas. Falleció en 1936.

R. LL. B.

26.401.—Menéndez de Avilés



En 1565 Menéndez de Avilés fundó San Agustín, primera ciudad europea en América del Norte.

Menéndez de Avilés era el hombre con idea más clara para la creación de una verdadera Armada, pero lo prematuro de su muerte dio al traste con los proyectos.

J. M.^a M.-H.



Menéndez de Avilés. Adelantado de Florida y gobernador de Cuba.

26.402.—¡Fuego!



Don Juan de Austria, antes de la batalla de Lepanto, dispuso: «Que nadie dispare hasta hallarse lo bastante cerca como para poder salpicarse con la sangre del enemigo». El generalísimo siguió los consejos de García de Toledo, el mejor táctico de galeras en la época.

J. M.^a M.-H.

26.403.—Remaches



En la construcción del famoso transatlántico de casco de hierro *Great Eastern*, prodigiosa obra de ingeniería naval para su tiempo, se utilizaron tres millones de remaches de una pulgada de diámetro, colocados a mano por doscientos equipos de remachadores que, a partir del 10 de mayo de 1854, emplearon mil jornadas, trabajando seis días a la semana a razón de doce horas diarias. Su botadura en las aguas del Tamesis tuvo lugar, después de dos intentos fallidos, el 31 de enero de 1858.

M. R. B.

26.404.—Presidio de la «Escollera»



En el legajo 13.901, Escrito N.º 524, Ferrol, 6 abril 1859, del «Fondo de Ferrol», depositado en el Archivo General de la Armada del Viso del Marqués, en el que se transcribe una petición al ministro de Marina, formulada por el capitán general del Departamento, para la supresión del presidio del arsenal de Ferrol, se alega, entre otras razones, que la existencia del penal produce:

«... penoso servicio y desmoralización de la tropa que hace el de escolta, cuya mayor parte compuesta de quintos inespertos (que) cediendo a las pérfidas sugerencias de los confinados cometen con repetición el delito de abandono de guardia ú otro semejante, que

tiene señalada la pena de seis años de presidio, con el objeto de cumplir sólo este tiempo en el establecimiento cual es en el que están bien asistidos, libres de la policía y del trabajo, que ocasiona su construcción militar y teniendo la esperanza de obtener rebajas en sus condenas por los indultos generales que suelen concederse con frecuencia, consiguieren por este medio servir la mitad del tiempo.»

«A todos estos notables inconvenientes que ocasiona la existencia del presidio en el arsenal debe indicar otro, más grave todavía. En este país está establecida la costumbre de emplear mujeres en todos los trabajos de cuarteo y siendo el jornal que ganan menor que el que se paga a los peones, de ellas se valen los contratistas de carbón mineral para alijar los buques que lo conducen y descargan en el arsenal; y como las costumbres de estas desgraciadas son las consiguientes y propias del estado de abyección en que se hayan y no es tampoco posible ejercer la esquisita vigilancia que se requeriría para evitar su roce con los confinados, resulta que muchas de ellas se encuentran embarazadas, proporcionando en cambio multitud de bajas que llevan al hospital a un número considerable de aquéllos, con escándalo y ofensa pública de la moral y de las costumbres y ocasionando con sus estancias y falta de asistencia al trabajo considerables gastos.»

S. G. LL.

26.405.—Faluchos audaces



Las contingencias bélicas hicieron necesario el traslado de tropas desde el protectorado marroquí hasta la península, por lo que el 21 de julio de 1936, el teniente de navío Manuel Mora-Figueroa y Gómez-Imaz hubo de burlar el bloqueo frentepopulista del Estrecho, cruzándolo de Cádiz a Ceuta con dos faluchos cedidos por el Consorcio Almadrabeto, el *Nuestra Señora del Pilar* y el *Pitucas*, de 36 y 23 toneladas de desplazamiento y 7 y 6 nudos de andar. Recalaron en Ceuta, donde fueron recibidos por fuego amigo de ametralladoras, que cuando cesó, tras ser identificados, había causado dos

mueertos y dos heridos. En la madrugada del 25, mal que bien reparadas las averías sufridas, embarcaron a la 18 Compañía de la V Bandera de la Legión, unos ciento cincuenta hombres y una voluminosa cantinera de más de cien kilos, «la Lola», y zarparon en demanda de Tarifa, donde entraron con las primeras luces del día, después de una arriesgada navegación en la que hubieron de sortear numerosos barcos enemigos y en la que a punto estuvieron de ser descubiertos por el acorazado *Jaime I*, que con sus reflectores escudriñaba la oscuridad. Por segunda vez se consiguió forzar un férreo bloqueo, en una operación con derroche de valor y pericia.

J. R.

26.406.—Primer buque de vapor de hélice



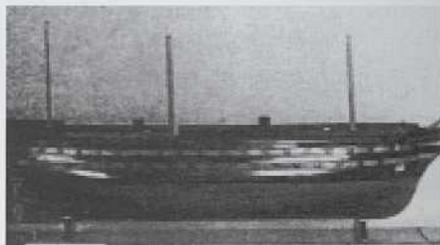
Éste fue el *Napoleón*, botado en Tolón a mediados del siglo XIX y proyectado por el ingeniero francés Dupuy de Lome.

Sus características principales eran: 5.000 toneladas de desplazamiento, 1.000 CV de potencia, velocidad de 12 nudos y artillería de 90 cañones.

De esta manera, los vapores de paleta quedaban desplazados de los mares, así como éstos habían sustituido a los veleros, bergantines, goletas y pailebotes, quedando los navíos mayores —fragatas y corbetas, sobre todo— como elementos supletorios de los buques de vapor.

La flota española aún tardaría en incorporar estas novedosas unidades a su lista de buques.

A. A. R.



26.407.—Alteraciones en las agujas de marear



Francisco Fernández Fontecha, en su obra *Curso de Astronomía*

Náutica y Navegación, quinta edición, Cádiz, 1904, dice sobre el particular: «Don Alejandro M.^a de Ory, comandante de la goleta *Edetana*, nos refiere que estando fondeado en la bahía de Santa Isabel (isla de Fernando Poo) el 26 de diciembre de 1873, al descargar un tornado atrajeron los pararrayos (*sic*) de los palos mayor y trinquete dos chispas eléctricas que no sólo invirtieron los polos de la aguja de bitácora, sino también los del soplón de su cámara, los de la aguja azimutal y hasta los de tres rosas que iban de respeto».

M. R. B.

26.408.—Nombramientos



En fecha 31 de diciembre de 1801, el príncipe de la Paz comunicaba a

José Antonio Caballero «la composición del Estado Mayor de Marina y la diferencia que tendrá el uniforme de éstos en relación con los del Ejército»; acompaña a este escrito una relación de los oficiales de Estado Mayor, citándolos. Eran éstos: Juan José Garda, brigadier, con 250 escudos mensuales. Baltasar Hidalgo de Cisneros, con 250 escudos mensuales. Joaquín de la Molina, capitán de navío, con 200 escudos mensuales. Don Pascual Ruiz Huidrobo, capitán de navío, con 200 escudos mensuales. José Vázquez Figueroa, teniente de fragata, con 120 escudos mensuales.

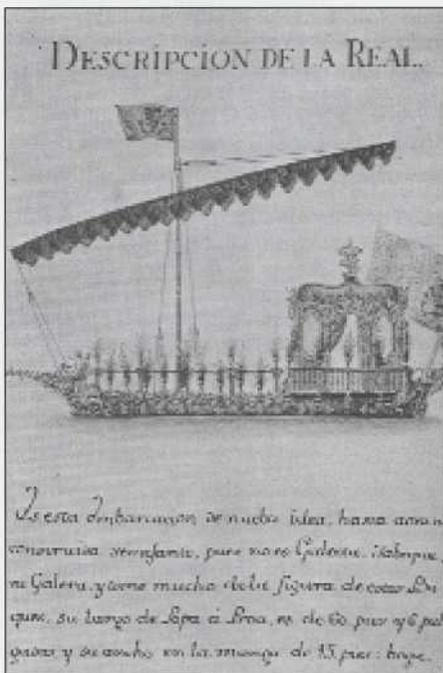
J. F. G.

26.409.—Escuadra del Tajo



Reinando Felipe V, para su recreo y el de la corte, se botaron al río

Tajo, a su paso por el Real Sitio de Aranjuez, varias falúas construidas en unas pequeñas



atarazanas edificadas al efecto. Estas embarcaciones constituyeron durante el reinado de Fernando VI la que, al mando del capitán de fragata Pedro Aznares y Díaz de Uribe, por vanidad o benevolente ironía, se denominó «Escuadra del Tajo». Se componía de cinco preciosas falúas y varios pequeños y suntuosos botes. Carlo Broschi Farinelli, el famoso cantante *castrati*, beneficiario de la regia munificencia, los dibujó con maestría en 1758, conservándose el manuscrito en la biblioteca del Palacio Real.

J. R.

26.410.—Al agua, patos



En enero de 1992 un contenedor, transportado por un buque de

carga que navegaba de Hong Kong a Tacoma fue arrastrado y desfondado por un golpe de mar. Contenía 29.000 patitos, tortugas,

ranas y castores de goma. El oceanógrafo Curtis Ebbesmeyer, de Seattle, que estudia las corrientes marinas, calculó que al menos parte de ellos completarían la vuelta al mundo en 4.200 días, plazo que se cumplió a mediados de 2003, por lo que, sin duda, podrá encontrárselos en cualquier parte. No es un caso único, por idénticas causas cayeron al mar: en 1990, 80.000 zapatillas deportivas y otras 33.000 en 2002 (flotan durante diez años, pero no se molesten en recoger alguna si la encuentran, su pareja puede que no aparezca jamás); en 1994, 34.000 guantes de hockey sobre hielo; 110.000 chanclas de caucho en 1996, y nada menos que cinco millones de piezas de lego en 1997.

G.

26.411.—Llegada de los ingleses al Caribe



El primer establecimiento inglés en el Caribe fue St. Kitts (islas de Sotavento), en 1623.

J. M.* M.-H.

26.412.—Cañonero *El Dependiente*



«Excmo Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido a bien disponer que se varíe el nombre de *Fulminante* al cañonero que construye la casa Forrest C^o Lon Flimited de Londres, con el producto de la suscripción llevada a cabo entre la Asociación de dependientes del comercio de La Habana, debiendo figurar dicho buque en las Listas de la Armada con el nombre de *El Dependiente*, según deseo manifestado por D. Segundo García Tuñón, Presidente de la citada Asociación, en la instancia que cursa a este Ministerio el Comandante general del Apostadero y Escuadra de las Antillas, en carta oficial núm. 991, de 28 de mayo próximo pasado.

De Real orden 10 digo a V. E. para su conocimiento y el de esa corporación. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 11 de

julio de 1896. José M. de Beránguer. Señor Presidente del Centro Consultivo.»

Por si algún lector tiene interés en conocer más datos, puede añadirse que su numeral era 196, su señal distintiva GRBF y su dotación la componían 20 personas, encabezada por un teniente de navío, un tercer contramaestre y un segundo maquinista.

P. G. F.

26.413.—Submarino lacustre



La valiente Marina de guerra finlandesa, durante las dos guerras que en 1939-1940 y 1941-1944 hubo de afrontar contra el agresor soviético, dispuso de una flotilla de cinco submarinos, que jugó un importante papel en las operaciones navales. Uno de ellos fue el pequeño *Saukko*, botado en Helsinki el 2 de julio de 1930, de 99 toneladas de desplazamiento y armado con una ametralladora antiaérea de 20 mm y dos



tubos lanzatorpedos de 456 mm. Era una unidad desmontable en dos secciones para poder transportarse y utilizarse en el lago Ladoga.

J. R.

26.414.—Ternura



Al morir, el 18 de octubre de 1595, Álvaro de Mendaña, descubridor de la Salomón, nombró gobernadora a su esposa Isabel Barreto, que ejerció el mando con extrema dureza, racionando el agua a extremos tan insoportables que «las mujeres,

con las criaturas a los pechos, las mostraban y pedían agua, pero ella no la escatimaba para lavar su ropa». El piloto mayor, Pedro Fernández de Quirós, dejó escrito: «No quiero decir que hice en esta jornada otra cosa buena sino sufrir una gobernadora y a sus dos hermanos».

Pero hoy alguien dice que derrochó grandes dosis de ternura, aliento y consuelo. Cuestión de punto de vista.

G.

26.415.—Ministro



Lo fue, y de Marina, don Augusto Ulloa y Castañón, profesor de

Derecho Político de la Universidad de Santiago de Compostela. En el salón de grados de la Facultad de Derecho de dicha Universidad hay un panel de madera pintada con el escudo de armas dicha Universidad en la parte superior, que dice:

«Al Excmo. Sr. D. Augusto Ulloa, licenciado en Jurisprudencia por esta Universidad, diputado a Cortes, subsecretario del Ministerio de Estado, director general de Ultramar, gran cruz de San Miguel de Baviera, condecorado con la orden turca de 1.ª clase del Midjidie, ministro de Marina en el año 1863 y de Fomento en 1864.»

Efectivamente, don Augusto entró con la cartera de Marina en un Gobierno del general O'Donnell, en fecha 9 de febrero de 1863, y se mantuvo hasta el 2 de marzo del mismo año; es decir, 21 días. Después lo fue de Fomento durante seis meses, de Gracia y Justicia otros seis, y entró tres veces en Estado: la primera de ellas aguantó 18 días, en la segunda estuvo cinco meses y medio, y cuatro meses en la última. Esa «estabilidad» ministerial fue la que nos propició el «próspero» siglo XIX.

Había nacido en Santiago de Compostela el día 28 de abril de 1823, y falleció en Madrid el 26 de marzo de 1879.

J. B. N.

26.416.—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, todos los soldados el primer día que salga a la mar, para que nadie vaya en pecado mortal, poniendo pena al que jurase o blasfemare del santo nombre de Dios, para que se sirva darles buen viaje», y aquél debía permanecer 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 absolviera, para si es posible no muera nadie sin confesión».

M. M. C.

26.417.—Medición del meridiano



El ilustre lalinense José Rodríguez González (Lalín 1770. Santiago de Compostela, 1824), catedrático de matemáticas de la Universidad de Santiago de Compostela, fue nombrado por el Zar de todas las Rusias profesor del Observatorio de San Petesburgo, aunque finalmente no aceptó el cargo. Fue también profesor del Museo de Ciencias Naturales de Madrid y del Observatorio Astronómico de esta última capital. Naturalista distinguido y compañero de los sabios franceses Biot y Arago (1804-1806) en la medición del arco de meridiano que se efectuó en la costa oriental española entre Barcelona y Formentera.

Quizá recordarían los científicos franceses, cuando invitaron al sabio gallego, la gran actuación de los tenientes de navío Juan y Ulloa en la expedición a Quito para similar trabajo y tantos años antes.

J. B. N.

26.418.—Lápida



Durante la Guerra Civil, destacamentos marítimos alemanes vinieron a España para colaborar con la Armada. El primer destacamento, adjunto a la Legión Cóndor, se llamó Grupo Mar del Norte, y estaba compuesto por 10 oficiales de Marina de guerra y 70 especialistas de diferentes cuerpos. Jürgen Jensen formaba parte del grupo de especialistas en minas y señales que operaban en buques y bases navales.

Al crucero *Baleares* le habían montado hidrófonos para la escucha submarina. El montador alemán especialista Jürgen Jensen iba a bordo y tenía previsto su desembarco en Melilla.

El marinero alemán, junto a 787 hombres de la tripulación de dicho crucero, desapareció el día 6 de marzo de 1938 como consecuencia del hundimiento del buque.

Esta lápida, antes situada en el arsenal de La Carraca, a la izquierda del almacén general y frente a la residencia del almirante, conmemora su memoria.

A. E. L.

26.419.—El Cuartel de Nuestra Señora de los Dolores



Este Cuartel de Batallones de Marina está ubicado en el monte de Esteiro, en la zona oriental de la ciudad de El Ferrol, dominando la ría y una parte del arsenal. Es el acuartelamiento del Tercio Norte de Infantería de Marina.

Las obras para su construcción dieron comienzo en 1751, al mismo tiempo que las del arsenal, estuvieron paralizadas desde 1753 hasta que se reanudaron en 1765, y se dieron por finalizadas el 15 de octubre de 1771, en el reinado de Carlos III. Es un bello edificio, extenso, simétrico y armonioso.

En la fachada norte, la principal, en la vertical de la Bandera resalta un bello escudo de España tallado en piedra, situado sobre la leyenda en arco del Todo por la Patria. Encima de la puerta en letras de bronce podemos leer, con la ortografía antigua, Cuartel de N. S. de los Dolores.

J. J. P. C.





HISTORIAS DE NOSTRAMO LOURIDO

PSICOLOGÍA PURA (*)

—*Visantet! Fill meu! Visanteeet!...*

Y a Lourido, que mandando la escampavía *Cuervo* había ido allí a ponerse al frente de los trozos de salvamento enviados desde Cartagena, se le abrían materialmente las carnes de angustia ante los gritos de aquella riada que se nevaba casas enteras y los naranjos desfilaban aguas abajo arrancados de cuajo por la correntada rojiza y rugiente entre hileros y remolinos espantosos.

—*Visanteeet...! Fill mea de la meua vida! Visanteeeee...!*

¡Cualquier día volvería a mirar con

desprecio al agua dulce! Aquello era pavoroso, porque en la mar ancha, por mala que sea, se lucha tan sólo entre hombres, pero en aquel temporal de lluvias, flotando inseguro en las aguas traidoras del Turia salido de cauce, las mujeres ponían con su desesperación de madres una nota desgarradora que conmovía al más pintado y encogía al más animoso.

En la ribera, sin que la Guardia Civil con sus capotes chorreando pudieran impedido, unos grupos informes se abrazaban sollozando a cadáveres hinchados y grotescos, mien-

(*) 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.

tras los hombres, con seriedad de moro, permanecían de pie con impávida tristeza ante aquel espectáculo de lloros, lamentos y desesperación de las huertanas, alumbrado lúgubremente por un farolón de los del Viático.

A los lejos, enervantes llamadas con carambola y disparos de trabucos, apenas perceptibles en la fogsosidad de la noche metida en chubascos y toda truenos.

Las dotaciones estaban incansables en su ir y venir salvando gente o arrebatando cadáveres a corriente.

Un bote regresó antes de la cuenta; allá a lejos, aguas arriba, tras de una alquería, por donde tiraba más la fuerza del agua, habían oído voces sin poder acudir porque los remos no podían con la correntada.

Lourido reunió a su gente. ¡A formar *mochachos!*; era preciso escoger una buena colla de remeros, y Dios con todos y él mismo de patrón, ¡que le dieran corrientes!

—¡A ver, *mochachos!*— y preguntaba uno a uno de dónde era, porque, para Lourido, sin necesidad de grafologías ni de rayas en la mano, con ponerle la mano encima del hombro y notar la reacción del golpe amistoso y un poco de geografía regional, le bastaba para saber lo que podía dar de sí un hombre con un remo de los de quince pies de largo.

Seleccionando así llegó a un muchachote que no levantaba ni dos varas y media del suelo; a la luz de la lántia relucieron unos ojillos vivos, brilló más su pelo negro ensortijado y antes de ser requerido espetó orgulloso, sabedor de decir algo definitivo para Lourido:

—*¡De la isla de Tabarca, nostramo!*

Pero el infalible contra maestre, algo despistado por la estatura del voluntario, insistió:

—*¿Y usted qué le es, rapas?*

—*Fogonero de la Almansa, nostramo*

Un rayo que le hubiera caído en su colorada nariz, que la viruela había convertido en paisaje lunar, no habría hecho tanto efecto, y, despreciando con el gesto y el ademán al

bravo muchacho, casi dándole un farolazo de indignación, siguió su escandalo. ¡Fogateiros a él!

Catorce hombretones magníficos empuñaron los remos y con Lourido de pie junto a la caña del timón hicieron volar a la embarcación hacia la negrura rugiente. No se había perdido de vista en ella cuando el bote, por tocar en algo sumergido, dió la vuelta, y los hombres, aunque pronto recuperados y agarrados a la quilla, estaban amenazados de desprenderse con aquél y marchar a la deriva, que era la muerte cierta.

Pero, de pronto se oyó un chapoteo acompasado de alguien que llevaba nadando una guía de cabo en la boca y que pudo felizmente alcanzar el bote naufrago, que por ella pudo ser halado a la orilla con todos a salvo; como si nada hubiera ocurrido, volvieron a lanzar al agua otro bote y, con más suerte, que, no destreza, volvieron a aparecer gozosos con toda una familia de huertanos.

Entonces fue cuando Lourido quiso premiar con un buen trago de caña y un *¡Bravo mochacho!* a su salvador y, como el farol había ido al cuerno con la lluvia y el ajetreo, al preguntarle quién era, respondió una voz conocida y ahora más tímida, como temiendo su pasada heroicidad:

—*Nostramo..., ¡el fogonero!*

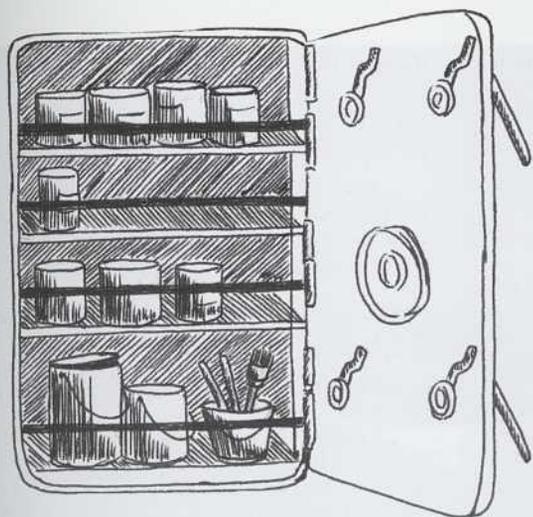
Y fué la única vez que se equivocó en su vida el gran psicólogo y catador de hombres esforzados que fué don Juan Lourido González, contra maestre de la Armada; pero como no era hombre que diera su brazo a torcer, exclamó sentencioso:

—*¡Por algo te degara en tierra, rapas!*

Y para que el Cristo de Finisterre, el de la barbas de oro, perdonase su mentira, con un gesto magnífico, propio tan sólo de César, Alejandro, Hernán Cortés y pocos más, le regaló el caneco.

Julio F. GUILLÉN TATO (†)





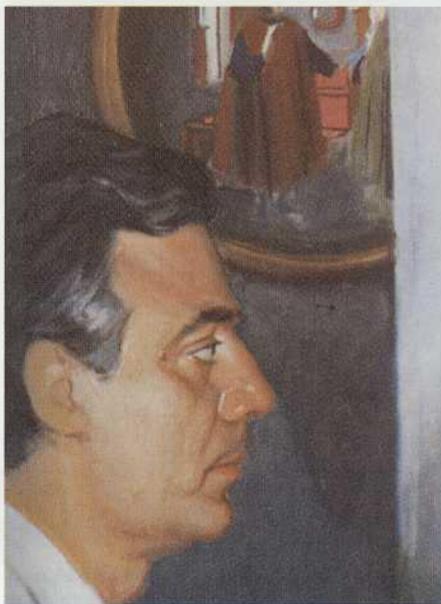
Pañol de Pinturas

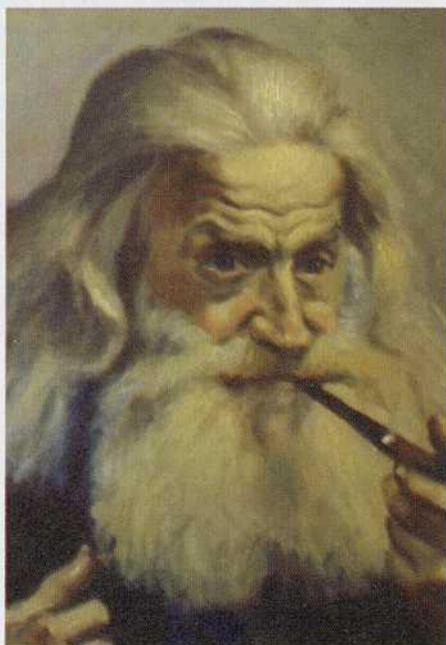
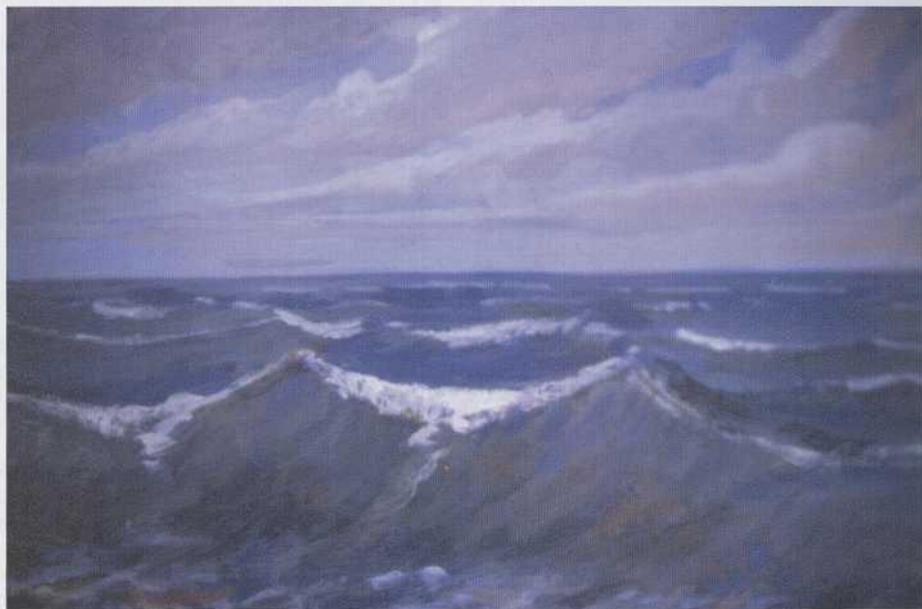
FAUSTINO GARCÍA HERNÁNDEZ

Muchos de los razonamientos que hemos presentado en este Pañol se basaban en la evidente sensibilidad que sobre los marinos ejercía la mar, calificada aquí también como nuestra «oficina» durante muchos años de servicio.

Tal vez Faustino García (Madrid, 1939), jefe administrativo, destinado en el Gabinete del AJEMA, se había contagiado, debido al trato con los jefes a los que sirvió en una gran parte de su vida, de esa sensibilidad, pero lo más probable es que la poseyera desde siempre, prueba de ello es su obra, lamentablemente desconocida.

Conocí a Faustino a partir de mi destino en la División de Logística del Estado Mayor de la Armada, en





el que estuve un año, y después pude tratarle más a fondo durante nueve años como jefe del Gabinete de Prensa del AJEMA.

Faustino era un hombre trabajador, eficiente, discreto que cumplía en el destino como el mejor, acompañando a su labor un gran respeto hacia las personas que tenía como jefes.

Todas estas cualidades posiblemente tuvieran su origen en su modestia y humildad, pues puedo asegurar que siendo yo también pintor nunca supe de su innegable aptitud hacia este bello arte.

Su trabajo artístico se publicó en el «Boletín Informativo de Personal», que por esas circunstancias adversas que suelen ocurrir a veces, yo nunca tuve en mis manos.

De esa fuente de información sabemos que desde niño tuvo una fuerte inclinación hacia el dibujo, circunstancia que se evidencia al comprobar su obra.

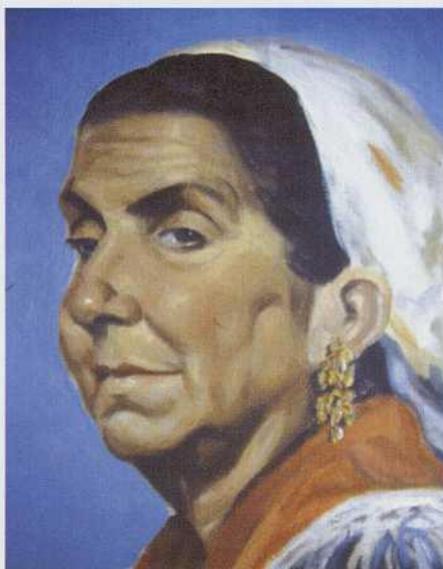
Esta afición infantil le lleva en su adolescencia a ingresar en la Escuela Central de Artes y Oficios de Madrid, donde, sin duda, perfecciona su quehacer, y recibe un premio ordinario y otro extraordinario.

Basada en ese dibujo, aptitud indispensable para lograr después una obra, realiza su trabajo al óleo, que alcanza una gran calidad.

Su obra es figurativa, con un estilo academicista adquirido, sin duda, en la Escuela Central aludida, sabe componer acertadamente y sus colores responden plenamente a la realidad.

En su producción, que suponemos abundante, aunque conocemos poco, encontramos buenos bodegones, marinas acertadas y unos magníficos retratos (para mí lo más difícil) que denotan un más que notable oficio adquirido a base de esfuerzo y trabajo.

Lamento profundamente el prematuro fallecimiento de Faustino García Hernández (1999) y no haber podido cambiar con él impresiones acerca de esta afición común.



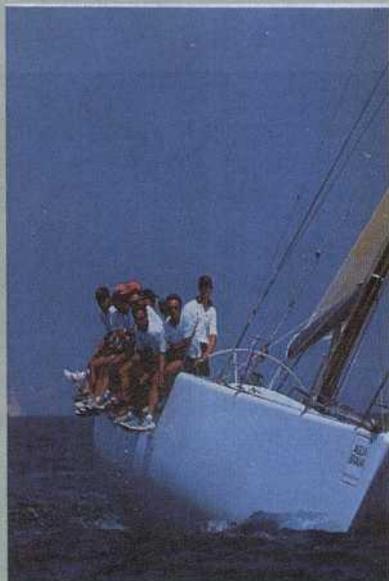
Sirva esta crónica como homenaje a su memoria y agradecimiento a su viuda, que ha facilitado amablemente las diapositivas de algunas de sus obras.

Con mi admiración por su trabajo artístico, un afectuoso saludo a su familia.

Rafael ESTRADA



XXVI TROFEO DE LAS FUERZAS ARMADAS



Palma, 12 y 13 de junio de 2004
ANUNCIO DE REGATA



Organiza la Comisión Naval de Regatas de Baleares
en colaboración con el Real Club Marítimo de San Antonio de la Playa





CUANDO NAVEGAR NO ES UN JUEGO DE NIÑOS

Triste solitaria mañana de domingo en un lugar inderminado de Polonia. Finales de los cincuenta. O muy a principios de los sesenta. Día gris y desapacible. A retazos, de forma fragmentada, llueve. Pero es una lluvia fina, frágil, transparente, que embarga la atmósfera de una muy palpable humedad que se extiende por todo el lugar. A lo lejos, con una pareja en su interior, según se podrá comprobar después, un coche se acerca raudo a un puerto deportivo, también en estado semidesierto. Ciertamente, pese a no haberse levantado temporal alguno, no es día, no es tiempo de navegar. Atracados en sus diversos amarres, las embarcaciones esperan, tal vez, la llegada de sus dueños para hacerse a la mar. Detalles esenciales que la pareja en cuestión —una pareja en crisis, al borde de la ruptura, quebrada por la monotonía, por la rutina— ignora. O

pretende ignorar inmersa en el siempre peligroso juego de las apariencias. Tal vez el encuentro con la mar, a bordo de una embarcación recreativa doméstica, podrá rebajar, aliviar tensiones. «Navegar es un juego de niños» dirá el protagonista en un momento a lo largo de la película que ahora nos ocupa, *El cuchillo en el agua* (Roman Polanski, Polonia, 1962), «ópera prima» del autor de entre otros numerosos y prestigiosos títulos: *¿Qué?, piratas; El quimérico inquilino*, y de manera reciente la muy laureada y oscarizada, con toda justicia, *El pianista*. Pero la frase durante la dura compleja narración, llevada con excelente pulso por su director, puede trastocarse, cambiar su sentido de forma extraordinaria. Sí, navegar, y en especial bajo ciertos acondicionantes psicológicos, puede no ser muy bien un juego de niños. Quizá perfectamente todo lo contrario.



Tras breves discusiones, intercambios de miradas nada solidarias y un vistazo al estado de las aguas, deciden emprender la navegación.

Se asoma, o quiere asomarse, una luz de sol que en sus conclusiones deviene triste, miserable. El mar, o las amplias aguas de un lago inmenso, nunca llega a saberse con precisión, es un detalle subalterno en la concepción global de la película, está tranquilo y muy apto para la navegación. La pareja principal de la historia —más tarde aparecerá un tercero en discordia que desencadena el melodrama de amor y pasión—, ya se ha dicho, anda metida en una profunda crisis, que, como la muerte, puede ser irreversible. Él, papel muy bien trabajado y forjado por el actor Jolante Umekka, periodista deportivo de profesión, es un personaje débil, inseguro, contradictorio en todo momento, amargado y resentido, cobarde en el fondo, presta sus mejores momentos de ocio y diversión a la burla, al acoso de su mujer a quien en todo momento trata cruel y mal aprovechando su aparente silencio. Ella, actriz sobria, perfecta, que se transforma a lo largo de la película, es Leona Niemczyka, domina la situación, la controla; en realidad es quien se burla y de manera más terrible,

más hiriente, de graduación mayor. Largos silencios mientras el hombre se ocupa de todo lo relacionado con el yate (se puede ser, y de hecho así es, mediocre pero entender del arte, de la técnica de la navegación), y la mujer, en apariencia tranquila (pero no), ubicada en otras labores de intencionalidad doméstica. Cazadores, en el fondo, que van a la caza con el consiguiente, probable, riesgo de ser cazados. Y pueden serlo cuando en una breve parada que hacen cerca de la costa recogen a un autopista que se ha quedado solo y sin rumbo. En un principio, el marido, aunque intente, sin éxito disimularlo, no quiere recibir a bordo al improvisado pasajero, la esposa más bien lo contrario. Sin duda, y en todos los aspectos y vertientes, la mujer, bella, con encanto, de gran atractivo, sensual e insinuante, incitante e insinuadora, parece querer buscar guerra. El nuevo personaje en acción (un correcto discreto Zygmunt Ma), en su discreción y aparente distanciamiento psicológico del mundo de la pareja, no duda en querer controlarlo. Y también aquí en todos sus aspectos y vertientes. Reanudada la navegación, la situación, una situación sin límites, adquiere un clima de soterrada, reprimida intensidad y violencia que puede explotar en cualquier momento. Nos hallamos, pues, en un espacio cerrado, aislado del contacto exterior, en un posible-imposible callejón sin salida. Un tema, una forma de estructurar historias que definiría y confirmaría un estilo, una manera de contar cosas en las películas posteriores de su director como, por ejemplo, *Repulsión*, *Cul de sac* o *La semilla del diablo*, películas de revelación de un talento extraordinario, sólidos productos, creaciones de altos vuelos, que confirmarían la validez de un gran director.

El cuchillo en el agua, que en ningún momento da la sensación de ser una obra

primera en la carrera de su director, se beneficia de un magistral sentido de la narración. Entre el suspense (aquí ya se nota la influencia de Alfred Hitchcock y, posteriormente, la del director español Luis Buñuel) y el vértigo de unos personajes deseosos de explorarse mutuamente, y con un tercero que al final maneja la historia en un hábil, inteligente juego que va de la perversión a lo diabólico, pasando la burla, la parodia y el engaño, transcurre una obra que es singular a la vez que plural.

Con esta notable película, Roman Polanski iniciaba una de las mejores carreras cinematográficas surgidas en Europa bajo el eco y el impulso creativo de la década de los sesenta y su explosión *pop*. Trasladado el director de *La séptima puerta* (rodada en España) a Inglaterra tras el rodaje (y el éxito de crítica y en los diversos festivales internacionales), su destape definitivo se produce con dos películas de excepción:

Repulsión y *Cul de sac*. Llamado a Hollywood filma con actores americanos y de primer orden, Fane Dunuway, Jack Nicholson, Mia Farrow, John Huston, John Cassavettes, Sharon Tate, Ruth Gordon, rueda *La semilla del diablo*, *El baile de los vampiros* o *Chinatown*, donde aparece también como excelente actor secundario. En los Estados Unidos revisa, desde una óptica personal y creativa, con incorporación de nuevos elementos, varios de los géneros (terror, policíaco, comedia), que dieran un tiempo gloria y esplendor al cine americano.

Tras el asesinato de su mujer Sharon Tate, y la acusación por parte de la justicia americana de abuso de menores, retorna (huye) a Europa, donde reanuda su carrera. Brillantísima carrera que culmina, de momento, con la aclamada *El pianista*.

Toni ROCA



MARINOGRAMA NÚMERO 399

Por TAL

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

Un poema seguido del nombre del autor (uno de los premios Nobel de literatura).

DEFINICIONES

Palabras

A.— Pesca: Pez marino acantopterigio, de la familia de los escómbridos, se captura mediante redes fijas (almadrabas), curricanas y redes de cerco. Su carne roja es sumamente apreciada. . .

31 80 39 48

B.— Pesca: Nombre dado desde antiguo al arte con que se pesca al arrastre, especialmente en el Mediterráneo

55 42 8

C.— Man.: Grillete o argolla montado en el extremo de la caña del ancla para unirle la cadena, el cabo o el cable

81 56 3 49 22

D.— Nav. y Man.: Dirección de una cosa (argot marinero).

109 96 76

E.— Arq. Nav.: Mesa de guarnición en la que se aseguran los brándeles, popeles de los masteleros de gavia y las burdas de los juanetes.

4 47 13 51 20 34

F.— Mar. Recr.: Embarcación de recreo o regatas. Puede ser a vela o de propulsión mecánica.

1 87 113 5

G.— Fís.: Instrumento usado para facilitar la lectura del sextante . . .

40 68 23 18 36

H.—Org.: Fragata de hélice de la Armada española, construida en Ferrol en 1864.	6	104	17	19	65	58	92
I.—Zool.: Nombre que también se da a la concha de peregrino y otros bivalvos.	10	57	63	52	9	69	97
J.—Maq.: Dispositivo instalado en los submarinos para hacer posible la navegación en inmersión con los motores.	71	35	41	88	99	50	60 2 103 108
K.—Cons. Nav.: Cada uno de los maderos o perfiles metálicos que, de trecho en trecho, atraviesan de babor a estribor el casco de los buques al objeto de aguantar los costados y sostener las cubiertas.	44	101	15				
L.—Fis.: Instrumento en forma de tubo que sirve de fundamento a algunos tipos de correderas e hidrómetros.	26	106	45	14	59		
M.—Man.: Codera que se da por la popa.	100	46	72	27	107	85	
N.—Arq. Nav.: Embarcación pequeña, larga y angosta semejante a un falucho, sin foque ni mesana.	84	29	11	24			
O.—Nav.: Unidad de medida definida en 1730 como la longitud equivalente a la extensión del arco de un minuto de meridiano.	37	67	32	111	83		
P.—Arq. Nav.: Reproducción de un buque o embarcación a escala reducida.	43	53	82	12	33	61	
Q.—Arq. Nav.: Buque de gran tamaño usado en la Edad Media como transporte, especialmente de caballos.	21	102	75	91			
R.—Org.: Importe total de los fletes.	54	25	62	30	38		
S.—Cons. Nav.: Betún, compuesto de sebo, resina y otras sustancias, empleado para calafatear los buques y embarcaciones de madera.	28	74	70	94			
T.—Org.: En los equipos de los buques, siglas que denominan su marca (fabricación USA).	95	105					
U.—Hist.: Ciudad sometida a acciones navales por parte de fuerzas navales inglesas, al objeto de desalojar a los colonizadores franceses.	7	73	77	86	110	66	
V.—Arq. Nav.: Nombre del buque experimental a vela, construido en Alemania en los años 70 del siglo XX, motivado por la crisis energética de esos años.	89	93	16	64			
W.—Batalla naval acaecida en el verano del año 498 a. de C., cerca de la pequeña isla que le dio nombre, situada en las proximidades de Mileto, entre la armada de los jonios sublevados y la del rey de Persia.	79	78	112	90			
X.—Bandera del Código Internacional de Señales que en las regatas de yates se iza en el mástil de señales diez minutos antes de las salidas.	98						





A la izquierda, el capitán de navío Jaime Muñoz-Delgado Díaz del Río, el día en que tomó posesión de la jefatura del Arma Submarina (Flotilla, Base y Escuela), junto con el predecesor en el cargo, capitán de navío Carlos Cordón Scharfhausen. (Foto: A. Arévalo).

MARINOGRAMA NÚMERO 398

PwTAL

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

La estrella polar: Miguel de Unamuno.

La Mar en la Filatelia



EL PEÑÓN DE GIBRALTAR

Hace 300 años una flota anglo-holandesa, al mando del almirante inglés Rooke, atacaba Gibraltar, que estaba bastante desguarnecida, y se apoderaba de la plaza en nombre del archiduque Carlos, «rey» de España. Aquello ocurrió durante la Guerra de Sucesión, en la que el citado Carlos se enfrentaba a Felipe V en la disputa por el trono de España.

Los antecedentes de aquel descalabro hay que buscarlos a finales del siglo XVII, cuando el precario estado de salud de último rey de los Austrias, Carlos II, que no tenía descendientes, creaba un problema de sucesión en el trono de España; una nación que, aunque



Mapa del Estrecho. Emisión de 20 de octubre de 1970.



Llegada de Felipe V al trono de España (1701), por Gallego y Rey. Emisión de 27 de septiembre de 2002.

estaba pasando por una situación difícil, era dueña de grandes territorios y tenía capacidad para resurgir como la potencia que había sido. Cuando se aproximaba la muerte de Carlos II, ocurrida el 1 de noviembre de 1700, había dos claros candidatos al trono: el archiduque Carlos, segundo hijo de emperador austriaco Leopoldo I (casa de Austria), y Felipe, duque de Anjou, segundo nieto del rey francés Luis XIV (casa de Borbón). Al final, Carlos II, convencido de que era lo mejor para España, 3 de octubre de 1700, nombró heredero a Felipe de Anjou, que se hizo cargo del trono en 1701 con el nombre



Paso del Estrecho. Emisión de 10 de julio de 1961.

de Felipe V (como recordó un sello de 27 de septiembre de 2002, de la serie «correspondencia epistolar escolar», diseñada por los dibujantes Gallego y Rey).

Este nombramiento sembró la desconfianza de otros países, que veían la posibilidad de que Francia y España juntas crearan un bloque Borbón con gran supremacía sobre el resto de Europa. Para oponerse a dicho bloque, Austria, Holanda e Inglaterra firma-



El peñón de Gibraltar. Emisión de 18 de julio de 1969, pro trabajadores de Gibraltar.

ron en 1701, en La Haya, la constitución de una Gran Alianza, a la que, al poco tiempo, se unieron Dinamarca, Saboya y muchos de los principados alemanes, y en 1703 lo hizo Portugal. Y dio comienzo una guerra europea, que al poco tiempo fue guerra civil en España entre los partidarios de Felipe y los de Carlos.

El conflicto abierto estalló en 1702, abrió un largo periodo de enfrentamientos, y terminó con el tratado de Utrecht de 1713, quedando algunos rescoldos que terminaron por apagarse con los últimos tratados de paz de 1714. A lo largo de la contienda se produjo un importante punto de inflexión en la situación general, ajeno a los resultados obtenidos en los campos de batalla. Ocurrió que en 1711 falleció, sin dejar descendencia, el emperador de Austria José I, hijo mayor de Leopoldo, y la corona del imperio austriaco



Escudo de Cádiz. Emisión de 12 de noviembre de 1962.



Felipe V. Emisión de 22 de noviembre de 1978.

cayó en la cabeza del archiduque Carlos. Los miembros de la Alianza —y sobre todo Inglaterra— comprendieron entonces que si seguían apoyando a Carlos les podía salir el tiro por la culata, ya que, en lugar de evitar un gran bloque borbónico, podían apoyar un gran imperio austriaco, como el que en su momento había tenido Carlos I de España y V de Alemania. Por tal motivo, Inglaterra primero y luego el resto empezaron a negociar la paz, que llevó a la firma del tratado de Utrecht.

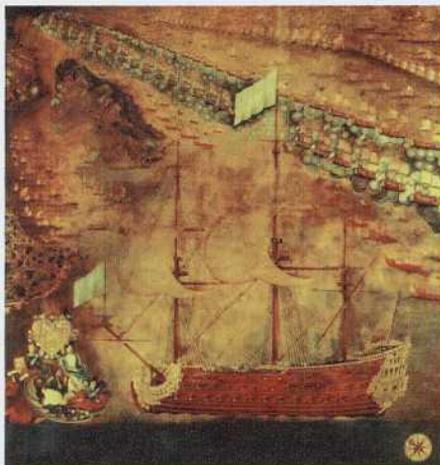
Con aquel tratado, los Borbones aseguraron la corona de España, pero las pérdidas territoriales españolas fueron muy grandes, y el país quedó relegado a potencia de segundo orden. Entre los territorios perdidos estuvo —y sigue estando— Gibraltar, que desde entonces permaneció en manos de los ingleses a pesar de los muchos intentos de todo tipo para que volviera a manos españolas. De la importancia estratégica de Gibraltar yo creo que ya está todo dicho. Basta echarle un vistazo a un mapa (como el que aparece en un

sello emitido el 20 de octubre de 1970, con motivo del «I Centenario del Instituto Geográfico y Catastral») para vislumbrar esa importancia. El angosto estrecho de Gibraltar es paso obligado de un intenso tráfico de todo tipo, y su control da un gran poder a quien lo pueda ejercer. De ahí la importancia de Gibraltar como puerta del Mediterráneo o del Atlántico (según como se mire).

De Gibraltar se tienen noticias que se remontan a la mitología clásica, cuando Hércules, que tenía que venir a Tartessos para apoderarse de los bueyes del monstruo Gerión, al navegar con la rapidez del pensamiento por el Mediterráneo hacia el oeste, se encontró una lengua de tierra que le cortaba el paso. Enfadado separó aquella tierra a banda y banda y prosiguió viaje. Los dos montones de tierra que dejó a cada lado fueron más tarde las columnas de Hércules (como nos recuerda el escudo de Cádiz, aparecido en un sello emitido el 12 de noviembre de 1962). Con el tiempo, la columna norte se convirtió en la Julia Calpe romana, que tras la invasión de los árabes de 1711 pasó a llamarse Gebel-al-Tarik (que significa castillo de Tarik, por un castillo que el caudillo árabe Tarik construyó en aquel paraje; de ahí le viene el nombre, transformado con el tiempo en el actual Gibraltar). La plaza permaneció en manos árabes durante 751 años, con un pequeño paréntesis abierto por la liberación efectuada por Alonso de



La Línea y el Peñón. Emisión de 18 de julio de 1969, pro trabajadores españoles de Gibraltar.



Ataque anglo-holandés en Gibraltar y combate naval de Vélez-Málaga (1704). Óleo sobre pergamino. Escuela española del primer tercio del siglo XVIII. (Museo Naval de Madrid).

Guzmán en 1333, que duró muy poco. Finalmente, la plaza fue tomada a los árabes por Alonso de Arcos en 1462 e incorporada a la corona en 1502. A partir de entonces permaneció en manos españolas, soportando varios percances, como el saqueo de Barbarroja en 1540 o el asalto del holandés Jacob Heemskerck en 1607, hasta que tras el ataque anglo-holandés en la Guerra de Sucesión, el día 4 de agosto de 1704, volvió a cambiar de manos. Y hasta ahora.

Hubo muchos intentos para tratar de recuperar la plaza, desde el propio Felipe V hasta hoy. Hubo sitios, bombardeos, baterías flotantes, boicós, ataques a las líneas de aprovisionamiento, conversaciones, presiones diplomáticas, dictámenes de Naciones Unidas, acuerdos y muchas cosas más. Fue muy sonada la ruptura total de relaciones con Gibraltar y el cierre de fronteras iniciado el 8 de junio de 1969 —el famoso «cierre de la

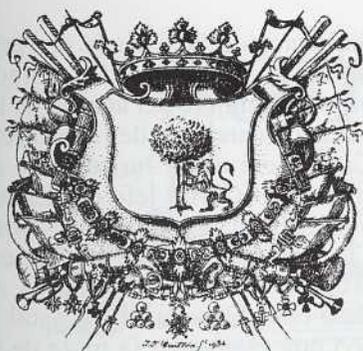


Ataque anglo-holandés en Gibraltar (4 de agosto de 1704. Estampa calcográfica grabada en Hamburgo por August Corvius hacia el 1715, y coloreada a la acuarela en 1992. (Museo Naval de Madrid).

verja»—, que dejó sin trabajo a un montón de españoles. Para ayudar a los trabajadores perjudicados, el 18 de julio de aquel año España emitió una serie de dos sellos, «Pro trabajadores españoles de Gibraltar», con el pie de imprenta «Campo de Gibraltar». Uno de los sellos, con facial de 1,50 pesetas, muestra una vista del peñón de Gibraltar, y el otro, con facial de 2 pesetas, muestra la Línea y el Peñón. Fue una pequeña serie de sellos de hace 35 años, que sirvió para que en su momento los españoles recordáramos el gran anacronismo colonial existente dentro de nuestro territorio.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Galería de capitanes generales de la Armada

JOSÉ PIDAL Y REBOLLO

XXXIII capitán general de la Armada
Grandes Cruces de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo,
del Mérito Militar
Cruces del Mérito Naval (roja y blanca), Gran Cruz
de San Carlos (Mónaco)
Gran Placa de honor y Mérito de la Cruz Roja,
comendador de la Legión de Honor
Senador del Reino
Consejero de Estado
Ministro de Marina

Nace en San Fernando en 1849. Ingresa en el Colegio Naval Militar en 1862. En 1869 asciende a alférez de navío; en 1875 a teniente de navío; capitán de fragata en 1894 y de navío de primera clase en 1910, dos años después a vicealmirante y en 1914 a almirante, siendo finalmente promovido a capitán general en 15 de marzo de 1918. Por su intervención en la batalla de Alcolea se le concede el grado de capitán del Ejército y por mérito de guerra en Joló el de comandante de Infantería. En un plazo de once años manda los siguientes buques: cañoneros *Panipaga*, *Balanguingui* y *Paragua*; vapores *Gaditano*, *Kliper* y *Nautilus*; cañonero torpedero *Nueva España*; división naval de Carolinas; crucero *Velasco* y cañonero *Quirós*; fragata blindada *Numancia*; escuadra de instrucción, y cruceros *Carlos V* y *Cataluña*. En tierra desempeñó, entre otros destinos, los de comandante de Marina de Almería, Ibiza y Mallor-



Anónimo español, siglo xx. Óleo sobre lienzo, 100 x 65 cm. Museo Naval, Madrid.

ca, inspector de la Escuela de Aplicación, segundo jefe del Estado Mayor Central, jefe del arsenal de La Carraca, comandante del apostadero de Cádiz, jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte, jefe del Estado Mayor Central, ministro de Marina (1911), senador vitalicio del Reino y consejero de Estado. Muere en Madrid en 1920. Su tierra natal le dedicó una estatua en la plaza de su nombre.

Pundonoroso marino identificado con la historia de España que le tocó vivir, a la que sirvió con honor. Su laboriosidad y virtudes fueron el gran legado a la Armada.

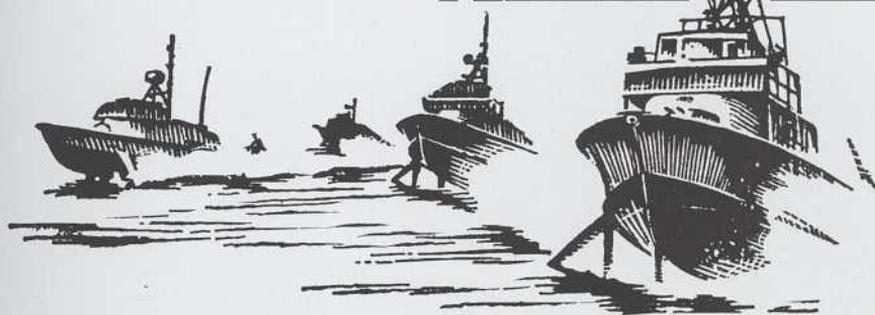
De pie, cortado por las rodillas, casi de frente. Viste uniforme de levita de capitán general (Cartilla de Uniformidad de 20 de octubre de 1909). Gran Cruz del Mérito Militar y Medalla de Alfonso XIII. Sobre un fondo neutro, más claro a la izquierda, donde aparece su escudo de armas en la parte superior. La Cruz

del Mérito Militar rompe la tonalidad oscura de la obra, que en su conjunto no es muy inspirada. Se destaca la figura en actitud hierática.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

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

Por otra parte se está preparando el contingente que relevará a la FIMAR XXI, que se denominará «Martín Álvarez» (FIMAR XXII), habiéndose llevado a cabo las fases de reconocimiento de la AOR (24-31 de marzo) y de Organización (22 de marzo-11 de abril).

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 los destructores *La Motte Picquet* (FR) y *Fletcher* (US), y las fragatas *Ausburg* (GE), *ST. Albans* (UK), *Scirocco* (IT) y *Numancia* (SP).

La fragata *Numancia* ha alternado sus periodos de patrulla con los puertos de Mombasa (Kenia) y Muscat (Omán), saliendo de dicho puerto el 23 de marzo para participar en el ejercicio ARABIAN SHARK 04. Posteriormente, del 7 a 13 de abril, entró en Dubai (Emiratos Árabes Unidos).

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (26 de octubre-finalización).—La TF-440 (SNFM) está compuesta por el destructor *Newcastle* (UK); las fragatas *Bayern* (GE), *Giresun* (TU), *Salamis* (GR), *Van Speijk* (NL), *Aliseo* (IT), *Bodrum* (TU), *Cole* (US) y *Baleares* (SP); los petroleros *Spessart* (GE) y *Marqués de la Ensenada* (SP); los submarinos *Longobardo* (IT), *U-26* (GE) y *Saldiray* (TU), y el patrullero *Mykonios* (GR). La TF se encuentra en aguas del Mediterráneo oriental en misión de apoyo a la lucha contra

Ejercicio ARABIAN SHARK 2004. (Foto: fragata *Numancia*).

el terrorismo internacional. Los buques tienen asignadas áreas de patrullas y puertos de descanso en donde se van relevando.

La fragata *Baleares* ha alternado sus periodos de patrulla entre Souda (Grecia) y Aksaz (Turquía). El día 4 de abril salió de Souda para otro periodo de patrulla hasta el 16, que entró en Split (Croacia).

Por otra parte, el petrolero *Marqués de la Ensenada* se integró en la operación a partir del 12 de marzo. Del 22 al 26 de marzo hizo escala en Aksaz (Turquía) y después de un periodo de patrulla atracó en Catania (Italia), del 7 al 12 de abril.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR STROG.—El día 1 de abril el capitán de navío, jefe del Estado Mayor de COMSP-MARFOR, asumió el mando de la fuerza participante en la operación ACTIVE ENDEAVOUR en el Estrecho como CTG hasta el próximo 15 de mayo. Además de la fragata *Canarias* (1-30 de abril), el patrullero *Cándido Pérez* (27 de marzo-4 de abril), un helicóptero armado (MPA) y una unidad de protección de Infantería de Marina del TEAR, participan en la operación los patru-

lleros alemanes *Falke*, *Dachs* y *Seeadler*, que utilizan como base la Estación Naval de Puntales, con el buque logístico *Elbe*.

Agrupaciones permanentes

STANAVFORLANT.—La agrupación, compuesta por las fragatas *Campbeltown* (UK), *Khoeln* (GE), *Klakring* (US), *Alvares Cabral* (PO), *Narvik* (NO), *Peter Tordenskiold* (DM) y *Santa María* (SP), y el petrolero *Amsterdam* (NL), realizó escala en el puerto de Plymouth. El día 20 de abril, la *Santa María* inició tránsito a Ferrol, donde realizó escala del 23 al 25 para adiestramiento de seguridad interior. Posteriormente regresó a su base de Rota, dando por finalizada su participación en la agrupación.

STANAVFORMED.—La agrupación se encuentra participando en la operación ACTIVE ENDEAVOUR EAST citada anteriormente.

MCMFORSOUTH.—La agrupación, compuesta por los cazaminas *Sella* (SP),



De izquierda a derecha: dragaminas griego *Erato*, dragaminas italiano *Vieste* y buque auxiliar alemán *Rhein*, insignia de la MCMFORSOUTH atracados en el puerto de Málaga el 10 de abril de 2004.
(Foto: A. Anca Alamillo).

Rhein (GE), *Ueberherrn* (GE), *Vieste* (IT), *Erato* (GR) y *Enez* (TU), después de participar en el ejercicio GALLURA (15-22 de mayo), hizo una escala en Almería del 27 al 31 de marzo. Posteriormente se dirigió a Casablanca, donde permaneció del 3 al 6 de abril. Desde aquel puerto marroquí iniciaron tránsito a Málaga, donde atracaron del 9 al 12 de abril.

Ejercicios

Ejercicio INSTREX-01/04 (29 de marzo-1 de abril).—Ejercicio para aumentar el nivel de adiestramiento y grado de interoperabilidad con marinas aliadas. Participó la fragata *Andalucía*, que realizó una escala en Lisboa (Portugal). A la finalización del ejercicio regresó a su base de Ferrol.

Ejercicio LANTOR FLOSUB (29-30 de marzo).—Ejercicio de lanzamiento de torpedos en el que participaron los submarinos

Galerna y *Marsopa*. Colaboraron el buque auxiliar *Neptuno*, como buque recoge torpedos, y los patrulleros *Formentor*, como buque de vigilancia, y la *Infanta Elena*, como blanco.

Ejercicio MINEX FLOSUB (31 de marzo-1 de abril).—Participaron los submarinos *Galerna* y *Marsopa*. Colaboró el buque auxiliar *Neptuno*.

Ejercicio de lanzamiento de paracaidistas (29 de marzo-1 de abril).—Ejercicio realizado por la UOE. Colaborando el submarino *Tonina*.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

LXXV Crucero de Instrucción del buque escuela Juan Sebastián de Elcano (8 de diciembre 2003-13 de julio 2004).—El buque se encuentra realizando su LXXV Crucero de Instrucción de alumnos de la Escuela Naval Militar. El crucero consiste en un viaje por el



El *Elcano* atracado en el puerto de Nueva Orleans.
(Foto: J. S. Elcano).

Atlántico, Pacífico, Caribe y Mediterráneo, durante el cual tocará puertos de América del Sur, del Caribe, de Norteamérica y de Europa. El buque salió de San Juan de Puerto Rico el pasado 8 de abril y atracó en Nueva Orleans el 20 de abril.

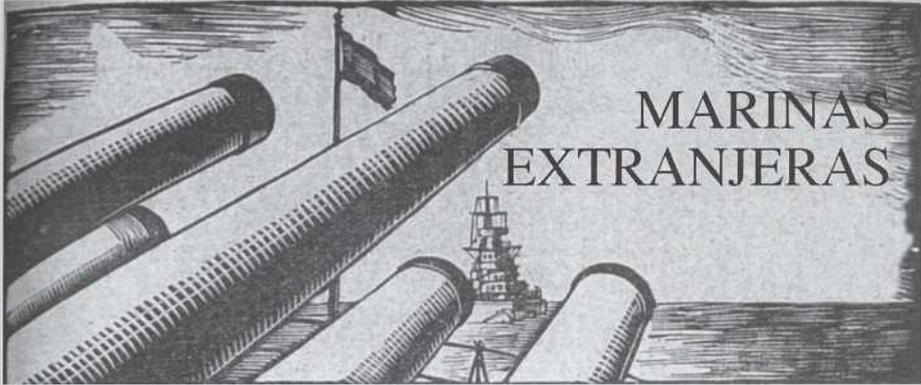
Campaña Antártica 2003-2004 (2 de octubre 2003-14 de abril 2004).—El remolcador *Las Palmas*, una vez finalizada la campaña de este año, salió del puerto de Ushuaia el pasado 11 de marzo. Después de efectuar sendas escalas en Buenos Aires y Salvador de Bahía atracó el pasado 14 de abril en su base de Las Palmas de Gran Canaria.

Hernán Cortés (6-12 de abril).—Colaboró en los actos de la Semana Santa malagueña y en el transporte de unidades de la Legión de Melilla a Málaga y regreso. Salió de Rota el 6 y realizó las siguientes escalas: Melilla (6-7 de abril), Málaga (8-10 de abril) y Melilla (11 de abril), regresando a Rota el día 12.

J. J.



Llegada al puerto de Málaga del buque de desembarco *Hernán Cortés*, transportando a la Legión, 8 de abril de 2004. (Foto: A. Anca Alamillo).



Australia

Nuevo concepto de destructor.—El Departamento de Defensa australiano ha seleccionado tres firmas de ingeniería naval internacionales, Izar, Blohm & Voss y Gibbs & Cox, para diseñar su nuevo destructor de guerra aérea o Air Warfare Destroyer (AWD).

En esta fase conceptual cada compañía ha sido invitada de forma oficial, recibiendo en el mes de abril una RfP o Request for Proposals. A partir de ese momento cada compañía dispone de seis meses para realizar un diseño conceptual basado en sus propios proyectos. Ninguno de los diseños actualmente existentes cumplen los requerimientos australianos, por lo que posiblemente Izar tendrá que centrar su trabajo en una evolución de la *F-100*, mientras que Blohm & Voss presentará una versión modificada de la fragata clase *Sachsen* de la Marina alemana.

El único contendiente que no cuenta con astillero propio, la firma norteamericana Gibbs & Cox, es por el contrario un experto en el diseño de buques con el sistema de combate Aegis, para buques de la Marina de los Estados Unidos.

La Marina australiana ha identificado el sistema Aegis de guerra antiaérea como el preferido, esto implica que indefectiblemente el AWD contará con misiles Standard SM-2, así como SM-3. El director general de Desarrollo Marítimo de Australia, comodoro

Paul Greenfield, ha añadido que el AWD será considerablemente más grande que cualquiera de los diseños de escoltas existentes de Izar o Blohm & Voss, ya que el destructor australiano desplazará entre 7.000 y 8.000 toneladas. De las tres firmas contendientes, una será la elegida a mediados de 2005, el primero de los tres buques a construir deberá entrar en servicio en el 2013, siendo los astilleros locales, Tenix y Australian Submarine Corporation, los encargados de la ejecución del proyecto.

Construcción de dos buques anfibios LHD.—La Marina australiana se encuentra a punto para seleccionar el diseño de LHD que más se adapta a los requerimientos del Joint Project 2048. La española Izar ha ofrecido un diseño casi idéntico a su proyecto de Buque de Proyección Estratégica, de 27.000 toneladas, mientras que su contendiente, Armaris de DCN France, ha presentado el proyecto denominado BPC o Batiment de Projection et Commandement, de 21.500 toneladas.

El ministro de Defensa australiano, Robert Hill, hará pública la elección del diseño elegido el próximo mes de junio. Los requerimientos australianos se ciñen más al diseño español que al francés, ya que exige una capacidad de embarque de 1.200 soldados con sus equipos, seis *spots* en la cubierta de vuelo y un hangar para el transporte de 12 helicópteros de tamaño medio tipo *NH 90*. El



Proyecto similar al del Buque de Proyección Estratégica presentando por Izar a la Marina australiana. (Ilustración: cortesía Izar).

diseño español, ya en construcción para la Armada española, cumple con todos los requisitos, gracias a su mayor desplazamiento y eslora, 230 m. Por el contrario, el proyecto francés sólo puede acomodar a 450 soldados, y en el caso de aumentar este número sería a costa de reducir la capacidad de transportar helicópteros en el hangar, ya que la eslora del BPC es de sólo 199 metros.

El primer LHD construido en astilleros locales reemplazaría al HMAS *Tobruk* en el 2010 y el segundo sustituiría a uno de los LST australianos en el 2015.

Chile

Adquisición de cuatro fragatas a Holanda.—La Marina chilena ha iniciado en febrero de este año una serie de negociaciones con la Marina holandesa, que deberán concluir con la adquisición de las cuatro fragatas que van a ser próximamente dadas de baja en los Países Bajos debido a los severos recortes presupuestarios a sufrir entre los años 2004 y 2006.

Los buques en cuestión son las fragatas de defensa aérea del Tipo L *Jacob van*

Heemskerck y *Witte de With*, que entraron en servicio en 1986, y las dos fragatas polivalentes del Tipo M *Tjerk Hiddes* y *Abraham van der Hulst*, mucho más modernas al haber entrado en servicio en 1992 y 1993, respectivamente. Esta última fue dada de baja oficialmente el 16 de enero de este año.

Las cuatro unidades, junto con el destructor *Sheffield* británico, adquirido el pasado mes de septiembre y rebautizado *Almirante Williams*, están destinadas a sustituir a los viejos destructores de la clase *County* y a las fragatas de la clase *Leander*, con más de 30 años de servicio.

Por otra parte, estas adquisiciones implican *ipso facto* el abandono del Programa Fragata para la construcción de buques nuevos de este tipo. El número de cinco buques de segunda mano podría incrementarse con la compra del destructor norteamericano *Fletcher*, de la clase *Spruance*.

Colombia

Aumento de la capacidad operativa fluvial.—La Marina colombiana está aumentando el número de buques de la clase *Nodri-*



Fragata *Van Nes*, del Tipo M, al igual que las fragatas *Tjerk Hiddes* y *Abraham der Hulst*, que la Marina chilena negocia con la Marina holandesa para su adquisición. (Foto: A. Anca Alamillo).

za para mejorar su capacidad de combatir a la guerrilla en los ríos, que constituyen auténticas autopistas de enlace para Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) y los paramilitares de las Fuerzas de Autodefensa de Colombia (AUC). Para ello, la Marina ha botado el *Tony Pastrana Contreras*, sexto de una serie de diez buques de aprovisionamiento fluvial, dotado con plataforma para helicópteros y protegido por una coraza contra armas ligeras en la zona de alojamiento de la dotación. El buque cuenta con instalaciones sanitarias y puede realizar MEDEVAC gracias a su helicóptero.

Esta clase *Nodriz*, mejorada, es considerada vital por las FAS colombianas en su lucha contra los insurgentes, que tienen en los caudalosos ríos que cruzan la selva el medio más fácil para transportar hombres y armas. Los *Nodriz* han permitido a la Brigada Fluvial controlar el río Atrato, cauce normal del tráfico de drogas y armas hasta la frontera panameña. Los *Nodriz* han sido construidos en los astilleros de Cartagena de Indias, y cuando los diez buques hayan sido entrega-

dos serán estacionados, además del Atrato, en los ríos Magdalena, Putumayo y Orinoco. Cada buque cuesta unos tres millones de euros y puede transportar hasta 100 soldados con sus equipos, estando armados con un cañón de 12,7 mm, dos ametralladoras de 7,62 mm M-60 y un lanzador de granadas de 40 mm M-19.

Ecuador

Construcción de tres patrulleros de altura.—La Marina ecuatoriana ha seleccionado el diseño Protector 45, de los astilleros FBM Babcock Marine, para adquirir tres patrulleros de altura, y de esta forma reforzar sus esfuerzos para conseguir una vigilancia adecuada en su Zona Económica Exclusiva.

Los patrulleros de 45 metros de eslora serán construidos por los astilleros españoles De Mureta con ayuda financiera de Madrid. Los nuevos buques forman parte del esfuerzo de Ecuador para mejorar el control de sus costas y aguas, esfuerzo que va acompañado



Avión de patrulla marítima CASA CN-235 *Persuader*.

por la adquisición de tres aviones de patrulla marítima EADS-CASA CN-235MPA *Persuader*.

Los tres patrulleros, con un costo de 32 millones de euros, estarán especialmente adaptados a los requerimientos del Servicio de Guardacostas Ecuatoriano. Las modificaciones incluyen aire acondicionado para clima tropical, planta desalinizadora y mejoras en su comportamiento marino para poder operar en todo tiempo, con una autonomía mínima de 600 millas necesaria para llegar a las islas Galápagos.

Desplazando 300 t, los *OPV* tendrán una dotación de 27 personas, sus motores MTU 16V 4000 M90 le permiten dar 25 nudos, mientras que su motor de crucero MTU 12V 4000 M90 le proporciona una autonomía máxima de 3.000 millas a 12 nudos.

EUROMARFOR

Por segunda vez en el Índico.—Entre los meses de octubre de 2003 y febrero de 2004 la EUROMARFOR tomó por segunda vez el relevo de la Task Force-150, en aguas del cuerno de África, en apoyo de la operación ENDURING FREEDOM. Esta participación, bautizada como operación RESOLUTE

BEHAVIOUR, implicaba a las fragatas *Espero*, italiana, y *Santa María*, española, relevada más tarde por la *Victoria*, y al destructor francés *Tourville*, apoyados por el buque logístico *Somme*. Además, otros navíos norteamericanos, británicos y alemanes operaron también durante todo este periodo.

Para todas estas unidades, la operación era una excelente oportunidad de trabajar en un ambiente real y exigente, en cooperación con otros buques y dotaciones competentes, muy lejos de sus bases de apoyo y en una misión importante para el establecimiento de la paz y seguridad en esta área vital.

La cooperación fue siempre excelente y las relaciones entre los distintos buques muy buenas, repartiendo una zona de responsabilidad de 360.000 millas cuadradas, comprendiendo el mar Rojo, el golfo de Adén, las aguas próximas a Somalia y porciones del mar de Arabia. La misión, tendente a disuadir y prevenir el terrorismo mundial en el cuerno de África, ha necesitado realizar varias tareas, incluyendo las de interdicción marítima, inteligencia, reconocimiento y vigilancia, escolta de buques aliados de la coalición en los pasos obligados y controlar, al mismo tiempo, las líneas de comunicación marítimas principales.

Cuatro operaciones específicas fueron planificadas y conducidas por esta fuerza operacional multinacional, llamadas RESOLUTE SPUR ONE, RESOLUTE HOUNDS ONE, RESOLUTE HOUNDS TWO y RESOLUTE SHARK ONE, permitiendo al comandante de la Fuerza de la coalición llevar el control de la situación en la mar, las actividades del tráfico marítimo y el fenómeno de la piratería a lo largo de las líneas de comunicación marítima en la zona.

La actividad fue muy intensa, totalizando más de 90 días de mar cada unidad en los cuatro meses que permanecieron en el área, visitando e inspeccionando diversos navíos sospechosos de estar ligados a organizaciones terroristas o al tráfico ilegal de armas. Asimismo, el gran número de interrogatorios realizados a bordo de los buques de pesca han sido especialmente útiles para adquirir informaciones importantes sobre la piratería, las reglas comerciales y las actividades de pesca en la zona. En total, los buques y helicópteros de la EUROMARFOR realizaron 5.500 interrogatorios. Durante este desplazamiento las dotaciones pudieron visitar y conocer otras

culturas, al realizar escalas en Djibouti, Sála-la, Mascate, Dubai y las islas Seychelles.

Estados Unidos

Seleccionado el astillero para construir el DD(X).—La Marina norteamericana ha decidido encomendar a los astilleros de Northrop Grumman Ship Systems la construcción del buque cabeza de serie de la nueva clase de destructores DD(X), en lugar de convocar una competición entre astilleros. El motivo es evitar el retraso de un año que supondría sacar la construcción a una competición libre, evitando además poner en peligro otros esfuerzos industriales en el sector naval. No obstante, la Marina espera repartir la construcción de las seis primeras unidades entre los astilleros ya mencionados de Northrop Grumman y los de Bath Iron Works de su competidor General Dynamics.

Hasta que comience la construcción de la segunda unidad del DD(X), Bath Iron Works continuará construyendo destructores de la clase *Arleigh Burke* (DDG-51), cuyas últimas tres unidades serán adjudicadas en el año 2005.



Destructor de nueva generación DD(X) propuesto por la firma Raytheon a la Marina de los Estados Unidos. (Ilustración US. Navy)

Filipinas

Modernización de las Fuerzas Armadas.—Un total de 140 millones de euros lleva gastado el Gobierno filipino en la modernización de sus FAS. Este gasto implica inversiones en la modernización de los patrulleros clase *San Jacinto*, la compra de 20 helicópteros de segunda mano *UH-1H*, la modernización de otros 10 helicópteros de la misma clase, la adquisición de equipos de radio, ametralladoras ligeras, vehículos acorazados y el recorrido de un avión *Islander*.

Complementariamente a estas inversiones, el Gobierno norteamericano, que ha otorgado a Filipinas el tratamiento de aliado no OTAN, ha facilitado la entrega de 60.000 fusiles de asalto M-16, ocho helicópteros modernizados *UH-1H*, un avión de transporte *Hércules C-130B*, camiones de 2,5 t, tres buques guardacostas y un patrullero clase *Cyclone*.

Los Estados Unidos han proporcionado adicionalmente 55 millones de euros para entrenar y adiestrar tres compañías ligeras de reacción rápida, que servirán como fuerza antiterrorista; además, el Gobierno estadounidense ha donado equipos y maquinaria por un valor de 25 millones de euros a tres brigadas de ingenieros.

Francia

La TF-473 cruza el canal de Suez.—En la noche del 7 de marzo, la Task Force-473 al completo finalizaba su *rendez-vous* en aguas del Mediterráneo occidental. A la vista de Port Said, el portaaviones *Charles de Gaulle*, el destructor francés *Jean Bart* y el británico *Gloucester* iniciaban el tránsito por el canal de Suez. Al alba, la ausencia de actividad aérea permitía realizar a bordo del portaaviones todo tipo de actividades deportivas en su cubierta de vuelo, al mismo tiempo que los equipos de Force Protection realizaban su trabajo atentos a todo lo que se desplazaba en las proximidades.

El contralmirante Jacques Mazard, TF-473, veterano de este tipo de misiones, al haber mandado anteriormente la *TF-150* en

aguas del cuerno de África, iza su insignia en el *Charles de Gaulle* en este desplazamiento, que tiene previsto una duración de cuatro meses. A la salida del mar Rojo, el destructor *Duquesne* y el submarino nuclear de ataque *Amethyste* barrieron las aguas antes de la llegada del grueso de la TF 473. Una vez en las aguas libres del Índico, las operaciones de vuelo del portaaviones se reanudaron, permitiendo a su dotación continuar con el programa de adiestramiento previsto. La misión, denominada AGAPANTHE, se lleva a cabo sin novedad, el Estado Mayor planifica, sin perdonar un solo Passex, los aprovisionamientos en la mar y las operaciones de vuelo a la vista que les esperan en el golfo Pérsico.

Recepción del tercer Hawkeye.—La Dirección General de Armamento (DGA) ha entregado a la Marina francesa el tercer avión *Hawkeye* de alerta aérea temprana. Los vuelos de recepción fueron efectuados por equipos mixtos de la DGA, la Marina y personal de la compañía norteamericana Northrop Grumman. Dado de alta el 26 de febrero de este año en la escuadrilla 4F de la base aeronaval de Lann-Bihoué, el 2 de marzo el avión tomó en el portaaviones nuclear *Charles de Gaulle* para participar en la misión AGAPANTHE en el océano Índico. El *Hawkeye* está destinado a asegurar el apoyo a las acciones ofensivas de la fuerza aeronaval y su seguridad. Forma parte del sistema de defensa en profundidad, de la misma forma que el *Charles de Gaulle*, el *Rafale* y el *Super Etendard* modernizado.

Los dos primeros aviones *Hawkeye* llegaron en diciembre de 1998 y abril de 1999, respectivamente. El *Hawkeye* es capaz de detectar y coordinar varios centenares de contactos aéreos en una zona equivalente a vez y media la superficie de España. En el seno de la misión AGAPANTHE, el tercer *Hawkeye* contribuirá a mantener la seguridad de la zona aeromarítima alrededor del portaaviones y a guiar las aeronaves. Su capacidad de enlace e intercambio de datos incluyen el *Link 16*, permitiendo a toda la Task Group cooperar con eficacia y precisión, evaluando la información de cada unidad.

Propulsión clásica para el segundo portaaviones.—El almirante Jean-Louis Batet, jefe del Estado Mayor de la Marina francesa, ha informado oficialmente de la decisión del presidente de la República francesa sobre la propulsión del segundo portaaviones francés.

Después de un análisis exhaustivo, conducido por la Marina y la Dirección General de Armamentos, la ministro de Defensa ha recomendado al primer ministro elegir la propulsión convencional para el segundo portaaviones. El presidente de la República ha aceptado esta recomendación. Con esta decisión es posible respetar el calendario establecido para el desarrollo del programa *Deuxième PA*, inscrito en la Ley de Programación Militar 2003-2008, para una entrada en servicio en el 2015, asegurando así la permanencia operacional continuada del Grupo Aeronaval.

La elección de la propulsión convencional no es a causa de los problemas operacionales, financieros e industriales presentados por el *Charles de Gaulle* a lo largo de su corta vida, sino por la evolución de las nuevas prioridades estratégicas (acciones contra tierra, participación en la gestión de crisis) que conduce a prever un tonelaje del segundo portaaviones similar al del *Charles de Gaulle*, con aviones provistos de una mayor carga de armas, disponiendo de mayores márgenes de evolución. Los recursos económicos disponibles no preveían encargar la construcción de un portaaviones nuclear de estas características. La propulsión convencional permite un ahorro de un 10 a un 20 por 100 sobre la nuclear en el costo del buque, para un desplazamiento similar. Esta decisión se inscribe igualmente en la búsqueda de una coherencia global de la Flota, para que el portaaviones sea de la misma generación que los escoltas y aeronaves que constituirán el Grupo Aeronaval en el horizonte de 2015 a 2055.

Nuevo Exocet.—La Dirección General de Armamento ha notificado a la compañía MBDA France una opción de compra para el desarrollo y adquisición del nuevos misiles Exocet. Este misil antibuque, del tipo disparo y olvida, es decir, programado para atacar el

blanco sin ninguna intervención exterior, es eficaz en todo tiempo. El MM-40 de nueva generación se caracteriza por un alcance mayor que su predecesor, obtenido gracias al nuevo propulsor con turboreactor, así como por la capacidad de realizar trayectorias complejas, permitiendo igualmente la realización de lanzamientos en la zona litoral. Su entrada en servicio será durante el periodo cubierto por la Ley de Programación Militar, de 2003 a 2008.

India

Acuerdo con la Marina rusa.—Después de cinco años de negociaciones laboriosas con Rusia, el contrato de adquisición del portaaviones convencional *Almirante Gorshkov* pudo ser finalmente firmado. El último superviviente en el seno de la Marina rusa, de los cuatro portaaviones de la clase *Kiev*, el *Gorshkov*, antiguo *Baku*, no navega desde el 2 de febrero de 1994, fecha en la que sufrió importantes daños por un incendio. En octubre de 1994 fue ofrecido a la India en ese estado, y fue sencillamente rechazado. Nuevamente Rusia volvió a ofrecerlo en diciembre de 1998, y además de forma gratuita, pero con la condición de que las obras de reparación y acondicionamiento fueran efectuadas en astilleros rusos. Las obras necesarias se calcularon tendrían una duración de tres años y comprenderían esencialmente, además de la reparación del buque, la supresión del armamento en el castillo, reemplazándolo por una pista axial dotada de un *ski jump* de 14 grados de elevación, y la instalación de tres cables de parada de aviones sobre la pista oblicua, de manera que el *Gorshkov* pueda operar como un portaaviones STOBAR (*Short take off but arrested recovery*), ya que de otra forma no podría operar más que con aviones de despegue vertical y helicópteros, a diferencia del *Almirante Kuznetsov*. De esta forma, el contrato firmado con el ministro ruso de Defensa, Sergei Ivanov, por un importe de 1.500 millones de euros, permitirá a los 16 cazas *Mig 29K* y a los ocho helicópteros *Helix* operar desde el portaaviones modernizado sin ningún tipo de problemas.

Sudáfrica

Llega la segunda corbeta Meko-A200.—La corbeta *SAS Isandlwana*, segunda de las cuatro *Meko-A200*, construida por el European South African Consortium para la Marina sudafricana llegó a la Base Naval de Simon's Town el pasado 25 de febrero.

La Marina sudafricana había tomado posesión de la corbeta oficialmente en una ceremonia oficial en los astilleros de Howaldswerke-Deutsche Werft, en Kiel, el 19 de diciembre de 2003, realizando posteriormente el buque una serie de ejercicios en el Báltico hasta el 12 de junio, en que salió a la mar para emprender el tránsito hacia Simon's Town.

La primera de la clase, *SAS Amatola*, fue entregada en septiembre de 2003 y llegó a Simon's Town en noviembre del mismo año. La tercera de la serie, *SAS Spioenkop*, fue botada en los astilleros de Blohm & Voss el 6 de junio de 2003 y está previsto llegue a su base a comienzos del mes de septiembre.

Todos los buques de esta serie están armados con ocho misiles antibuque MM-40M Block 2 Exocet, un lanzador vertical de 16 misiles superficie aire Umkhonto, un montaje de 76 mm, recuperado de los patrulleros clase *Warrior*, y un cañón de 35 mm de doble propósito. Las corbetas pueden operar un helicóptero *Super Lynx* multipropósito.

J. M. T. R.



Fragata Meko A-200 *SAS Amatola*, primera de la serie de las cuatro construidas por el European South African Consortium para la Marina sudafricana.



Marina Mercante y los puertos refugios en el litoral español

La Dirección General de la Marina Mercante tendrá que tener listos, en el plazo de dos años, los planes y protocolos sobre los puertos de refugio que deberán abarcar todo el litoral español. Disposición recogida en un Real Decreto que establece un sistema de seguridad e información sobre tráfico marítimo. Para este fin se seguirán «los criterios homogéneos a los seguidos por las autoridades competentes de los demás estados miembros de la Unión Europea».

La normativa deja claro que «la Administración Marítima no está obligada a conceder la autorización para acceder a un lugar de refugio». Ésta «podrá otorgar la autorización cuando el año que, previsiblemente pueda derivarse de dicha medida, sea inferior al que se seguiría de adoptarse otras medidas alternativas de auxilio del buque».

En el caso de que un barco en peligro necesite atracar en un puerto-refugio, se tendrá en cuenta, entre otros factores, que el operador, la empresa naviera, propietario, expedidor o receptor de la mercancía presente una garantía financiera en una entidad bancaria a favor de la Dirección General de la Marina Mercante.

La creación de los puertos de refugio se incluye en la normativa que establece el sistema de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo, de acuerdo con las normativas comunitarias. El objetivo es «incrementar la seguridad marítima y la eficacia del

tráfico, mejorar la capacidad de respuesta de la Administración marítima a los problemas, accidentes o situaciones especialmente peligrosas en el mar, incluidas las operaciones de búsqueda y rescate y contribuir a una más temprana detección y a una mejor prevención de la contaminación que pueda ser ocasionada por los buques».

La normativa exige un requisito, que de hecho ya se venía cumpliendo; la necesidad de que los barcos anuncien con antelación su llegada al puerto, especificando las características tanto técnicas del buque como las de la carga que transporta.

Nuevo director general de Trasmediterránea

El presidente de Trasmediterránea, Juan Sáez, ha designado director general de la compañía a Rui Marques, que se incorporó a su cargo el pasado 1 de marzo.

El nuevo director general cuenta con una amplia experiencia profesional ligada al sector de servicios logísticos que ha desarrollado en España y también en otros países, como Francia e Inglaterra, Portugal e Italia, además de participar en la creación de varias empresas.

Rui Marques, nacido en Portugal, es ingeniero industrial de profesión y ha ocupado distintos puestos directivos, los más recientes como presidente y consejero delegado para España, Portugal e Italia de «Hays Logistic», y con anterioridad como director general de «Christian Salvensen» y «Salvensen, Logística Iberia».

La facturación de Naviera Pinillos creció un 18 por 100 en 2003

Naviera Pinillos creció el pasado año un 13 por 100 en el tráfico de contenedores entre Canarias con la Península, Italia y Marruecos, o viceversa, al mover 156.700 teus frente a 138.254 manipulaciones en 2002.

Su volumen de ventas ha alcanzado los 93 millones de euros frente a los 88,3 millones de euros del año 2002, con un crecimiento de un 10 por 100, convirtiéndose en la primera naviera Península-Canarias.

J. C. P.

Creación de la provincia marítima de Granada

El Consejo de Ministros del pasado 18 de marzo aprobó por Real Decreto la creación de la Provincia Marítima de Granada.

En su artículo único, el Real Decreto establece que la denominación de la provincia será GR, y sus límites comprenden el lito-

ral de la provincia de Granada. La nueva Provincia Marítima está compuesta por el distrito marítimo de Motril GR 1.

La creación de esta Provincia Marítima sirve para satisfacer los deseos de la Comunidad Autónoma andaluza y de los ciudadanos de Granada, que hasta ahora llevaban en sus embarcaciones la matrícula de Almería.

La disposición transitoria del Real Decreto permite mantener los indicativos de matrícula de los buques existentes, hasta su baja, o darse de alta en el distrito marítimo de la nueva provincia para obtener una matrícula nueva.

Nuevo ferry Santander-Plymouth

La naviera Brittany Ferries ha anunciado la entrada en servicio de un nuevo buque en la línea Santander-Plymouth, que sustituirá al ferry *Val de Loire* que actualmente cubre este servicio.

El nuevo buque, bautizado *Pont-Aven*, tiene 185 m de eslora, 31 m de manga, 40.000 t de desplazamiento y propulsión con



El ferry británico *Val de Loire* saliendo de la ría de Santander con rumbo a Plymouth (Inglaterra).

(Foto: R. Casal del Río).

un grupo de motores de 58.000 CV y velocidad de 26 nudos. Tiene capacidad para 2.200 pasajeros, 650 vehículos y 20 camiones; reducirá en cuatro horas el tiempo empleado actualmente en el trayecto Santander-Plymouth.

Ha sido construido en el astillero alemán Meyer, en la ciudad de Papenburg junto al río Ems, empleando el sistema de construcción integrada; el primer bloque fue puesto en abril de 2003. Realizará su viaje inaugural en la línea a finales del mes de marzo de 2004.

El buque mantendrá en la línea Santander-Plymouth dos frecuencias semanales durante todo el año.

La Organización Marítima Internacional y la piratería

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha dado a conocer, en sus informes referidos al 2003, el incremento que los casos de piratería suponen para la navegación marítima mundial.

Sólo en el primer semestre de 2003 los casos superaban en un 37 por 100 a los de igual periodo del año anterior. Entre enero y septiembre de 2003 se habían producido 344 casos de piratería, muchos de ellos con asesinato de parte de la dotación, y en la mayoría con toma de rehenes.

El mayor porcentaje de actos de piratería tiene lugar en la zona de Indonesia y sudeste asiático.

Los casos no sólo suponen el robo puntual a las dotaciones o a las cargas de los mercantes, sino que se han producido ya ataques contra petroleros o buques con productos químicos; estas agresiones pueden finalizar con vertidos contaminantes que pongan en riesgo la salud y la vida de determinados puntos del planeta.

La OMI ha recomendado nuevas armas para la lucha contra este tipo de asaltos, como barreras de descarga eléctrica para impedir el abordaje de los piratas a los buques y dispositivos para localización de los buques vía satélite.

Por su parte, la Agencia Marítima Internacional (International Maritime Bureau, IMB) cifra el total de los ataques durante 2003 en 445, con 21 muertos, 88 heridos y 71 desaparecidos; el número de rehenes ascendió a 359. Para esta organización, las aguas indonesias son las más peligrosas del mundo, con 121 ataques registrados en 2003, de los que 28 tuvieron lugar en el estrecho de Malaca, entre Indonesia y Malasia.

La IBM mantiene un centro de información de la piratería desde octubre de 1992, con sede en Kuala Lumpur; este centro se financia con la contribución voluntaria de gran número de compañías privadas y proporciona sus servicios gratuitamente a todos los buques, independientemente de su propietario o su bandera.

A. P. P





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Nuevos buques para SASEMAR

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) ha aprobado la adjudicación del contrato de dos buques de suministros, polivalentes especializados en salvamento marítimo y lucha contra la contaminación en la mar. El primero de estos buques tendrá su base en Galicia, y el coste total de ambos será de 29,5 millones de euros.

Cada una de estas embarcaciones tendrá una tripulación de doce personas y 124 t de tiro a punto fijo al 100 por 100 de potencia, con dos motores principales de 3.840 kW cada uno y una autonomía, al 80 por 100, de 5.230 millas.

Astilleros Marueta construirá un petrolero

Naviera Marueta, a través de Mureloil, invertirá 8,5 millones de euros en la construcción de un petrolero de 70 m de eslora y 15,6 m de manga, con una capacidad de 3.800 metros. La construcción ha sido encargada a Astilleros Marueta, perteneciente al mismo grupo.

El petrolero primero que será construido en este astillero será operado por Naviera Marueta y transportará producto para Repsol

YPF, que ha firmado un contrato de fletamento con la compañía por diez años, renovables por dos periodos de tres años. El buque entrará en servicio el próximo mes de julio y operará en la bahía de Algeciras.

Villa de Pitanxo y Villa Nores, arrastreros construidos por Astilleros M. Cíes

Recientemente Astilleros M. Cíes ha entregado los buques pesqueros *Villa de Pitanxo* y *Villa Nores* al armador Manuel Nores González, de Marín.

La concepción de los buques es fruto de la estrecha colaboración entre la casa armadora y su representante con el equipo técnico del astillero, así como las compañías participantes en la ejecución de ambos buques.

Las dos unidades cumplen con las actuales normativas exigibles por las autoridades en materias de protección y seguridad de la tripulación, protección de lucha anticontaminación del medio marino por hidrocarburo, sanidad, manipulación y transformación de los productos de la pesca, requerimientos europeos para la construcción de buques pesqueros, etcétera.

Los dos buques son unidades gemelas, ambos arrastreros por popa, congeladores,

preparados para faenar en diferentes profundidades y condiciones atmosféricas adversas, si fuera necesario, por las licencias y permisos de pesca que se les ha expedido.

El LNG *Cádiz Knutsen* sale a la mar en pruebas

El buque de transporte de gas natural licuado *Cádiz Knutsen* salió el pasado 12 de abril al golfo de Cádiz, donde fue sometido a las pruebas de mar, durante las que se comprobó el correcto funcionamiento del buque y de todos sus sistemas.

Tras las pruebas de mar, que duraron 10 días, el segundo LNG, construido por el astillero de Puerto Real, será sometido a las pruebas de gas previas a su entrega.

El *Cádiz Knutsen*, cuya obra viva ya ha sido pintada con el buque varado en el muelle del Astillero de Puerto Real, será entregado a la naviera noruega Knutsen OAS Marpretol a mediados del próximo mes de junio. El buque será operado por la empresa energética española Unión Fenosa.

Este LNG, de 284,4 m de eslora, 42,5 m de manga y 32,20 de puntal hasta la cubierta de carga, es capaz de transportar en sus cuatro tanques un total de 138.000 m³ de gas metano.

L. F.

Ramperos congeladores construidos en Astilleros de Huelva

Astilleros de Huelva ha construido cuatro ramperos congeladores para la compañía de armadores hispano-mauritana Hicapeche, S. A.

La construcción del primero de la serie comenzó en julio de 2003 y ya han sido entregados los tres primeros, estando previsto que la entrega del último tenga lugar en los primeros días de mayo actual.

Estos cuatro modernos buques pesqueros arrastreros congeladores han sido diseñados para la pesca de cefalópodos y mariscos que, una vez capturados por medio de arrastre por popa o con tangones situados en los costados, son congelados a bordo y almacenados a una temperatura de -25° C en sus bodegas.

Los buques de dos cubiertas y con bulbo y rampa en popa han sido construidos con casco de acero naval, mientras que el puente de gobierno se ha construido con aluminio.

Parte del armamento y acero de estos buques arrastreros han sido subcontratados a varias empresas auxiliares, estableciéndose así un alto grado de cooperación en orden a una mejor competitividad.

J. C. P.



PUERTOS

Andalucía, puerto de cruceros

Sun Cruise Andalucía, la Asociación para la Promoción de la Región como destino del turismo de crucero, ha celebrado en la sede de la Autoridad Portuaria de la bahía de Cádiz una asamblea general en la que, entre otros puntos, se ha renovado los cargos del presidente y el secretario de la organización. El presidente de la Autoridad Portuaria de la bahía de Cádiz, Rafael Barra, ha pasado a ocupar la presidencia de *Sun Cruise Andalucía*, y el director comercial Fernando Guerrero, la secretaría. Ambos representantes del puerto gaditano relevan en estas responsabilidades a sus homólogos del puerto de Almería-Motril, José Antonio Amate Rodríguez y José Antonio Cuesta Durban, respectivamente, que venían ocupando dichos cargos desde abril de 2001.

El creciente incremento de las escalas de cruceros turísticos en el puerto de Cádiz puede haber sido un factor influyente en las sustituciones.

Canal del puerto de Valencia

La Autoridad Portuaria del puerto de Valencia ha publicado en el BOE del 31 de marzo las bases del concurso para la construcción del canal de comunicación entre el mar abierto y la dársena interior del puerto de Valencia, que es una de las infraestructuras imprescindibles para la celebración de la Copa América.

Las obras constan de un canal de 500 m de longitud aproximada, con siete m de calado y 80 m de anchura, que conectará la dársena interior con el mar abierto. Además, un tramo de túnel con dos calzadas, con una longitud aproximada de 1.000 m, que cruzará en parte por debajo del canal, prolongándose hasta su salida a superficie en la zona de explanada del muelle de Levante.

El presupuesto base de la licitación es de 143,9 millones de euros, con un plazo de ejecución total del proyecto de treinta meses, pero que deberá tener operativo el canal en sí el 1 de marzo de 2006.

De esta forma los barcos que participen en la competición podrán tener acceso directo al campo de regatas.

Se prevé adjudicar las obras durante el mes de mayo para que puedan comenzar el 1 de junio de 2004.

También se ha aprobado, por el consejo de administración del puerto, la adjudicación del muelle de Fangos a la compañía Mediterranean Shipping Company (MSC), segunda naviera mundial, que ha designado el puerto de Valencia como zona de operaciones logísticas para sus líneas del Mediterráneo.

La concesión del muelle de Fangos será de 30 años, y MSC construirá una terminal de 350.000 m², con una inversión de 120 millones de euros. La compañía movió el pasado año 340.000 teus en el puerto de Valencia y prevé superar el millón de unidades entre la nueva terminal y el muelle Príncipe Felipe, donde operan el resto de compañías.

Problemas en la bahía de Algeciras

Las empresas marítimas que se dedican al negocio del avituallamiento de combustible en la bahía de Algeciras calculan un recorte en el empleo en 2004 del 25 por 100. El presidente de la Asociación de Empresas de Servicios (AESBA) anunció que este porcentaje es el resultado de la caída del volumen de negocio desde que comenzó el año, que también sitúan en un 25 por 100, y un descenso del 15,2 por 100 del tráfico de avituallamiento en enero de 2004 respecto al mismo mes de 2003.

J. C. P.

Remodelación del puerto de Vigo

La Autoridad Portuaria del puerto de Vigo ha diseñado un proyecto para remodelar todo el área portuaria en el entorno de la Estación Marítima.

La inversión prevista es de 2,2 millones de euros, y con ella se pretende mejorar los accesos y entorno de la Estación Marítima, así como la instalación de sendas peatonales, mobiliario urbano y arbolado.

Se mantendrá la actual valla de seguridad existente en el muelle para protección de los lugares de atraque de cruceros, de acuerdo con las normas internacionales de seguridad adoptadas hace meses.

Precisamente, y respecto a la escala de buques crucero, la compañía Cunard ha anunciado la escala del *Queen Mary 2*, el día 5 de agosto, para recoger a pasaje español con destino al puerto griego de El Pireo. El buque ya realizó una escala en Vigo durante su viaje de pruebas el pasado mes de diciembre, y efectuará su primera escala oficial en el puerto vigués el 26 de mayo.

El puerto de Vigo prevé batir el récord de visitas de buques crucero durante este año: sólo en el mes de septiembre están previstas 28 escalas, le sigue mayo con 17 y agosto-octubre con 13 escalas.

Ampliación del puerto de Alicante

La Comisión Europea ha concedido una ayuda financiera de 25 millones de euros para la ejecución del proyecto «Ampliación del puerto de Alicante».

La inversión total del proyecto de ampliación del puerto alicantino supera los 100 millones de euros, de los que el 65 por 100 serán financiados públicamente y el resto por la iniciativa privada.

La ampliación prevista consiste en la construcción de una nueva dársena al sur del puerto actual, que albergará cuatro muelles con sus explanadas correspondientes. La dársena estará abrigada por un dique de 1.200 metros lineales y un contradique de 500 metros.

Una vez finalizado el proyecto, en 2007, el puerto contará con 1.025 m de nuevos muelles y 270.000 m² de superficie útil.

La Autoridad Portuaria de Alicante tiene previstas unas inversiones totales de 111,2 millones de euros, más 92,6 millones de euros de iniciativa privada, que irán destinadas a la ampliación citada, al refuerzo de la escollera del dique de abrigo, a la prolongación de muelles y ampliación de calados y al traslado de la avenida de Elche hacia el sur.

Nuevas instalaciones en el puerto de Melilla

La Comisión Europea aprobó la concesión de una ayuda financiera de 18,6 millones de euros para la ejecución del proyecto «Terminal de pasajeros y mercancías ro-ro en el Puerto de Melilla».

El coste del proyecto es de 21,9 millones de euros, por lo que la ayuda comunitaria asciende al 85 por 100 del total, el máximo que permite la legislación que regula estos fondos europeos. El plazo para la finalización de las obras es el 2006.

El proyecto consiste en la construcción de dos nuevos atraques para buques *ferry* y ro-ro, con calados de 10 m y siete m, respectivamente, la instalación de dos rampas para la carga-descarga de buques ro-ro, la construcción de una nueva Estación Marítima (con dos edificios auxiliares y pasarelas de conexión a los buques) y habilitación de las superficies necesarias para las operaciones de embarque y desembarque.

También la Autoridad Portuaria de Melilla y las iniciativas privadas tienen previstas otras inversiones para la mejora del dique de abrigo, los muelles NE-2 y NE-3, y las dársenas de embarcaciones menores y pesqueros.



Con este proyecto el puerto de Melilla renovará totalmente sus instalaciones dedicadas al pasaje y al tráfico rodado, y se mejorará la calidad y la frecuencia de las conexiones marítimas con la Península.

Tráfico de los puertos españoles en 2003

Los puertos españoles durante el año 2003 han movido un total de 380.090.530 toneladas de mercancías, lo que significa un aumento del 3,72 por 100 en comparación con el tráfico de 2002. Esta cifra está referida al total de los 45 puertos españoles gestionados por el Ente Público Puertos del Estado (27 autoridades portuarias).

La evolución por sectores tiene diferencias notables:

— En el tráfico de graneles líquidos (que representan el 34,45 por 100 del total de mercancías) se produjo un aumento del 3,55 por 100. El primer puerto es bahía de Algeciras, seguido de Tarragona, Cartagena, Bilbao y Huelva.

— El tráfico de graneles sólidos (el 25,7 por 100 del total de mercancías) experimentó un descenso del 3,3 por 100. El primer puerto en este tipo de mercancías es Gijón, seguido de Tarragona, Ferrol-San Ciprián, Almería-Motril y Huelva.

— El tráfico de mercancía general (el 36,5 por 100 del total) se incrementó en un 9,79 por 100. Esta subida está propiciada por el aumento del tráfico de contenedores en un 12,95 por 100 y del tráfico de mercancías convencional en un 3,96 por 100. El puerto que mueve más mercancía en contenedores es Algeciras, seguido de Valencia, Barcelona, Las Palmas y Bilbao.

— Respecto al tráfico de contenedores se superaron los nueve millones de teus, lo que supone un aumento del 11,08 por 100, y

el porcentaje del total de mercancía general que se transporta con este sistema supera el 66,7 por 100. El tráfico ro-ro aumentó también en un 7,65 por 100.

— Se produjo un aumento del 3,84 por 100 en el tráfico de pasajeros y se superaron los 20 millones de personas. En este sector, el primer puerto es Santa Cruz de Tenerife, seguido de bahía de Algeciras, puertos de Baleares, Ceuta y Barcelona.

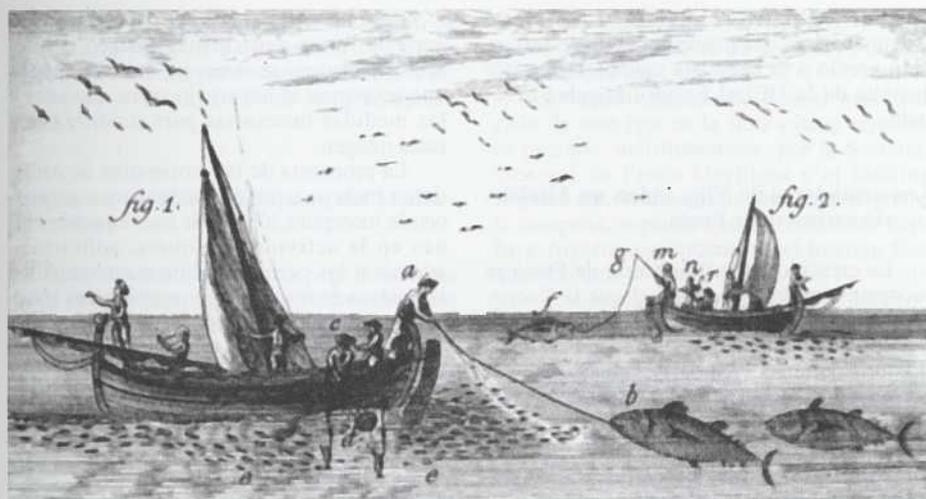
— Respecto al resto de mercancías, el avituallamiento de buques superó los 9,4 millones de toneladas y la pesca fresca alcanzó las 244.230 toneladas (un decremento del 8 por 100).

— La pesca ha sufrido una nueva caída del 8 por 100, lo que indica una tendencia a la baja, generada en parte por la falta de actividad en las rías gallegas y costa cantábrica, a raíz de la marea negra del *Prestige*, durante los primeros meses del año. En descarga de pesca fresca, el puerto de Vigo ocupa el primer lugar con 88.089 toneladas, seguido por bahía de Cádiz con 32.180, La Coruña con 24.307, Avilés con 14.990 y Pasajes con 12.424. El resto de los puertos no superan las 10.000 toneladas en este concepto.

En el cómputo total vuelve a ocupar el primer lugar el puerto de bahía de Algeciras, seguido por los de Barcelona, Valencia, Tarragona, Bilbao, Las Palmas, Cartagena, Gijón, Huelva, Santa Cruz de Tenerife, La Coruña, puertos de Baleares, Castellón, Ferrol-San Ciprián y Almería-Motril, entre otros. El puerto que ha registrado el mayor incremento, respecto al pasado 2002, ha sido el de Las Palmas, con un 15,27 por 100 de aumento de tráfico; por su parte, Ceuta vuelve a ser el de mayor pérdida de tráfico, con un —23,14 por 100 respecto a 2002.

A. P. P.





MARINA DE PESCA

España responde a las acusaciones de Bruselas

España —a través de su ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación— ha explicado que son erróneas las acusaciones de Bruselas sobre la falta de control en pesca, en su respuesta a la notificación formal que recibió de la Comisión Europea (CE) el pasado mes de noviembre.

El ejecutivo comunitario decidió remitir a España y al Reino Unido su reprobación por considerar que había «deficiencias graves» en el cumplimiento de sus obligaciones para garantizar que se cumplan algunas normas de la Política Pesquera Común (PPC).

Fuentes oficiales señalaron en su respuesta que España defiende que se efectúan los controles necesarios y rechaza las alegaciones de la Comisión Europea acerca de las insuficiencias en la inspección y el seguimiento de las actividades de pesca.

En estos momentos el Gobierno español, tras las alegaciones presentadas, «espera la reacción de Bruselas». Si la Comunidad Europea no encuentra satisfactoria la respues-



Pesqueros en la localidad gaditana de Sanlúcar de Barrameda. (Foto: L. Díaz-Bedia).

ta podría enviar un dictamen motivado (segundo paso del procedimiento de infracción previo a la denuncia ante el Tribunal de Justicia de la UE) al Estado miembro afectado.

Los armadores de Vigo piden un Ministerio exclusivo de Pesca

La creación de un Ministerio de Pesca se recoge en un documento en el que la Cooperativa de Armadores de Vigo detalla las principales demandas del sector pesquero a los partidos políticos concurrentes a las elecciones generales, recientemente celebradas y que ha propiciado la victoria del PSOE.

En esta propuesta se indica que el nuevo Ministerio debería integrar todos los asuntos relativos al transporte y seguridad marítima, puertos, sector pesquero y acuicultura.

Por otra parte, a los armadores les preocupa de forma particular la imagen que del sector pesquero se tiene en Bruselas, por lo que proponen al nuevo ejecutivo que adopte las medidas necesarias para modificar esa mala imagen.

La propuesta de la Cooperativa de Armadores incluye también medidas que garanticen la incorporación de las nuevas generaciones en la actividad pesquera, solicitando además a los partidos políticos que impulsen la política de cooperación pesquera con terceros países, dada la gran importancia que tienen las sociedades mixtas y los acuerdos pesqueros.

También demandan que se incentive la competitividad en el sector con la puesta en marcha de medidas fiscales y laborales como se está haciendo ya en la Marina Mercante.

Por último, la Cooperativa de Vigo considera que haría falta crear marcos instituciona-



Pesqueros en el puerto de la villa asturiana de Luarca. (Foto: L. Díaz-Bedia).

les permanentes que permitan el encuentro de científicos y sector para evaluar conjuntamente, «con el mayor consenso posible», los informes sobre el estado de los principales stocks.

Rechazo a la reforma pesquera del Mediterráneo

La propuesta comunitaria para la reforma de la política pesquera en el Mediterráneo no ha gustado en los medios afines al sector. Representantes del sector de la pesca y de diferentes Administraciones, a través del Foro Científico, han señalado su total rechazo al documento comunitario y reclaman cambios para que la reforma sea eficaz. Igualmente, el Comité Económico Social Europeo, con 63 votos a favor, dos en contra y tres abstenciones, aprobó un dictamen por el que se pide a la Comisión que retire su propuesta por considerar que, si no se concretan determinadas actuaciones, su aplicación podría incluso empeorar la situación actual.

Los reclamantes instan a la Comisión a que reconozca que el principal fracaso se debe a la ausencia en el pasado de una auténtica política pesquera común en la zona.

J. C. P.

Evaluación recursos pesqueros

Un grupo de científicos españoles y argelinos —diez y ocho, respectivamente— ha estado realizando, por espacio de un mes, entre febrero y marzo, a bordo del buque de investigación *Vizconde de Eza*, una prospección tendente a evaluar los recursos pesqueros a lo largo del litoral argelino, entre las fronteras de Túnez y Marruecos. La principal finalidad de dicha campaña ha sido evaluar los recursos pesqueros demersales en dicha zona, rica en especies como cigala, rape, langostino, merluza, gamba blanca y rosada. Entre los científicos españoles han trabajado biólogos del Centro Oceanográfico de Balea-

res, de la Universidad de Alicante y de los centros oceanográficos de Murcia y Alicante, respectivamente.

El buque *Vizconde de Eza*, el más avanzado de este tipo en la flota estatal española, es operado, indistintamente, por la Secretaría General de Pesca Marítima y el Instituto Español de Oceanografía. Ha sido el jefe de la campaña, segunda que han realizado España y Argelia conjuntamente, el biólogo Enrique Massuti.

J. M.ª B.-F.

Flota pesquera de cerco

El pasado 12 de marzo se aprobó el Real Decreto que establece las normas básicas de ordenación de la flota pesquera de cerco.

La nueva normativa, que deroga la vigente desde 1984, regula las características técnicas de los buques de cerco en las diferentes aguas del caladero nacional, el esfuerzo pesquero y la prohibición de comercialización de cebo vivo.

El Real Decreto está dirigido a los buques de cerco que trabajan en los caladeros nacionales, por fuera de las aguas interiores, para conseguir la óptima adaptación de su capacidad extractiva al estado de los recursos pesqueros.

Se establece la eslora mínima de los pesqueros, según las zonas de pesca: 18 metros de eslora total o 15 metros de eslora entre perpendiculares en el caladero del Cantábrico y noroeste; 11 metros de eslora total o nueve metros de eslora entre perpendiculares en los caladeros del golfo de Cádiz y Canarias, y nueve metros de eslora total en el caladero del Mediterráneo.

En el caladero del Mediterráneo la potencia máxima propulsora de los buques de cerco no será superior a los 450 CV.

También se regula el esfuerzo pesquero para el arte de cerco en cinco días por semana para cada buque, con un periodo de descanso semanal de 48 horas continuadas.

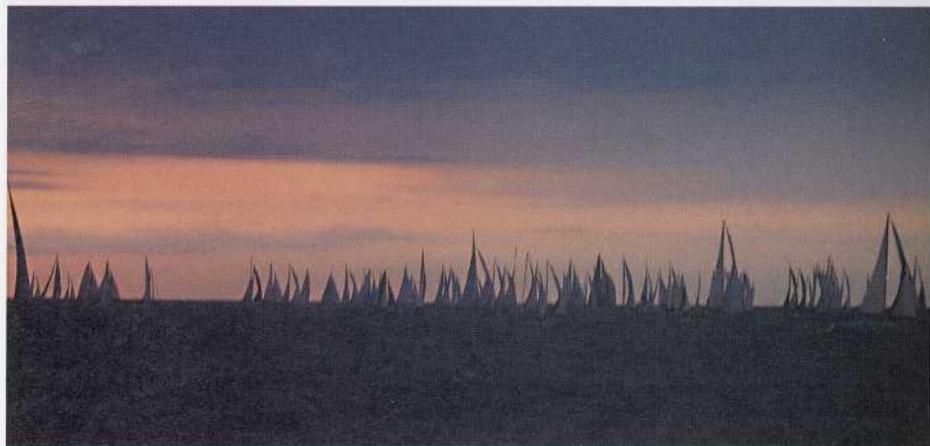
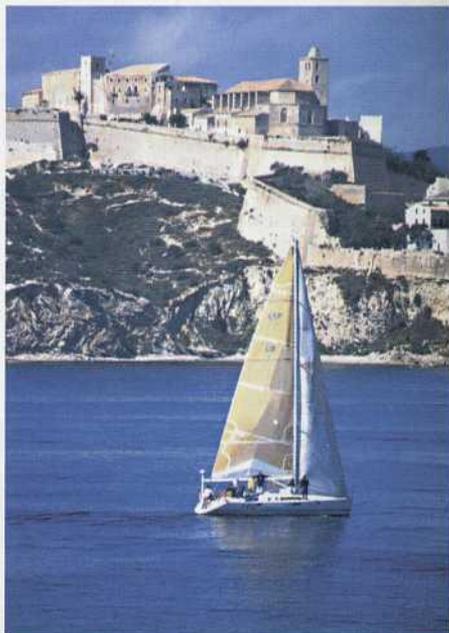
A. P. P.

NÁUTICA

XVII EDICIÓN DE «LA RUTA DE LA SAL»

El pasado 8 de abril, Jueves Santo, largaron amarras, rumbo a Ibiza, los 300 cruceros a vela que tomaron parte en la XVII edición de la regata de altura «La ruta de la sal 2004».

Desde el año 1991, dos son los puertos de salida: Barcelona y Denia. Desde la Ciudad Condal hacen el recorrido de la llamada versión norte: de Barcelona a la ciudad de Ibiza, vía Tagomago; distancia mínima 159 millas; Barcelona al puerto de Ibiza, dejando la mayor de la Pitiusas por estribor. La versión este tiene la siguiente derrota: de Denia a Ibiza, dejando las islas de Formentera y Tagomago por babor; distancia mínima 117 millas. Denia-Cabo Barbaria-Punta Rotja-Tagomago S.-Tagomago N.-Puerto de Ibiza.





La organización corre a cargo de la Asociación de Navegantes de Altura del Mediterráneo (ANAM), el Real Club Marítimo de Barcelona y el Club Náutico de Denia, con el soporte del puerto deportivo Ibiza Nueva y el Club Náutico de Ibiza en la arribada.

Desde hace ya unos años sólo se acepta un máximo de 300 veleros, 150 en cada una de las versiones. Tal limitación viene impuesta, principalmente, por el número de amarres libres, tanto en los puertos de salida como en el de llegada. «La ruta de la sal» es, por tanto, la regata de altura con mayor participación que se celebra en el Mediterráneo, a pesar de que no es una regata fácil. Las travesías son largas y la fecha en que se realiza, últimos días de Semana Santa, es una época del año meteorológicamente complicada, por producirse

inevitablemente un cambio de luna. De hecho, en esta última versión, así como la del pasado año, tanto el viento como la mar fueron muy duros, originando multitud de averías, teniendo que abandonar la prueba un gran número de veleros participantes. Antes de la salida de esta pasada edición las previsiones meteorológicas eran adversas, lo que obligó a adelantar varias horas la salida de la versión norte.

La historia de «La ruta de la sal» se remonta al mes de mayo de 1846, cuando a causa del bloqueo impuesto a Barcelona por los ejércitos carlistas durante la Revolta del Mariners se produjo una alarmante escasez de sal en la Ciudad Condal. Un conocido hombre de negocios barcelonés tuvo la original idea de convocar a los más afanados navegantes del momento y presentarles un desafío:

pagaría los servicios de transportar sal de las salinas Pitiusas a el Garraf (Barcelona), pero en función del orden de llegada. Los primeros en llegar cobrarían en oro, pero los últimos quizá ni siquiera podrían pagar los salarios de los marineros.

Trece embarcaciones se presentaron al desafío. La primera en llegar fue el *Halcón Maltés*, una goleta de Baltimore, de 32 m de eslora y patrocinada por el griego Andreas Potrus, seguida del jabeque *Jerba* y del bergantín *Arrogante*.

En 1989, ANAM puso en marcha la primera edición deportiva de «La ruta de la sal», desde el puerto barcelonés de Port Ginesta hasta Las Pitiusas. En esta primera regata participaron 36 embarcaciones y en el año 2000 ya se alcanzó la cifra de 300.

La clasificación general de «La ruta de la sal 2004» ha sido:

Versión norte: 1.—*Concordia*, patroneado por Emilio Cuatrecasas, del Club Port Mataró. 2.—*Myrta*, patrón Juan Luis Migeon, independiente. 3.—*Aivis*, patrón Manuel Guasch Riera, CN Ibiza. 4.—*Pineta Tercero*, patrón Alfonso Solans, PD Ibiza Nueva. 5.—*Velika Istra*, patrón Antoni Labalsa, CV Mataró.

Versión este: 1.—*Rocinante III*, patrón Alberto Martínez Flechoso, CN Altea. 2.—*Marina Greenwich*, patrón Ramón Junemman, CN Mascarat. 3.—*Chamba*, patrón Antonio Mus, RCN Palma. 4.—*Tramontana*, Tomás Noguera, CN Los Urrutias. 5.—*Imaginarte*, Javier Santana, RCR Alicante.

(Foto: ANAM).

J. J.



EL CATAMARÁN *CHEYENNE*, DE STEVE FOSSETT, VENCEDOR DEL TROFEO «JULIO VERNE»

El millonario californiano Steve Fossett, de 59 años, al mando de su maxicatamarán *Cheyenne*, ha ganado el trofeo «Julio Verne» y ha pulverizado el récord de la prueba, 62 días, obtenido en 2002 por el catamarán francés *Orange*. El *Cheyenne*, que en la tarde del pasado 5 de abril cruzó la línea de llegada de la isla de Ouessant, en el canal de la Mancha, ha necesitado 58 días y más de nueve horas y media para completar una vuelta al mundo a vela sin escalas por latitudes australes, dejando por babor el cabo de Buena Esperanza, el cabo Leewin (Australia) y el cabo de Hornos.

Los otros dos veleros participantes, el *Orange 2*, un catamarán de 37 m,



de Bruno Peyron, con más de diez vueltas al mundo, abandonó la regata en la quinta jornada a la altura de las islas de Cabo Verde, mientras que el trimarán *Jerónimo*, de Olivier de Kersanson —ganador de la edición de 1997—, quedó muy rezagado después de tener que realizar varias





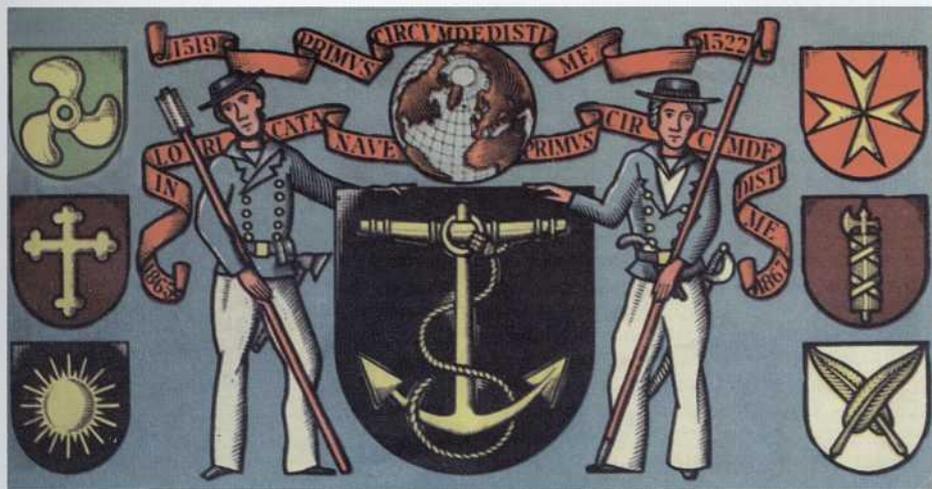
reparaciones, que demoraron su incorporación a la regata.

El *Cheyenne* —en cuya dotación figura el navegante español Guillermo Altadill como timonel y jefe de guardia, participante en el velero vencedor de «The Race 2001», la vuelta al mundo sin escalas que partió de Barcelona el primer día del nuevo milenio— es un maxicatamarán de 38,1 metros de eslora, 18,28 metros



de manga, 4,5 metros de calado y 45 metros de altura del mástil. Desplaza 25 toneladas, con una superficie de 676 m², que se convierten en más de 1.000 m² con los *spinnakers* largados.

Steve Fossett, millonario norteamericano que el pasado 22 de abril cumplió 60 años, es un coleccionista de récords. Buena parte de su vida se la ha pasado corriendo, nadando o volando para batir todas las marcas que se le pongan por delante. De joven cruzó a nado la bahía de San Francisco hasta la isla de Alcatraz. De la misma manera cruzó posteriormente el estrecho de los Dardanelos, y en 1985, también a nado, cruzó el canal de la Mancha en 22 horas. En 1996 participó en las 24 horas de Le Mans y en 1998, en uno de sus intentos de vuelta al mundo, cayó a tierra desde más de 1.000 metros al destrozarse su globo. En 2001 cruzó el Atlántico Norte, en el *Cheyenne*, en cuatro días y 17 horas, y en 2005 intentará dar la vuelta al mundo, en solitario, en un *jet* y en menos de 80 horas.



Cultura Naval

XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. PIRATERÍA
Y CORSO EN LA EDAD MODERNA

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval se han celebrado en el salón de actos del Cuartel General de la Armada las XXIX Jornadas de Historia Marítima, dedicadas a piratería y corso en la Edad Moderna.

Con estas jornadas, que se han celebrado del 23 al 25 de marzo, se ha pretendido mostrar la realidad histórica del fenómeno pirático en sus diversos escenarios de actuación, poniendo de relieve la continua agresión de corsarios y filibusteros, con mayor o menos apoyo de las naciones hostiles a España, y la lucha, en ocasiones desesperada, que se libró en defensa de tierras y ciudades en las que la acción de España se proyectó como creadora e impulsora de nuevas naciones.

A lo largo de tres jornadas, los ponentes que intervinieron en el seminario ofrecieron una visión global y de primera mano de la temática, teniendo cada uno de ellos asignado un teatro de operaciones de diferentes mares y costas.

Los temas expuestos fueron los siguientes: *La piratería y el corso en el Mediterráneo*, a cargo de Gonzalo López Nadal, profesor titular de Historia de la Universidad de las



El contralmirante Fernando Riaño con el profesor Gonzalo López Nadal. (Foto: ORP, Armada).

islas Baleares; *La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico*, por Enrique Otero, catedrático del Instituto de Ponferrada; *La piratería y el corso en el Atlántico*, por Carlos Hernández Oliva, geólogo, arqueólogo e historiador; *La piratería y el corso en el Pacífico*, por el general auditor José Cervera Pery, y *Regulación jurídica de la piratería y el corso*, por Agustín Corrales Elizondo, consejero togado y magistrado del Tribunal Supremo.

Las jornadas —muy concurridas por alumnos universitarios, a los que se les concedió una certificación de 10 horas (un crédito)—, fueron inauguradas y clausuradas por el director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Fernando Riaño.

S. N.



El catedrático Enrique Otero, el contralmirante Riaño y el capitán de navío Márquez. (ORP.).



Conferencia del consejero togado y magistrado del Tribunal Supremo Agustín Corrales. (Foto: ORP, Armada).

TESIS DOCTORAL SOBRE LA EXTINGUIDA
ASOCIACIÓN MUTUA BENÉFICA DE LA ARMADA

El pasado 16 de diciembre, y en el salón de actos de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Autónoma de Madrid, tuvo lugar la lectura y defensa de la tesis doctoral presentada por el profesor César Herráiz de Miota, adscrito al Departamento de Economía y Hacienda Pública de la referida Facultad, y con anterioridad tesorero de la Asociación durante varios años.

Iniciado el acto, el presidente del Tribunal concedió la palabra al doctorando, quien expuso con brillantez el resultado de su investigación y las conclusiones a las que había llegado.

El tribunal estaba integrado por los siguientes miembros: presidente, José A. Álvarez Vázquez, catedrático de la Universidad Autónoma de Madrid. Vocales: Juan José

Rubio Gutiérrez, catedrático y director del Instituto de Estudios Fiscales; Gabril Solé Villalonga, catedrático jubilado; Ramón Blecua Fraga, doctor en Derecho, ex profesor de la Universidad Autónoma de Madrid y ex vicepresidente de la Asociación Mutua Benéfica de la Armada. Secretaria; Isabel Toledo Muñoz, catedrática de la Universidad Autónoma de Madrid.

Cada uno de los miembros del tribunal interesó del doctorando las aclaraciones y las sugerencias que estimó oportunas, sobre todo con vistas a la publicación de la obra, por su gran interés.

Finalmente, el tribunal calificó la tesis con sobresaliente, *cum laude*, por unanimidad.

R. B. F.



El tribunal examinador con el nuevo doctor, después de terminado el acto académico.

DONACIÓN DE UN CUADRO AL MUSEO NAVAL

El 25 de febrero de 2004 tuvo lugar la entrega al Museo Naval de Madrid de un retrato al óleo del jefe de escuadra e ingeniero de Marina Rafael Clavijo Fernández de Socas, que pasará a formar parte de la exposición permanente del Museo Naval de Ferrol.

Se trata de un óleo sobre lienzo de grandes dimensiones (189,5 x 120,5 centímetros), anónimo de finales del siglo XVIII o principios del XIX, en muy buen estado de conservación. Representa al personaje de cuerpo entero, casi de frente, visto de pie y vuelto hacia el espectador, con su mano derecha apoyada sobre el plano de un buque que aparece en una mesa del lateral izquierdo, bajo un ventanal en el que se ve la mar con barcos al fondo. El plano tiene la inscripción: «Proyecto de Fragata de Guerra del porte de 30 caño-

nes de 24 en batería y 20 obuses de a 24 en Alcázar y Castillo». En el ángulo inferior izquierdo del cuadro figura otra inscripción, que dice: «A Dn Rafael Clavijo Cavallero Profeso del Orn. De Alcántara. Jefe de ESCUADRA e Yngeniero Director de Marina y Comandante en el Departamento de Cádiz».

La entrega la efectuó el general de artillería Tomás Clavijo Guimerá, descendiente del retratado, que en el acto estuvo acompañado por sus hijos y firmó la correspondiente acta. La recepción fue firmada por el contralmirante director del Museo Naval Fernando Riaño Lozano.

M. G. F.



EL MUSEO NAVAL Y EL COLEGIO DE HUÉRFANOS DE LA ARMADA EN LA V FERIA DE LA CIENCIA

Del 27 al 30 de marzo de 2004 se celebró en el pabellón número 3 del Parque Ferial Juan Carlos I de Madrid (IFEMA) la V Feria Madrid por la Ciencia, bajo el lema «Al alcance de todos», en la que el Museo Naval y el Colegio de Huérfanos de la Armada (CHA) participaron con un pabellón conjunto dentro del área temática «El Renacimiento».

El Colegio de Huérfanos de la Armada colaboró desarrollando una serie de actividades, bajo el lema «Rumbo al Renacimiento» que interrelacionaban la ciencia y la navegación de la época. Dichas actividades se centraron en los tres temas siguientes:

— *Rumbo a lo desconocido.* Trató sobre los catalejos, los telescopios, el desarrollo científico de la óptica y su importancia en la evolución del arte de navegar, y en los avances de la astronomía.

— *El agua... para los peces.* Giró sobre el almacenamiento del agua en las largas travesías, su conservación a bordo y su influencia en la salud de las tripulaciones.

— *Un mar de negocios.* Se centró en el comercio de los colorantes y su importancia en el mundo de los negocios de entonces.

El Museo Naval expuso algunas piezas relacionadas con la navegación y el comercio de aquellos tiempos, como un astrolabio y un cuadrante, necesarios para la navegación, y un modelo de galeón, en referencia a los galeones de las diferentes rutas de la Carrera de Indias en el Atlántico, y el galeón de Manila en el Pacífico. Al mismo tiempo proyectó dos reportajes pertenecientes a la serie documental «Bajo el cielo de Orión», dedicada a la historia de la navegación, y realizada por el servicio de vídeo de la Diputación de Cádiz en colaboración con Canal Sur TV. Estos documentales, de 30 minutos de duración cada uno, fueron:

- La Carrera de Indias.
- En busca de las especias.

M. G. F.



I CONFERENCIA INTERNACIONAL «FORNAUTAS-SIGLO XXI»

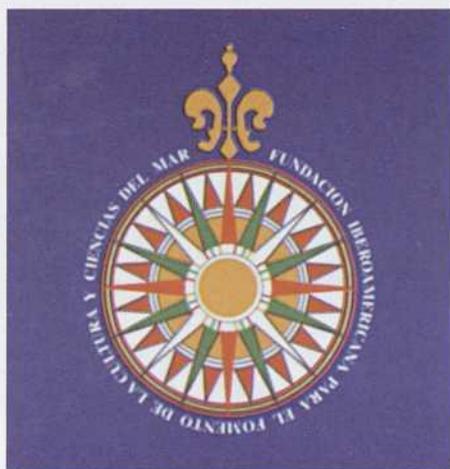
En la Escuela Superior de la Marina Civil de Cantabria se celebrará, los próximos días 6, 7 y 8 de octubre, la I Conferencia Internacional sobre la formación de los marinos ante los retos del siglo XXI.

«Fornautas siglo XXI» convoca a debate a directores y profesores de escuelas de Náutica de todo el mundo, sobre las siguientes sesiones plenarias:

- Evolución de las ciencias náuticas.
- Adaptación de los planes de estudio de las escuelas náuticas de los países de la CEE en relación a la resolución de Bolonia.
- Mínimos exigidos por la Organización Marítima Internacional —OMI— en los programas de formación y prácticas náuticas de todos los países.
- Legislación y ética a bordo.
- Conservación de la naturaleza y responsabilidades a bordo.
- Protección en los buques e instalaciones portuarias.

En sesión de tarde, los asistentes podrán presentar ponencias libres, que serán publicadas.

Preside el comité de honor S. A. R. el Príncipe de Asturias, siendo vicepresidente de dicho comité el secretario general de la



Organización Marítima Internacional (IMO) Efthimio Mitropoulos.

Organiza el evento la Fundación Iberoamericana para el Fomento de la Cultura y Ciencias del Mar —FOMAR—, con la colaboración de diversas instituciones, entre las que figura la Real Liga Naval Española.

Para inscripciones y más información recurrir a la web: www.fomar.org



CONFERENCIA DEL AJEMA EN LA SOCIEDAD DE ESTUDIOS INTERNACIONALES

El pasado 30 de marzo, en la sede de la Sociedad de Estudios Internacionales y dentro del marco del 50 Curso de Altos Estudios Internacionales que se imparte en este Centro (febrero-julio 2004), se celebró dicha conferencia con el siguiente título: *Desafíos en el nuevo orden mundial. Paz, derechos humanos, cooperación y desarrollo*; el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, impartió una conferencia, que versó sobre «La Armada y su aportación a la seguridad nacional».

La Sociedad de Estudios Internacionales (SEI) fue fundada el 18 de enero de 1934 por un grupo de jóvenes españoles, deseosos de ampliar sus conocimientos de política internacional adquiridos durante su anterior formación universitaria.

En 1980 el Consejo de Ministros adoptó el acuerdo de reconocer a la SEI como de «utilidad pública», y desde el 20 de diciembre de 1985, S. M. el Rey Don Juan Carlos I es el presidente de honor. Las Naciones Unidas, en junio de 1995, la aceptaron oficialmente como entidad asociada a la Comisión de ONGs del Departamento de Información Pública de las Naciones Unidas.

El rector de la SEI es Fernando de Salas López —coronel del Ejército (R)—, doctor en Ciencias de la Información y licenciado en Derecho, que desempeña este cargo desde el año 1975, en que sustituyó al que fue ministro togado de la Armada, José L. Azcárraga Bustamante.

F. A.



De izquierda a derecha: almirante Ángel Tafalla, segundo AJEMA; almirante general Francisco Torrente, AJEMA, Fernando de Salas, rector de SEI; vicealmirante Jesús Bringas, AJUCEN, y Fernando Ripoll, coronel (R), periodista y profesor de la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense.

CONVOCATORIA DE LA I BECA JOAN MONJO I PONS
Y DEL V PREMIO JOSEP RICART I GIRALT

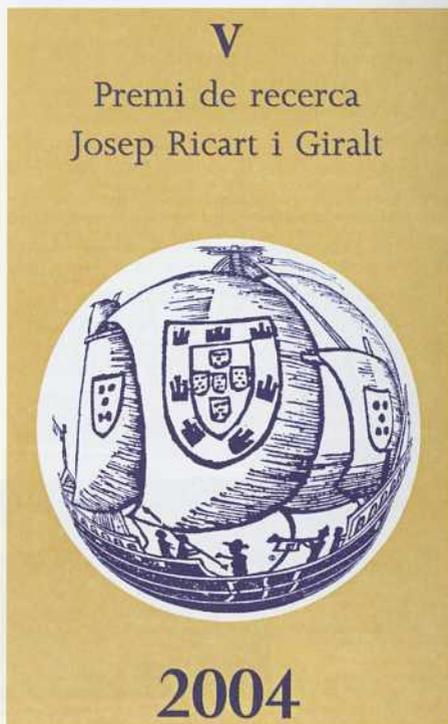
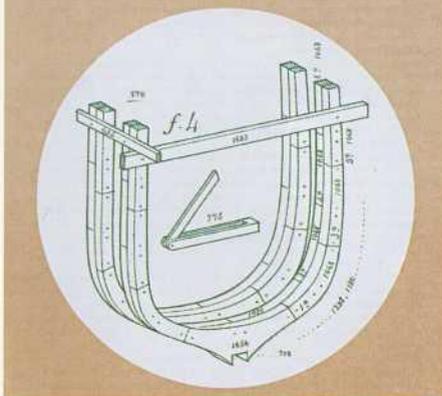
El Museo Marítimo de Barcelona, el puerto de Barcelona, la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, junto con otros organismos, convocan la I Beca de Investigación Joan Monjo i Pons para el desarrollo de un proyecto de investigación y con el objetivo de estimular los estudios y las investigaciones relacionadas con el patrimonio y cultura marítima.

Podrán participar en la convocatoria personas físicas, investigadores a título individual o colectivo, siendo la dotación de la beca de 8.000 euros. La presentación de las propuestas finaliza a las 14.00 horas del 30 de junio de 2004.

El ganador de la beca, que se dará a conocer en septiembre de 2004, tendrá de plazo para presentar su trabajo hasta finales de diciembre de 2005. Los trabajos se podrán redactar indistintamente en catalán o castellano.

El V Premio de Investigación Josep Ricart i Giralt ha sido convocado por el

I
Beca d'Investigació
Joan Monjo i Pons



Consorci de les Dressans de Barcelona (Museo Marítimo de Barcelona), y está abierto a personas físicas, individualmente o en equipos de trabajo, que presenten un trabajo en el campo de las ciencias sociales relacionadas con el patrimonio y la cultura marítima en el ámbito de la costa catalana.

La dotación del premio es de 4.800 euros, y los trabajos, que se podrán presentar indistintamente en catalán o castellano, tendrán como fecha límite de presentación las 14.00 horas del 10 de septiembre de 2004. La entrega del premio tendrá lugar en el mes de diciembre de 2004.

Las bases completas de ambas convocatorias se pueden solicitar al telf.: 933 42 99 20; e-mail: m.maritim@diba.es; <http://www.diba.es/maritim>.

J. J.

CONVOCADO EL VIII PREMIO LITERARIO NOSTROMO

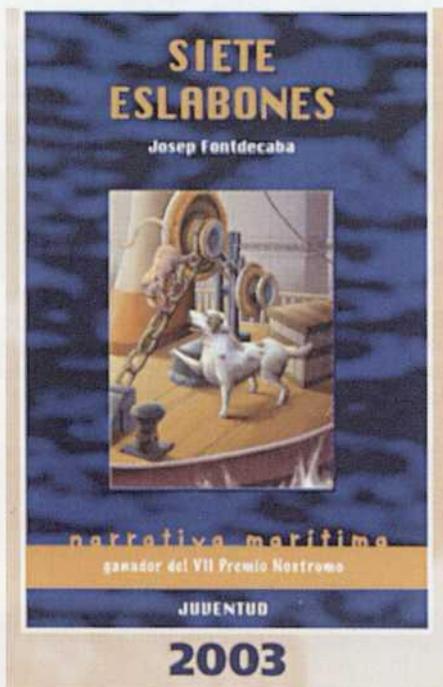
La Asociación de Amigos de Nostromo, el Museo Marítimo de Barcelona y la Editorial Juventud han anunciado las bases del VIII Premio Literario Nostromo, creado con el propósito de fomentar la literatura de la mar y de sus gentes, y que cuenta con un amplio soporte de asociaciones, instituciones y empresas del sector marítimo-portuario.

Este año 2004, Amigos del Nostromo dedican su VIII premio literario a Manuel Vázquez Montalbán, novelista, periodista, ensayista, poeta, gastrónomo, trabajador incansable y prolífico; creador de *Carvalho*, tan relacionado con el Mediterráneo como el propio autor.

Los originales, que podrán presentarse escritos en lengua catalana o castellana, indistintamente, deberán ser inéditos.

El tema de la ficción debe tener una relación de primer orden con la navegación, industria y vida marítimas. El premio consistirá en una dotación económica de 9.000 euros y la publicación de la obra, que correrá a cargo de la Editorial Juventud.

La fecha límite de presentación de originales será el 10 de julio de 2004. El jurado estará compuesto por diez miembros de reconocido prestigio en el ámbito de la cultura marítima. El fallo del jurado y la entrega del premio se realizará el 7 de octubre de 2004.



Portada de la obra ganadora del premio Nostromo de 2003.

VIII PREMIO LITERARIO NOSTROMO

LA AVENTURA MARÍTIMA

PARA MÁS INFORMACIÓN: NOSTROMO, TELF.: 93 412 24 55 / MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA, TELF.: 93 342 99 23 - E-MAIL: preminostromo@diba.es



CONVOCA:
Asociación de Amigos
de Nostromo
www.plnostromo.org



GESTIONA:
Museu Marítim de Barcelona
preminostromo@diba.es
www.plnostromo.org



EDITA:
Editorial Juventud
www.editorialjuventud.es
info@editorialjuventud.es

CONFERENCIA SOBRE LA BATALLA DE LEPANTO
EN VALLS (TARRAGONA)

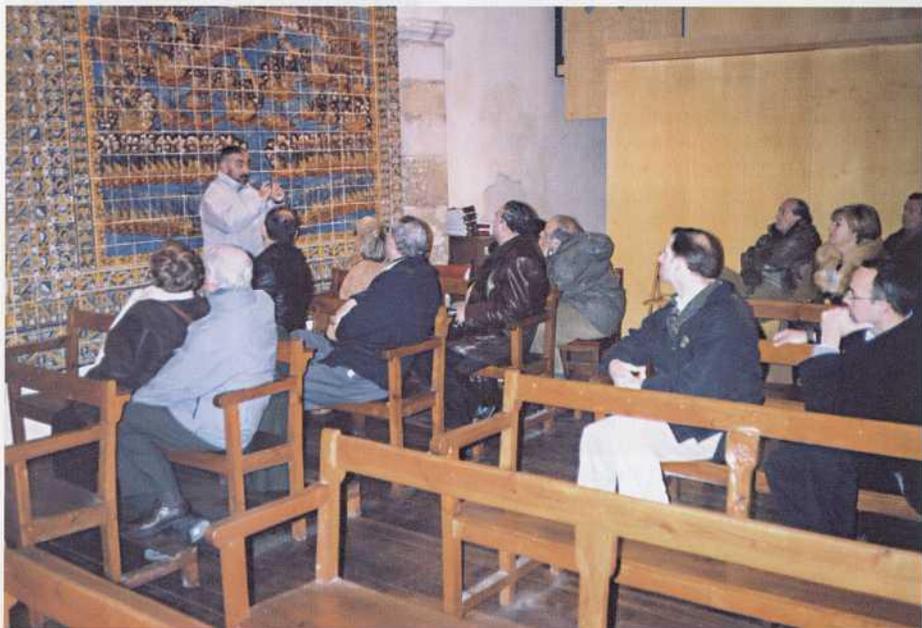
Con ocasión de la visita a la villa de Valls de un buen número de miembros de la Real Liga Naval Española en Cataluña, invitados por el socio de dicha institución Ernesto Domínguez Porta; el delegado en la Ciudad Condal, José Luis Zalbidea y Aguirrechu, pronunció una conferencia sobre la batalla naval de Lepanto, librada el 7 de octubre de 1571 por la Santa Liga, capitaneada por don Juan de Austria, contra la flota turca.

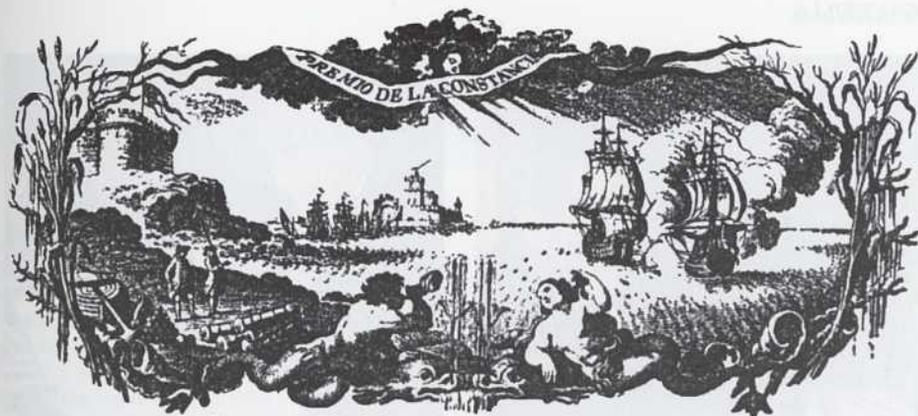
La conferencia se celebró en la capilla de Roser, donde se exhiben dos plafones de azulejos del siglo XVII, uno de ellos representando la entrega del estandarte de la Santa Liga a don Juan de Austria por el papa Pío V y el otro, una curiosa representación a vista de pájaro de las galeras que concurren a la batalla de Lepanto, con indicaciones en catalán de los almirante más notables y de sus galeras capitanas.



José Luis Zalbidea, pronunciando su conferencia en la capilla de Roser.

Z. A.





GACETILLA

Firma de la orden de ejecución de los S-80 y el buque LL

Tras su aprobación por el Consejo de Ministros del pasado 20 de febrero de los programas de construcción de los submarinos S-80 y del buque de Proyección Estratégica LL tuvo lugar en la sede de la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada la firma de la orden de ejecución de los respectivos programas. El acto fue presidido por el jefe del Apoyo Logístico, almirante Juan González-Irún, acompañado por el 2.º AJEMA, almirante Ángel Tafalla. Por parte de la Armada firmó el director de Construcciones Navales, vicealmirante (ing) José J. Sala Santa Ana, y por parte de Izar, la consejera delegada Esther Rituerto, y Natalio Rodríguez.

El programa de los submarinos S-80 supone para Izar y la industria española, por primera vez, la realización del diseño e integración de un sistema de combate avanzado para submarinos de tipo convencional, así como el desarrollo de sistemas de control muy automatizados y de un sistema de propulsión independiente de la atmósfera que permitirá un mayor tiempo de navegación en inmersión.



De izquierda a derecha: el almirante Ángel Tafalla, segundo AJEMA, y el almirante Juan González-Irún, jefe del Apoyo Logístico de la Armada.
(Foto: ORP, Armada).



El director de Construcciones Navales, vicealmirante ingeniero, José J. Sala Santa Ana.
(Foto: ORP, Armada).



Natalio Rodríguez y Esther Rituerto.
(Foto: ORP, Armada).

La construcción del buque LL supone unos cuatro millones de horas de trabajo directo en Izar y otros seis millones de horas de trabajo inducido. Todo ello equivale al empleo de unas 1.630 personas durante cinco años en que se estima la duración de la obra.

F. A.



Álvaro de Marichalar, condecorado con la medalla de la ciudad de San Petersburgo

El pasado día 18 de marzo, el embajador extraordinario y plenipotenciario de la Federación de Rusia y la señora Suetlana Kamynina organizaron un acto en la Embajada rusa con motivo de la presentación del libro y la película de la *expedición Moscú- San Petersburgo y Roma-Nueva York*, realizadas por el navegante español Álvaro de Marichalar.

Durante el acto, el embajador impuso al deportista navarro la medalla de la ciudad de San Petersburgo, que le fue concedida por el presidente Putin, en agradecimiento a su colaboración en los actos conmemorativos del tercer centenario de la fundación de la antigua capital imperial rusa.

La expedición de nuestro navegante supuso la primera vez que se lograba navegar desde Moscú a San Petersburgo a bordo de una embarcación de dos metros y medio de eslora.

Durante el acto, el navegante pronunció una conferencia y se proyectó un vídeo de las expediciones. Entre los cien asistentes al acto se encontraba el ex alcalde de Madrid, Álvarez del Manzano, el presidente y el secretario general de la Real Liga Naval Española, el presidente de Aeroflot, el alpinista César Pérez de Tudela y los embajadores del Reino Unido.

R.



Llegada a Cartagena de la sección de proa del segundo submarino *Scorpene* para Chile

El pasado 22 de marzo llegó a Cartagena la proa del submarino *Carrera* SS-23, el segundo del tipo *Scorpene* que se construye entre la empresa española Izar (factoría de Cartagena) y la francesa DCN (factoría de Cherburgo). Esta pieza, de casi treinta metros, supone algo menos del total de la eslora del submarino, que es de 66,4 metros, y llegó a bordo del buque mercante croata *Lapad*, el mismo que en noviembre de 2002 se llevó a Cherburgo, desde Cartagena, la popa del otro submarino, el *O'Higgins* SS-22.

Como es sabido, la antigua empresa nacional Bazán, hoy Izar, y la francesa DCN crearon un consorcio en 1992 al objeto de poder fabricar buques de manera conjunta. Así, el 18 de diciembre de 1997 ambas firmaron un contrato con las autoridades chilenas

que contemplaba la construcción de una pareja de submarinos convencionales con los que suplir la baja de los dos submarinos chilenos de la clase *Oberon* británica. La particularidad principal de estos submarinos reside en que, mientras la factoría de Cartagena ha construido las dos secciones de popa, la de Cherburgo, ha fabricado las dos secciones de proa, intercambiándose ambas factorías sus trabajos. Así, en noviembre de 2002 la sección de popa del *O'Higgins* marchaba desde Cartagena para Cherburgo donde se ensambló con la proa que allí se construía, de modo que el 1 de diciembre de 2003 la ministra chilena de Defensa, Michelle Bachelet, presidía y amadrinaba en Cherburgo la puesta a flote del primero de los submarinos, el cual ya ha efectuado la inmersión estática y se



Llegada a Cartagena de la sección de proa del *Carrera*, a bordo del *Lapad*. (Foto: D. Quevedo Carmona).



(Foto: D. Quevedo Carmona).

encuentra en avanzado estado de pruebas de mar. Ahora, tras la llegada a Cartagena de la proa del segundo submarino, se trabaja intensamente en Izar para poner a flote el *Carrera* en el otoño de 2004, tras haber sido ya unida la sección recién llegada de Francia con la popa que aquí se construye.

Las características generales de esta pareja de submarinos son las de 66,4 metros de eslora, con una manga de 6,2 metros. Su desplazamiento en superficie es de 1.525 toneladas (1.670 en inmersión) y alcanzará una velocidad de 12 nudos en superficie, velocidad que superará los 20 nudos en inmersión total. Su propulsión corre a cargo de un motor eléctrico y cuatro motores diesel generadores MTU-12V396, de 632 Kw y 1.700 rpm. El consorcio Izar-DCN consiguió firmar también, el 5 de junio de 2002, otro contrato similar al firmado con Chile, esta vez con la Marina Real de Malasia, que contempla la construcción de otra pareja de submarinos para ese país asiático, cuyos hitos serán similares al de la pareja chilena; es decir, se volverán a construir las dos secciones popales en Cartagena y las dos proelas en Cherburgo, con intercambio de trabajos.

El hecho de que el *O'Higgins* se haya puesto a flote en Francia supone que la

Armada francesa se hará cargo de su adiestramiento operativo, al igual que la Armada española hará lo propio con la calificación operativa del *Carrera*.

D. Q. C.



(Foto: D. Quevedo Carmona).

III Curso de Altos Estudios Estratégicos para oficiales superiores iberoamericanos

Entre los días 12 de enero y 27 de febrero del presente año ha tenido lugar en Madrid el III Curso de Altos Estudios Estratégicos para oficiales superiores iberoamericanos (III Curso AEEOI), al que han asistido 37 oficiales superiores (generales, coroneles y capitanes de navío) pertenecientes a los siguientes países: Argentina (1), Bolivia (2), Brasil (2), Colombia (2), Chile (2), República Dominicana (2), Ecuador (2), El Salvador (2), Guatemala (2), Honduras (1), México (2), Nicaragua (2), Paraguay (2), Perú (2), Portugal (1), Uruguay (2), Venezuela (1) y España (7).

Este curso nació como consecuencia de un acuerdo de los jefes de Estado y Gobierno en las cumbres iberoamericanas, en donde se acordó que las fuerzas armadas de los respectivos países debían participar también en el proceso de diálogo y colaboración que se viene desarrollando, auspiciado por las citas cumbres.

Con esta idea, el Ministro de Defensa, en el año 2001, dio instrucciones al secretario general de Política de Defensa para la realización de este curso en la Escuela de Altos Estudios de la Defensa (EALEDE), del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), como un paso más en este camino de acercamiento y comprensión mutua.

La finalidad del curso es que oficiales, que al cabo de unos años asumirán cargos de responsabilidad en las fuerzas armadas de sus respectivos países, compartan unas semanas de trabajo, en las que se den circunstancias que faciliten el conocimiento mutuo suficiente, que permita a todos comprender distintos puntos de vista e interpretaciones, de forma que, paso a paso, las fuerzas armadas contribuyan también a la formación y consolidación de una real Comunidad Iberoamericana.

J. M.ª S.



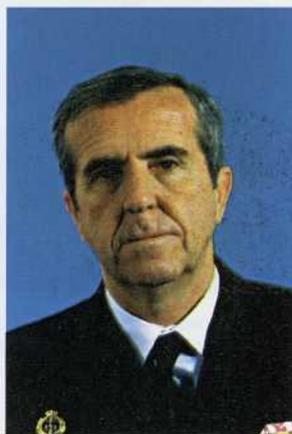
Destinos de almirantes y generales



Vicealmirante Fernando Armada Vadillo, jefe de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas.



Vicealmirante José E. de Benito Dorrnzoro, jefe del Apoyo Logístico de la bahía de Cádiz y jefe del Arsenal de La Carraca.



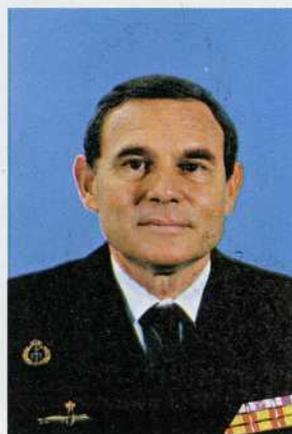
Vicealmirante Miguel Beltrán Bengoechea, director de Mantenimiento.



Vicealmirante José M.ª Treviño Ruiz, jefe del Estado Mayor del Mando Regional Atlántico Sur de la OTAN.



Vicealmirante Francisco Cañete Muñoz, almirante jefe del Arsenal de Ferrol.



Contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, jefe del Estado Mayor de la Flota.



Contralmirante Tomás Bolibar Piñeiro, jefe del Mando de Acción Marítima de Ferrol.



Contralmirante Juan Francisco Serón Martínez, jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Acción Marítima.



Contralmirante Ricardo Gómez Enríquez, almirante jefe de la Base Naval de Rota.



Contralmirante Jesús Alvar González Ucha, director del Estudio Gabinete del Secretario de Defensa.



Contralmirante Manuel Rebollo García, jefe del Estado Mayor del Mando Operativo Naval.



Contralmirante Luis Nuche del Rivero, jefe de la División CIS del EMA.



General de brigada de Infantería de Marina José E. Viqueira Muñoz, jefe del Tercio de Armada.



Contralmirante ingeniero José Manuel Sevilla López, director del Canal de Experiencias Hidrodinámicas en El Pardo



General de brigada de Intendencia Vicente Rodríguez Rubio, subdirector general de Contabilidad del Ministerio de Defensa.



Contralmirante ingeniero José M.ª Sanjurjo Jul, subdirector de Mantenimiento de la JAL.



Contralmirante ingeniero José M.ª Gordillo Martínez, director de Infraestructuras de la Armada.



Contralmirante ingeniero Augusto D' Anglade Pérez, subdirector de Ingeniería de la DIC.



El pasado 27 de marzo se celebró una reunión de la familia Moreno-Aznar, que ha congregado a 330 descendientes, hijos, nietos, bisnietos y tataranietos, del almirante don Salvador Moreno Fernández (laureado y ex ministro de Marina) y doña Rosina Aznar Bárcena. Tras una emotiva misa en la capilla de la Jurisdicción Central y la tradicional Salve Marinera, tuvo lugar una ofrenda floral a la Virgen de Lourdes de gran raigambre familiar. En la fotografía damos muestra de esta numerosa familia, muy vinculada a la Armada, con las siguientes ramas: Galán Moreno, Moreno Díaz-Rubín, Hernández Moreno, Moreno González-Aller, Moreno Susanna, Rodríguez Moreno, Castellón Moreno, Delgado Moreno, Moreno Civildanes y Rivera Moreno. (Foto: colección M. Hernández).

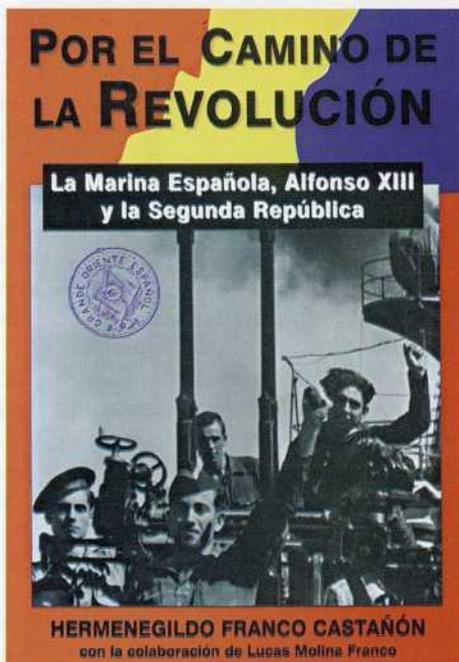


LIBROS

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: **Por el camino de la revolución. La Marina española, Alfonso XIII y la Segunda República.**—Edita Neptuno Libros Valladolid (ISBN: 84-96016-30-7). Marzo 2000; 302 páginas, ilustraciones; 22 euros.

Por el camino de la revolución es un libro en el que su autor, el capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón, busca las causas que motivaron la explosión revolucionaria en la Armada en julio de 1936.

Para ello analiza, desde los primeros años del siglo xx, a la Marina en sí misma, que es la principal protagonista y, al mismo tiempo, el hilo conductor de los acontecimientos que se suceden en España en este primer tercio del pasado siglo y, por tanto, dentro del marco político y social en que España se mueve. Cuestiones que el autor, a lo largo de su trabajo, dedica especial importancia al considerarlas determinantes de muchas de las actitudes y conductas que se producen entre los miembros de la Armada.



Como es natural, sus barcos y hombres tienen un papel preponderante en todo el entramado histórico que se desarrolla en estos años. La reconstrucción de la Armada después del 98; los primeros conflictos sociales y huelgas que se originan en Ferrol en la recién creada Sociedad Española de Construcción Naval, «La Constructora»; la participación de la Marina de guerra para restablecer el orden alterado por la infinidad de huelgas revolucionarias que a lo largo de todo el litoral español se producen en las dos primeras décadas del pasado siglo tienen una exhaustiva exposición en los tres primeros capítulos. La sublevación que se produce a bordo del guardacostas-acorazado *Numancia* para proclamar la República, antecedente próximo de lo que más tarde sucederá, se expone con detalle y en base a una documentación inédita y clarificadora de muchos de los sucesos posteriores.

La etapa de la dictadura del general Primo de Rivera y los primeros brotes de subversión que se dan en el seno de la Armada se exponen con amplitud en los capítulos IV y V. En este último sale a la luz la creación de las logias flotantes, tema controvertido y prácticamente inédito, quizá por el propio secretismo de la masonería. Las logias ferrolanas «Breogan» y «Atlántida», herederas de las «Arouet de Voltaire» y otras, que en el siglo XIX acogieron a muchos ferrolanos, y entre ellos a un considerable número de marinos, tienen también su lugar en el capítulo VII, como nexo de unión y antecedente de la conjunción republicano-masónica que se da en el siglo XX.

La llegada de la Segunda República, el ambiente en la Marina, la salida del Rey para el exilio a bordo de un barco de guerra, así como las reformas que el nuevo régimen efectúa en el seno de la Marina, tienen una exposición clara y unas repercusiones que dividirán al personal de la Armada.

En el libro se expone, justificadamente, la politización, la división del personal de la Armada, la infiltración y la labor de captación en las clases de marinería y tropa, organizada desde Moscú y llevada a cabo por el Partido Comunista de España. Éstas dieron lugar a la organización de células a bordo de los buques y arsenales, desde los últimos años de la Monarquía hasta los convulsos de 1936. De la misma forma se describe, rigurosa y documentalmente, la contraofensiva llevada a cabo por el propio Estado para contrarrestar las anteriores.

La actividad naval, tanto en los años de la Monarquía como en los de la República, está muy presente en este libro, con incidencia particular en todos los sucesos de mayor relevancia y trascendencia, como puede ser la participación de la Armada en la represión de huelgas y conflictos revolucionarios; hechos, todos ellos, muy poco conocidos y a menudo olvidados por la historiografía naval.

Tienen los últimos capítulos de este serio y documentado trabajo especial mención a la ocupación de Ifni por las tropas españolas del coronel Capaz, llevada a cabo en 1934, poniendo especial énfasis en determinar los actuales problemas del Sahara, los cuales el autor analiza e intenta dar respuesta razo-

nada y convincente. La revolución de octubre del mismo año, su génesis y preparación; la reacción gubernamental y la participación de la Armada, sobre todo en la campaña de Asturias, tienen un tratamiento exhaustivo, resaltando el papel vital de Ferrol, sus barcos y sus hombres —de la Armada y del Ejército— para el éxito final de las operaciones.

Cierra Hermenegildo Franco este libro, de más de trescientas páginas, con las consecuencias internas que para la Marina supuso la revolución de 1934, la nueva ofensiva comunista y el papel fundamental que la masonería jugó dentro de la Armada, establecido ya el Frente Popular. Todo ello acompañado de numerosos documentos inéditos y clarificadores de estas actividades.

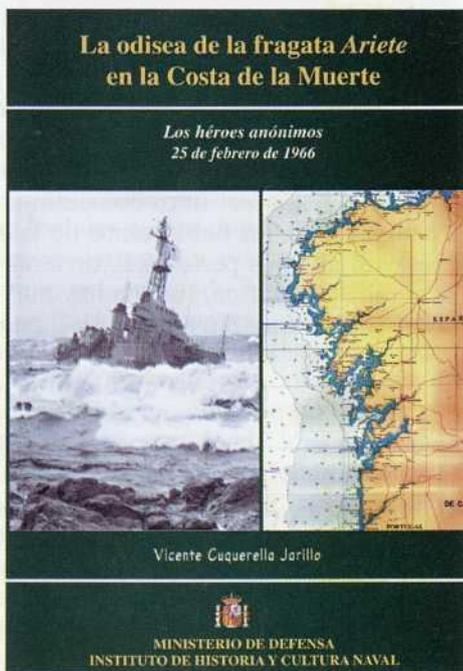
R.



CUQUERELLA JARILLO, Vicente: *La odisea de la fragata Ariete en la Costa de la Muerte*.—Madrid, Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003. 174 pp., 24 cm, [42] color, [10] foto n., [2] gráf., prol., glos., bibl., índ.

El 25 de febrero de 1966, tras un cúmulo de aciagas circunstancias, se perdía la fragata *Ariete*, arrojada por la mar, en rompientes de la Costa de la Muerte, tras 24 horas de lucha frente a un duro temporal y denodados, extraordinarios e infructuosos intentos de remolque por la también fragata *Legazpi*, salvándose toda la dotación merced a su disciplina, sangre fría y preparación.

La odisea de esta fragata entra por ello a formar parte de aquellos acontecimientos en los que el valor, la pericia y el arrojo de la gente de mar muestra más rotundamente el temple forjado en las más puras virtudes castrenses y, particularmente, marineras. Es éste un hecho de armas glorioso, con circunstancias que rozan el heroísmo, en el que la mar, con su peor cara, prueba una



vez más el carácter y la preparación de estos hombres para hacer frente a la hostilidad del medio, su medio natural, y reveló el comportamiento solidario para salvar vidas de las gentes de los pueblos cercanos de Lira y Carnota, curtidas por meteorología adversa que azota sin piedad la costa de Finisterre durante gran parte del año.

El autor, el vicealmirante Cuquerella Jarillo, ya retirado del servicio activo, quiso dejar constancia de sus notables conocimientos sobre esta tragedia, y lo hizo con ilusión, delicadeza y autoridad, pero la suerte no le acompañó en esta tarea, ya no llegó a ver terminada su obra, dejándonos para siempre, inesperadamente, pocas semanas antes de que saliera ésta a la luz.

En este trabajo se hace un estudio completo de los hechos y, siendo rigurosamente técnico, cumple notablemente la función divulgativa que se propuso el autor. Los capítulos dedicados a la concepción y construcción del buque, así como los que tratan de la meteorología del lugar y de la misma zona geográfica, lejos de constituir un exceso técnico, introducen al lector en la dramática situación vivida por estos hombres. En el libro se recogen también los testimonios de los testigos presenciales que se deben conservar para la historia de la Marina, ya que hasta la fecha no se había escrito una narración más veraz y completa de este desgraciado accidente, que interesa, con toda seguridad, tanto a los historiadores navales como a los estudiosos y aficionados a los temas de la mar.

Acompañan al texto numerosas «herramientas» muy caras a los lectores: lista completa de los componentes de la dotación, serie única de 31 fotografías del naufragio, una carta náutica desplegable con la derrota seguida por el barco durante las horas que duró su accidentada singladura, una buena bibliografía, índices onomástico, toponímico y de unidades navales, y un glosario de términos y expresiones marineras utilizadas en el texto.

La gestación del libro coincidió con el también desgraciado accidente del *Prestige*; mientras hablábamos de la edición salieron de sus labios estas palabras: «Si algunos periodistas tuvieran una ligera idea de lo que se “cuece” en esta zona geográfica, cuando hay mal tiempo, pondrían más cuidado en opinar sobre estas cosas. No en vano le llaman a ésta la Costa de la Muerte».

J. A. O.



IGNATIEFF, Michael: *El nuevo imperio americano. La reconstrucción nacional en Bosnia, Kosovo y Afganistán*.—(ISBN: 84-493-1456-9). Ediciones Paidós Ibérica, S. A. Barcelona, 2003; 120 páginas.

El derrumbe del comunismo soviético supuso, además de la liberación de los millones de personas a las que cruelmente oprimía, el colapso del orden

político mundial, emanado del fin de la Segunda Guerra Mundial, y el fortalecimiento de los Estados Unidos como potencia hegemónica mundial. El politólogo canadiense Michael Ignatieff, profesor de Harvard, en el ensayo que presentamos, sostiene que el papel que los Estados Unidos juega en el nuevo escenario geopolítico es, frente a la languidez europea, el de un imperio. Imperio *light* que ejerce su hegemonía sin colonias, sin detentar la administración directa de los pueblos sobre los que ejerce su tutela, con vocación de temporalidad y el deseo de restaurar una situación de plena soberanía. El libro se escribió poco antes de la intervención militar en Irak, a la que, sin embargo, alude como más que probable, y en él se analiza el ejercicio de ese poder imperial en tres supuestos que presentan importantes similitudes, aunque no menos importantes diferencias: Bosnia, Kosovo y Afganistán.

Sostiene el autor que una política imperial que diera lugar a instituciones democráticas y al imperio de la ley en sociedades convulsas y destrozadas por los conflictos internos, y que después se marchara, haría algo útil para los intereses norteamericanos, para los occidentales y, sin duda, para los de la población local. En ocasiones, los países se derrumban y sólo la ayuda exterior, el poder imperial, puede hacer que, posibilitando la reconstrucción nacional, se pongan en pie. Ahora bien, se trata de intervenciones imperiales humanitarias, no de cualquier intervención humanitaria; los Estados Unidos no intervienen allí donde corren el riesgo de sufrir una derrota o acabar con un elevado número de bajas propias, de modo que el ejercicio de un benéfico y temporal gobierno imperial sólo se pondrá en práctica donde los costes sean aceptables, no en cualquier supuesto, sino donde se pueda y como mejor se pueda.

Las reflexiones de Ignatieff sobre el «cómo» y el «cuándo» del ejercicio del poder imperial, sus posibles consecuencias o el papel a desempeñar por Europa y los organismos internacionales en este nuevo panorama articulan un libro de enorme interés y palpante actualidad.

J. R.

012

EL NUEVO IMPERIO AMERICANO

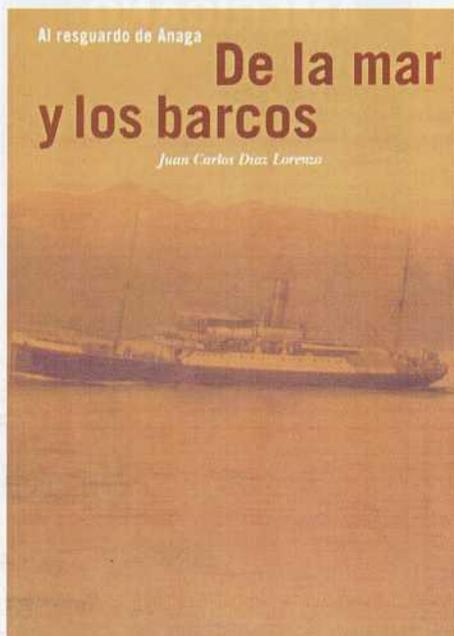
La reconstrucción
nacional en Bosnia,
Kosovo
y Afganistán

Michael Ignatieff



Países Historia Contemporánea

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: **Al resguardo de Anaga.**—Autoridad Portuaria de Tenerife, 2004 (ISBN: 84-88605-79X). Ilustraciones; 435 páginas (dos volúmenes).



Una vez más este prolífico autor nos deleita con una obra «...de barcos y sólo de barcos...». Con el título genérico de *Al resguardo de Anaga* se presenta en dos volúmenes: (*De la mar y los barcos*, y *De los corremos al fast ferry*), donde después de analizar, desde sus orígenes hasta la actualidad, las distintas facetas que definen al tráfico de cabotaje en el archipiélago Canario, se adentra, naviera por naviera y buque por buque, delatando el trabajo, horas de consulta en numerosas fuentes y una magnífica búsqueda y selección gráfica que ameniza aún más el libro. Así se narra, a modo de cuaderno de bitácora, los acontecimientos más destacables en la vida operativa de más de un centenar de barcos que a lo largo de la historia han surcado aguas canarias. Se

caracteriza el autor por ser generoso y detallista en datos y eventos, a la vez que conserva ese precioso don de resumir, haciendo su lectura práctica y amena, a la vez que convirtiéndola, sin duda, en obligada referencia para futuros trabajos sobre la materia. Tanto los amantes de los buques retratados en color sepia como para los partidarios de los más modernos gozarán de cumplida información. Creo por otra parte noble, una vez más, agradecer el apoyo que afortunadamente prestan determinadas instituciones a la divulgación de obras de interés marítimo, aunque si bien en este caso ha de ser merecido el reconocimiento al patrocinador, con ya importante trayectoria en esta virtud. Tan sólo es deseable que el ejemplo «cogiera estela» siempre que fuese posible.

A. O. G.



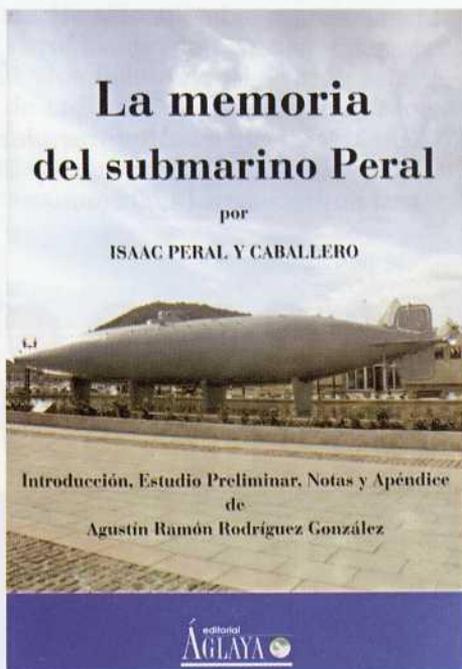
PERAL Y CABALLERO, Isaac, y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *La memoria del submarino Peral*.—(ISBN: 84-95669-28-5). Editorial Aglaya, Cartagena, diciembre 2003; 187 páginas.

En octubre de 1890 el Gobierno español decidió abandonar el proyecto del submarino *Peral*, y por Real Orden dispuso la publicación en la *Gaceta de Madrid*, para conocimiento general, de todos los principales documentos referentes al proyecto y pruebas del submarino construido en La Carraca los planos y bajo la dirección del teniente de navío Isaac Peral.

Además de en la *Gaceta de Madrid*, los referidos documentos también fueron publicados en nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA. Fueron en total 42 documentos, que se publicaron en los cuadernos de noviembre y diciembre de aquel año. El primero está fechado en San Fernando el 9 de septiembre de 1885 y el último documento en Madrid el 11 de noviembre de 1890.

El libro, que aquí comentamos, consta de dos partes. La parte II, *La memoria*, transcribe la manuscrita por el propio inventor tras las pruebas preliminares de su submarino, y cuyo original se conserva en el Archivo de la Armada del Palacio del Viso del Marqués (Ciudad Real) y que fue publicada como documento, reservado, núm. 29, en la *Gaceta de Madrid* y en nuestra REVISTA, bajo el título: *Memoria del señor Peral relativa a las pruebas del submarino verificadas durante el año 1889*.

La parte I del libro: *El proyecto Peral*, escrita por Agustín Rodríguez González, uno de los mejores historiadores de nuestro pasado naval, nos presenta una magnífica síntesis para entender y valorar en sus justos términos, la memoria de la parte II. Con el rigor y solvencia que caracteriza al autor nos describe y analiza la función científica y profesional de Peral, el ambiente reinante en España y en la Armada en la segunda fase de la revolución industrial iniciada en el último tercio del siglo XIX, donde destacados oficiales de Marina se erigieron en la vanguardia científica y técnica española: Bustamante, Villaamil, J. L. Díez, Llopis, etc. También se ocupa de los precursores de la navegación submarina: Cosme García y Narciso Monturiol, para continuar

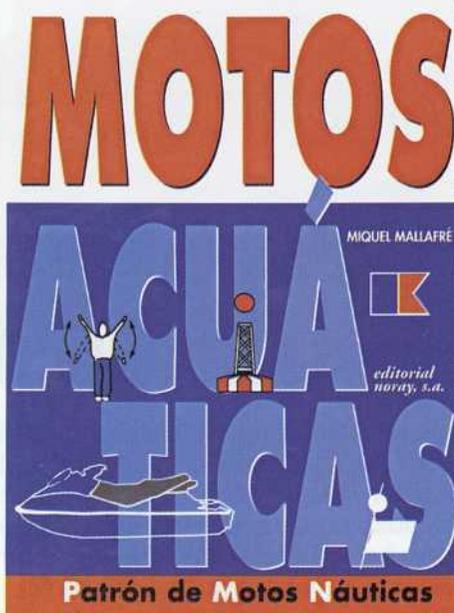


con una narración de las pruebas del submarino, tanto las preliminares como las oficiales que se realizaron seguidamente, y una valoración final de lo conseguido.

F. A.



MALLAFRÉ, Miguel: *Motos acuáticas*.—(ISBN: 84-7486-132-2). Editorial Noray. Colección «Enseñanza y Titulaciones». Barcelona, 2003; 72 páginas; ilustraciones; 14,60 euros.



El Real Decreto 259/2003 de 8 de marzo (BOE núm. 61 de 12 de marzo) estableció las nuevas medidas de seguridad en la utilización de las motos acuáticas o motos náuticas, entre las que está la creación de los títulos específicos de Patrón de Motos Náuticas, que son los siguientes:

- Autorización federativa de Patrón de Moto Náutica C, cuyas atribuciones permiten el manejo de motos náuticas de potencia inferior a 55 CV.
- Patrón de Moto Náutica B, para el manejo de motos náuticas de potencia superior a 55 CV e inferior a 110 CV.
- Patrón de Moto Náutica A, para capacitar en el manejo de las motos náuticas de potencia superior a 110 CV.

Aunque debemos resaltar que para alquilar una moto náutica no es necesario estar en posesión de ningún título, pero el ámbito de la navegación está limitado a unas zonas concretas y es necesaria la presencia de monitores acreditados por la Federación de Motonáutica de cada Comunidad Autónoma.

Este libro se ha adaptado a la temática de los títulos, pero también será de utilidad para aquellos que quieran conocer cómo se usa una moto acuática y cómo desenvolverse con ella con seguridad. Es, por tanto, un manual didácti-

co y agradablemente ilustrado, en el que el autor responde, punto por punto, a las cuestiones que se les plantea a los navegantes deportivos que quieran examinarse de los títulos para Patrón de Motos Acuáticas.

El autor, Miguel Mallafré (Barcelona, 1957), tiene una larga y fecunda experiencia en el campo de la motonáutica. Ha sido miembro y presidente de la Comisión Deportiva de la Federación Española de Motonáutica y miembro de la Comisión de Motos Acuáticas de la Unión Internacional de Motonáutica. Actualmente es vicepresidente primero de la Federación Catalana de Motonáutica. Es colaborador de varias revistas especializadas, y sus artículos y fotografías se han publicado en la mayoría de las revistas náuticas y deportivas de España y en distintas publicaciones extranjeras.

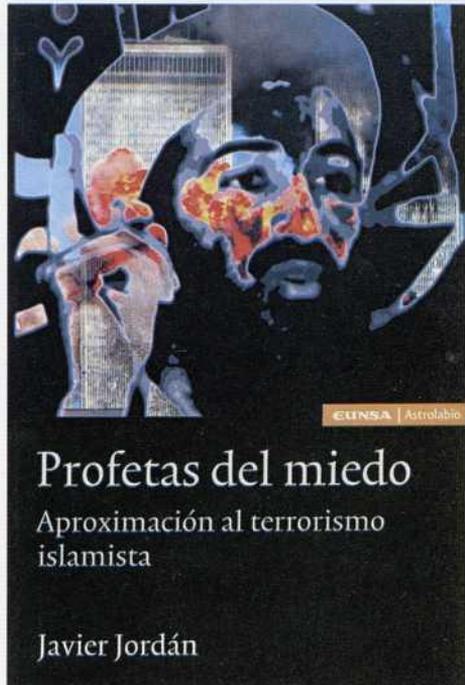
S. N.



JORDÁN ENAMORADO, Javier: *Profetas del miedo. Aproximación al terrorismo islamista*.—(ISBN: 84-313-2153-9). Ediciones Universidad de Navarra, S. A. (EUNSA); febrero 2004; 218 páginas.

Este libro pretende introducir al lector en una de las principales amenazas para la seguridad internacional: el terrorismo, y más en concreto el terrorismo de inspiración islamista. Un terrorismo que no es monolítico pues las corrientes y grupos son múltiples. Sin embarco, tiene un tronco ideológico común y muchas de las organizaciones que lo practican mantienen vínculos entre sí.

La obra comienza con una aproximación al concepto del terrorismo y a las especificaciones del terrorismo islamista; posteriormente indaga en sus causas, el por qué y cómo surge, para continuar ofreciendo una panorámica general del terrorismo islamista en los diversos lugares del planeta, y en esa descripción presta una atención muy especial a la red «Al-Qaeda». Por último analiza la previsible



evolución que experimentará la violencia yihadista en los próximos años.

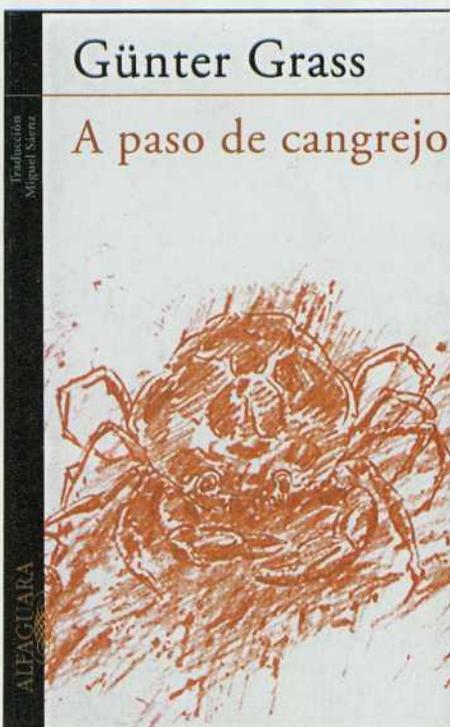
El autor ha publicado este libro un mes antes de 11 de marzo, fecha en que el terrorismo islamista se ha convertido en el principal problema nacional, así como objeto de preocupación y debate en todo el mundo occidental, y que ha hecho que desde esa fecha se hayan multiplicado los análisis, noticias y debates sobre la naturaleza y verdadero alcance de dicho terrorismo.

Javier Jordán, colaborador de nuestra REVISTA, es doctor en Ciencia Política y profesor de la Universidad de Granada. Ha sido becario de la OTAN, del Mando de Adiestramiento y Doctrina del Ejército de Tierra y colaborador del CESEDEN. Participó en varios proyectos de investigación relacionados con el terrorismo y es autor de numerosas publicaciones especializadas sobre seguridad y defensa.

J. J.



GRASS, Günter: *A paso de cangrejo*.—Editorial Alfaguara, febrero-marzo 2003; 244 páginas; 18,40 euros.



En la noche del 30 de enero de 1945 un submarino soviético torpedeó y hundió en el mar Báltico al buque de pasaje *Wilhelm Gustloff*, en el que huían de la invasión soviética 10.865 personas. Por el número de víctimas mortales, fue el mayor de todos los desastres marítimos del siglo xx: entre 5.384 y 9.343 (las del famoso *Titanic* fueron 1.522), según diversas fuentes, de ellas 4.000 niños de corta edad.

Günter Grass, premio Nobel de «Literatura» y «Príncipe de Asturias de las Letras», ha realizado una interesante investigación aportando datos inéditos y construyendo una original novela sobre el entramado histórico real, un poco al modo galdosiano, que abarca tres generaciones: la de la madre que da a luz a un hijo en tan terribles momentos; la de este personaje, central de la novela pero no el más importante, y su

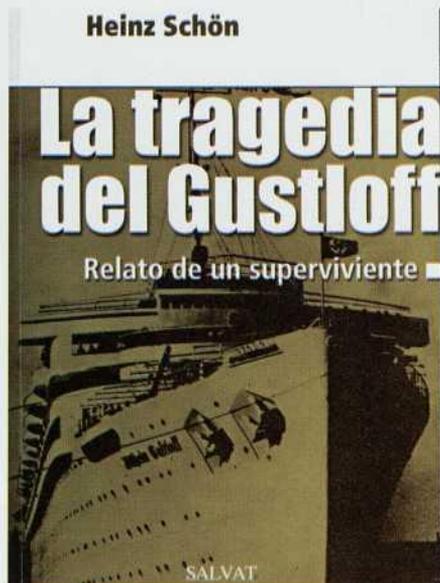
hijo Konrad (Konny), que siendo el más alejado en el tiempo de la tragedia que no vivió es, no obstante, el verdadero protagonista por su dedicación en investigarla (el propio autor aparece a veces como una especie de «voz en off» como «El Viejo»). A través de las tres generaciones marcadas por este hecho se da una idea cabal de la evolución de la sociedad alemana a lo largo del medio siglo más tremendo de su Historia; así, la ambivalente relación entre Konny y su abuela, que en el naufragio trajo al mundo a su padre, esté representando la generación puente condenada al silencio desde posiciones ideológicas opuestas, pero extrañamente afines en tantos aspectos. Utilizando una técnica novedosa no hace un relato lineal, sino que procede de forma sesgada, como dice él mismo que andan los cangrejos, y de ahí obtiene el curioso título para su obra. Es de notar también la incorporación de un personaje que ya no es prescindible en nuestra civilización y que da realce de modernidad a su relato: es *internet*, el instrumento utilizado por Konny para esclarecer el suceso. La trama termina con una pirueta muy literaria, cerrando el círculo narrativo con un remate perfecto de gran escritor.

G.



SCHÖN, Heinz: *La tragedia del Gustloff*.—(ISBN: 84-345-2547-2003). Editorial Salvat, 2003; 373 páginas; 318 fotografías; 19 euros.

El autor era ayudante de sobrecargo del *Wilhelm Gustloff* cuando este buque, con unos 10.865 refugiados que huían del avance soviético por Alemania oriental y algún personal militar entre ellos, fue torpedeado y hundido en 50 minutos en el mar Báltico, en la terrible noche del 30 de enero de 1945, a sólo cuatro meses de llegar a su final la Segunda Guerra Mundial. La tremenda impresión que dejó en él, testigo directo y uno de los 1.252 supervivientes, este siniestro, el mayor conocido en ambiente marítimo que sextuplicó en número de víctimas al del archiconocido *Titanic*, le animó a dedicar muchos años a la búsqueda de otros testimonios que completaran la



información que refleja en este libro, que es uno de los cinco publicados sobre el mismo tema por este mismo autor y el único traducido al español por el momento.

Tras una parte en la que se describe la génesis del buque y el por qué de su nombre, sus características y sus actividades anteriores a la guerra, se entra en la materia que podríamos considerar principal de su último viaje y trágico final. No obstante, no tratándose de una obra de ficción, y a pesar del prestigio de la editorial que lo publica, no parece haber logrado la difusión que merece un hecho tan notable como el que relata desde los diversos puntos de vista de los pocos supervivientes que aún quedan; quizá el aval más eficaz haya sido que sirvió de punto de partida al controvertido escritor Günter Grass, para su novela *A paso de cangrejo*, quien además contó con el asesoramiento directo de Schon. Es de señalar la abundancia de fotografías que contribuyen a trasladar al lector a otra época y otros modos de vida que ya hoy nos parecen tan lejanos, así como la profusión de datos concretos, nombres, fechas y lugares. En definitiva, es una revelación para muchos que desconocíamos la existencia siquiera de un hecho de tal magnitud, que ahora sale a la luz con retraso de medio siglo, lo que no pocos han interpretado debido a una intencionada ocultación.

G.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA