

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

ABRIL 2005



Los Libros de Defensa



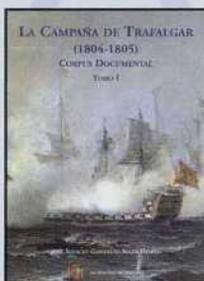
ÚLTIMAS NOVEDADES

LA CAMPAÑA DE TRAFALGAR (1804-1805)

Corpus Documental
Tomos I y II

González-Aller, J. I.

1.816 páginas P.V.P. 48
ISBN: 84-9781-136-4



Sumario de la milicia antigua y moderna

Comisión de Reyes



SUMARIO DE LA MILICIA ANTIGUA Y MODERNA

De Rojas, C.

Colección Clásicos
164 páginas P.V.P. 8
ISBN: 84-9781-149-6

NAVARRA Y SUS INSTITUCIONES EN LA GUERRA DE LA CONVENCIÓN (1793-1795)

Oslé Guerendiáin, L. E.

Colección Tesis doctorales
606 páginas P.V.P. 20
ISBN: 076-04-160-7



ARTILLERÍA Y FORTIFICACIONES EN LA CORONA DE CASTILLA DURANTE EL REINADO DE ISABEL LA CATÓLICA 1474-1504

Varios autores

528 páginas P.V.P. 48
ISBN: 84-9781-153-4

HAGA SUS PEDIDOS A:

Subdir. Gral. de Documentación y
Publicaciones del Ministerio de Defensa
C/ Juan Ignacio Luca de Tena, 30. 28027 - Madrid
Tf.: 91 364 74 27 / Fax: 91 364 74 07
E-mail: publicaciones@mde.es

Para más información, consulte nuestros catálogos:
estamos en internet e intranet:

www.mde.es (Publicaciones)

... y si los prefiere en papel, solicítelos y
se los enviaremos gratuitamente a su domicilio

L- 38/39-6/7

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

CARTA DEL DIRECTOR	387
CARTAS AL DIRECTOR	389

TEMAS GENERALES

DON QUIJOTE DE LEPANTO Y EL MANCO DE LA MANCHA	391
Manuel Maestro. Presidente del Círculo de Prensa y Literatura del Mar	
LAS MONJITAS DE SAN JUAN	407
Capitán de fragata Antonio Piñeiro Sánchez	

TEMAS PROFESIONALES

A VUELTAS CON LOS HUEVOS	413
Capitán de navío Juan Rodríguez Garat	
EL PRESTIGIO	425
Capitán de fragata José M.º Godín Porto	
CAPTACIÓN Y RETENCIÓN (C&R): UN PROBLEMA TRASCENDENTAL RELACIONADO CON EL TEOREMA DE PATAKI	435
Capitán de corbeta Luis Nárdiz	

HISTORIAS DE LA MAR

LA PAZ CON INGLATERRA DE 1604	445
Agustín Ramón Rodríguez González. Universidad San Pablo-CEU	
LOS «ÁNGELES DEL MAR»	451
Alferez de navío (R) Eduardo Ruiz Manogil	
CIRENAICOS EN AMÉRICA EN EL SIGLO III ANTES DE CRISTO	457
Paul Gallez. Instituto Patagónico «Bahía Blanca»	
BONEO DE VILLALONGA	463
Ramón Codina Bonet	
SAIN DIE, DONDE SE DIO AL NUEVO MUNDO EL NOMBRE DE AMÉRICA	473
Juan Manuel Gracia Menocal	

VIVIDO Y CONTADO

VIVENCIAS DE UN VIAJE A BORDO DEL GALATEA	477
Alferez de navío (R) Arturo Souto Iglesias	

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
ANECDOTARIO MARINERO
MISCELÁNEA
CINE CON LA MAR DE FONDO
LEXICOGRAFÍA
PAÑOL DE PINTURAS
LA MAR EN LA FILATELIA
MARINOGRAMA
IN MEMORIAN

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2005
ABRIL
TOMO 248



Nuestra portada: **Homenaje IV Centenario de Don Quijote**. En primer plano, el soldado Miguel de Cervantes al término de la batalla de Lepanto, escultura en bronce de Sergio Blanco. En segundo plano, galera de Don Juan de Austria en Lepanto, según la reproducción de José M.º Martínez Hidalgo. Al fondo, molinos del Campo de Crip-tana.

(Composición: B. M. y M. M. J.).



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: 076-04-011-X (edición en papel)
NIPO: 076-05-073-1 (edición en línea)

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*. Sant Pere, 45 (Serrallo).
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

PUBLICIDAD: Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

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

Correo electrónico: viaexclusivas@jet.es

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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

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

Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

La Armada se las ha sabido apañar, salvo en contados periodos de nuestro convulso siglo XIX, para contar en toda época, con los buques más modernos del momento: *Santísima Trinidad*, *El destructor*, *Numancia*, *Peral*, *España*, *Churruca*, fragatas *DEG*, *FF6* y *F-100*.

Ello ha sido gracias a que nuestra construcción naval militar ha sido puntera, como quedó demostrado hace una década, al construir, por primera vez en el mundo, un portaaviones de encargo para otra nación (Tailandia). Sin embargo, el sector ha sufrido en el último siglo una serie de transformaciones para adaptarse a las vicisitudes de cada época. Así en 1908 se crea la Sociedad Española de Construcciones Navales Militares (la *Constructora*), que se hace cargo, en arriendo, de los astilleros de los arsenales de Cartagena, La Carraca y Ferrol para ejecutar el programa naval Maura-Ferrándiz. En 1939, recién finalizada la Guerra Civil, se pasa el testigo al Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares (el *Consejo*), que da paso, en 1947, a la Empresa Nacional Bazán (la *Bazán*), hasta que en el año 2000, al integrársele Astilleros Españoles, sector civil seriamente dañado por la fuerte competencia japonesa y coreana, nace el intento fallido de *Izar*, que acaba de dar paso a *Navantia*.

Es claro que tanto la *Constructora*, el *Consejo*, la *Bazán*, *Izar*, el efímero *New Izar* y la recién alumbrada *Navantia* han sido y serán los continuadores y herederos de los astilleros de los tres arsenales —Ferrol, La Carraca y Cartagena— establecidos por el insigne Jorge Juan hace más de 250 años. Se trata, pues, del mismo perro con distinto collar o nombre. Al respecto, don Álvaro de Bazán, que dio el suyo al periodo más brillante de esta misma empresa, decía que los nombres de las galeras si ellos solos no las hacen invencibles, si están bien puestos hacen a sus dotaciones más aguerridas y esforzadas.

Izar no fue nombre afortunado, aunque en la parla marinera significa hacer subir algo, tiene otras acepciones de las que se derivan *iza* (prostituta, mujer pública) y *rabiza* (ramera muy despreciable). Por el contrario, *Navantia* nos suena a nombre limpio, de doncella, apropiado para heroínas de libros de caballería, como para musas o ninfas. *Navantia* es naval, es avante, es empuje, es modernidad y pretende reflejar el espíritu con el que nace la nueva empresa. Así sea.



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

Cabo Trafalgar, de Pérez-Reverte

En la sección de Libros y Revistas correspondiente al número de diciembre de 2004, el comandante de Intendencia de la Armada Santiago Acosta Ortega, al comentar la obra Cabo Trafalgar del ilustre académico don Arturo Pérez-Reverte, manifiesta su disgusto con el autor por dar una imagen poco veraz del cuerpo del Ministerio de Marina a través de la figura del imaginario contador del Antilla, Bonifacio Merino, puesto que identifica a este personaje más con un tendero o chupatintas —lo más opuesto a un soldado— que con un miembro del rancio cuerpo creado por Patiño, antecedente de los actuales cuerpos de Intendencia de la Armada y de Intervención del Ministerio de Defensa, cuerpo este último al que me honro pertenecer.

En primer lugar, quiero agradecer la labor divulgativa que la obra Cabo Trafalgar supone para el acercamiento del gran público a nuestra historia naval, y por lo que no se recompensará nunca suficientemente a Arturo Pérez-Reverte, pero quiero también expresar, en aras del rigor histórico, que no corporativo, mi adhesión a las propuestas del comandante Acosta.

Para ello quiero vindicar a nuestros mayores a través de la figura del comisario graduado de guerra, 2º ministro de la Escuadra, don Tomás Villanueva y Sota, cuya imagen se conserva en el Museo Naval de Santander. Sólo con contemplar el porte de este ilustre marino se desdican las afirmaciones del personaje de la obra. Este miembro del Cuerpo del Ministerio fue el primero en entrar en combate a bordo del Santa Ana y fue uno de los miembros de la tripulación que heroicamente se sublevó tras su captura por los ingleses las noches del 21 al 23 de octubre de 1805, entrando en Cádiz días después bajo pabellón español con cinco oficiales muertos, 99 tripulantes muertos y 141 heridos. Por su comportamiento se le recompensó con el empleo en propiedad y el goce de 18.000 escudos anuales.

Pero este proceder no fue aislado. Por su heroica actitud el almirante Gravina, el 19 de enero de 1806, recompensó a los supervivientes del Cuerpo del Ministerio, según consta en el Archivo General de la Armada del Viso del Marqués, en el legajo 3205 y que se contiene en el tomo II de la Obra 500 años de Hacienda Militar (2002, Minisdef) con los siguientes honores y recompensas:



«(...) comisario de provincia graduado de guerra D. Antonio Ventura de Cincunegui, ministro de la Escuadra, la propiedad de comisario de guerra con el goce de 18.000 escudos anuales sin perjuicio de los más antiguos de reglamento que deban optar a este sueldo les toque.- Al Oficial 2.º D. Alejandro Marín, tesorero de la escuadra, el ascenso a Oficial 1.º, al oficial 3.º D. Benito Pérez, subalterno del Ministerio de la escuadra, su ascenso a oficial 2.º. A los oficiales quartos D. Juan Ramón de Ortiz, Don Esteban Croquer, D. Enrique Croquer, D. Francisco Escobar y D. Vicente Lubet, Contadores de los buques de la escuadra, su inmediato ascenso a oficiales 3.º 5 a los oficiales 5.ºs D. Miguel Sarmiento y D. Prudencio Pichardo, subalternos del Ministerio de la escuadra y a los de igual clase D. Ramiro Casal, D. José Pescia y Ambrona y D. José M.º Croquer, Contadores de los buques de la misma escuadra, su ascenso a oficiales 4.º 5, a los meritorios D. Joaquín Navarro y D. José M.º Blázquez, subalternos del Ministerio».—Julio Alberto Huerta Barajas. Madrid.

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.

DON QUIJOTE DE LEPANTO Y EL MANCO DE LA MANCHA

Manuel MAESTRO
Presidente del Círculo de Prensa
y Literatura del Mar

*En el arte de la marinería más sabe el más
simple marinero que el mayor letrado del mundo.*

Cervantes.

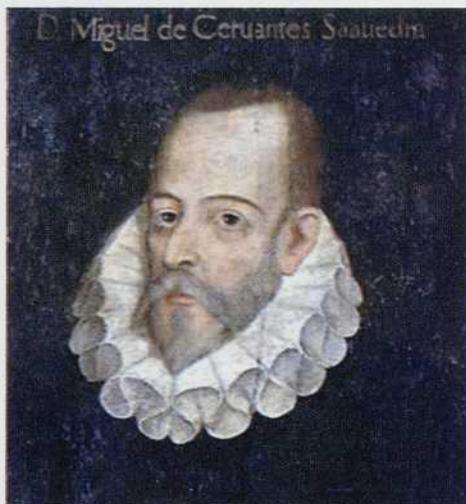
Don Quijote de Lepanto



A mano izquierda, perdida por el soldado de marina en Lepanto, y la derecha, tan magistralmente usada por el autor del *Quijote*, son los miembros que no sólo resaltan en el retrato de Cervantes, sino que se confunden a lo largo de su vida y obra literaria. El hombre de armas que forjó al escritor con la espada y el literato que inmortalizó a éste con la pluma también se sumergen y entrelazan en la poesía y la novela de don Miguel, sobre todo en el

Ingenioso Hidalgo, hasta el punto que, cuando nos adentramos en su lectura, «Manco de Lepanto» y «Quijote de la Mancha» bien pueden ser «Don Quijote de Lepanto» y el «Manco de la Mancha». Y no es otra la tesis a desarrollar con este trabajo, abundando en la numerosa obra que verá la luz con motivo del IV Centenario de la publicación del *Quijote*, que la tendente a resaltar las vivencias del autor en su contacto con la mar, y el traslado de las mismas al papel del vasto universo que la rodea tanto en tiempos de guerra como de paz.

El joven alcaaláino abraza la carrera militar hacia 1570, cuando sienta plaza de soldado en las tropas españolas residentes en Italia, dando él mismo las razones para tomar esta decisión: «el ejercicio de la armas, aunque arma y dice bien a todos, principalmente asienta y dice mejor en los bien nacidos y de ilustre sangre». Su primera acción de guerra fue probablemente el socorro de Chipre, atacada por los turcos, para lo que se reunieron en Otranto las naves españolas, mandadas por Andrea Doria, con las del papa y las venecianas, que tuvieron que regresar a Nápoles tras fallido intento. Al año siguiente se alista en la compañía de Diego de Urbina del tercio de Miguel de Moncada,



Retrato de don Miguel de Cervantes Saavedra.

embarcando en la galera *Marquesa*, para combatir, el 7 de octubre de 1571, en la batalla naval de Lepanto, en la que luchó valerosamente, pese a las fiebres que sufría, recibiendo dos arcabuzazos en el pecho y uno en la mano izquierda, que quedaría tullida para siempre, adquiriendo a cambio el título de «El manco de Lepanto» con el que pasaría a la inmortalidad, pero quedando truncada su escalada en la carrera militar, a pesar de participar posteriormente en las campañas de Túnez, Ambarino, Corfú y La Goleta, y permanecer bastante tiempo en Mesina, Sicilia, Palermo y Nápoles, lo que le hizo tomar la decisión de regresar a España; partiendo de ésta última hacia

Barcelona, con tan mala fortuna que, cerca de las costas catalanas, la nave en la que viajaba fue apresada por unos corsarios berberiscos que le conducen a Argel, iniciándose un cautiverio de cinco años que se convierte en el capítulo más calamitoso de su vida. En 1587 aparece instalado en Sevilla, donde obtiene el nombramiento de comisario de Abastos para la Gran Armada, mejorando su horizonte al ser designado para el mismo cargo de comisario por Pedro Martínez de Isunza, proveedor general de las galeras de España, relacionándose en su trabajo con pagadores de flota y bastimentos, lo que, desde un ángulo diferente, supone una nueva etapa de intensa relación con la actividad naval de la época.

Como hemos podido comprobar en este rápido repaso de la vida de don Miguel, una cuarta parte de su existencia, la que forjó su personalidad, transcurrió dentro de la esfera de las tareas marítimas de entonces, no tan estructuradas como lo están en la actualidad, cuando no existe duda del cometido de un marino mercante o uno de guerra, o entre lo que es un soldado de infantería y un infante de marina, lo que sí ocurría a finales del siglo XVI y comienzos del XVII, época en la que la mayor parte de las naves iban artilladas y en la que el combate en tierra y mar consistía fundamentalmente en la lucha cuerpo a cuerpo, siendo Lepanto la última gran batalla donde primó esta característica. Lo que viene a cuento por la controversia habida acerca de considerar o no a Cervantes como marino, tesis que ha tenido defensores a ultranza, como es el caso de Cesáreo Fernández Duro, que dedicó al tema nada menos que un libro titulado *Cervantes marino*, y detractores como Pelayo Alcalá Galiano que, hace cien años en esta misma revista, mantuvo la opinión contraria con argu-

mentos que, personalmente, considero tan meramente provocadores como si a Adán se le pusiese en tela de juicio su condición de ser humano al no figurar su partida de nacimiento en el Registro Civil. Marino es aquel profesional que trabaja a bordo de un barco, sea timonel, marmitón, fogonero o infante, como torero es aquel que faena en el ruedo, desde el monosabio al matador. Y a un señor que quedó manco en la «más memorable y alta ocasión que vieron los pasados siglos, ni esperan ver los venideros...» no se le puede discutir su calidad de marino o infante de marina porque entonces no se les distinguiera de la otra infantería por la doble raya roja del pantalón.



Lepanto. Alegoría de la Batalla de Lepanto.

La obra de Miguel de Cervantes está impregnada de sus vivencias a bordo de los barcos y por el contacto con los hombres del mar, y no es fruto de la erudición del autor del *Quijote*, como remacha Alcalá Galiano: «No es suficiente prueba para calificarlo de marino, ni aun como entonces se estimaba esta profesión, el que empleara con propiedad frases y vocablos marinos, porque lo mismo ocurre a todo buen novelista cuando trata de escribir sobre determinado asunto». Ninguna de sus *Novelas ejemplares* o *La Galatea*, el *Quijote* o *Los trabajos de Persiles y Segismunda* tienen al mar como epicentro de su argumento y, sin embargo, como vamos a ver, su recuerdo es una constante en la producción literaria del complutense.

Tan verdad es lo anteriormente manifestado que el propio don Pelayo, en el artículo publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de junio de 1905, es contundente al escribir que «...muy sabido es que Cervantes alude en diferentes lugares de sus obras a la parte activa que tomó en el combate. Además de la referencia que trae en su prólogo de las *Novelas ejemplares*, ya citado en este escrito, pone en boca del soldado cautivo en Lepanto estas palabras: “Si fuera en los romanos siglos pudiera esperar alguna naval corona”; y no en forma alusiva, sino de modo directo en estos versos del *Viaje al Parnaso*:

»Del heroico don Juan la heroica hazaña,
 donde con alta de soldados gloria
 y con propio valor y airado pecho
 tuve, aunque humilde, parte en la victoria.

»Y más adelante, cuando hablando Mercurio con Cervantes le dice:

»Que en fin has respondido a ser soldado antiguo y valeroso, cual lo muestra la mano de que estas estropeado. Bien sé que en la naval dura palestra perdiste el movimiento de la mano izquierda para gloria de la diestra.»

Vida en el agua, muerte de sed

En la última obra del gran escritor, *Persiles y Segismunda*, empezada probablemente junto con la segunda parte del *Quijote* y acabada pocos días antes de morir, «puesto ya el pie puesto el estribo, con las ansias de la muerte...», como dice en la dedicatoria al conde de Lemos, Cervantes se apoya en una ficción marítima a lo largo de bastantes páginas. Se trata de un relato maravilloso que abre la vía de acceso a lo insólito, haciendo surgir un mundo desconcertante emergiendo de los mares que bañan las islas nórdicas, en los

que los navíos son presa de los bancos de hielo. Obra de la ancianidad de Cervantes es un mosaico de recuerdos de sus lecturas y de su vida en los que no faltan sus experiencias a bordo de las naves:



Portada del *Quijote*.

«¿Qué has amigo Mauricio?
¿Quién nos ofende, o quién nos mata? ¿Todos los que en este navío vamos, no somos amigos? ¿No son todos los más vasallos y criados míos? ¿El cielo no está claro y sereno, el mar tranquilo y blando, y el bajel, sin tocar en escollo ni bajío, no navega? ¿Hay alguna rémora que nos detenga? Pues si no hay nada desto, de qué temes, que así con tus sobresaltos nos atemorizas?

»No sé —replicó Mauricio—. Haz, señor, que bajen los buzanos a la sentina, que si no es sueño, a mí me parece que nos vamos anegando.

»No hubo bien acabado esta razón, cuando cuatro o seis marineros se dejaron calar al fondo del navío y le requirieron todo, porque eran famosos buzanos, y no hallaron costura alguna por donde entrase agua al navío, y vueltos a la cubierta dijeron que el navío iba sano y entero y que el agua de la sentina estaba turbia y hedionda, señal clara de que no entraba agua nueva en la nave...

»...Atrevióse el mar insolente a pasearse por cima de la cubierta del navío, y aun a visitar las más altas gavias, las cuales también ellas, casi como en venganza de su agravio, besaron las arenas de su profundidad. Finalmente, al parecer del día —si se puede llamar día el que no trae consigo claridad alguna— la nave se estuvo queda y estancó sin moverse a parte alguna, que es uno de los peligros, fuera del de anegarse, que le puede suceder a un bajel; finalmente, combatida de un huracán furioso, como si la volviera con algún artificio, puso la gavia mayor en la hondura de las aguas y la quilla descubrió los cielos, quedando hecha sepultura de cuantos en ella estaban...»



Don Quijote poseído por sus fantasías.

El viernes 22 de abril de 1616, dos días después de que Cervantes dictara de un tirón el prólogo del *Persiles*, por ironías acerca del trasunto que estamos tratando, moría con una sed inextinguible, diagnosticada en esta misma introducción de su obra por un «estudiante vestido de pardal» que en su encuentro de Esquivias le dice: «Esta enfermedad es de hidropesía, que no la sanará toda el agua del mar océano que dulcemente se bebiese...».

Naves de estrofas y versos

Otra vez es el mar protagonista en la obra de don Miguel cuando, a imitación de *Viaje al Parnaso* del poeta italiano Cesare Caporali, escribe *Viaje del Parnaso*. En ella desarrolla la misma alegoría: los malos poetas intentan asaltar las cumbres del Parnaso. Con tal motivo, por orden de Apolo, Mercurio emprende viaje a España en busca de los buenos poetas. Como su modelo, don Miguel nos cuenta una odisea burlesca: su ascensión del monte y su comparecencia ante Apolo, rodeado del coro de las Musas; pero con un tinte muy distinto del de Caporali, que viaja montado sobre una mula; Cervantes

prefiere las «ancas del destino» para «salir de su patria y de sí mismo». Tras salir de Madrid toma camino a Cartagena con ocho maravedíes de queso y un candel en sus alforjas:

«...Con esto, poco a poco llegué al puerto
a quien los de Cartago dieron nombre,
cerrado a todos vientos y encubierto:
a cuyo claro y sin igual renombre
se postran cuantos puertos el mar baña,
descubre el sol y ha navegado el hombre.
Arrojóse mi vista la campaña
rasa del mar, que trujo a mi memoria
del heroico don Juan la heroica hazaña;
donde con alta de soldados gloria,
y con propio valor y airado pecho
tuve, aunque humilde, parte en la victoria...»

Luego, en el puerto del Mediterráneo se embarca en una original galera hecha, nada menos, que de estrofas y de versos:



Buque mercante de la naviera Suardíaz, bautizado con el nombre de *Cervantes*.



Buque extranjero matriculado como *Don Quijote*.

«...Yo, aunque pensé que todo era mentira,
 entré con él en la galera hermosa
 y vi lo que pensar en ello admira:
 de la quilla a la gavia, ¡oh extraña cosa!,
 toda de versos era fabricada,
 sin que se entremetiese alguna prosa;
 las ballesteras eran de ensalada
 de glosas, todas hechas a la boda
 de la que se llamó malmaridada;
 era la chusma de romances toda,
 gente atrevida, empero necesaria,
 pues a todas acciones se acomoda:
 la popa, de materia extraordinaria,
 bastarda y de legítimos sonetos,
 de labor peregrina en todo y varia;
 eran dos valentísimos tercetos
 los espaldares de la izquierda y diestra,
 para dar boga larga muy perfectos...»

Guiado por Mercurio, debe ir en ayuda del Parnaso, amenazado por un ejército de veinte mil poetastros, uniéndosele en su expedición un batallón de escritores, y llega a Grecia después de haber costado Italia:

«...Llenó del gran bajel el gran vacío
el gran Francisco de Rioja, al punto
que saltó de la nube en el navío.
A Cristóbal de Mesa vi allí junto
a los pies de Mercurio, dando fama
a Apolo, siendo del propio trasunto.
A la gavia un grumete se encarama,
y dijo a voces: La ciudad se muestra
que Génova del dios Jano, se llama.
Déjese la ciudad a la siniestra
mano, dijo Mercurio; el bajel vaya,
y siga su derrota por la diestra...»

Saludados por Apolo a su llegada a Grecia, los compañeros de Mercurio reciben una calurosa acogida. Sólo Cervantes es olvidado y tiene que recordar sus servicios para que el dios le muestre algo de interés, lo que se relaciona con la falta de dotes de don Miguel como poeta, que él mismo reconoce:

«Yo que siempre me afano y me
[desvelo
por parecer que tengo de poeta
los dones que no quiso darme el
[cielo.»



Portada de *Viaje del Parnaso*.

Se presentan entonces los asaltantes cuyo ataque provoca una confusión pasajera, siendo rechazados a golpes de novelas, sátiras y sonetos. Rociado por Morfeo con un licor soporífero, nuestro héroe se duerme para despertar en Madrid, donde totalmente frustrado, tras más de mil tercetos, en los que continuamente han ido apareciendo mares, navíos y tripulantes fantásticos, como un marino agotado tras un duro viaje, concluye:

«Busqué mi antigua y lóbrega posada,
y arrojéme molido sobre el lecho;
que cansa, cuando es larga, una jornada.»

Poeta a su pesar

A pesar de la falta de dotes de Cervantes para la poesía, la producción poética cervantina ocupa un espacio considerable en el conjunto de su obra, y recorre, desde sus inicios literarios hasta *Persiles*, aunque no siempre tuvo la inspiración adecuada, según manifestó él mismo en el *Viaje del Parnaso*. Mucho más logradas están las dos canciones dedicadas a *La Invencible*, nueva impronta de la mar en sus versos, todavía impregnados de imperialismo:

«Bate, Fama veloz, las prestas alas,
rompe del norte las cerradas nieblas,
aligera los pies, llega y destruye
el confuso rumor de nuevas malas
y con tu luz desaparece las tinieblas
del crédito español, que de ti huye;
esta preñez concluye
en un parto dichoso que nos muestre
un fin alegre de la ilustre empresa,
cuyo fin nos suspende, alivia y pesa,
ya en contienda naval, ya en la terrestre,
hasta que, con tus ojos y tus lenguas,
diciendo ajenas menguas,
de los hijos de España el valor cantes,
con que admires al cielo, al suelo espantes...»

«...¡Oh España, madre nuestra!,
ver que tus hijos vuelven a tu seno
dejando el mar de sus desgracias lleno,
pues no los vuelve la contraria diestra:
vuélvelos la borrasca incontrastable
del viento, mar, y el cielo que consiente
que se alce un poco la enemiga frente,
odiosa al cielo, al suelo detestable,
porque entonces es cierta la caída
cuando es soberbia y vana la subida...»



Remolcador español *Don Quijote*.

La batalla que no dejó ni rastro

El teatro también fue cultivado frecuentemente por Cervantes: «...desde muchacho fui aficionado a la carátula, y en mi mocedad se me iban los ojos tras la farándula», declara don Quijote en ecos bastante evidentes de autor. *La batalla naval* está sin duda inspirada en Lepanto, pero no ha quedado ni rastro de su texto. *El Trato de Argel* es una tragicomedia de cautivos, ambientada en un trasfondo histórico y costumbrista de cuño autobiográfico, al igual que la comedia *El gallardo español* y *Los baños de Argel* que se nos presentan extraídos de la cantera histórica. Cautiverio y navíos siguen siendo una constante de inspiración en otro tipo de obras de la producción de don Miguel, como en el *Guzmán de Alfarache*, un álter ego del autor que se convierte en forzado de galeras. También están presentes en pasajes de *Rinconete y Cortadillo*, como cuando los pícaros se van a pasear por las orillas del Guadalquivir: «...porque era tiempo de cargazón de flota y había en él seis galeras, cuya vista les hizo suspirar y aun temer el día que sus culpas les habían de traer a morar en ellas de por vida».

Apenas hay obra en la que el alcalaíno se refiera a los peligros, incomodidades y privaciones que se padecen en la mar, así como los hábitos y pesadillas de sus gentes. Aparte de las comentadas, en *El amante liberal* y *La espa-*

ñola inglesa las principales escenas ocurren en el océano. La situación de las galeotas turcas que roban a Leonisa, ensacadas en la isla de Pantelaria bajo temporal; las maniobras que ejecutan con desesperado esfuerzo para montar una punta a barlovento; la pérdida de una de ellas en la playa, mientras la otra logra su objeto y toma abrigo, están descritas como sólo puede hacerlo un hombre de mar. En el resto de *Novelas Ejemplares* abundan las frases y conceptos marineros. En una época en la que los españoles vivían más de espaldas al mar que hoy —si ello fuera posible—, nuestro *Príncipe de los Ingenios* tan pronto examina el Mediterráneo, «pareciéndole espaciosísimo y harto más grande que las lagunas de Ruidera», como se refiere al bajel «dando los remos al segado mar y las velas al sosegado viento», o bien levantándose sobre las nubes unas veces y barriendo con la gavia las arenas del mar profundo otras, refiriéndose siempre sin una frase de amargura que recuerde lo que hubo de padecer, y por el contrario rezuma la satisfacción cuando describe situaciones que sólo podía imaginar un marino.

El manco de la Mancha

Don Quijote de la Mancha nos ofrece un verdadero retablo de lo que era la sociedad española de la época de Felipe II y Felipe III, con sus nobles, hidalgos, arrieros, venteros o campesinos; y a pesar de que la mayor parte de la misma transcurre en las tierras secas del interior español, de cincuenta y dos capítulos que tiene la primera parte, once contienen frases, sentencias o descripciones marítimas, y de setenta que tiene la parte segunda, hay doce en el mismo caso.

Cabalgando con don Alonso Quijano por cualquier lugar de la Mancha, aunque no recordase su nombre, encuentra la ocasión propicia para engarzar la acción con el lejano mar. Así tenemos que tan pronto hace aparecer en la obra una cuerda de galeotes, gentes forzadas a remar en las galeras, como pone en boca de su interprete un prolijo discurso pronunciado en una venta sobre «Las Armas y las letras», en el que narra, de forma excelente, un conocido pasaje de la batalla de Lepanto: «...Y si éste parece pequeño peligro, veamos si le iguala o hace ventaja al de embestirse dos galeras por las proas en mitad del mar espacioso, las cuales enclavijadas y trabadas, no le queda al soldado más espacio del que le concede dos pies de tabla de espolón; y con todo esto, viendo que tiene delante tantos ministros de la muerte que le amenazan, cuantos cañones de artillería se asestan de la parte contraria, que no distan de su cuerpo una lanza, y viendo que al primer descuido de los pies irá a visitar los profundos senos de Neptuno; y con todo esto, con intrépido corazón, llevado de la honra que le incita, se pone a ser blanco de tanta arcabucería, y procura pasar por tan estrecho paso al bajel contrario. Y lo que es más de admirar: que apenas uno ha caído no se podrá levantar hasta el fin del

mundo, cuando otro ocupa su mismo lugar, y si éste también cae en el mar, que como a enemigo le aguarda, otro y otro le sucede, sin dar al tiempo de sus muertes: valentía y atrevimiento mayor que se puede hallar en todos los trances de la guerra».

En este discurso, Cervantes azuza la secular disputa entre «las armas y las letras», en la que don Quijote dirige duras palabras a la artillería, a la que considera culpable del fin de la caballería andante: «Bien hayan aquellos benditos siglos que carecieron de la espantable furia de aquestos endemoniados instrumentos de la artillería, a cuyo inventor tengo para mí que en el infierno se le está dando el premio de su diabólica invención...». Pero el fondo del mismo es la controversia entre los que ejercen la profesión de soldado y la de letrado, litigio que, según versos de Vicente Espinel, tiene compleja solución:

«Siempre puso la docta gente antigua
Entre las letras y armas competencia,
Y en opinión está, y no se averigua,
Qual tiene de las dos más excelencia.»

Acabado el discurso, comienza la historia de un cautivo que tiene como telón de fondo la lucha de los países aliados contra los turcos. Se trata de un padre que envía al mundo a sus tres hijos para que elijan carrera entre las letras, el comercio y las armas. La vida del que elige esta última profesión semeja a la de Cervantes: en Lepanto, dice, «salté a la galera contraria, la cual desviándose de la que había embestido, estorbó que mis soldados me siguiesen, y así, me hallé solo entre mis enemigos, a quien no pude resistir por ser tantos; en fin me rindieron lleno de heridas». Tanto es así que, en la misma, aparece un personaje que incluso lleva su segundo apellido: «Sólo libró bien con él un soldado español llamado tal de Saavedra...».

Seguidor de Ptolomeo

Se inicia la *Segunda Parte del Quijote* con una alegoría abierta al mar, mediante una visita que el cura y el barbero hacen al hidalgo enfermo. Durante la charla que mantienen, se entabla una disputa en la que sale a relucir nuevamente la locura del caballero de la Mancha que, contradiciendo al barbero que cuenta un relato de un perturbado afirmando ser Júpiter, dice encarnar a Neptuno, el padre y dios de todas las aguas. Y cuando la visita se ausenta, asiente no ser la deidad, a la vez que medita sobre lo que fue la caballería andante, de la que ya no quedan miembros como los de antaño: «...ya no hay ninguno que saliendo deste bosque entre en aquella montaña, y desde allí pise una estéril y desierta playa del mar, las más veces proceloso y alterado, y



Crucero de la Armada española *Miguel de Cervantes*.

hallando en ella y en su orilla un pequeño batel sin remos, vela, mástil ni jarcia alguna, con intrépido corazón se arroja en él, entregándose a las implacables olas del mar profundo, que ya le suben al cielo y ya le bajan al abismo; y él, puesto el pecho a la incontrastable borrasca, cuando menos se cata, se halla mil y una leguas distante del lugar donde se embarcó, y saltando en tierra remota y no conocida, le suceden cosas dignas de estar escritas, no en pergaminos sino en bronces».

En la famosa aventura del barco encantado, cuando llegan al Ebro, don Quijote imagina que una barca vacía es una invitación a socorrer a un caballero que anda en apuros. «Y dando un salto en él, siguiéndole Sancho, cortó el cordel, y el barco se fue apartando poco a poco de la ribera; y cuando Sancho se vio obra de dos varas dentro del río, comenzó a temblar, temiendo su perdición...». Una vez a bordo, en el transcurso de la aventura, en la que entran en juego otro tipo de molinos, los de agua, Cervantes hace gala de su erudición en temas astronómicos. Así, se refiere al cómputo del cosmógrafo Ptolomeo para dar cuenta a Sancho de lo que han navegado por el río: «Por Dios —dijo Sancho— que vuesa merced me trae por testigo de lo que dice a una gentil persona, puto y gafo, con la añadidura de meón, o meo, o no sé cómo. Rióse don Quijote de la interpretación que Sancho había dado al nombre y al cómputo y cuenta del cosmógrafo Ptolomeo, y díjole: Sabrás Sancho que los españoles y los que se embarcan en Cádiz para ir a las Indias, una de las señales que tienen para entender que han pasado la línea equinoccial que te he

dicho es que todos los que van en el navío se les mueren los piojos, sin que les quede ninguno, ni en todo el bajel le hallarán, si le pesan a oro, y así, puedes Sancho, pasear una mano por un muslo, y si topares cosa viva, saldremos desta duda; y si no, pasado habemos». Y ante el escepticismo del escudero le insiste: «Haz, Sancho, la averiguación que te dicho, y no te cures de otra; que tú no sabes que cosas sean coluros, líneas, paralelos, zodiacos, eclípticas, polos, solsticios, equinoccios, planetas, signos, puntos, medidas de que se compone la esfera terrestre; que si todas estas cosas supieras, o parte dellas, vieras claramente qué de paralelos hemos cortado, qué de signos visto, y qué de imagines hemos dejado atrás y vamos dejando ahora. Y tórnote a decir que te tientes y pesques; que para mí tengo que estás más limpio que un pliego de papel liso y blanco».

De la cercana Ruidera al lejano Mediterráneo

Los últimos capítulos de la novela son muy distintos a los anteriores, y en sus páginas nuestro personaje tiene su auténtico encuentro con el mar de la mano de un personaje tomado de la realidad como es el bandolero catalán Roque Guinart, que tiene la gentileza de acompañar a caballero y escudero a las playas de Barcelona en donde, al narrar el descubrimiento del Mediterráneo por los castellanos, a don Miguel le fallan la grandilocuencia e imaginación habitualmente puestas en boca de sus personajes: «Tendieron don Quijote y Sancho la vista por todas partes: vieron el mar, hasta entonces dellos no visto; parecióles espaciosísimo y largo, harto más que las lagunas de Ruidera que en la Mancha habían visto». Cervantes encadena esta sosa semblanza con la vista que tienen de las naves, cuya presencia es constante en toda su obra, y en cuya descripción, por el contrario, se recrea: «...vieron las galeras que estaban en la playa, las cuales, abatiendo las tiendas, se descubrieron llenas de flámulas y gallardetes, que tremolaban al viento y besaban y barrían el agua: dentro sonaban clarines, trompetas y chirimías, que cerca y lejos llenaban el aire de suaves y belicosos acentos. Comenzaron a moverse y a hacer a modo de escaramuza por las sosegadas aguas, correspondiéndoles casi al mismo modo infinitos caballeros que de la ciudad sobre hermosos caballos y con vistosas libreas salían. Los soldados de las galeras disparaban infinita artillería, a quien respondían los que estaban en las murallas y fuertes de la ciudad, y la artillería gruesa con espantoso estruendo rompía los vientos, a quien respondían los cañones de crujía de las galeras. El mar alegre, la tierra jocunda, el aire claro, solo tal vez turbio del humo de la artillería, parece que iba infundiendo y engendrando gusto súbito en todas las gentes. No podía imaginar Sancho cómo pudiesen tener tantos pies aquellos bultos que por el mar se movían».

El soldado de Lepanto no podía desaprovechar la ocasión para mostrar con

su pluma el interior de las naves, a bordo de las que pasó una parte importante de su vida, a la vez que le marcó para el resto de su existencia. Así, hace que don Quijote y Sancho visiten una de las galeras antes divisadas, a bordo de la que transcurre un nuevo episodio, cuya figura central es un bergantín argelino en el que una dama penetra en el puerto barcelonés disfrazada de arráez moro: «El Cuatralbo, que estaba avisado de su buena venida, por ver a los dos tan famosos don Quijote y Sancho, apenas llegaron a la marina, cuando todas las galeras abatieron tienda y sonaron las chirimías; arrojaron luego el esquite al agua, cubierto de ricos tapetes y de almohadas de terciopelo carmesí, y en poniendo que puso los pies en él don Quijote, disparó la capitana el cañón de crujía, y las otras galeras hicieron lo mismo, y al subir don Quijote por la escala derecha, toda la chusma le saludó como es usanza cuando una persona principal entra en la galera, diciendo “¡Hu,hu,hu!” tres veces. ...Entraron todos en la popa, que estaba muy bien aderezada, y sentáronse por los bandines; pasóse el cómitre en crujía, y dio señal con el pito que la chusma hiciese fuera ropa, que se hizo en un instante. Sancho que vio tanta gente en cueros, quedó pasmado, y más cuando vio hacer tienda con tanta priesa, que a él le pareció que todos los diablos andaban por allí trabajando. ...Hizo señal el cómitre que zarpasen el ferro, y saltando en mitad de la crujía con el corbacho o rebenque, comenzó a mosquear las espaldas de la chusma y a largarse poco a poco a la mar. ...Apretó la chusma los remos, impeliendo las galeras con tanta furia que parecía que volaban. Las que salían a la mar, a obra de dos millas descubrieron un bajel, que con la vista le marcaron por de hasta catorce o quince bancos, y así era la verdad; el cual bajel, cuando descubrió las galeras se puso en caza, con intención y esperanza de escaparse por su ligereza; pero avínole mal, porque la galera capitana era de los más ligeros bajeles que en la mar navegaban. ...Pasó la galera un buen trecho; los del bajel se vieron perdidos, hicieron vela en tanto que la galera volvía, y de nuevo, a vela y a remo, se pusieron en caza; pero no les aprovechó su diligencia tanto como les dañó su atrevimiento; porque alcanzándoles la capitana a poco más de media milla, les echó la palamenta encima y los cogió vivos a todos...».

Preludio final con decorado marítimo

Cervantes, una vez finalizada la escaramuza naval, mantiene el escenario del litoral Mediterráneo para escribir el preludio final del libro, haciendo coincidir en la playa barcelonesa la crisis del Ingenioso Hidalgo, la de su utopía y la de la novela heroica. Sansón Carrasco, oculto bajo la identidad del caballero de la Blanca Luna, consigue, con su victoria tras el duelo mantenido sobre la arena marina, que don Quijote acepte sus condiciones y vuelva a su hogar. Llegamos a una de las escenas más patéticas e impresionantes, en que las palabras del caballero andante, por una vez ausentes de arcaísmos, sin la

máscara del lenguaje libresco, nos revelan cómo han sido de veras sus últimas experiencias caballerescas. «Al salir de Barcelona, volvió don Quijote a mirar el sitio donde había caído, y dijo: “¡Aquí fue Troya! ¡Aquí mi desdicha, y no mi cobardía, se llevó mis alcanzadas glorias; aquí usó la fortuna conmigo de sus vueltas y revueltas; aquí se escurecieron mis hazañas: aquí, finalmente cayó mi ventura para jamás levantarse!”».

Pero la ventura de autor y personaje no sólo no cayeron, sino que hace cuatrocientos años, a partir de la publicación de *Don Quijote de la Mancha*, se elevaron muy alto. Ya Sancho lo había profetizado: «...antes de mucho tiempo no ha de haber bodegón, venta ni mesón o tienda de barbero donde no ande pintada la historia de nuestras hazañas». Y pintado también apareció el nombre de su creador en las aletas y amuras del que fue en su época el mayor y mejor barco de nuestra Armada: el crucero *Miguel de Cervantes*; como también navegan en la actualidad con el nombre de *Don Quijote* y de *Cervantes* varios buques mercantes españoles y extranjeros. Por tanto, desde que el emblemático navío causó baja en 1964, y hasta que su nombre reaparezca en alguna de sus modernas naves, la Marina de guerra española tiene una deuda pendiente con su valeroso infante de Lepanto y coronel del Cuerpo de Inválidos por la Patria.



LAS MONJITAS DE SAN JUAN

Antonio PIÑEIRO SÁNCHEZ



MANECE un día nublado, lluvioso, triste en la mar. Alguien aparece por el puente y pregunta:

—¿Estáis seguros que esto es el Caribe? ¿No habréis confundido la derrota y en realidad estamos llegando a Ferrol?

Era el Caribe. Recalábamos, a bordo de la fragata *Almirante Juan de Borbón*, en la isla de Puerto Rico un día antes de entrar en San Juan en nuestro tránsito a San Diego (California) para realizar la CSSQT (Pruebas Finales del Sistema de Combate).

Converso con el comandante sobre unas monjitas que saludan desde una ventana de su convento con una bandera española cada vez que entra un buque español en San Juan:

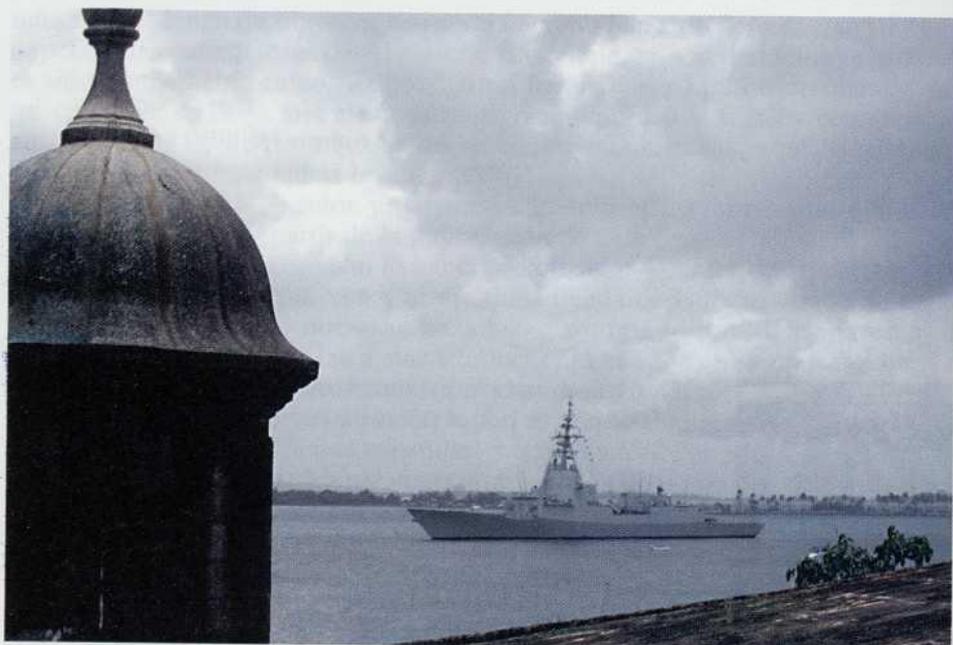
—¿Se mantendrá esa costumbre?, ¿sabrán de nuestra llegada?

—Probablemente nadie las habrá avisado, pero seguro que a nuestra salida nos despedirán bandera española en mano.

Al día siguiente entrábamos en San Juan. A la vista, el impresionante Castillo del Morro, testigo mudo pero altivo de nuestra larga estancia en estas latitudes. Embarca el práctico y lo primero que le comenta al comandante es si estamos listos para responder al saludo de las monjitas, ya que ellas se enfadan muchísimo si no son correspondidas. Nuestras primeras dudas se han disipado. La tradición sigue y, además, conocen nuestra llegada.

Avanzamos hacia la entrada de la bahía. El Castillo del Morro cada vez más cerca, cada vez más impresionante. Aquí huele a España. Doblamos el Castillo y un marinero, desde el alerón, comenta:

—¿Habéis visto aquello? Es un edificio lleno de banderas españolas.



La fragata *Almirante Juan de Borbón* entrando en San Juan de Puerto Rico.



Imagen del convento en plena bienvenida.



Visita del comandante y oficiales al convento.

Salgo al alerón. Impresionante lo que estábamos viendo. Era el convento de las monjas. Todas sus ventanas y balcones con banderas de España: grandes, pequeñas, nuevas, antiguas..., y todas ellas, las monjas, agitando brazos y banderas. Pocas cosas me han emocionado tanto. A mí y a gran parte de la dotación que no conocía esta costumbre.

Nos vamos acercando más y más. El práctico nos invita a aproximarnos a la boya que indica que ya no podemos acercarnos más. Pasamos cerca, muy cerca del convento. Hacemos sonar la música por exteriores, hacemos sonar nuestras sirenas, una vez, dos, tres.... Es una bienvenida sin final. Bajamos velocidad. Mínima de gobierno. Queremos prolongar este acto tan entrañable como inesperado. La dotación comenta incrédula lo que está viendo. Agitamos nuestras gorras desde los puestos de Br y Er de guardia. Impresionante. Emocionante.

Así fue nuestra entrada en San Juan de Puerto Rico. Ante tal muestra de cariño, el comandante, segundo comandante y un grupo de oficiales acudimos al convento para agradecerles la calurosa bienvenida e invitarlas a visitar el barco.

Al día siguiente llegaban al buque sor Dolores Iriarte (Navarra), la más veterana; sor Carmen Urriza (Navarra), la superiora; sor Lucía Munárriz (Navarra), sor Josefina Aranzo (Castilla), sor Maximina Gálvez (Andalucía),



Visita de las siervas de María al buque.

sor Virtudes García (León), sor Guadalupe Castro (México), sor Juana Ortega (República Dominicana) y sor Silvia Correa (Puerto Rico). Visitan el barco y al llegar al puente y ante la imagen de la Virgen del Carmen entonan una *Salve* cantada en latín y le ponen su escapulario. Bajamos a la cámara de oficiales y les ofrecemos un ágape de productos de la tierra. Nos dicen que para la despedida no nos van a poner tantas banderas porque les da mucho trabajo, pero que va a ser igual de emotiva que la entrada. Y nos explican el por qué de esta tradición. Éste es el relato:

«En el año 1887 se establecieron en San Juan las religiosas Siervas de María en el Hospital de Nuestra Señora de la Purísima Concepción, fundado en 1524 y restaurado en 1928. La situación de este enclave, cara a la bahía de San Juan, hacía que las hermanas que allí desempeñaban su labor salieran a balcones y terrazas, agitando sus brazos y pañuelos, para recibir o despedir a los barcos españoles que traían o llevaban a la metrópoli a otras compañeras».

Como es bien conocido, a finales del siglo XIX, España se vio envuelta en una serie de guerras de independencia de sus colonias en América. En la última, la de Puerto Rico, en la que tomó parte directa los Estados Unidos, al cese de hostilidades se tuvo que ceder la isla. El último barco español, el *Antonio López*, anclado en la bahía de San Juan, partía para España un día del año 1900 llevando a bordo un contingente de derrotados soldados españoles. Antes de salir de la bahía este barco fue hundido por los buques americanos, llenando las aguas de San Juan de sangre española de unos héroes que, según impresión testifical, desaparecían de entre las aguas rechazando el socorro de sus enemigos.

Cuando el drama tocaba a su fin, un marino llegó nadando y malherido hasta la orilla. Un testigo se deslizó hasta el hombre, el cual tenía en su pecho una bandera roja y gualda. Éste, al percibir al extraño se esforzó por volver al agua, pero el extraño le gritó:

—No temas, quiero ayudarte. Soy español.

—¿Cómo se llama? —preguntó el heroico marino.

—Rocafort, contestó el extraño.

—Señor Rocafort guarde esta bandera y júreme que no caerá en manos extrañas.

—Te lo juro.

Tras estas palabras, expiró el heroico marino.

Rocafort miró hacia la bahía donde el *Antonio López* se hundía lentamente. En la popa no había bandera. Rocafort se estremeció al comprobar que la bandera del *Antonio López* estaba en sus manos.

Pasaron los años y con el tiempo Puerto Rico cambió de fisonomía. El español, y gallego por cierto, Rocafort contrajo matrimonio y tuvo hijos puertorriqueños. La familia estaba preocupada por la actitud del patriarca que cada día, a la misma hora, salía al balcón de su casa, se mostraba inquieto y, a veces, lloraba.

Un día de esos las monjitas del Hospital de la Purísima Concepción saludaban con sus pañuelos blancos la llegada de un buque español. Surgió de pronto una idea en la mente de Rocafort. Para algo tenía que servir la bandera del *Antonio López* y la gesta del heroico marino. Y así salió un día de su casa con un bulto bajo el brazo. Se dirigió hacia el convento y después de tres horas volvió a casa. Ya no era el mismo Rocafort.

Desde ese día y cada vez que un barco español hace su entrada en la bahía de San Juan las monjitas lo saludan, no ya con sus pañuelos blancos sino con una bandera roja y gualda. El resto, hasta hoy, es producto del paso de los años.

Desde hace ya un tiempo los únicos barcos españoles que entran en San Juan son de la Armada, que ante tal recibimiento han ido regalando banderas a las monjas. Así hasta nuestra entrada.



Antes de desembarcar.

Se ha convertido ya en una tradición bien conocida, no sólo en la ciudad de San Juan sino también en la Armada.

Recientemente, estas monjas, las Siervas de María de San Juan de Puerto Rico han sido propuestas por el comandante de la fragata *Almirante Juan de Borbón* para una Cruz del Mérito Naval. La tienen más que merecida. Por su patriotismo, por su trabajo para los demás, por despertar en todas y cada una de las dotaciones de los buques que visitan Puerto Rico torrentes de emoción y hacernos sentir más cerca de España.

¡Que Dios las bendiga!



TEMAS PROFESIONALES



A VUELTAS CON LOS HUEVOS

MÁS REFLEXIONES SOBRE LA TRANSFORMACIÓN...
Y UNA RECETA DE EMPANADA

Juan RODRÍGUEZ GARAT



*No es posible hacer una tortilla sin
romper los huevos.*

(Popular).



ESDE la publicación de un artículo dedicado a la transformación, que caprichosamente titulé *El huevo y la gallina*, son muchos los lectores que se han puesto en contacto conmigo para interesarse por la receta que allí se anunciaba (1). Sepan ustedes que, para eso, deben dirigirse a su autor, quien, estoy seguro, les atenderá encantado. Yo, si acaso, les podría explicar cómo hacer una empanada de pollo que creo que me sale

bastante bien, aunque, en honor a la verdad, debo admitir que hay quien opina que el resultado gastronómico no justifica el esfuerzo que supone tan laborioso plato.

Ya ve el lector que, en esta ocasión, tengo intención de ser sincero. Por eso, con la misma sinceridad y un punto de agradecida satisfacción, permita que le informe de algo que le sorprenderá y que me siento muy honrado al anunciar: dos de los lectores del artículo también se interesaron por la transformación. Ciertamente que, en realidad, uno se limitó a expresar su perplejidad. «Y eso, ¿qué es lo que es?», preguntó. Ciertamente que el otro, más informado, lo que vino a decir es que no estaba de acuerdo con mis opiniones. Pero no importa: para mí, el interés despertado es ya suficiente para justificar una continuación.

Una segunda oportunidad

¡Vale! Admito que el interés de dos únicos lectores no justifica un nuevo artículo. Sin embargo, no puedo resistirme a escribirlo, sobre todo porque tengo cinco hijos que sacar adelante. Y tiene que ser un artículo largo, porque la REVISTA GENERAL DE MARINA, a cuyo director quiero agradecer la acogida que me dispensa, paga por páginas. Vea pues el lector que, efectivamente, tengo intención de ser sincero. Así que le ruego me permita empezar de cero y ensayar otra posible justificación.

No hace mucho tiempo, el secretario de Defensa de los Estados Unidos, Donald Rumsfeld, visitó a las fuerzas norteamericanas desplegadas en Irak. Seguramente recordará el lector, pues la prensa española cubrió ampliamente el incidente, que en una reunión con la tropa, ante las cámaras de televisión, el señor Rumsfeld se vio increpado por un infante de marina que encontró la ocasión propicia para quejarse de la falta de blindaje de sus vehículos.

Presionado, el secretario Rumsfeld dio una respuesta que mereció duras críticas, incluso en los Estados Unidos: las naciones van a la guerra con lo que tienen y no con lo que querrían tener. Yo, sin embargo, en mi afán de arrimar el ascua a mi sardina, no veo en este comentario más que el espaldarazo que mi artículo necesitaba. Implícitamente, el secretario de Defensa admite que necesita una mejor protección en sus vehículos. En definitiva, incluso el poderoso ejército de los Estados Unidos, volcado desde hace años en la transformación, necesita algo que no tiene.

Vea el lector que esa protección que hoy echa en falta el Sr. Rumsfeld y, lo que es más importante, el infante de marina en el campo de batalla, no presenta retos tecnológicos especialmente relevantes, ni supone para la economía de los Estados Unidos compromisos financieros insuperables. Bien podía, por ello, haberse abordado antes de que las características de los combates de baja intensidad en los que están involucradas las fuerzas norteamericanas desde el

final de la guerra de Irak demostrasen su necesidad. Necesidad que, desde mi punto de vista, es por lo menos tan evidente como la de la emblemática Network Centric Warfare (2).

Si recuerda el lector, una de las características con las que el proceso de transformación quiere diferenciarse del de evolución normal de los ejércitos es la pretensión de que el cambio se haga realidad antes de que se produzca un revés militar que lo justifique. Desafortunadamente, no ha sido así en este caso.

Nada es, pues, perfecto. Tendremos que seguir aprendiendo de nuestros errores y también, ¿por qué no?, de los errores ajenos. Y en ese camino, la confirmación de que la primera potencia del globo —que tantas razones tiene para sentirse orgullosa de algunos de sus logros en el terreno militar—, ha errado, al menos parcialmente, el tiro de su *transformación* debería permitirnos ser más osados al discrepar y llegar un poco más lejos en nuestro análisis.

Aprovechando, pues, la oportunidad que me ofrece la REVISTA, pretendo pasar del conjunto de ideas generales de lo que no se debe hacer, que ya expuse en el artículo anterior, a una receta un poco más ambiciosa para la *transformación*. Quedará a juicio del lector si, al contrario de lo que ocurre con mi empanada de pollo, el valor gastronómico de esta receta sí justifica el esfuerzo de seguirla.

Un plato que a todos siente bien

Permítame el lector una digresión, si se quiere, semántica. Cuando uno escribe sobre quienes cocinan, no se atreve a mencionar a los cocineros, no vaya a ser que le acusen de machista por utilizar, como antes era preceptivo, el masculino como genérico. Y aún es peor si escoge referirse a las cocineras, por el riesgo que supone asociar un trabajo doméstico al sexo que antes era débil. Yo, por mi parte, me niego a recurrir a esa cursilería tan políticamente correcta de cocineras y cocineros. Así que emplearé el acrónimo PAPAS (Personas Adiestradas en la Preparación de Alimentos Sabrosos) que, por otra parte, y despojado de cualquier posible connotación clerical o paternal, es muy utilizado en la Armada para referirse a quienes saben —o creen saber, y el que esté libre de pecado que tire la primera piedra— algo de algo.

Para los PAPAS de la cocina, muchas veces lo más difícil es decidir qué van a cocinar. Pero eso, nosotros, lo tenemos resuelto. Haremos empanada de pollo. Claro que lo mismo ocurre a los PAPAS que pontifican en otros ámbitos de la vida. Imagine el lector que lo que nosotros queremos preparar es una Armada que satisfaga las expectativas de todos: de sus profesionales, los marinos, y de quienes más sufren sus inconvenientes, nuestras familias; de los mandos navales que la preparan y de los mandos conjuntos o combinados que la conducen en las operaciones militares; de los gobiernos que la utilizan



El *Galicia* en Banda Aceh (Operación RESPUESTA SOLIDARIA).
(Foto: cabo 1.º S. Urbano Esparza).

y de su único verdadero cliente, el pueblo español. Una Armada que, como la empanada, a todos siente bien. ¿Qué menú nos atreveremos a sugerir?

España, dice la reciente Directiva de Defensa Nacional 1/2004, basa su concepción estratégica, por un lado, en el mantenimiento de una capacidad defensiva propia que sea factor de disuasión y constituya una capacidad de respuesta genuinamente nacional; por otro, en la defensa colectiva y en la seguridad compartida con nuestros socios y aliados. Esto, la verdad, suena bien. Nadie me lo ha preguntado, pero a mí me gusta.

Si tenemos en cuenta que la defensa colectiva, como la exclusivamente nacional, se fundamenta en la disuasión —lo que permite sacar factor común de este término— y recordamos que no hay mejor forma de garantizar la seguridad que la de extender la paz y la prosperidad que nosotros disfrutamos, concluiremos que no necesitamos un plato, sino dos: disuasión y proyección de estabilidad. Y, si no temiera resultar indigesto —que sí que lo temo— aún añadiría yo, desde mi particular perspectiva naval, un postre de compleja elaboración, cual es la Acción Marítima, a la que da una creciente relevancia la proliferación de riesgos asimétricos a que hoy nos enfrentamos.

De los ingredientes

Empezaremos, si complace al lector, por los ingredientes de la empanada, para que no crea que me olvido de ella. Para la masa, necesitaremos harina, vino y aceite; y, para el relleno, por mucho que le sorprenda, necesitaremos pollo, chorizos criollos, puerros, tomates, cebollas y pimientos verdes. Necesitaremos también, y de ahí el nombre de este artículo, un huevo que, como luego se verá, dará el último toque de elegancia a nuestra empanada.

Sin embargo, si de lo que hablamos es de la Armada, lo que necesitamos es un poco más complicado. Y no sólo porque estemos pensando en cocinar tres platos diferentes. Los propios ingredientes son, además, extremadamente complejos, porque están formados por hombres, sistemas, adiestramiento y doctrina. Sin olvidarnos de la moral, factor determinante de la capacidad militar que, por cierto, parece haber sido sustituida en el mundo de lo políticamente correcto por un término importado del mundo de la empresa, la motivación, con el que, si se me permite decirlo, guarda la misma relación que el juramento a la bandera tiene con el mero contrato laboral. Pero ese de la moral podría ser tema de otro artículo. Para éste, permita el lector que, con el único objeto de simplificar la redacción, llame a los ingredientes como se viene llamando hoy día a los ciclistas en las retransmisiones televisivas de las grandes vueltas por etapas: unidades.

Para el primero de nuestros platos, la disuasión, necesitamos unidades que sean capaces de dar la talla en operaciones conjuntas y combinadas en cualquier escenario, incluyendo los de alta intensidad (3). La tecnología es aquí el factor clave y, en este área, las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, como quedó demostrado en la reciente guerra de Irak, lo bordan. La Armada, que tiene unidades muy capaces de procedencia norteamericana, ha escogido probablemente los ingredientes más adecuados para este plato.

Sin embargo, para la proyección de estabilidad necesitamos otra cosa. Necesitamos unidades que puedan operar con seguridad en escenarios de baja intensidad, en los que el enemigo —que lo habrá, porque de lo contrario no estaríamos allí— pondrá en juego, en lugar de una fuerza militar identificable como tal, todo tipo de amenazas no convencionales. Amenazas que, como demuestra la posguerra iraquí, pueden llegar a ser bastante más peligrosas que el propio ejército enemigo.

Durante mucho tiempo se ha pensado que las unidades preparadas para alta intensidad, militarmente mucho más exigente, servirían también para los escenarios de baja intensidad. Suposición errónea, como demuestran las quejas al secretario Rumsfeld. Si en los escenarios de alta intensidad el éxito depende de la superioridad tecnológica, que se traduce en una mayor eficacia de la combinación de sensores y armas, en los de baja intensidad lo más importante es la protección de la Fuerza, que haga posible su uso gradual y proporcionado. Protección que debe darse en capas sucesivas, que, conceptualmente, recuerdan a la ya clásica defensa en profundidad.

La capa más exterior de este sistema de protección sería, sin duda, la inteligencia, hoy día tan de moda. Pero, ya que el artículo va de huevos, admitamos que, si algo puede reprocharse al Sr. Rumsfeld y a tantos como él es haber puesto demasiados huevos en la cesta de la inteligencia. Parece obvio que, por si ésta no fuera capaz de alertarnos a tiempo —lo que viene ocurriendo con pasmosa regularidad—, hacen falta también otras líneas de defensa menos atractivas, pero igualmente necesarias: sistemas de vigilancia eficaces, armas que permitan una respuesta gradual en escenarios ambiguos y, en último extremo, el blindaje que reclamaba el anónimo soldado norteamericano.

Así pues, y permítame que concrete, hoy día necesitamos ingredientes especializados. Porque son más eficaces y, también, porque son más rentables en términos de nuestro recurso más crítico: el personal. Porque la polivalencia, que exige plantillas apropiadamente dimensionadas, estaba justificada en la época en que las plataformas eran más caras que el hombre; pero es ruinoso cuando se invierte el equilibrio (4).

De las cantidades

En el ámbito de la cocina, el análisis de las cantidades sólo presenta una dificultad: la de descifrar los términos imprecisos con los que se suelen definir. ¿Qué entenderá el PAPA de turno por una pizca, un poco, bastante o suficiente?

Por lo demás, el problema de la determinación de las cantidades se resuelve a partir de tres principios básicos: adecuación a la demanda, economía y equilibrio. Así, cualquiera puede deducir que el tamaño de la empanada debe responder al número de comensales, que la compra debe encajar dentro del presupuesto y que el conjunto debe guardar unas ciertas proporciones: si pongo demasiados vegetales pero me bebo el vino y, por consiguiente, me olvido de poner la harina, me podrá salir una exquisita sopa de puerros —sería suerte de principiante— pero no una buena empanada.

En el ámbito de la defensa el problema, aunque parece mucho más complejo, responde a los mismos principios básicos. El primero es la adecuación a la demanda. Y en este terreno, para transformarnos como es debido, es preciso que seamos muy realistas: en un entorno de seguridad benigno, como el que vivimos, no cabe esperar que nuestra sociedad tenga demasiado apetito de defensa. Otros platos parecen hoy al español medio, ése que elige a nuestros gobernantes, más apetecibles que nuestra empanada. Así que, hablando en plata, los recursos, financieros y humanos, son los que hay, y no cabe esperar alteraciones drásticas a menos que, Dios no lo quiera, se deteriore el escenario internacional. Por ello, sin renunciar a cualquier ajuste que nos sea favorable, habrá que aplicar a rajatabla el segundo principio, el de economía, y decantarse abiertamente por el tercero —el equilibrio— para mejorar nuestra receta.

Repárese el lector en que, si llegamos a ponernos de acuerdo con lo que antecede, se va a demandar de nosotros una perspectiva diferente. Cualquiera que nos escuche cuando arreglamos la marina —con más frecuencia de la que nuestras santas esposas quisieran— podría deducir que la solución a todos nuestros problemas pasa por disponer de más hombres, más dinero, más medios, más tiempo... Pero este análisis no es riguroso. Por una parte, parece obvio que disponer de más cantidad de todos los ingredientes, manteniendo las proporciones, sólo cambia la escala del problema. Cambia el tamaño de la empanada, si se me permite el símil hidráulico, pero no su sabor. Pero, además, lo cierto es que no hay ni más hombres ni más dinero. Y eso, que entendemos perfectamente en la cocina —yo también haría la empanada de vieiras, si pudiera—, no acabamos de asumirlo en el ámbito de la defensa.

Pongamos pues los pies en el suelo y hablemos de economía y de equilibrio. Aceptemos que la bolsa de recursos es única, y que en ella no sólo compiten sistemas con sistemas o dotaciones con dotaciones. Compiten también sostenimiento con modernización, disponibilidad con capacidad, y actividad operativa con calidad de vida. Por eso, una marina equilibrada no es sólo la que dispone de medios que cubran todas las áreas de las operaciones navales, aspiración que la Armada siempre ha tenido y que hoy es de reconocer que cumple más que nunca. El equilibrio que necesitamos no puede



Aviones de la Armada *Harrier* en Zaragoza. (Foto: J. Peñuelas).

quedarse sólo en eso. Una marina equilibrada también condiciona su nivel de ambición a sus posibilidades reales, porque si exprimimos los recursos —financieros, humanos u operativos— por encima de lo que es sostenible, estaremos comprometiendo un futuro quizá difícil por un presente que no justifica tanto esfuerzo.

Encajar la Armada que todos queremos dentro del presupuesto es tan difícil como la cuadratura del círculo. Y recuerde el lector que, no me acuerdo bien por qué, el círculo no se puede cuadrar. Parece, pues, que estamos abocados a algunos recortes, y eso exige que establezcamos un sistema bien definido de prioridades. ¿Cuáles? Cada uno tendrá las suyas, pero, ya que éste es mi artículo, tendré que ser yo el que se defina, y déjeme empezar por la empanada, que es lo que interesará a la mayoría de los lectores.

Para la masa, necesita usted un vaso de vino blanco, uno de aceite y algo más de medio kilo de harina. Para el relleno, si no alcanza a las vieiras, compre dos pechugas de pollo, tres chorizos criollos, cuatro tomates, una cebolla, seis puerros y dos pimientos verdes. De sal, media cucharadita de postre para la masa y, para el relleno, vaya probando —el relleno, no el vino— y échele la que pida. Ya ve que no puedo ser más concreto.

Pero ¿qué pasa con la Armada?, dirá el lector. Bueno, pues los ingredientes de la Armada serán, en cantidad, los que España quiera financiar y dotar. Pero el punto de equilibrio que necesitamos me parece, hoy por hoy, bastante claro:

- Como el pollo de nuestra receta, las operaciones de baja intensidad, en las que nuestros hombres se juegan la vida para defender valores que todos compartimos y en las que la Armada, además de su prestigio nacional e internacional, compromete la imagen de España en el exterior, deben pesar más que una hipotética alta intensidad que, es verdad, puede dar mejor sabor al conjunto —y, sólo por eso, me atreveré a compararla con los chorizos criollos—, pero que hoy parece remota y que siempre habrá tiempo para preparar (5).
- La respuesta genuinamente nacional que menciona la reciente Directiva de Defensa parece hoy más sabrosa que la contribución a la estrategia aliada. Cuando compartíamos un formidable enemigo como, al menos en potencia, era el Pacto de Varsovia, pudo tener sentido la construcción de fragatas antisubmarinas oceánicas para apoyar el esfuerzo aliado. Hoy, como es obvio, no es éste el caso, y es bueno que aportemos a la defensa colectiva precisamente aquello que necesitamos para un hipotético escenario nacional, por poco probable que éste pueda llegar a ser (6).
- La capacidad de regeneración para hacer frente a un futuro impredecible es la sal que debe condimentar un presente que, desde el punto de vista militar, parece soso. Por eso, no podemos hipotecar el futuro

de la Armada para resolver las dificultades del momento. Y aunque la palabra hipoteca evoque principalmente el recurso financiero, tampoco podemos, como deja perfectamente claro el reciente documento Líneas Generales de la Armada, endeudarnos en términos de recursos humanos (7).

De la preparación

¿Qué hacemos ahora con todos los ingredientes que hemos mencionado? Vayamos por partes. El relleno, mejor hacerlo de víspera. Pique y fría los puerros —le sorprenderá ver como sustituyen con ventaja a la cebolla— a fuego lento y con poco aceite. Considere ésta como una norma general, porque la empanada sienta mejor si no queda demasiado aceitosa. Fría también, separadamente, los pimientos verdes y el pollo bien picado con los chorizos criollos. En otra cazuela, fría la cebolla y, cuando esté pochada, añada los tomates con una pizca de azúcar y sal al gusto. Pásela por el pasapuré y le quedará una rica salsa de tomate. Mézclela con todo lo demás hasta obtener una especie de emplaste pegajoso que pueda pasar, ante ojos poco críticos, por relleno de empanada.

Para hacer la masa, bata el vino y el aceite con media cucharadita de sal hasta conseguir un líquido de color dudoso, pero homogéneo. Ponga la harina sobre la mesa, haga una cavidad *ad hoc* y, poco a poco, deje caer el líquido hasta que rebose y empiece a caer al suelo. Amase el conjunto y añada harina si procede hasta que, por fin, deje de pegársele entre los dedos. Acabará poniéndose perdido, pero no pierda por ello el buen humor.

Unir masa y relleno de forma que el conjunto parezca una empanada es una mera técnica de trabajos manuales. Yo uso escuadra y cartabón pero, si tiene usted talento, no lo necesitará. Dice mi madre que conviene pintar la cubierta superior de la empanada con el huevo que da título al artículo para darle mejor color, y que hay que pincharla en varios sitios para que luego no le salgan burbujas. Yo sigo su consejo porque, después de todo, ésta es su receta y porque, al contrario de lo que ocurre con ciertas bebidas de moda, nunca se han visto empanadas con burbujas. Meta luego lo que sea que haya usted conseguido hacer en el horno a 200 grados, espere 20 minutos y tendrá un producto gastronómico sin lujos, pero eficaz y bien preparado.

Hacer de la Armada un producto militar sin lujos, pero eficaz y bien preparado es algo más difícil. Pero eso no excluye, sino que, para mí, hace aún más necesaria una buena receta. Receta que no tenemos, y que no vale sustituir por armarios llenos de doctrina de distintas cosechas —con entre una y cinco décadas de reposo en nuestras estanterías— que sugieren para nuestro menú platos que, muchas veces, saben a rancio.

¿Que para qué queremos una receta? Le daré dos razones que a mí me convencen. La primera es que una buena receta permite que, incluso quienes nada sepan de la estructura de la materia o de la física del calor, hagan una empanada comparable con las mejores. Y eso ya no es poco. Pero hay otra razón, aún más importante. Y es que decidirse por la empanada obliga a desechar los huevos encapotados, tan ricos ellos. Obliga, si se me permite la generalización, a concentrarse en hacer bien unas pocas cosas, en lugar de filosofar sobre otras varias. A priorizar, que no consiste sólo en definir qué cosas tienen la mayor prioridad —que ésa es la parte fácil—, sino también en señalar cuáles tienen menos. ¿Le parece que no es esto lo que necesitamos?

Sé, probablemente tan bien como el lector que haya conseguido llegar hasta aquí, que es duro abandonar capacidades, aunque sea en beneficio de otras. Que es duro cerrar instalaciones que luego sería difícil recuperar. Que es duro, en definitiva, renunciar a los huevos, aunque sea para hacer una tortilla. Pero permítame que le proponga un sencillo juego. Imagine que, al incorporarnos a la OTAN, ante una amenaza bien definida como la que existía entonces, un aliado nos hubiera proporcionado, gratis total como se dice ahora, dos submarinos nucleares. Imagine que, rebasado con creces el último tercio de vida de estos buques, tuviéramos que construir dos nuevos submarinos para reemplazarlos. Imagine —y esto sí que no es difícil de imaginar— que el presupuesto no diera para tanto. Si fuera así ¿no cree que, tanto usted como yo estaríamos rasgándonos las vestiduras por perder una capacidad que, la verdad, hoy no echamos de menos? Y si es así, ¿cuántos de estos hipotéticos submarinos nucleares tenemos en nuestra actual estructura de fuerzas? ¿Ninguno? ¡Pues ya sería casualidad!

Conclusión

Esta vez no quiero que me pase como con el artículo precedente, que casi todos los lectores creyeron dedicado a la avicultura. Reconozco, es verdad, que pretendo aprovechar la tirada de la REVISTA para recuperar con más facilidad mi receta cuando, como me ocurre con harta frecuencia, vuelva a perderla, pero no es ése el objeto principal del artículo. Así que, por una vez, trataré de afinar las conclusiones.

En el momento histórico que nos ha tocado vivir, la Armada necesita, como tantas veces a lo largo de su historia, un proceso valiente de transformación. Lo necesitamos, además, antes de que una mala jugada de la historia ponga al descubierto algunas de nuestras carencias.

Creo que no es difícil ponernos de acuerdo en que necesitamos una Armada orientada al futuro, pero volcada en los desafíos del presente. Una Armada orgullosa de su historia, pero capaz de desprenderse sin complejos de algunos lastres del pasado. Una Armada adaptada al escenario que vivimos, pero sin

olvidar del todo que la disuasión juega un papel clave en que este escenario, que nos conviene no llegue a deteriorarse.

Para conseguirlo, creo que debemos apostar por una Armada modesta —qué remedio— pero equilibrada; apoyada en la tecnología, pero no empujada por ella; ilusionada, porque sólo nuestra ilusión puede hacer realidad los milagros con los que soñamos, pero realista y con los pies en el suelo. Una Armada sin capacidades de papel, que de esas ya teníamos en Cuba y sólo sirvieron para propiciar el heroísmo estéril —aunque el heroísmo nunca puede llegar a ser estéril, si lo fueron sus frutos— de nuestros mayores. Una Armada que, en definitiva, lo que haga —aunque no sea tanto como nosotros, los marinos, hayamos llegado a soñar—, lo haga bien.

Como una modesta aportación personal a esta tarea de todos, yo le propongo mi empanada de pollo. Pero no crea el lector que, ni siquiera en mi opinión, particular y por ello sospechosa de parcialidad, la receta aquí esbozada puede suponer una respuesta íntegra, completa y definitiva al difícil reto de la transformación. Si acaso, me permito recordarle que el pollo, ingrediente principal de este plato, no es más que un producto intermedio de la transformación del huevo en la gallina.

(1) Este artículo es continuación del titulado *El huevo y la gallina*, publicado por la REVISTA GENERAL DE MARINA en el mes de noviembre de 2004. Poco tiempo después, el presidente del Gobierno firmó la Directiva de Defensa Nacional 1/2004, en la que se impulsa decididamente el proceso de transformación de las Fuerzas Armadas. Así pues, aunque es posible que el lector no haya oído hablar de él todavía, estamos tratando un tema que, como se dice ahora, es de rabiosa actualidad.

(2) El término no tiene fácil traducción al castellano, pero resulta de la aplicación de la evolución de las telecomunicaciones al campo de batalla, e implica que la red que enlaza los centros de decisión, los sensores de todo tipo y las armas desplegadas en un teatro de operaciones tienen mayor valor militar que los propios combatientes individuales.

(3) Actuar como si la disuasión no fuera a funcionar es, paradójicamente, la mayor garantía de que funcione.

(4) No quisiera aburrir al lector, pero cuando la disuasión, de naturaleza poco activa, era la base de nuestro concepto estratégico, y cuando el recurso de personal era relativamente asequible, la polivalencia significaba dos capacidades por el precio de una. Hoy, cuando nuestras unidades están participando con frecuencia en operaciones reales, y cuando el personal se ha convertido en el recurso más crítico, la polivalencia puede llegar a significar una misión por el precio de dos.

(5) Recuerde el lector, sin embargo, que no se puede dejar caer la capacidad de las Fuerzas Armadas para la alta intensidad por debajo de la necesaria para la disuasión.

(6) Recuerde también el lector que, si estamos preparados para hacerle frente, ese hipotético escenario será menos probable todavía.

(7) Entre los sacrificios que se imponen para no comprometer ese futuro está la inmovilización de los barcos que hoy no podemos dotar, por mucho que a todos nos duela verlos —los británicos usan el femenino «verlas», provocando aún más melancolía— amarrados al muelle.

**AVISO A LOS
SUSCRIPTORES
Y COLABORADORES
DE LA «REVISTA
GENERAL DE MARINA»**

Se comunica a todos nuestros lectores y colaboradores que el nuevo correo electrónico de nuestra REVISTA es:

regemar@fn.mde.es

EL PRESTIGIO

José M.^a GODÍN PORTO



Prestigio: Ascendente, autoridad, renombre, buen crédito, reputación.

Introducción



OS oficiales de la Armada nos vamos enfrentando a procesos de evaluación a lo largo de nuestra carrera de los cuales depende en buena medida nuestro futuro profesional. El sistema de informes personales en vigor, basado en los IPEC como pilar fundamental sobre el que se sustentan los procesos de evaluación, es muy cuestionado por cuanto, se dice, sus resultados no son siempre los esperados. Se han venido probando a lo largo del tiempo distintas metodologías para objetivar lo subjetivo —materia altamente contradictoria—, ora con fórmulas matemáticas que pretendían aproximar el desempeño profesional a un modelo estadístico de carrera, ora con informaciones complementarias procedentes de encuestas para determinar el prestigio de los evaluados, como es en el caso actual.

Si el primero de los procesos perjudicó a los que tenían demasiado tiempo de embarque o demasiado tiempo en tierra, el segundo, que lleva poco tiempo en vigor, pretende que, permitiendo una mayor flexibilidad en las distintas trayectorias, los propios miembros de la organización participen aportando su opinión sobre los distintos evaluados. En mi opinión, ni creo que el sistema de IPECs sea tan malo como decimos, ni creo que la subjetividad individual pueda ser efectivamente reemplazada por una subjetividad colectiva en aras de la objetividad. Toda elección estará, por definición, en mayor o menor medida sujeta a una decisión humana.

Necesidad de la evaluación

Soy subjetivo porque soy sujeto. Si fuese objetivo sería un objeto.

(ORTEGA Y GASSET).

Los procesos de evaluación son necesarios en todas aquellas organizaciones que precisan de la selección o elección de personas para asumir determi-

nadas responsabilidades. No siempre serán iguales; dependiendo del objetivo de la evaluación, ésta se realizará para:

- Determinar la eficacia general para el servicio en el caso de los ascensos, basada fundamentalmente en criterios generales de suficiencia (sin entrar en el sistema de «saltos»).
- Seleccionar a las personas más adecuadas para desempeñar destinos clave, como puedan ser los mandos u otros de libre designación o concurso de méritos, basada en criterios más específicos.

No podemos perder de vista que toda evaluación es impopular por sí misma. Por tanto, la evaluación debe de cumplir dos premisas para no constituirse en un elemento desmotivador: 1) ser eficaz en la búsqueda de los más cualificados para la organización, y 2) ser vista como justa por sus miembros. Será imposible detectar a los mejores en todos los casos y con un 100 por 100 de acierto. Bastante sería que pudiésemos seleccionar con suficiente eficacia, asumiendo pequeños fallos, humanamente inevitables y, al menos, sin grandes desviaciones.

El sistema de encuestas

Todos somos conscientes de lo fácil que nos puede resultar el puntuar con generosidad a aquel que es un subordinado simpático y de trato cómodo. Mientras que muchas otras veces nos cuesta ver el rendimiento real en el plano técnico del desempeño profesional; frecuentemente porque como informantes podemos ser legos en la materia y el asesoramiento disponible es directamente proporcional a la confianza que tengamos en la cadena de mandos intermedios. O porque la actitud de los evaluados de cara al mando puede ser bien distinta de la que tienen ante los demás.

La justificación inicial del sistema de encuestas descansa en el famoso aforismo de Churchill de que *nadie puede engañar a todos al mismo tiempo*. La introducción de nuevas opiniones de personas de la organización que no están destinadas con el evaluado —no olvidemos este punto— pretenden dar una entrada de información, supuestamente no viciada por esa potencialidad de que el informado esté recurriendo al *engaño* al mando, y que aporte una especie de percepción colectiva de cada individuo basadas en... ¿en qué?

Los riesgos de un sistema de encuestas vienen a ser similares a los que introduce la subjetividad en el proceso de redacción de los IPECs: la mayor o menor popularidad del individuo ya sea de cara a un comandante o de cara a la colectividad. Pero los casos de errores de colectividad son al menos tan abundantes como los de los errores individuales en cualquier campo de la actividad humana.



Alférez de Infantería de Marina al frente de una sección de la Unidad de Seguridad de Canarias.
(Foto: L. Díaz-Bedia).

Si el conjunto de ideas sobre nosotros mismos que han venido vertiendo nuestros sucesivos comandantes y jefes a lo largo de los años y basados en el contacto más o menos directo no es bueno, ¿será mejor lo que opinen los que no han estado destinados con nosotros, no hayan visto el éxito de nuestro desempeño en primera persona o no hayan sufrido nuestras meteduras de pata? Tengamos en cuenta que el prestigio va directamente unido a conceptos como renombre, buen crédito, popularidad, ascendiente, etc., pero no automáticamente con eficacia para el servicio. ¿Existirán otros métodos más objetivos de recabar información profesional sobre los evaluados?

Algunos elementos potencialmente distorsionadores del sistema de encuestas

Introducido el sistema de encuestas como procedimiento para disminuir el impacto de la subjetividad en el proceso, creo que, al igual que existe una subjetividad individual, existen otras colectivas que no son mejores ni peores,

pero sí distintas y no totalmente rigurosas, capaces de introducir nuevas distorsiones en el sistema:

- *Lo actual del conocimiento*: Frecuentemente cuando un oficial es destinatario de una de estas encuestas de prestigio se da cuenta de que a muchos de los evaluables no los ha vuelto a ver desde los tiempos de la Escuela Naval, o hace años cuando eran aún demasiado modernos o no habían desarrollado toda la experiencia que actualmente puedan tener. Es fácil, pues, y aunque de una forma inadvertida, estemos basándonos en ideas remotas y esto nos impida, inconscientemente, dar una opinión veraz y adecuada a la realidad. La diversidad de las trayectorias también ayuda a esto. Es fácil que los de superficie no tengan casi contacto con los submarinistas en años, o con los pilotos, o con los de dragaminas. O los de Ferrol con los de Rota, Cartagena, Madrid, etcétera.
- *La capacidad de proyección de los distintos destinos*: Existen destinos indudablemente óptimos para lograr una buena calificación de prestigio y otros que no lo son tanto. No hay duda de que existen algunos donde el oficial de la Armada puede tener mucho contacto con numerosos comandantes, almirantes u otros oficiales, y esto será de gran beneficio para sus resultados estadísticos. Por supuesto que nadie nos pide que opinemos sobre compañeros a los que no conocemos, pero el simple hecho de señalar a los más convenientes de entre aquellos que sí que conocemos niega a los no conocidos la posibilidad de poder haber contado con nuestro voto. Dicho de otro modo: no todos los evaluados llegan a la encuesta en condiciones de igualdad.
- *El currículo de los evaluados*: Es fácil dejarse influir por los destinos en los que el evaluado desempeña o ha desempeñado sus funciones, o por los cursos, especialidades o diplomaturas más que por la calidad del desempeño en cada uno de ellos. Existe cierta inclinación a consultar el escalafón, volviendo al viejo aforismo de basarse en el *dónde* y no en el *cómo*. La permanencia en un puesto de trabajo de especial relevancia ya está puntuada por los coeficientes que se aplican a los destinos según su clasificación, recientemente puesta al día en mayo de 2003, y los cursos o diplomaturas entran en los respectivos expedientes académicos. Si nos dejamos influir por ellos implicará que tales conceptos serán valorados por partida doble.
- *Corporativismo*: También existe un corporativismo inevitable; los submarinistas, los pilotos, los de *superficie*, los que no son ni lo uno ni lo otro, los «G» y los no «G», etc., que crean ideas de colectivo y a veces causan interferencias en lo que debería ser una evaluación de la persona y no un juicio de valor sobre el grupo al que pertenece. Frecuentemente desconocemos el trabajo de los demás, y así pode-

mos infravalorarlos. Aparecen entonces condicionantes de grupo profesional —y geográficos— en los que resulta fácil valorar de forma benévola a los más conocidos o a aquellos que desarrollan sus tareas en un campo de actividad similar al del encuestado. De hecho son frecuentes los comentarios de que en tal o cual colectivo se informa mejor o peor, o de que en algunos se trabaja más o menos, y esto son ideas arrastradas que caricaturizan la realidad.

- *Las promociones encuestadas:* La proximidad en promociones que se está utilizando a veces puede no ser la adecuada. Quizá con ello se busque un mayor conocimiento personal, pero creo que no es bueno que alguien tenga que opinar sobre gente con la en un futuro más o menos próximo vaya a coincidir como *rival* en otros procesos de evaluación. Si la promoción X está siendo evaluada para el mando de capitán de corbeta y a las promociones X-1, X-2, X+1 y X+2 se les da derecho a opinar, cuando unos años después van a coincidir en varios frentes de mando para capitán de fragata, podemos añadir nuevos condicionantes personales de hipotética competencia en el futuro.

La conveniencia del sistema de IPECs

Somos muy críticos con nuestro sistema de evaluación. Francamente tiene que tener fallos porque no hay sistema subjetivo perfecto, pero la acumulación de informantes en el tiempo debe filtrar irregularidades. Por otro lado, nunca lograremos que funcione correctamente si lo vamos *camuflando* con factores de peso y coeficientes de Junta que vengan a cambiar sus resultados. Si dudamos de nuestro sistema de IPEC, a la larga estamos dudando de nosotros mismos, que somos no sólo informados sino frecuentemente informantes. Es cierto que el sistema produce insatisfacciones y que muchos evaluados no se ven correctamente reflejados en sus informes. Quizá en muchos casos, aunque los resultados de las evaluaciones sorprendan, aquellos que en principio eran popu-



Director de vuelo de la fragata *Reina Sofía*, durante un VERTREP en la estación de proa.
(Foto: L. Díaz-Bedia).



De frente paso ligero durante la instrucción militar de conjunto en la Escuela Naval Militar. (Foto: L. Díaz-Bedia).

larmente tenidos por *los mejores* acaben por realmente no serlo según nos dicen sus comandantes. Pero puede que lo mejor no sea buscar coeficientes modificadores subjetivos para hacer que las colecciones de informes den como resultado aquello que queremos, y sepamos aceptar con humildad su veredicto o aprendamos a luchar por modificar los IPECs en lo necesario.

Otro de los asuntos *calientes* es siempre el dónde se han obtenido cada uno de esos informes; tema directamente ligado a la importancia o dificultad del desempeño que requiere cada puesto de trabajo en sí. Se dice que es más fácil salir bien informado de un sitio donde no exista la tensión del día a día; las situaciones son distintas y las demandas desproporcionadas. Los coeficientes de los destinos pretenden amortiguar estas diferencias, pero es otra tarea difícil, ya que es imposible reducir el tema a un ajuste matemático. Mientras los periodos de embarque de los

oficiales puedan ser muy distintos y los destinos a bordo y en tierra tan variados será muy difícil lograr baremos equivalentes, e inevitablemente la casuística beneficiará a unos y perjudicará a otros. Hay que aceptarlo.

Otro tema es el del peso relativo de los diferentes subapartados. En una primera visual parece tener el mismo peso en el cómputo final ser un gran deportista que ser un líder eficaz por don de mando, o ser extrovertido y agradable en las relaciones sociales que ser excelente en el desempeño de las funciones propias de la especialidad fundamental. Aun en el caso de utilizar coeficientes para dar más peso a unos conceptos que a otros para cada evaluación, los cuadernillos parecen muy generales y poco militares. Ser un excelente oficial de artillería se refleja en una sola casilla (*en el desarrollo de las actividades propias de su especialidad fundamental*), lo mismo para el cómputo final que ser el campeón militar de 1.000 metros obstáculos de la Zona Marítima (*actitud ante la práctica deportiva propia*). Quizá determinados conceptos deberían puntuarse en términos de suficiencia: *sí o no tiene tales o cuales cualidades*.

Pensamos que nuestro sistema de IPECs es malo, pero para opinar tan gratuitamente es bueno conocer un poco de lo que se hace por el extranjero. De mi experiencia conviviendo con oficiales de otros países no he visto ningún sistema que ofrezca más garantías de imparcialidad. Es más, por lo que he visto en la trayectoria de oficiales de marinas con escalafones mucho más masificados o diversificados en cuanto a procedencias, tales como la americana o la inglesa, sus sistemas tienden a ser mucho más parciales, crueles, subjetivos y totalmente dependientes de la existencia de «padrinos» en la cúpula militar por tres causas fundamentales:

- Falta de conocimiento dado el elevado número de oficiales de distintas procedencias (Escuela Naval, universitarios, complemento, etcétera).
- Incidencia de los informes en los ascensos y rescisión de contratos que hace tender a informar a todo el mundo como *outstanding* para evitar que los echen a la calle o los congelen en el empleo, dejando el dedo como único recurso de selección.
- Necesidad de seleccionar muy pronto y con pocos informes (un capitán de fragata británico puede empezar a ser evaluado para el mando alrededor de los 34 años de edad, un español sobre los 44).

Otras posibilidades

Admito que nuestro sistema de IPECs tiene sus carencias y que puede ser mejorable, la Armada ha optado por complementarlo con un sistema de encuestas de *prestigio* en el que otros oficiales próximos en antigüedad opinan sobre los evaluados con un sistema que yo considero poco riguroso. Es indudable la necesidad de complementar los informes personales con herramientas adicionales, objetivas, y que aumenten el nivel de conocimiento que la Armada pueda disponer de sus oficiales para mejorar los procesos de selección y evaluación. Pero estos sistemas puede que estén al alcance a poco que los busquemos:

- *Formación como evaluadores:* Curiosamente, teniendo el sistema de IPECs la importancia que tiene de cara al futuro de la Armada, todos somos más o menos autodidactas. Nos quejamos de la desigualdad de raseros que emplean los distintos jefes y de que si éste es duro y aquél benévolo. Existe la necesidad de una formación mínima que fije y unifique criterios. Momentos como el Curso de Ascenso a Oficial Superior podría ser adecuado para impartir conferencias a los futuros comandantes y jefes de dependencia sobre el cómo y para qué de los informes. Hace unos años se hicieron públicas las medias reales de los resultados de los informes por empleos y cuerpos. Éste fue un gran

avance para poner a todos los mandos en sintonía de la realidad práctica, aunque no ha sido actualizado y quizá debería de publicarse con una periodicidad dada para evitar que cayese en el olvido y para propiciar que los oficiales que poco a poco se van sumando a la responsabilidad de rendir informes de otros sean conscientes de la existencia de dichas medias.

- *Calificaciones sobre el desempeño profesional:* Casi todos nuestros oficiales pasan temporadas en que sus unidades acuden a los distintos órganos de valoración de la Armada (CEVACO, OVAs, etc.). Estos organismos podrían rendir informes complementarios sobre el desempeño profesional en los planos técnico y táctico de los distintos oficiales de cada unidad, con una privilegiada perspectiva comparativa y donde resultaría muy difícil *engañar a todos todo el tiempo*. No serían intercambiables entre distintas familias profesionales, pero sí serían de utilidad dentro de cada colectivo. Cada oficial a lo largo de su carrera podría contar con varios informes profesionales complementarios. En la Marina inglesa existe el llamado informe *number two* que rinde el FOST sobre los mejores y peores oficiales y suboficiales de cada buque que pasa por un BOST, OST o ACT.
- *Calificaciones sobre la eficacia general para el servicio:* Si una de las soluciones es la de contemplar a los evaluados desde distintos puntos de vista y no sólo desde el de sus jefes directos, existen otros mandos superiores, intermedios o de cadenas de mando paralelas que pueden proporcionar información relevante en los planos técnico y general y que podrían rendir informes complementarios resumidos, dándonos una lectura del prestigio del informado esta vez sí que basada en una observación más o menos frecuente con cierto conocimiento del rendimiento profesional y una privilegiada posición para hacerlo desde un punto de vista comparativo. Estas figuras pueden ser los segundos comandantes (o jefes de instrucción, estudios, etc.), los jefes de las distintas juntas de táctica u otras similares respecto a sus vocales, los jefes de dependencias donde se monten guardias de jefe de servicio o incluso los jefes de Escuadrilla, jefes de Estado Mayor o jefes de División o Sección cuando su conocimiento se lo permita. No olvidemos que buscamos el cómo de la eficacia del evaluado, y eso es difícil de apreciar si no es desde dentro del lugar donde se encuentra destinado o ejerce funciones. Un pequeño y rápido informe de lectura informática, similar al que estamos empleando para la marinería, podría ser suficiente.
- *Evaluaciones cruzadas:* Otra posibilidad al realizar evaluaciones es la de detectar coincidencias informados/informante entre los evaluados. La posibilidad de que varios evaluados hayan estado en periodos coincidentes o próximos a las órdenes del mismo informante puede dar

datos de importancia a la Junta de Evaluación que se trate (no será infrecuente a nivel de flotillas, escuadrillas, cuarteles generales, estados mayores, etc.). Otras de las quejas más frecuentes que se oyen es la de haber estado a las órdenes de informantes «duros» que pueden afectar a las medias de los evaluados. La coincidencia en el tiempo y en el informante entre varios oficiales puede ofrecer datos de interés.

- *Vocales extraordinarios*: Todo proceso de evaluación debe pasar por una fase inicial en la que se «desbroza» la información general y otro posterior más detallado donde se toman las decisiones de mayor trascendencia (quién manda y quién no, quién salta, quién queda retenido, etcétera). Esta última fase es la más delicada y donde se pueden producir las decisiones de mayor impacto sobre las carreras del personal. Puede ser el momento de llamar a uno o varios de los informantes para asesorar con carácter extraordinario a la Junta de Evaluación en ese hilar fino entre ya unos pocos oficiales a los que hay que comparar dentro de márgenes de diferencia muy reducidos. Dados los entresijos de nuestras diversas trayectorias, quizá fuese de interés incluir en los momentos finales de las evaluaciones a representantes de la Flota (jefes de Escuadrilla, de los estados mayores, etc.), del EMA, de la Flotilla de Submarinos, de la de Aeronaves, de Medidas Contraminas y, en general, de todas las familias profesionales que tengan evaluados.

Conclusiones

No considero desenfocado el que se introduzca el concepto *prestigio* a la hora de evaluar a los oficiales de Cuerpo General, pero no creo que haya que recurrir a una encuesta para recabar información sin haber pulsado antes la cantidad de datos mucho más rigurosos que pueden proporcionar los distintos estamentos de la Armada. No escuchar las opiniones de jefes de Escuadrilla, de Flotilla, de Estado Mayor, de División, de Instrucción, de Estudios, segundos comandantes, etc., que tienen un importante contacto con los evaluados en las diversas facetas del desempeño profesional, es dejarse muchas opiniones cualificadas en el tintero antes de llamar a la votación; ...*fulano, estás nominado*.





Destructor *Almirante Valdés* de la serie *Churruca*.
(Foto: Centro Marítimo y Naval «Don Casto Méndez Núñez»).

CAPTACIÓN Y RETENCIÓN (C&R): UN PROBLEMA TRASCENDENTAL RELACIONADO CON EL TEOREMA DE PATAKI

Luis NÁRDIZ



Introducción



APTACIÓN y Retención. Ya la propia expresión nos induce a pensar que estamos ante un concepto tan intangible como insoluble; cualquier circunstancia que rodee a la C&R, presentimos que debe afectar por igual a ambas cuestiones, como si de una sola se tratara...

El asunto

En efecto, tal como manifestaba el capitán de corbeta Cubeiro en la REVISTA GENERAL DE MARINA (julio 2004), C&R posiblemente sea el término más de moda en la Armada. Y ello se debe a una dramática cuestión tan sencilla de entender como difícil de asimilar: nos estamos quedando sin marinería. Concretamente, a razón de casi un millar al año.

Los antecedentes

Oficialmente, por ley 17/99 (1), el límite inferior de la horquilla de efectivos a alcanzar para la categoría de MPTM de las FAS era 102.500; de esa cifra corresponderían a la Armada como marinería 13.112 efectivos (por marinería/marineros se entenderá en este artículo C1.º, CP y MP, sin incluir personal de Infantería de Marina).

Ante el preocupante signo que tomaba en la Armada la cuestión de captar jóvenes (y «jóvenes») al poco tiempo de implantarse la profesionalización plena de las FAS, en 2001 se promulgó el denominado Plan de Motivación de



Guardia nocturna en el puente del patrullero de altura *Cazadora*. (Foto: L. Díaz-Bedia).

Marinería (PMM) (2), como fórmula de obligado cumplimiento que debería solucionar el grave problema. En aquella época (octubre 2001) había unos 10.000 marineros en la Armada y el PMM se marcaba como objetivo cambiar la tendencia de forma que en tres o cuatro años se alcanzara la cifra prevista por la Ley 17/99 de 13.112 marineros y además se garantizara el ingreso anual de entre 1.000/1.500 para aportar la necesaria estabilidad al sistema.

En 2002, y en vista del mal cariz de la situación en general, el Órgano Central fijó como «Objetivo de Fuerza-Puente» un total de 86.000 efectivos de MPTM, de los cuales 10.804 deberían ser marinería.

En función de esta cifra «puente» de 10.804 efectivos, la Armada fijó su Plantilla Oficial para 2002 y 2003 (anunciando ya por entonces que su vigencia posiblemente se extendería a más años). Teniendo en cuenta el personal en periodo de formación, se estableció que las unidades de la Armada debían ajustar las Plantillas Orgánicas de Marinería con 10.000 efectivos (cantidad de Marinería susceptible de ser «destinable»).

De esta manera, y con el tiro ya centrado, mediante la Directiva de PLOR

001/2003 del mes de mayo se determinaron los «porcentajes de cobertura de las plantillas orgánicas de los MPTM de la Armada». En las consideraciones previas del documento se ofrecía el dato siguiente: en mayo de 2003 existían en la Armada 7.736 marineros «destinables».

El panorama

Según consta en el escalafón de MPTM de octubre 2004, en la Armada hay 6.700 marineros en total. Es decir, alcanzada la fecha marcada por el PMM para hacer balance no sólo no se han cumplido los objetivos, sino que el problema, posiblemente, se ha agravado. Los porcentajes de cobertura previstos por la Directiva de PLOR 001/03 son, de momento, inalcanzables.

De continuar la actual tendencia, a finales de 2007 la cifra sería alrededor de 4.000 marineros en la Armada.

¿Quiere esto decir que, de seguir así las cosas, en 2011 no habrá ni un solo marinero? Evidentemente, no. Incluso aunque no se hiciera nada realmente eficaz para remediarlo, siempre existiría un número que se mantendría relativamente estable y que sería en gran medida función de cuestiones ajenas a la propia Armada, tales como la situación del mercado laboral en las áreas de España que aportan la mayoría de candidatos a marineros.

La discusión creada por la situación

Pero si bien en la asunción del problema la mayoría parece estar de acuerdo, ya que las cifras hablan por sí solas, no lo es así con el diagnóstico de la enfermedad causante del problema. Y por tanto, del tratamiento (fórmulas) a aplicar a tan fea situación para encontrar una solución realista mediante ecuaciones adecuadas. Digo realista porque cabría la posibilidad de encontrarnos ante un problema irresoluble si nos empeñáramos en buscar una solución necesariamente irreal en el «sistema» tal como está diseñado; tendríamos que



Grupo activo de castillo del patrullero de altura *Cazadora* durante una maniobra de atraque.
(Foto: L. Díaz-Bedia).

hacer uso de números imaginarios ($x = V-1$) y éstos no entran de estacha por definición.

En cualquier caso, es muy importante tener en cuenta que la situación creada es fruto de lo que perciben los jóvenes respecto a la Armada, bien sea a través de su propia experiencia o por otros canales de información. Su decisión de no ingresar o de abandonar la Armada es producto de cómo entienden ellos la situación, por lo que nuestras diferentes apreciaciones de ella son, hasta cierto punto, irrelevantes.

Por ello, es preciso adentrarnos en las mentes de estos jóvenes para comprender cómo tienen amueblados sus pensamientos respecto a la Armada, sólo así podremos gestionar adecuadamente la impresión que producimos y no la que queremos ofrecer.

La propuesta del capitán de corbeta Cubeiro a partir del teorema de Pataki

Al empezar a leer el artículo del capitán de corbeta Cubeiro, lo primero que pensé no fue en Pataki, sino «debe ser muy buena la historia, ya que abre la revista». A mitad del artículo pensé que Quique Cubeiro había sufrido un SLOJ (3) (*Sudden Loss Of Judgement*-pérdida repentina del juicio). Al acabarlo me sentí bien; tanto que, acompañado de una cerveza, lo leí otra vez.

La digresión

Aunque no del todo trasladable la comparación, ya que la REVISTA GENERAL DE MARINA no es un foro independiente, me vino a la mente el comentario del ex US Navy CNO (AJEMA) almirante Carlisle Trost (4) respecto a la revista *Proceedings*: «...el mayor valor de la revista reside en el hecho de constituir un foro de debate abierto que permite discutir libremente incluso sobre temas que no gozan de excesiva popularidad, que pueden ser políticamente incorrectos o que incluso pudieran no ser bien recibidos por algunos...».

El regreso

Pero volvamos a Pataki... perdón, quería decir a la C&R.

La aproximación realizada por el capitán de corbeta Cubeiro en la investigación del problema se podría catalogar de... ¿empírica? En base a su experiencia a bordo propone, sin anestesia previa, un teorema derivado de la siguiente proposición indemostrable y representada con la fórmula:

$$R = 210 - d$$

En la que R es el % de retención de un buque y D son los días fuera de la base en los últimos 12 meses.

Teorema: «El % de retención de una unidad (R) es igual a 210 menos el n.º de días fuera de la base durante los últimos 12 meses».

Consecuencia inmediata de ello es establecer que 110 es el máximo de días fuera de la base que, en las condiciones actuales, un individuo en general estaría dispuesto a aceptar sin «quemarse» lo suficiente como para que existiese la posibilidad de decir hasta aquí hemos llegado y abandonara la nave (la Armada).

Como no podía ser de otra manera, al no empezar siquiera con algunas premisas que a través de la lógica demuestre como verdaderas, reconoce el autor que carece de argumentos para llegar a la conclusión de su teorema. Admite, asimismo, la existencia de otros factores que pueden afectar en ambos sentidos a la retención (R), pero que no son excesivamente significativos considerados de forma global.

No puede decirse, por tanto, que para la elaboración de su teoría haya seguido el método científico que exigiría el llegar a una fórmula matemática, sino que más bien su enunciado es el resultado de un proceso inductivo-intuitivo, con ciertas dosis de sentimientos personales al respecto.



Fragata Canarias. Trasbordo de personal.
(Foto: Regodón).

Mis discrepancias en el diagnóstico de la situación

El oficial que suscribe, a pesar de haber seguido una trayectoria casi paralela en los últimos cinco años a la del capitán de corbeta Cubeiro (Curso ESFAS. Segundo comandante de fragata. Comandante unidad dotación

60 personas), no está de acuerdo con su teoría. En realidad, no es tanta la discrepancia en cuanto al fondo de su idea como intento de solución de compromiso en el contexto actual, sino a las consecuencias que pudieran tener a medio/largo plazo decisiones tomadas en la Armada a partir de un diagnóstico equivocado.

Es sumamente fácil caer en la tentación de creer que la clave radica en el problema de retención, puesto que es evidente a todas luces que la marinería deja la Armada: la gente se va porque se siente decepcionada, el efecto llamada extiende la mala fama, luego la juventud no quiere saber nada de nosotros...

De hecho, si se analizan los movimientos realizados por la Armada desde hace años para atajar el problema, responden casi exclusivamente a intentar retener a toda costa a los que entran.

Así, en 2001, la redacción del PMM surge como respuesta al siguiente silogismo:

1. La principal causa de que no se presenten jóvenes a la Armada se debe a la falta de motivación entre la marinería.
2. Si se incrementa la motivación de la marinería en la Armada,
3. la juventud aumentará su deseos de ingresar en la Armada.

En principio parece un razonamiento impecable. Veamos posibles «peros». Aun en el supuesto de que la primera premisa fuese verdadera, habría que concretar qué entendemos por «falta de motivación». De no ser así, cabría la posibilidad de que la motivación, incrementada según dicta la segunda premisa, no atendiera adecuadamente los vacíos de la falta de motivación de la primera. Si esto ocurriera, es evidente que la tercera no se cumpliría. Si la primera premisa no fuera verdadera, el silogismo entero se derrumbaría.

La Armada, repito, ha basado su plan de choque en el convencimiento de que la clave está en la retención, por tanto establece la primera premisa en los términos arriba expresados. Pero, ¿cabría otra posibilidad? ¿Y si se partiese de la siguiente premisa?: «La principal causa de que no se presenten jóvenes a la Armada se debe a la falta de atractivo de la oferta actual». El silogismo cambiaría a:

- La principal causa de que no se presenten jóvenes a la Armada se debe a la falta de atractivo de la oferta actual.
- Si se mejora la oferta de condiciones en la Armada,
- la juventud aumentará su deseos de ingresar en la Armada.

Se podría argumentar que estoy dándole vueltas a lo mismo, que «falta de atractivo» para la juventud es, a efectos prácticos, muy parecido a «falta de motivación» en la marinería.

Estoy de acuerdo en que ambas cuestiones se podrían situar en el perímetro de la misma rueda que hay que echar a andar, pero hay una diferencia sustancial que hace fundamental situar a la falta de atractivo tangenteando la línea de partida antes que la falta de motivación: es más fácil motivar a alguien que de entrada está predispuesto a avanzar en la tarea asignada. Estamos hablando de actitud inicial.

Sumándose a lo anterior, es más fácil exigir esfuerzos añadidos a quienes, además de tener una buena actitud, encuentran justa la balanza «qué se me pide *versus* qué se me ofrece». La oferta se refiere a salario *versus* condiciones de trabajo.

La teoría «Higiene y Motivación» de Herzberg. Su aplicación en la Armada

El famoso teórico sobre la motivación Frederick Herzberg se refirió ya en la década de los 50 a estos dos factores como fundamentalmente «desmotivantes» en el caso de no alcanzar un cierto nivel (higiene) y formuló la teoría de la «Higiene y Motivación» (5), según la cual, a partir de cierto salario (en asociación a las condiciones de trabajo) considerado «justo» por el que lo recibe, el dinero deja de ser a la larga un factor de motivación.

La teoría es sumamente interesante ya que considera que, al tener el ser humano una necesidad innata de desarrollarse profesionalmente, una vez alcanzado cierto nivel de satisfacción en el salario y en las condiciones de trabajo, estos dos factores no entrarán en juego a la hora de motivar a una persona. Sí lo harán en cambio, según Herzberg, estos otros factores: logros personales, reconocimiento, trabajo en sí mismo (que sea interesante), responsabilidad y recompensar los esfuerzos realizados.

Aplicando esta teoría a la Armada, la cuestión que habría que estudiar es si los dos factores indicados son susceptibles de generar «sentimientos negativos» debido a no alcanzar el estado de «higiene» mencionado. En el factor «condiciones de trabajo» no hay duda que la Armada está empeñando un esfuerzo muy importante en la cuestión «condiciones de vida», con resultados positivos evidentes. Y podría dejar de constituir un problema en el apartado «condiciones de trabajo», de forma relativamente fácil en personas que aceptan las particularidades que impone la vida en la Armada si se tuviese en cuenta la singularidad que supone estar destinado en un buque frente a estarlo en tierra. El factor «salario», mucho me temo, es el malo de la película. Y lo es por su directa relación, particularmente en nuestra profesión, con el factor «condiciones de trabajo». A ningún joven que se interese por la oferta de las FAS se le puede escapar que en la Armada la oferta salarial es prácticamente la misma que en los otros dos ejércitos, con unas condiciones de trabajo radicalmente diferentes.

Por todo ello, estoy de acuerdo con quien insiste en afirmar que la cuestión del dinero no es lo más importante, pero sólo en el supuesto de que el sueldo alcance cierto nivel que se pueda considerar «justo» en relación a las condiciones de trabajo.

¿Y cómo se podría valorar objetivamente esta cuestión? En la Armada es algo muy sencillo: la inmensa mayoría de los marineros actuales preferiría estar destinado en tierra antes que en un buque. Si alguien tiene alguna duda sobre ello, he aquí un dato esclarecedor: el *Juan Sebastián de Elcano*, incapaz de cubrir su plantilla de MPTM, tiene que pedir desde hace algunos años varias decenas de marineros voluntarios antes de cada crucero de instrucción. No es difícil imaginar la situación en otros buques grises.

El problema principal que tiene la Armada no es de *Retención* sino de *Captación*. O mejor dicho, el que la cuestión de la retención se encuentre francamente atravesada es consecuencia directa del grave problema de la captación. De no ser por la excesiva facilidad con la que se accede a la Armada, no se producirían las cifras de abandono actuales. Si tuviera que hablar en porcentajes, diría que un 80 por 100 del problema se debe a la captación y un 20 por 100 a la retención.

Y ésa es precisamente la cuestión: ¿quiénes entran actualmente en la Armada?, ¿son personas adecuadas para afrontar la singularidad de la profesión naval?. Si no es así, ¿cómo esperamos poder retenerlas?, ¿no estamos en realidad intentando retener a unos jóvenes, en gran parte poco idóneos para la profesión, a base de concesiones?

El teorema de Cubeiro, tal como lo hace en parte el PMM, aporta ecuaciones para resolver el problema desde un planteamiento equivocadamente basado en la transigencia por sistema. Por ello no resultaría eficaz si se aplicase, igual que no lo está siendo el PMM. Hay que tener en cuenta que el personal MPTM no suele tener además, en general, la suficiente perspectiva como para apreciar éstas «concesiones motivadoras». Un marinero que embarca hoy, por ejemplo, se encuentra con el asunto del día libre tras montar una guardia y lo toma como algo natural (un derecho además casi irrenunciable), no como una medida motivadora; este mismo marinero si se encuentra el primer día a bordo que su unidad navega 110 días al año como máximo; en el poco tiempo que le lleve hacer comparaciones, también se quemará y pensará que si navegase menos, pues mucho mejor. La cuestión es que con estas soluciones no se sabe nunca dónde está el punto final (si es que lo hay).

La maniobra propuesta

Es preciso crear en la Armada un contexto que atraiga, retenga y se sustente en jóvenes eficaces y competentes dispuestos a involucrarse en el principal negocio de la Armada: sus buques.

Para aportar solidez a las plantillas de nuestros buques, deberemos contar con una buena base de personas que sientan algo especial por la institución. Y ese «algo» será más fácilmente edificable sobre sujetos que no hayan aterrizado en la Armada a consecuencia de estar perdidos, de rebote, o como único aeropuerto alternativo disponible.

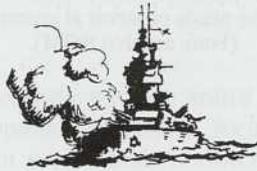
Para dejar de abatir y variar la tendencia actual, hay que cambiar la bordada y buscar otras aguas; las ecuaciones actuales, surgidas de un planteamiento posiblemente equivocado, no están solucionando el problema. Es necesario enfocar los esfuerzos en la captación para atraer a gente adecuada y convenientemente seleccionada. Y ello supone modificar la oferta en la Armada en cuanto a hacer más razonable-justa-proporcionada, o como se quiera llamar, la relación salario/condiciones de trabajo del personal que sale a la mar respecto al que no lo hace.

Son necesarios sólo dos pasos: el primero, adquirir la voluntad en la propia Armada de hacer el cambio; el segundo, convencer al resto de que la vida a bordo constituye un hecho diferencial dentro de las FAS.

De no avanzar estas dos yardas, estaremos condenados a seguir capeando una situación que difícilmente puede hacer otra cosa que empeorar; eso sí, sin llegar a afectar al mucho aguante del buque llamado Armada.

En cualquier caso, en algo sí estoy de acuerdo con el capitán de corbeta Cubeiro: el poder cautivador de Pataki, con o sin *wolly-pully* (de pico)... quizá un poco bajita.

Make us your first resource; not your last resort! (6) (¡Haz de nosotros tu primera fuente de recursos; no tu último recurso!



(1) Ley del Régimen del Personal de las FAS, de 18 de mayo de 1999.

(2) Plan de Motivación de Marinería de AJEMA de octubre 2001

(3) Término utilizado en cuestiones relativas a aviación, en cuanto a la toma de decisiones repentinas e increíblemente equivocadas por el riesgo que implican, sin justificación alguna.

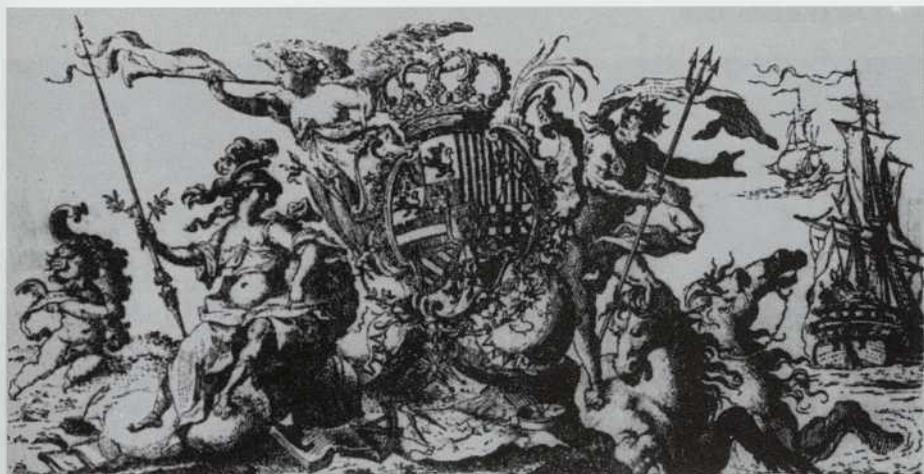
(4) Editorial revista *Proceedings*, mayo 2004

(5) La denominación de Factores de «Higiene» surgió de la comparación con la limpieza de un cuarto de baño que, una vez alcanzada, a nadie le importa si es vuelta a repasar una y otra vez.

(6) Frase obtenida de la propaganda (2004) de captación de la US Navy (con problemas similares de a Armada en C&R).



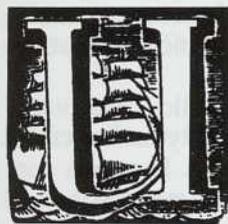
Jura de bandera de marinería de reemplazo en el arsenal de Ferrol a principios de la década de los años 70. En segundo plano, se puede observar al crucero *Canarias* atracado al muelle.
(Foto: archivo RGM).



HISTORIAS DE LA MAR

LA PAZ CON INGLATERRA DE 1604

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Universidad San Pablo-CEU



UNA extendida versión sobre los resultados de la guerra entre España e Inglaterra, formalmente empezada en 1587, pero con serios enfrentamientos anteriores, y concluida hace cuatrocientos años, insiste en que en ese gran enfrentamiento naval entre las dos potencias navales atlánticas la victoria correspondió a los ingleses, quienes desde entonces vieron para sí abiertas las rutas oceánicas y las ricas colonias ultramarinas. No podemos aquí dar sino una somera reseña sobre las principales operaciones de aquella larga y durísima contienda, pero creemos que basta conocer con algún detalle el tratado de paz firmado por entonces en Londres y Madrid para comprobar hasta qué punto la pretendida victoria inglesa brilla totalmente por su ausencia y es más una reelaboración de la historiografía victoriana del siglo XIX, que quiso adelantar nada menos que al XVI la evidente hegemonía británica en los mares conseguida a fines del XVIII y comienzos del XIX.



Defensa de Cádiz contra los ingleses, fragmento de la obra de Zurbarán. (Museo del Prado. Madrid).

Porque, si Drake había conquistado los mares a fines del XVI, ¿cómo se explica la larga y dura lucha del siglo XVIII por el mismo objetivo? ¿Acaso Nelson no logró nada en Trafalgar? ¿Cómo se compagina dicha hegemonía de siglos con la permanencia y hasta expansión del imperio español en América durante los siglos XVII y XVIII?

Es cierto que los ingleses podían estar orgullosos de que ellos, una potencia hasta entonces considerada mediana, pudieran hacer frente y hasta ocasionar grandes contratiempos a una como la España de Felipe II. Pero una cosa era haber sobrevivido, que no era poco, ciertamente, y otra muy distinta el haber ganado la guerra y con ella el «Tridente de Neptuno».

Los objetivos españoles

Conviene recordar, a la hora de enmarcar debidamente la cuestión, cuáles eran los objetivos que se proponía Felipe II en una guerra que personalmente no deseaba (recordemos que fue rey consorte de Inglaterra al estar casado con

María Tudor) y que le fue impuesta tras soportar con la paciencia y la prudencia en él tan características una larga serie de alevosas agresiones.

En primer lugar, quería que cesara el apoyo de Inglaterra a los rebeldes holandeses, tanto con armas y dinero como con hombres.

En segundo, conservar el monopolio del comercio americano.

En tercero, que cesara el corso inglés contra nuestros buques y posesiones, consecuencia casi directa de tal monopolio.

Y, por último, y sólo después del ataque de Drake a Cádiz en 1587, sin previa declaración de guerra, y la ejecución de María Estuardo, reina católica de Escocia, decidió que el régimen de Isabel Tudor era inadmisibile y se dispuso a invadir Inglaterra con la mal llamada «Invencible», no para añadirla a sus dominios, como todavía hoy insisten algunos, sino para reimplantar allí la que él creía única verdadera fe y para imponer un gobernante favorable a España.

Como es sabido, Felipe II murió en 1598, subiendo al trono su hijo Felipe III, e Isabel en 1603, sin descendencia, lo que por cierto hace dudar de la inteligencia de la gran reina, pues toda su política quedó en suspenso por esa decisiva falta.

Es más, por derecho propio, subió al trono de Inglaterra (ya lo era de Escocia) nada menos que Jacobo I Estuardo, es decir, el hijo de María, la decapitada por Isabel. Sólo con eso, la situación varió por completo pues, aunque el nuevo rey tuvo que contener sus simpatías católicas por la actitud de su pueblo, dejó bien claro que la paz con España era su objetivo fundamental.

El ingenioso Jacobo afirmó que él, como rey de Escocia, no estaba en guerra con España y, como no se podía separar el rey de Escocia del de Inglaterra porque eran una misma persona, eso significaba que tampoco el rey de Inglaterra se hallaba en guerra con España.

En España, el nuevo monarca y su valido, el duque de Lerma, eran también partidarios de la paz, aunque sólo fuera por los enormes gastos de la Real Hacienda, no tanto ya por la guerra con Inglaterra, reducida a algunos golpes y contragolpes cada vez más espaciados, sino por la dura deuda de la guerra con la Francia de Enrique IV y a la continua pesadilla de Flandes.

El Tratado de Paz

Las conversaciones se iniciaron en Inglaterra, figurando como ministro extraordinario y embajador plenipotenciario don Juan Fernández de Velasco, comendador de Castilla y duque de Frías, con don Juan de Tassis, conde de Villamediana, entre sus asesores; y entre los ingleses nada menos que Charles de Effingham Howard, conde de Nottingham y jefe de la Armada inglesa cuando la «Invencible» y en el asalto a Cádiz de 1596.

Tras llegar a un acuerdo, el tratado se firmó en Londres primero y en Madrid el 25 de noviembre de aquel año. Pero veamos su articulado y cómo se correspondía con los objetivos españoles al iniciar la guerra:



A cambio de unas concesiones comerciales y religiosas (como dejar que se establecieran en España comerciantes ingleses sin detrimento de sus ideas religiosas, pero sin hacer proselitismo de ellas) que dejaban intacto el monopolio español en América en los artículos 9, 12 y 13, los ingleses renunciaban al corso ya en el artículo 6 y a apoyar de cualquier manera a los rebeldes holandeses (artículo 8). Es más, se obligaban a insistir a los rebeldes en lo inútil y perjudicial de su lucha y a instarlos a un entendimiento con el rey de España (artículo 7). Y, por si fuera poco, Inglaterra abría sus puertos a los buques de guerra españoles en sus operaciones contra los rebeldes, pudiéndose abastecer allí de lo que necesitasen, así como a un tráfico mercantil normal de los navieros

hispanos (artículos 10 y 17).

Como ya sabemos, la otra cuestión, la del monarca que remase en Inglaterra, estaba ya bien resuelta; así que Felipe II, de haber vivido, se hubiera mostrado no ya satisfecho, sino jubiloso con lo conseguido. En palabras de un gran historiador: «sin llegar a satelizar a Inglaterra respecto a España, resultaba favorable a nuestro país» (1).

Un balance

¿Dónde se encuentran en dicho tratado las referencias a la pretendida y decisiva victoria inglesa?

Pero a estas alturas, tal vez algún lector piense que si es cierto lo del patriotismo de los británicos, no le debe ir a la zaga el del autor de este artículo. Para quitarle cualquier duda al respecto, tenemos mucho gusto en reproducir el siguiente párrafo de Garret Mattingly, el gran historiador y diplomático norteamericano:

«...el ataque inglés a Portugal en 1589 terminó con el más rotundo de los fracasos, la guerra continuó todavía durante 14 años más, es decir, de hecho continuó mientras vivió la reina Isabel, para terminar en algo así como una

retirada. Según algunos historiadores, la derrota de la Armada “marca el ocaso del imperio colonial español y el comienzo del británico”.

Resulta difícil comprender el porqué del razonamiento. En 1603 España no había abandonado a Inglaterra ni uno solo de sus dominios de ultramar, mientras que la colonización inglesa en Virginia tuvo que ser aplazada de momento. La campaña de la Armada (“Invencible”) tampoco “transfirió el dominio de los mares de España a Inglaterra” ... La derrota de la Armada no significó el fin de la marina española, sino su comienzo. Los ingleses podían invadir la costa española, pero no bloquearla. Drake y Hawkins soñaban en someter a Felipe impidiendo la llegada de las riquezas del Nuevo Mundo, pero el caso es que llegaron más tesoros de América a España, desde el 1588 al 1603, que en ningún otro periodo de quince años en la historia española.» (2).

Creemos que con esta referencia basta, por si el articulado del Tratado hubiera dejado alguna duda sobre cuál de los dos bandos se salió finalmente con la suya.

Es bien cierto que las pérdidas españolas durante la guerra fueron superiores a las británicas, especialmente por el episodio de la Invencible y los sucesivos intentos de desembarco en las islas británicas, siempre deshechos por el mal tiempo, y por los ataques al invariablemente desprevenido Cádiz de Drake en 1587 y de Howard en 1596, pero recordemos, como ya hemos hecho en estas mismas páginas, el descalabro de Drake en la «Contra Armada» de 1589, y su desastroso fin junto con Hawkins en su desdichada expedición al Caribe de 1595, por no citar otros episodios, como el desembarco español en Irlanda y las enormes dificultades de los ingleses para imponerse a la débil fuerza española y a los irlandeses.

Aunque al final los españoles perdieran más buques —aun descontando los hundidos en temporal o accidentalmente—, que sus enemigos, eso no significa que salieran derrotados. Tal afirmación parece aventurada, pero si recordamos por ejemplo el resultado de la Batalla del Atlántico de la Segunda Guerra Mundial, ganada evidentemente por los aliados pese a sus mucho mayores pérdidas que las alemanas, podemos hacernos una idea más precisa.

También es cierto que Felipe II había derrochado el dinero en buques y fortificaciones, y eso había endeudado a Castilla; pero lo cierto es que los corsarios no llegaron nunca a tomar una Flota de Indias, y que la guerra para Inglaterra, al principio tan provechosa, era cada vez más un asunto en que se obtenían pocos o nulos botines y cada vez más fuertes golpes defensivos. Y la más débil economía británica no podía soportar el tremendo desgaste de la guerra marítima como lo hacía el mucho mayor y más rico imperio español.

Por ello, los mismos comerciantes que antes confiaban en el corso como fuente de ingresos ahora apoyaron al rey Jacobo I en sus deseos de paz: era más ventajoso el comercio pacífico.

Un epílogo

Como sabemos, el acercamiento entre los dos países llevó incluso a plantear una boda entre el heredero de Jacobo I, el que luego sería Carlos I, y una infanta española, llegando el príncipe a viajar a Madrid, como ha recordado en una de las aventuras del capitán Alariste el gran novelista Arturo Pérez-Reverte. Las negociaciones no llegaron a buen fin, y por un momento se reabrió la guerra entre España e Inglaterra, sólo que esta vez fue ya absolutamente desastrosa para Inglaterra: mientras nuestros corsarios de Dunquerque destruían la navegación inglesa, incluso la de cabotaje, la nueva intentona inglesa contra Cádiz en 1625 ha quedado como un ejemplo de cómo no se debe preparar, planear y ejecutar una operación anfibia, resultando una de las páginas más negras de la secular historia naval inglesa (3).

Tras aquel desastre, hubo que volver a la paz y a las buenas relaciones en los mismos o mejores términos para España que los anteriores. Para entonces, y salvo los breves años de la guerra con el dictador Cromwell, la lucha principal de los marinos españoles era contra los holandeses primero y contra los franceses después, figurando siempre los ingleses entre los neutrales o incluso los aliados, como sucedió en las largas guerras de Carlos II contra Francia que cierran el siglo.

Por todo ello, la fecha decisiva en el declive naval de los Austrias españoles no es la de 1604, en puridad ventajosa, sino la de 1639 y la derrota ante los holandeses de las Dunas y las de Agosta y Palermo de 1676 frente a los franceses.

Así que, de modo bien distinto a como se ha repetido, el fin de la guerra con Inglaterra en 1604 marcó una fecha de feliz recuerdo, y no el inicio de una decadencia que sólo se produjo muchos años después y a manos de otros enemigos.

(1) ALCALÁ ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José: *España, Flandes y el Mar del Norte*. Planeta, Barcelona, 1975, págs. 138-139. El articulado del Tratado en las mismas páginas.

(2) MATTINGLY, Garrett: *La Armada Invencible*, Grijalbo, Barcelona, 1961, pág. 465.

(3) REGAN, Geoffrey: *Historia de la incompetencia militar*. Crítica, Barcelona, 1989, Cap. 7, «La Bahía de Cádiz (1625)», pág. 212 y siguientes.

LOS «ÁNGELES DEL MAR»

Eduardo RUIZ MAÑOGIL



A los «Ángeles» que nos dejaron



S algo instintivo lo que me hace levantar la cabeza con rapidez y tratar de localizar entre las nubes a ese helicóptero cuyo rotor, con su característico sonido, he percibido; por supuesto que cientos de personas hacen el mismo movimiento, pero de forma diferente; a ellos solamente les impulsa una indiferente curiosidad y si no consiguen distinguir la silueta del aparato en cuestión, no se esfuerzan demasiado y continúan su camino tranquilamente;

otros ni tan siquiera se toman la molestia de levantar la cabeza; en cambio yo me esfuerzo al máximo por localizarlo, intento averiguar por el sonido el tipo de aeronave de que se trata: si es de una o de dos turbinas, a qué altura aproximada vuela, a qué organismo pertenece según sus colores, a la Armada, al Ejército, a la Guardia Civil, al Servicio Aéreo de Rescate del Ejército del Aire, y después me quedo un buen rato viendo cómo se aleja hasta desaparecer entre la blancura de las nubes.

Esto que a mí me ocurre no tiene nada de extraño o anormal, y se traduce sencillamente en una palabra: añoranza, añoranza de mi juventud, añoranza de tantas y tantas horas pasadas en el aire a lo largo de treinta años, añoranza de aquel orgullo por un trabajo bien hecho, añoranza del cariño de mucha gente sencilla, añoranza de aquel agradecimiento que te demostraban las ciudades donde la desgracia se había cebado en forma de inundaciones (Sevilla, Valencia, País Vasco...), añoranza de aquellos apretones de mano con que se despedían los pescadores que acabábamos de rescatar de una mar furiosa y embravecida, añoranza, en fin, de toda una época de mi vida en la cual llegué a sentirme orgulloso de mí y de mi trabajo.

No se puede explicar con palabras la satisfacción interior que se siente cuando ves marchar por la pista de vuelo a ese grupo de hombres a los que tú acabas de salvar la vida izándolos de uno en uno hasta situarlos en el interior del helicóptero que, para ellos, ha sido un verdadero ángel.

El día 23 de julio de 1961 comencé a dar mis primeros paseos por el cielo. Lo hice en un helicóptero pintado mitad de azul y mitad de amarillo al que



Helicóptero *Pepo* de la Segunda Escuadrilla.

alguien bautizó con el sobrenombre de *Pepo*, y que como *Los Pepos* fueron conocidos hasta el final de sus vidas, muchos años más tarde.

En uno de estos *Pepos* fue donde se rodaron las escenas de la película *Cateto a babor*, en la que Alfredo Landa tiene que hacerse cargo de los mandos del helicóptero por indisposición de los pilotos y, manejando las instrucciones de los pilotos y colectivo, siguiendo las instrucciones que se le transmitían desde el puente de mando del porta-helicópteros *Dédalo*, logra aterrizar sobre la cubierta felizmente y convertirse en un héroe.

Disfrutamos de lo lindo durante el rodaje de la película y, aunque hay cientos de fallos que pasan desapercibidos para el espectador, no para nosotros, que rápidamente captábamos, no pudiendo evitar las risas y las guasas que nos traíamos a cuenta de la película. Bueno, pues como les iba diciendo, en uno de estos *Pepos*, que solamente contaba con un motor de gasolina y no tenía piloto automático, aunque a Alfredo Landa hubo que inventarle uno, empecé mi carrera como futuro «Ángel del Mar», una carrera que no es de dos, tres, cuatro ni cinco años; una carrera que no necesita grandes dosis de conocimientos culturales o matemáticos, pero que exige una cantidad muy grande de generosidad, de valor, de afán de ser mejor cada día, esperando a cambio solamente el recuerdo y la gratitud de unas gentes que nunca olvidarán que le deben su vida a los «Ángeles del Mar».

De las dosis de sacrificio, sufrimiento y abnegación que se necesitan para llegar a ser un verdadero «Ángel del Mar» son buena prueba todos los que quedaron por el camino. Un nutrido grupo de hombres jóvenes y valientes que nos dejaron cuando más falta hacían porque, a diferencia de otros trabajos, el nuestro, al igual que el de los médicos, nunca se termina porque siempre habrá enfermos y heridos que atender, náufragos que rescatar y accidentados que evacuar.

Precisamente ahora me viene a la memoria un simpático caso que me ocurrió en la localidad gaditana de El Puerto de Santa María, un hermoso lugar bañado por la luz y el océano, en donde la palabra alegría despliega todo su significado y la música y la risa de sus gentes te arrebatan el corazón para siempre.

Me encontraba tomando una copa en un café y cuando pregunté al camarero el importe de la consumición me respondió que me habían invitado. Le

pregunté sorprendido por la persona que había abonado el *JB* con hielo que yo había consumido y me indicó a un hombre prematuramente envejecido, de piel morena y ojos luminosos, con las orejas picadas por los sabañones, las manos cuarteadas como la tierra seca y una sonrisa de complicidad que derribaba las murallas de la indiferencia. Tenía el rumor de los océanos en el timbre de su voz, y las mareas iban y venían desde sus pies en un baile interminable que marcaba el ritmo de sus pasos. Era un marinero que, acodado en la barra, bebía cerveza. El marinero miró hacia donde yo estaba y, al ver que me fijaba en él, alzó su copa y me sonrió amistosamente. Se comprende que por mi expresión se dio cuenta de que yo no era capaz de reconocerle, así que se levantó del taburete y, con la copa de cerveza en la mano, se acercó hasta la mesa que yo ocupaba. Sentí, cuando apoyó su mano en mi hombro, como si hubiese tendido una red invisible que atrapara el vacío. ¿No se acuerda usted de mí? Confuso tuve que confesarle que su rostro me era algo familiar, pero que no sabía dónde nos habíamos conocido: «Soy el Lepe, uno de los marineros del *Evaristo* y *Paquita* que recogieron ustedes del agua el día de Nochebuena, ¿no se acuerda que le pedí un pitillo y usted me dio su paquete y me prestó la cazadora para que me abrigase?».

¡Por supuesto que me acordaba! Había sido un salvamento muy arriesgado y difícil efectuado por dos de nuestros helicópteros meses atrás. El pesquero *Evaristo* y *Paquita*, perteneciente a la flota pesquera de El Puerto de Santa María, había lanzado un SOS angustioso. El viejo y pequeño barco de madera carcomida por años y años de singladuras y golpes de mar se hundía sin remedio en medio del violento temporal que azotaba el golfo de Cádiz. La llamada de socorro fue recibida en la Capitanía General de la Zona Marítima del Estrecho que, automáticamente, cursó la orden para que «Los Ángeles del Mar» despegaran de inmediato y se dirigieran al lugar del naufragio. Las condiciones meteorológicas, realmente infernales, impidieron la salida de cualquier tipo de buque para colaborar en el salvamento y rescate de aquellos desdichados, y en semejante situación solamente los «Ángeles del Mar» estaban en condiciones de desafiar a los elementos y arriesgarse en tan peligrosa misión; había que hacerlo y, con vientos de más de 100 kilómetros por hora, el estado de la mar arbolada, una intensa lluvia y la visibilidad escasa, dos «ángeles» despegaron de la Base Naval de Rota y, a una velocidad de 100 nudos, se dirigieron al lugar donde trece hombres junto a un pequeño perro, mascota del barco hundido, se apiñaban en dos pequeñas balsas, tiritando de frío y pánico, completamente exhaustos y sin esperanzas de salvación.

Las olas zarandeaban las balsas como si fueran hojas de papel y parecía milagroso que ninguno de aquellos hombres fuese barrido por la fuerza desatada del mar. La lluvia rompía la expresión de sus caras y el viento helado y húmedo les hacía juntarse en un doloroso racimo de resignación con el que jugaba la crueldad de la luz de una luna engañosa y hostil.

Con este terrible escenario, los helicópteros consiguieron llegar al lugar de

la catástrofe y, a pesar de las adversas y peligrosas circunstancias, procedieron a la arriesgada maniobra de ir recogiendo uno a uno a aquellos hombres, deshaciendo aquel racimo cruel. En cuanto escucharon, a lo lejos, el sonido inconfundible de nuestros rotores, supieron que estaban salvados, llegaban los «Ángeles del Mar» y sabían que para ellos nunca había situaciones imposibles, ni maniobras peligrosas que no estuviesen dispuestos a realizar, aun jugándose la vida.

La maniobra del rescate fue ardua, difícil y muy peligrosa, pero el adiestramiento continuo de los «Ángeles del Mar» es precisamente en momentos como éste cuando se deja ver. Nadie piensa en esos momentos en el propio riesgo que está corriendo, todo el esfuerzo e interés se centra en realizar la maniobra con la mayor celeridad y habilidad posibles para salvar a esas personas cuyas vidas están en nuestras manos.

Todos los marineros fueron izados hasta el helicóptero e incluso un miembro de los «Ángeles» se encargó personalmente de rescatar al pequeño perrillo. Los helicópteros cerraron sus puertas y, con aquellos hombres temblorosos y agradecidos, emprendieron el regreso a casa. Una vez más los «Ángeles del Mar» le habían arrebatado a la muerte su presa.

Lo que pudo ser una tragedia, se convirtió en un servicio más de los muchos que prestábamos y que nos hacía sentirnos orgullosos y satisfechos de nosotros mismos.

Le estreché con fuerza la mano a aquel marinero, al «Lepe»; nos tomamos otra copa y ya no volví a verlo jamás, pero estoy seguro de que él habrá contado más de cien veces cómo un día de Nochebuena un helicóptero de la Arma-



Evacuación de un hombre herido de un pesquero por un helicóptero de la Quinta Escuadrilla.

da los salvó de la muerte y cómo uno de los tripulantes le dio su paquete de cigarrillos y le prestó la cazadora de vuelo para abrigarse un poco.

Los helicópteros de la Armada están en posesión de muchas recompensas, nacionales y extranjeras, por los servicios prestados a la comunidad en todo tipo de catástrofes. El diario *Las Provincias* de Santa Cruz de Tenerife dedicó, en cierta ocasión, un amplio reportaje en el que destacaba brillantemente las misiones humanitarias y de salvamento efectuadas por el personal de estas unidades de la Armada y asimismo informaba de la concesión, con carácter colectivo, de la medalla de la ciudad a la Quinta Escuadrilla de Helicópteros de la Armada.

Todos los que hemos formado parte de las dotaciones de estos helicópteros contamos en nuestro historial con felicitaciones y recompensas: cruces del Mérito Naval, medallas y diplomas de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos...; pero lo que más valor tiene para nosotros no figura en ese historial; ese apretón de manos del marinero agradecido, esa mirada intensa del herido evacuado cuando ya va camino de la ambulancia, ese pequeño mensaje escrito en la sección *Cartas al Director* de un diario, donde alguien expresa su agradecimiento a todos los que, con su rapidez y eficacia, consiguieron salvarle la vida al trasladarlo hasta el hospital La Fe de Valencia, totalmente destruido por la explosión de una botella de butano ocurrida en Cartagena.

El tener los helicópteros su base en Rota hizo que los marineros que faenan en las aguas del golfo de Cádiz, norte de Marruecos y alrededores de la isla de Alborán llegasen a considerarnos algo así como sus «ángeles de la guarda». Sabían que todos los días del año y durante las 24 horas, dos helicópteros con sus correspondientes dotaciones permanecían en estado de alerta para despegar en quince minutos en cuanto se recibiese un SOS o el aviso de cualquier tipo de emergencia. De ellos fue la idea de bautizarnos como los «Ángeles del Mar».

En cierta ocasión, el patrón de un pesquero hundido, y que había sido rescatado junto al resto de la tripulación, nos comentaba lo que había sido para ellos, cuando ya se encontraban al límite de sus fuerzas, percibir a lo lejos el sonido de los rotores: ¡ánimo compañeros!, ¡ya están aquí!, ¿no oís?, ¡son ellos!, ¡los helicópteros!, ¡los «Ángeles del Mar»!, ¡Estamos salvados...!

Tenían razón al darse aquellas voces de ánimo, ya que eso hacía que sacasen fuerzas suficientes para esperar a tenernos sobre sus cabezas y ser rescatados sanos y salvos.

Pasaron algunos años y la Flotilla de Aeronaves de la Armada aumentó considerablemente sus unidades. Se incorporaron aviones *Harrier* y helicópteros de distintos modelos, la mayoría de los que formamos parte de los «Ángeles del Mar» ya hace tiempo que entregamos el testigo a otros, pero hay algo que nadie podrá quitarnos jamás a los que dejamos muchas horas de nuestras vidas en el aire, mucho sufrimiento, mucha tensión y mucho miedo; y es el orgullo de que se nos conociera como los «Ángeles del Mar». Hubo que pagar

un caro tributo, y muchos de aquellos «ángeles» se quedaron definitivamente junto a Dios en el cielo, aunque todavía les quedaba trabajo por realizar; pero las misiones que se le exigía al personal de estas unidades de la Armada y su constante adiestramiento no podían salir gratis y, como siempre ocurre, pagaron los mejores, entregando la vida sin vacilar en el cumplimiento de su deber.

Resulta sorprendente cómo puede recordarse todo un mundo de hechos y acontecimientos ocurridos a lo largo de muchos años en el breve espacio de tiempo que media desde que has divisado la silueta de un helicóptero sobre el azul del cielo hasta que lo ves desaparecer en la lejanía. Me consta que a muchas personas les resultará curioso contemplar a un sexagenario mirando hacia el cielo, protegiéndose los ojos con la mano y tratando de localizar a ese «pajarraco» cuyo sonido se percibe por todas partes, dando lugar a que no pueda fijarse con exactitud su posición entre las nubes. Comprendo que alguien llegue incluso a comentar algo sobre los jubilados que no tenemos nada mejor que hacer que pararnos en medio de la calle y ponernos a buscar un aparato que se oye por el aire. Para hacer que estas personas llegasen a comprender los sentimientos que se agolpan en mi pecho y los recuerdos que inundan mi imaginación, necesitaría contarles uno a uno lo que fue mi vida a lo largo de treinta años, surcando el cielo constantemente a la búsqueda de ese montañero perdido en la nieve, o del herido grave a bordo de un humilde pesquero, o quizá tratando de robarle al tiempo, volando al límite de la velocidad permitida, esos minutos de los que podía depender la vida de unos hombres cuyo barco se había perdido en el océano y se encontraban a merced de las olas.

¿Cómo hacer comprender a toda esa gente que yo no veo solamente una máquina extraña que surca el cielo? Yo veo el interior de esa máquina y hasta casi adivino las conversaciones que mantienen sus ocupantes, porque son las mismas que yo he mantenido cientos de veces. Recuerdo, durante los minutos que, con los ojos entornados, sigo el vuelo del aparato, a muchos compañeros que en plena juventud perdieron la vida, porque «los Ángeles también mueren», y siempre cumpliendo su trabajo, que es velar y proteger a los demás, y eso siempre lo tuvieron muy presente y asumido los «Ángeles del Mar».

Ignoro en la actualidad cuántos quedaremos de aquellos primeros «Ángeles del Mar», pero desde aquí les envío mi más cariñoso recuerdo junto a un fuerte abrazo. En cuanto a los que ahora surcan el cielo, prestos, como siempre, a acudir allí donde se les necesite, solamente se me ocurre decirles: ¡Buen vuelo y buena toma!

CIRENAICOS EN AMÉRICA EN EL SIGLO III ANTES DE CRISTO

Paul GALLEZ
Instituto Patagónico
«Bahía Blanca»



EN 1993, publicamos, en *Ideas/Imágenes II/16 (Bahía Blanca)*, una nota titulada «Huestes del Faraón en Chile», donde dábamos la traducción inesperada que había hecho el epigrafista inglés Barry Fell (educado en Nueva Zelanda e investigador en Harvard) de un dibujo-texto hallado en la gruta de Tinguiririca, en Chile a 34° 45' S, en 1885 por el geólogo alemán Karl Stolz («Indianische Zeichen aus der Cordillera Chile's») in *Verhandlungen des deutschen wissenschaftlichen Vereins zu Santiago*, Vol. 2/1 Santiago 1887).

En 1974, Barry Fell descubrió que no se trataba de «dibujos indígenas» como le pensó Stolz, sino de un mensaje libio dejado por una expedición que ya había grabado otra inscripción en el mismo idioma y en el mismo sistema gráfico en el oeste de la isla de Nueva Guinea. Esta inscripción, descubierta por el profesor Röder de la Universidad de Frankfurt del Meno, ya había sido traducida por Fell.

A pesar de su aspecto jeroglífico, se trata de textos alfabéticos compuestos solamente de consonantes y semivocales, escritos en bustrófedon (un renglón de izquierda a derecha y el siguiente de derecha a izquierda).

Los académicos chilenos no creyeron lo que decía Fell (*La semana científica y tecnológica*, IV/131-132, Santiago 1975), y la cosa quedó archivada.

Barry Fell era especialista en equinodermos en el Museo de Zoología Comparada de Harvard, pero por su educación neocelandesa había aprendido el maori, y en el curso de sus investigaciones descubrió el estrecho parentesco entre el maori, el libio del siglo III a. C. y muchos dialectos de la Polinesia.

La inscripción de Tinguiririca era una pretensión de soberanía hecha por el capitán Rata y el piloto Maui sobre la costa chilena, en nombre del faraón, su esposa y su hijo, en el año 232 a. C. En tal fecha, el faraón era Ptolomeo III Evergetes, la reina era Berenice de Libia y el príncipe el futuro Ptolomeo IV Philopator, así nombrado por ironía porque causó la muerte de su padre.

Hay que aclarar el sentido de la palabra «libia» en el siglo III a. C. En la Edad Media libia es el nombre conjunto del África conocida. En el siglo xx es



Tanawa, un mecanismo calculador del siglo III a. de C., reconstruido por el doctor Sentiel Rommel. (Foto: P. J. Garfall en *America B. C.* de Barry Fell).

una colonia italiana independizada en 1951. En el siglo III a. C. es lo que hoy es la Cirenaica, una zona montañosa al sur del litoral mediterráneo, con su capital Cirene. Esta región había sido ocupada por colonos griegos, incluidos algunos que pertenecían a la elite intelectual, y por algunos pescadores de Anatolia, además de la población local de origen egipcio.

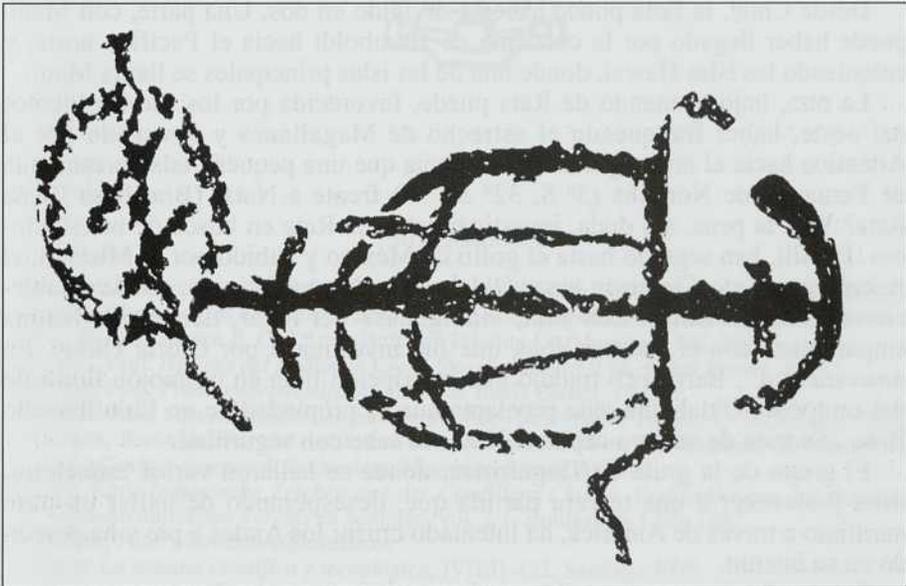
Berenice, reina de Libia, casada con el faraón, es célebre por haber introducido en Egipto la cultura de su país, entre otros elementos la influencia de su compatriota Eratóstenes de Cirene, director de la famosa Biblioteca de Alejandría, pero más conocido como astrónomo por haber medido con exactitud notable la circunferencia terrestre, comparando la mayor altura del sol en Siene y en Alejandría. Hay que notar que Eratóstenes ha tenido suerte, porque varios de sus errores se compensaron recíprocamente. Siene y Alejandría no están en el mismo meridiano. Siene (Aswan) no está en el trópico sino en 24º N, y la distancia entre Alejandría y Siene se ha medido en un camino más o menos paralelo al Nilo, pero evidentemente no recto. Y hay dudas sobre los estadios utilizados.

Recientemente el grupo norteamericano «21st Century Science and Technology Magazine» ha vuelto a tomar este estudio, y particularmente Rick (Richard) Sanders, quien ha publicado un artículo donde expone que Maui era

alumno de Eratóstenes, y medía las longitudes por medio de un *tanawa*, instrumento que «se perdió» durante quince siglos, pero reapareció hacia el año 1500 bajo el nombre de *torquetum*.

El *tanawa* se compone de tres discos articulados y de visores. El inferior es paralelo a la superficie terrestre del lugar de observación. El intermedio es paralelo al ecuador terrestre, es decir, que su inclinación varía de la del primero en función de la latitud. El superior es paralelo a la eclíptica, perpendicular a los meridianos celestes. Con estos meridianos se miden las longitudes de las estrellas, de los planetas y de la luna. Si se sabe por las tablas que en la estación de base (p. ej., Alejandría) a medianoche la diferencia de longitud celeste entre tal estrella y la luna es de, por ejemplo 60° , y que esta misma diferencia se nota en el lugar de observación a las 0006 hora local, se deduce que en este momento son las 24 horas en la base y que la diferencia de longitud es de seis horas, es decir, 90° E. Para esta operación se utiliza la luna, pero no hace falta ningún eclipse. La luna ofrece la ventaja de tener un movimiento «retrógrado» regular y constante, mientras los planetas tienen un movimiento astral lento e irregular.

Sanders propone como itinerario de Rata y Maui, entre Nueva Guinea y Chile, la ida oeste-este por la contracorriente ecuatorial, y el resto del viaje hacia el sur a lo largo de la costa ecuatorial-peruana-chilena.



Dibujo de un *tanawa* en las «Cuevas de los navegantes», situadas en la bahía de McCluer, cerca de Sosora, Irian Jaya (5° S, 138° E), Nueva Guinea Occidental. (Barry Fell, *America B. C.*, Partisan Publishers, Muskogee, Oklahoma, 2001).

Suponiendo que Sanders tenía pocos argumentos o documentos para apoyar esta interpretación, hemos destacado que la contracorriente ecuatorial es muy estrecha y difícil de seguir por un barco de vela sin ser derivado al Norte o al Sur, en ambos casos en corrientes circulares, la Pacífico-norte y la del Pacífico-sur, ambas de dirección este-oeste opuesta a la ruta de los viajeros. Además, la fuerte corriente de Humboldt, que va de sur a norte a lo largo de las costas chilena y peruana, también habría obstaculizado el viaje explicado por Sanders entre Ecuador y Chile.

Hemos propuesto, por contrario, que el viaje de Nueva Guinea a Chile se haya hecho a favor de la rama sureña de la corriente circular pacífica-sur, hacia los 35° S, que va de oeste a este y llega directamente a la zona de Valdivia y Valparaíso. De allí la corriente de Humboldt llevaba a los viajeros directamente al norte a lo largo de la costa sudamericana.

Por suerte, nuestra tesis acaba de ser confirmada por un artículo que nos manda el ingeniero Henry Aujard, de la Academia de Marina de Francia. Es de la revista *Fusión*, n.º 91 de 2002, por Ross Perfect, con el título «On a déchiffre les pétroglyphes de l'île Pitcairn». Estos petroglifos aluden también a una escala de Rata y Maui. El eclipse de luna que observaron allí es anterior a la fecha de la inscripción en Chile. La isla de Pitcairn, situada a 25° S y 130° W, corresponde perfectamente a nuestra hipótesis del viaje por la rama sur de la corriente circular del Pacífico-sur.

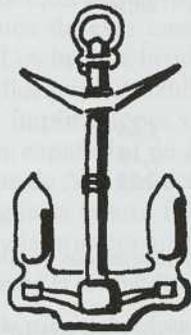
Desde Chile, la flota puede haberse dividido en dos. Una parte, con Maui, puede haber llegado por la corriente de Humboldt hacia el Pacífico norte, y colonizado las islas Hawai, donde una de las islas principales se llama Maui.

La otra, bajo el mando de Rata puede, favorecida por los fuertes vientos del oeste, haber franqueado el estrecho de Magallanes y navegado por el Atlántico hacia el norte. ¿Será coincidencia que una pequeña isla cercana a la de Fernando de Noronha (3° S, 32° 30' W) frente a Natal (Brasil) se llama Rata? Vale la pena, sin duda, investigar esta isla Rata en busca de inscripciones. De allí, han seguido hasta el golfo de México y subido por el Misisipí, el Arkansas y el río Cimarrón hasta Oklahoma y Nuevo México, donde establecieron colonias libias. Los zuni, «indígenas» del lugar, tienen una lengua emparentada con el antiguo libio, que fue investigada por Gloria Farley. En *America B. C.*, Barry Fell tradujo una inscripción libia en un mojón limítrofe del campo en Oklahoma, que proclama que es propiedad de un libio llamado Rata. ¿Se trata de nuestro capitán? Nadie lo sabe con seguridad.

El grupo de la gruta de Tinguiririca, donde se hallaron varios esqueletos, debe pertenecer a una tercera partida que, desesperando de hallar un paso marítimo a través de América, ha intentado cruzar los Andes a pie y ha perecido en su intento.

Las tres hipótesis son posibles y tienen elementos a su favor, pero carecen de prueba indiscutible. Es un caso más para los investigadores protohistoriadores de las Américas.

Agradecemos la colaboración de nuestros colegas de Ibiza, París y Washington, sin los cuales no hubiésemos conseguido estas informaciones. A este grupo quisiéramos agregar a Germaine Aujac, veterana especialista de la ciencia geográfica de la Grecia antigua, a quien conocimos en un congreso en Viena hacia 1978.



BIBLIOGRAFÍA

- ARECCHI, Alberto: *Quei Cirenei che colonizzarono il Pacifico*. Antikitera Net, liutprand@iol.it. s/f.
- FARLEY, Gloria: varios artículos en *ESOP. Vol. 14*. Epigraphic Society, San Diego CA, 1985.
- FELL, Barry: *America B. C.* 2.nd ed., Hoffman Printing Co, Muskogee OK, 2001.
- GALLEZ, Paul: *Huestes del faraón en Chile*. Ideas/Imágenes II/16. Bahía Blanca, 1993.
- GALLEZ, Paul: *Predescubrimientos de América*. Bahía Blanca, 1993.
- PERFECT, ROSS : *On a déchiffré les pétroglyphes de l'île Pitcairn!* Fusion, n.º 91. Francia, 2002.
- SANDERS, Richard: *Was the Antikytera an ancient instrument for longitude determination?* *21.st Century Science & Technology Magazine*. Spring 2003.
- STOLP, Karl: *Indianische Zeichen aus der Cordillera Chile's. Verhandlungen des deutschen wissenschaftlichen Vereins zu Santiago*, vol. 2/1, Santiago de Chile 1887.
- VERDERA, Nito: nitoverdera@arrakis.es
- VARIOS: *La semana científica y tecnológica*, IV/131-132, Santiago 1975.

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

Se comunica a todos nuestros lectores que para el año 2005 la suscripción anual a la RGM mantiene el precio de 2004 (IVA y gastos de envío incluidos):

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

El importe del número mensual es:

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

En 2005 la RGM editará diez números (dos de ellos extraordinarios: enero-febrero y agosto-septiembre). Dichos números tendrán el mismo precio que los restantes.

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

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

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

BONEO DE VILLALONGA

(De la Ilustración al constitucionalismo)

Ramón CODINA BONET



URANTE siglo y medio (desde primeros del XVIII a mediados del XIX) sirvieron en la Armada todos los miembros varones de esta casa, nacidos todos en Palma de Mallorca. Los hechos históricos más notables para la vida insular mallorquina durante este periodo fueron, especialmente, las implicaciones de la guerra de Sucesión, de la Ilustración española, de la creación de las Sociedades Económicas de Amigos del País, de la guerra de Argel, de la Revolución francesa, de la guerra contra Francia, el bonapartismo, Fernando VII, el Constitucionalismo y la primera guerra Carlista.

Antonio Boneo Morales (El Puerto de Santa María, 1692-Palma, 1761)

Fue el primer Boneo establecido en Mallorca, capitán de Infantería, hijo de don Martín Boneo Guerra, brigadier de los Reales Ejércitos, y de doña Manuela de Morales. Del mismo lugar de nacimiento (Puerto de Santa María) habían sido sus tres hermanas y cuatro hermanos, dos de ellos guardias marinas en 1722 y 1727, José y Francisco, respectivamente. Figura como uno de los «eruditos habilísimos» del XVIII en Palma, junto con Despuig, futuro cardenal y acompañante de Vargas Ponce para la redacción de *Descripciones de las islas Pitiusas y Baleares* (1787). También con Chacón (auditor de la Real Audiencia), Verí (militar y estudioso de la física-mecánica), Dameto (militar y físico-óptico), Salas (militar y lenguas clásicas), Desbrull (matemático), Pueyo (biblioteca monumental), Togores (coleccionista y botánico), Montis (matemáticas), Dezcallar (finanzas), Buenaventura Serra (naturalista) y varios médicos y clérigos, en torno a *secretos y observaciones de Física, Medicina, Botánica, ...* (1). Don Antonio Boneo fue capitán de los Regimien-

(1) PASCUAL, María José: *La historia natural de Bonaventura Serra i Ferragut*. Palma, 2003.

tos de Numancia y Soria y gobernador del Castillo de Bellver. Caballero de la Orden de Santiago (1738). Casado (1720) con doña Catalina Brondo y Juliá. Enterrados ambos en el convento de San Francisco.

Martín Boneo Brondo (Palma, 1722-1798)



Martín Boneo Brondo (1722-1798).

Hijo del anterior. Guardia marina (1737), alférez de fragata (1740), presente en el combate de cabo Sicié (1744) con la escuadra del marqués de la Victoria contra Inglaterra. En 1749 (al parecer en relación con una licencia) figura como regidor perpetuo de la ciudad de Palma, apareciendo en las Actas *...en celebración del Cabildo habiendo precedido la oración del Espíritu Santo postrados en tierra, pidiendo su divino auxilio para su acierto...*

En 1751 el marqués de la Victoria dirige un memorial al marqués de la Ensenada, entonces ministro secretario de Guerra, de Indias, de Marina y de Hacienda, para Su Majestad, *...en solicitud de retirarse (Boneo) del servicio en atención a sus achaques que le imposibilitan continuarlo informando que ha servido catorce años con mucho honor, aplicación y acierto correspondiente a su distinguido nacimiento (...)*

que Vuestra Real Benignidad le conceda en su retiro algún sueldo o que se le confiera la Capitanía del Puerto de Palma que está vacante, en la isla de Mallorca, su patria. Es copia del documento original (1751) del Servicio de Correspondencia con la Corte que consta en el Archivo de la Capitanía General. Certifica la copia en la isla de León el 15 de agosto de 1800 Van Halen. (Seguramente Antonio van Halen Morphi, después jefe del Negociado de la Secretaría de Marina relativa a Arsenales y Personal). En 1764 figura como fundador, con el grado de capitán, de las Milicias Provinciales de Palma, y aún en Acta de la sesión de 29 de julio de 1794, a los efectos de la Real Cédula de 13 de agosto de 1769 (sobre que en todas las fachadas figure un azulejo con el número de la casa), consta que *el Caballero*

Regidor don Martín Boneo expone al Cabildo Municipal el interés grande con que el Exmo. Sr. Capitán General le recomienda se pongan azulejos en las casas de esta Ciudad. En diferentes reseñas figura como corregidor en América hasta 1798, poco antes de su muerte en Palma el 15 de junio de este mismo año, sin expresión de más fechas ni otras circunstancias. Este cargo había de ser nombrado por el Rey y recaer en personas ejemplares bajo pérdida del mismo a falta de rectitud y virtudes cívicas exigidas, no cometiéndolo ni permitiendo que se cometieran abusos.

Caballero de la Orden de Santiago (1737).

Casado (Palma 1751) con doña Jerónima de Villalonga y Vallés. Tuvieron tres hijas: Catalina, Jerónima y Manuela, y dos hijos: Antonio y Martín, ambos marinos.

Antonio Boneo de Villalonga (Palma, 1752-1819)

Hijo del anterior. Guardia marina (1767), embarcado en los *Terrible* (1768) y *Atlante* (1769) con caudales para Santo Estéfano. Alférez de fragata en los *Brillante*, *San Agustín* y *San Nicolás* (1770), *Santa Catalina* (1771) y expedición a Montevideo, Río de la Plata, Malvinas, Montevideo, Cádiz y Ferrol (1772). Alférez de navío en el arsenal de Ferrol (1773). Concluida una licencia (1774), a Filipinas en la *Venus* (1775), pasa a la *Artrea* (1776) en Manila y regresa a Cádiz en el mismo año. Embarca en los *San Miguel* y *San Francisco de Paula* (1777). Servicio de Batallones en Ferrol, y *Santísima Trinidad* (1778) en Entre Puntales el 3 de diciembre de 1778, donde me mantengo (2). Segundo del *Gallardo* (1781), comandante de la *Segunda Resolución* (1782) y expedición a Jamaica. En el corso del Mediterráneo y expedición de Argel (1783). Capitán de fragata destinado en Palma en la construcción de las lanchas de Barceló con las que asistió a la siguiente expedición de Argel (1784) en brillantes acciones de bombardeo y desembarco. Capitán de navío en Cartagena (1792). En 1793, en la costa catalana, contra Francia como comandante del *Firme*. Comandante del *Santo Ángel* (1795) y del *San Juan Nepomuceno* (1796) en la batalla de San Vicente, sumariado con el jefe de Escuadra don Gonzalo de Córdova y otros comandantes. Brigadier (1802). Comandante del Arsenal de Cartagena (1803). Comandante del *San Pablo* y del *San Carlos* (1805). Inspector en Mallorca de la matrícula de mar y Comandancia del Tercio (1807). En Cartagena (1808). Retiro y residencia en Palma (1812). Fallecimiento (1819).

(2) Relación de méritos y servicios del teniente de navío don Antonio Boneo. Copia de original (1778) de su puño y letra.

Caballero de la Orden de Santiago (1808). Casado (Palma, 1783) con doña Catalina de Villalonga y Bordils. Sus tres hijos varones (Martín María, Antonio y Francisco) fueron marinos.

Martín Boneo de Villalonga (Palma, 1759-1805)



La costa norte de Buenos Aires en 1801 en el plano de Martín Boneo de Villalonga (1759-1805).

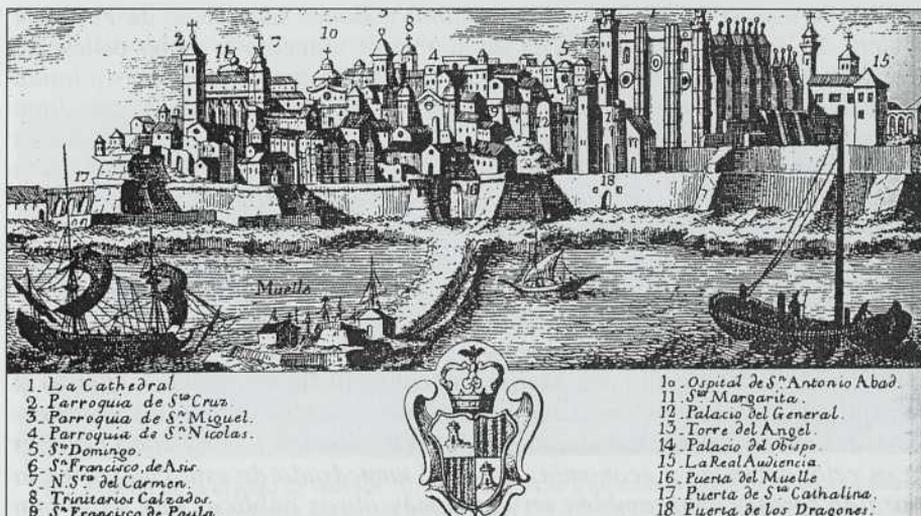
Hermano del anterior. Guardia marina (Cádiz, 1773). Siendo teniente de navío se trasladó a América (1791) comisionado para el reconocimiento y establecimiento de demarcaciones y límites entre Argentina y Brasil incorporándose a la expedición de don Félix de Azara. Escaló el Matto Grosso, navegó por el Paraná, Uruguay y Paraguay y algunos de sus afluentes.

Desde sus comienzos Azara acometió el estudio de la naturaleza americana con el único auxilio de la Historia Natural de Buffon, obra que le fue entregada en Buenos Aires por don Martín Boneo y por don Pedro Cerviño (3). Dice Azara: *...Luego salimos y a dos leguas cortamos en canoa el río Tebicuariguazú, cuyo origen se cree por el Este de Ybytyrusú o de la Villarica, y su curso está bien situado en la adjunta carta porque lo hice navegar al Teniente*

de Navío Don Martín Boneo y al Ingeniero Don Pedro Cerviño (...), salí después haciendo observar esta latitud (Paazapá) a Don Martín Boneo y a Don Pedro Cerviño (...). Ya mis instrumentos no alcanzaban a tomar la altura meridiana del sol por cuyo motivo no observamos la latitud, pero se hizo de mi orden por los señores Don Martín Boneo y Don Pedro Cerviño (...). El Xexury ha sido por la derrota de dicho Ingeniero Cerviño quien juntamente con el Teniente de Navío Boneo hizo la carta del río Tebycary (4).

(3) DE AZARA, Félix: *Nota a pie de página en Descripción general del Paraguay*. Madrid, 1990.

(4) *Ídem*.



El puerto de Palma (1780).

Al suceder don Pedro de Melo al virrey don Nicolás Arredondo (1795) recibió de manos de éste un *Informe* (5), uno de cuyos capítulos se titula *De la comisión de Don Martín Boneo por el reconocimiento de la Nueva Coimbra*, en donde se dice que... *Previne (el Virrey) al Gobernador del Paraguay que hiciese practicar un exacto reconocimiento del río de este nombre encargándolo a la pericia y vigilancia del Capitán de Fragata Don Martín Boneo para que en un bote bien pertrechado subiese hasta el Fuerte de la Nueva Coimbra a fin de imponerse de su situación y de hacer los requerimientos competentes a su Comandante. Y en otro lugar, también Azara (6): ...Habilité a mis expensas una embarcación y despaché en ella a Don Martín Boneo para que navegase todo el río Paraguay. Lo intentó pero al llegar a los 13^o 46' de latitud le detuvieron los portugueses del Fuerte llamado Nueva Coimbra (...). Allí supo también que más arriba habían construido el Fuerte y población de Alburquerque.*

Martín Boneo escribió *Diario de una navegación y reconocimiento del río Paraguay desde la ciudad de Asunción hasta los presidios portugueses de Coimbra y Alburquerque*, que se considera desaparecido.

(5) Informe del virrey don Nicolás Arredondo a su sucesor don Pedro Melo de Portugal y Villena sobre el estado de la cuestión de límites entre las cortes de España y Portugal. Buenos Aires, 1836.

(6) *Memorias póstumas sobre el río de la Plata y del Paraguay*, por don Félix de Azara, publicadas por don Agustín de Azara. Madrid, 1847.

El 1 de agosto de 1799 el virrey nombró a Boneo intendente de Policía e Higiene de Buenos Aires y director de la obra de empedrado de las calles: *La comisión española demarcadora de límites había traído a nuestra ciudad (Buenos Aires) un grupo de hombres de ciencia como Félix de Azara, Juan Francisco de Aguirre, Martín Boneo y otros (...). El Virrey Marqués de Avilés se aprovechó de este grupo extraordinario de hombres para confiarle a cada uno de ellos distintas comisiones (...), a Don Martín Boneo le encargó que vigilase la forma en que se hacía el empedrado... (7). En 1790 el virrey Arredondo autorizó una plaza firme de toros, la primera que existió en Buenos Aires (...), el Capitán Boneo dibujó un plano en el año 1800 (8). El 15 de mayo de 1802 el virrey don Joaquín del Pino se dirige a don Martín Boneo solicitándole que examine el proyecto de construcción de un muelle o desembarcadero... El 10 de julio don Martín Boneo expide la respuesta aceptando el encargo. El 24 la Junta Consular solicita al virrey sea nombrado Boneo director de las obras: ...este individuo benemérito e instruido (...) ha dado pruebas de su celo, actividad y economía, así en el empedrado de esta ciudad, en la plaza de toros, como también en las demás obras públicas que se le han encargado (...), es el único sujeto capaz de sacarlo con lauro... El 25 de junio de 1804 Juan José Díaz, Comandante de la isla Martín García, tiene correspondencia con Don Martín Boneo, Capitán de Navío y director de la obra del muelle. Éste le despacha los buques del Real Consulado para que se carguen de piedras para dicha obra (...) y que es constante la actividad y celo con que hasta el presente se ha conducido en el acopio de ellas y despacho de las lanchas... (9).*

En octubre de 1804 se le concede licencia para pasar a Madrid y en noviembre al Real Sitio de San Lorenzo del Escorial. Por un documento fechado en Aranjuez el 13 de enero de 1805 ...S. M. concede al Capitán de Navío Don Martín Boneo el Gobierno político e Intendencia de Huancavelica, con la Superintendencia de aquellas minas, en el Reino del Perú... Lo firma Grandallana, secretario de Estado y del Despacho de Marina. Falleció en Palma a punto de emprender viaje hacia su nuevo destino.

De su matrimonio (Buenos Aires, 1792) con doña María Cipriana de Viana y Pérez habían nacido Martín, Jerónima, Josefa, Manuel, José María, Ramón y Mariano, todos ellos en Argentina, donde quedaron establecidos (10). En su recuerdo una calle de Buenos Aires lleva su nombre.

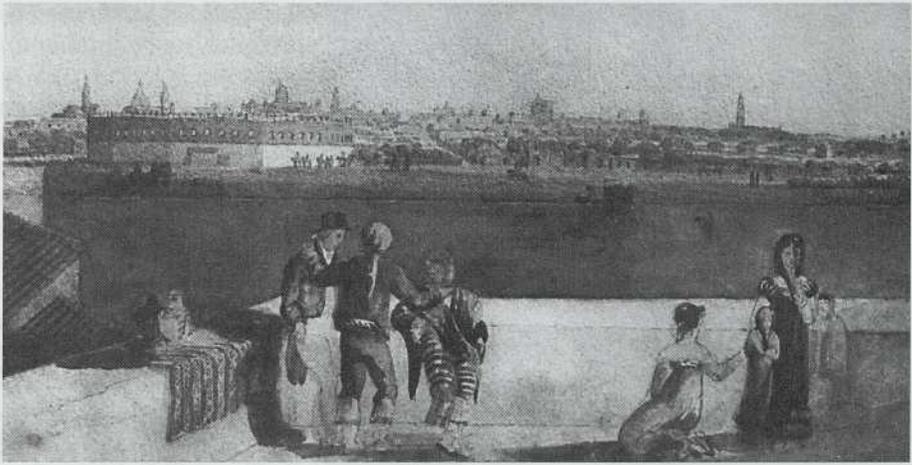
Caballero de la Orden de Santiago (1794). En 1955 el Ayuntamiento de Palma dio su nombre a una calle de la ciudad.

(7) ZABALA, Romualdo, y GANDÍA, Enrique: *Historia de la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1937.

(8) *Ídem*.

(9) BELGRANO, Manuel: *Documentos para la historia*. Buenos Aires, 1993.

(10) DE NEWTON, Sosa: *Diccionario biográfico de mujeres argentinas*. Buenos Aires.



Vista general de la ciudad de Buenos Aires (1817). A la izquierda la plaza de toros, construida sobre planos de Martín Boneo de Villalonga (159-1805). (Acuarela de E. E. Vidal).

Martín María Boneo de Villalonga de Villalonga Bordils (Palma, 1784-1852)

Primer hijo de Antonio y Catalina. Guardia marina en Cartagena (1798). Embarcado en las *Santa Proserpina* y *Santa Casilda*. Lanchas cañoneras en Palma. *Príncipe de Asturias*, a Nápoles (1802). Alférez de fragata en la *Santa Casilda* y en la *Santa Matilde*, a Argel y Trípoli (1803). *Reina Luisa* (1805). En 1806 manda el *Santo Cristo* en corso y vigilancia por el Levante. En cabo de Gata es abordado por la inglesa *Le Rennome* con fuerte temporal y enérgica defensa, logrando arribar a tierra. Segundo de *El Terrible* (1807). Tercio Naval de Mallorca (1808) y retiro (1809), afectado de una fuerte sordera.

En 1816 se traslada a los baños medicinales de Barèges (Altos Pirineos, Francia), donde hace observaciones sobre estos establecimientos. En 1824 se inscribe en la Milicia Local. En 1834, regidor del Ayuntamiento de Palma y procurador a Cortes. En 1835, julio 14, dirige escrito a la Sociedad Económica Mallorquina de Amigos del País: *...El Sr. Gobernador Civil de esta Provincia en escrito de 6 de los corrientes me invita a que me inscriba en la matrícula de la SEMAP... (Por) la obligación que tiene todo buen ciudadano de procurar por todos los medios ser útil a su Patria (...). Cuando admití el encargo de pertenecer al estamento de Procuradores (...) oyendo y uniendo mis deliberaciones a las de las personas más ilustradas de la Nación (...), estas mismas reflexiones me inspiraron los deseos de pertenecer a una corporación compuesta de individuos dotados del talento e instrucción necesarios para promover los adelantos y mejoras en todos los ramos (...), suplico ser propuesto como socio de número, etc. Tres días después figura escrito en el*

margen de su solicitud: El suplicante reúne las cualidades necesarias (...) para ser admitido por socio de número, con cuyas luces y conocimientos podrá ser útil a la Sociedad.

En el *Atlas General*, de Bleau, figura que *Font Santa de San Juan (Campos-Mallorca) es muy notable por sus aguas calientes (...), muy útiles para curar.* El 19 de octubre de 1805 el Semanario de la Sociedad Económica Mallorquina de Amigos del País había publicado un *extracto del análisis química de las aguas termales inmediatas a la ermita de San Juan de Campos*, por don Juan Nieto Samaniego, doctor en Medicina, *...con el fin laudable de llamar las disposiciones benéficas de los Padres de la Patria ante un objeto tan interesante (...) persuadido (...) de la eficacia y energía de su virtud curativa.* Fechado en Barcelona en 1845, existe un *Proyecto de desagüe del Salobrar de Campos*, por el ingeniero civil P. Bonuy, con capítulos referidos a canales de comunicación con el mar, desagües, flujos y reflujos, estanques, geología marina costera, compuertas, etc. Nombrado don Martín María vocal de la Junta de los Baños en calidad de especializado en hidrología, figurará después en los actos de la inauguración que con fiestas y regocijos, se celebraron los días 30 de abril y 1 de mayo de 1845 (11).

Caballero de la Orden de Santiago (1808).

Antonio Boneo de Villalonga de Villalonga Bordils

Hermano del anterior. Nacido en Palma. Fue guardia marina en Cádiz, sin que se tenga conocimiento de otros datos.

Francisco Boneo de Villalonga de Villalonga Bordils (Palma, 1785-1847)

Hermano de los anteriores. Guardia marina en Cartagena (1800). Embarcado en la *Santa Proserpina* y en la *Santa Casilda* (1801) y en la *Santa Matilde* (1802), a Túnez, Argel y Trípoli, y ayudante de la subinspección (1803). De este mismo año es un diario del alférez de fragata Francisco Boneo, cuyo original no hemos podido encontrar. En la *Santa Paula* (1804). Servicio de Brigadas (1805) y *Reina Luisa* (1807). En *La Soledad* a los Dardanelos (1808). Alférez de navío (1809). Embarca en el *San Carlos* y en el *Guerrero* (1810). En el 4.º Regimiento de Marina de operaciones en Tortosa (1810-Guerra de la Independencia) es hecho prisionero, con su Batallón, y llevado a Francia. Devuelto a España (1811) embarca en el *Fernando VII* y en el *La Soledad* para traslado a Cartagena (ayudante en Mayoría General). Embarca

(11) Solemnidades y regocijos, etc. Palma, 1845.

de nuevo en *La Soledad* (1812). En los *Valeroso* e *Intrépido* y comandante del *Diligente* (1813). Oficial en la *Santa Lucía* (1814) y en el *San Justo* (1815). En el *San Telmo* y en la *Descubierta* (1816), a Costa Firme (1817-1820) en Puerto Cabello, participa en la toma de las islas Margarita e Isabela mandando (1819) el bergantín de guerra *El Palomo*. Regresa a España con cuatro meses de licencia por convalecencia (1820). Durante los conflictos del Trienio Liberal manda una Compañía del 5.º Regimiento de Marina (1821) operando en la zona de Orihuela. Embarcado en la *Santa Casilda*, con base en Cartagena (1823), y sitiada la ciudad por los liberales, después de una peripecia arriesgada camino de Murcia, se pone a disposición de S. M. Fernando VII ante el teniente general de la Real Armada don Baltasar Hidalgo de Cisneros, desde donde dirigía las operaciones. Teniente de navío (1825). Después de varios destinos en tierra se le concede el retiro por enfermedad (1824). En 1831, en un informe para la solicitud de la Cruz de San Hermenegildo se acredita que no tiene nota de demérito que le haga desmerecer las gracias que S. M. tenga a bien concederle. En el mismo año se reincorpora en servicios, también de tierra, hasta 1841. Había ascendido a capitán de fragata en 1835.

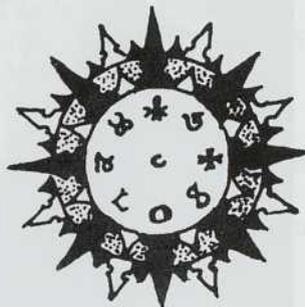


El brigadier de la Real Armada e ingeniero militar Félix de Azara, pintado por Francisco de Goya, año 1805. (Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja. Zaragoza)

Martín Boneo ¿ ?

En 1892 se registra el fallecimiento del alférez de fragata don Martín Boneo sin que hayamos conseguido alcanzar más precisiones.

La primera casa que edificaron los Boneo en Palma se conserva en la actual calle del Horno de la Gloria, con placa que lleva su nombre (Ca'n Bonep), en la zona de Atarazanas (parroquia de Santa Cruz), a pocos metros de la que fue casa del teniente general don Antonio Barceló. Por otra parte, la casa número 9 de la calle Almudaina recibió distintas denominaciones según la familia que la ocupase. Apartir de 1816 se llamó Ca'n Boneo por referencia a don Antonio, casado con doña Catalina Villalonga, herederos de los Villalonga Bordils.



BIBLIOGRAFÍA

ENSEÑAT DE VILLALONGA, Alfonso: *La familia Boneo de Mallorca*.

Exma. Diputación de Huesca: *Félix de Azara*. Huesca.

ZAFORTEZA, Diego: *La ciudad de Mallorca*. Palma, 1989.

DE AYREFLOR, Ramis: *Alistamiento de los nobles de Mallorca*. Palma 1954.

LLABRÉS BERNAL, Juan: *Noticias y relaciones de la historia de Mallorca (siglo XIX)*. Palma, 1958-1971.

SAIN-DIE, DONDE SE DIO AL NUEVO MUNDO EL NOMBRE DE AMÉRICA

Juan Manuel GRACIA MENOCA
Presidente de la Asociación Rescate de Galeones



CUANDO las tropas alemanas arrollaban a Francia en la primera campaña de la Segunda Guerra Mundial, se encontraron con la pequeña localidad de Sain-Die Lorena. Después de minarla, la volaron con todas las consecuencias de destruir piedra sobre piedra. El primer edificio que desapareció fue donde estuvo instalada la imprenta de Nicolas Lud. Allí, el 24 de abril de 1507, sus prensas habían estampado por primera vez el nombre del Nuevo Mundo. El desastre bélico ocurrió en el corazón de Lorena, donde se había dado al universo el nombre de América, y creo que los invasores en esta ocasión no fueron conscientes del daño que ocasionaron al destruir este monumento a la cultura. En el siglo XVI, Sain-Die estaba firmado por una iglesia, un claustro y algunas casas más. Los canónigos formaban una elite alrededor de una pequeña academia, bajo la protección del duque de Lorena, en lo concerniente al estudio de la cartografía, gramática, traducciones de clásicos, etc., con un ardor digno de su época, emulando a varios Monasterios de Europa donde vieron la luz obras magníficas del mismo estilo. Vautrin Lud fue uno de los grandes artífices del denominado Gimnasio en este claustro de Sain-Die, pasando de canónigo a presidir el capítulo con la ayuda de otros jóvenes entusiastas, entre los que se encontraba su sobrino Nicolas Lud. Él creó una imprenta de donde surgieron libros grandiosos como, por ejemplo, la traducción al alemán de los comentarios de Julio César y la *Cosmographie Introductio*, que es la obra de la cuna de América y el recuerdo para siempre de Américo Vespucio de toda la humanidad.

En la casa de Nicolas Lud en el año de 1911 se colocó un mármol conmemorativo con la inscripción siguiente: «...Aquí, bajo el reinado de Rene Segundo, fue impresa el 25 de abril de 1507 la *Cosmographie Introductio* donde se dio el nombre de América al Nuevo Mundo. Fue impresa y publicada por los miembros del Gymnase Vosgien, Vautrin Lud, Nicolas Lud, Jean Basin, Mathias Ringman y Martín Waldseemuller».

¿De dónde les llegó a los canónigos del Gimnasio la información del Nuevo Mundo para bautizarlo con el nombre de América? Rene Segundo de Lorena tuvo la fortuna de enviar a Sain-Die la carta que Américo Vespucio



había remitido al Gondolofiero Suderini a Florencia con sus cuatro viajes y un mapa de las regiones que Américo dibujó del nuevo continente. La conmovición en esta pequeña villa al recibir estas descripciones por parte de los canónigos fue notoria, aunque ellos también estaban acostumbrados a traducir a Ptolomeo; pero lo que tenían en la mano les superaba e impresionaba. Inmediatamente se pusieron a traducirlo del francés al latín, que era el idioma en que Américo había descrito las nuevas regiones junto a los navegantes españoles y portugueses. Con esta carta y los mapas cambiaba radicalmente el mapa de Ptolomeo, que entonces se conocía como el mejor. El traductor fue el monje Jean Basin de Sandacourt, cuando en Italia,

concretamente en Florencia, la carta y los mapas también tuvieron su primera edición en los años de 1505 y 1507, maravillando a los eruditos de esta ciudad tan acostumbrada a los logros del Renacimiento.

En Sain-Die, después de la traducción, se imprimió al fin la llamada *Cosmographie Introductio*, constando de un prólogo, un epílogo y nueve capítulos con la carta de Américo Soderini. En el capítulo nueve aparecen unas líneas que se hicieron universales, que traducidas del latín dicen: «Mas ahora que esas partes del mundo han sido extensamente examinadas y otra cuarta parte ha sido descubierta por Américo Vespucio, no veo la razón para que no la llamemos América, es decir, la tierra de *América*, por Américo su descubridor, hombre de sagaz ingenio, así como Europa y Asia recibieron ya sus nombres de mujeres».

En esa fechas, Américo ignoraba la impresión de las cartas en Sain-Die, y desde Sevilla contemplaba desde su casa lo que acaecía en las expediciones y en los muelles salpicados de noticias e intrigas relacionadas con el Nuevo Mundo. Tal ocurrió así que ya comenzaban hacia su persona los primeros ataques por el mal comportamiento que él tenía hacia Colón por su deslealtad y malas artes, ingeniándose al máximo en robarle su gloria sin conocimiento del descubridor de América. Así lo escribía el padre Las Casas en sus relatos, que posteriormente también compartieron Fernando de Navarrete, el barón de Humbolt, Washington Irving y varios historiadores más. Pero un hecho cierto fue que el bautizo del Nuevo Mundo se realizó en Sain-Die cuando Walsee-

muller dibujó su mapa, imprimiendo la palabra América en un planisferio de una gran belleza cartográfica. América nació en la pila bautismal de Sain-Die con otros nombres, como India Gangen, Indochina, India, etc. En 1552, muerto Walseemuller se vuelve a imprimir la *Geografía* en Straburg, por Johan Reichart, y de nuevo aparece la palabra América. Y así para siempre hasta nuestros días recorriendo inicialmente Europa para después ser universal, con el desconocimiento de Américo que jamás pudo soñar ni tampoco pudo conocer. Actualmente los ejemplares de este libro son muy valiosos, alcanzando precios millonarios en las subastas.

La mayoría de los historiadores españoles, portugueses e ingleses han coincidido con lo que decía en 1856 Ralp Walder cuando escribió: «Sorprende que la América grande lleve el nombre de un ladrón vendedor de curtidos en Sevilla, cuyo más alto valor naval fue el de ser segundo contraamaestre en una expedición que nunca zarpó de Sevilla pero que logró ingeniarse en un mundo lleno de mentiras suplantar a Colón y bautizar medio planeta con su nombre nada honorable. Sin duda el análisis que sufrieron sus escritos para tales asertos de unas expediciones, según ellos hipotéticas, fueron exhaustivos, pero sus relatos, aunque puestos en duda, fueron brillantes para su tiempo, basándose en la gran amistad que tuvo Américo con Colón y en los logros de las navegaciones de Pizarro, Cortés, Valdivia, Ponce de León, Orellana, Hernando de Soto, Jiménez de Quesada y algunos más, para seguirles con los ojos abiertos del mejor cronista del Nuevo Mundo. Es posible que sólo se lo imaginara con datos conseguidos por otros, pero ahí está lo narrado con una historia de descubrimientos que necesitó la ayuda monacal de unos canónigos».

Aunque en todo el continente americano no existe una calle, monumento, bahía, puerto, etc., que le recuerde. Hecho extraño que merece un análisis para conocer las razones que hayan concurrido para esa anomalía acerca del hombre que es su referente. Unos hombres muy doctos en Sain-Die sí se impresionaron de verdad con sus escritos florentinos, para descubrir en ellos la Cruz de Sur en un cielo brillante, muy bien descrito por cierto. No cabe la menor objeción... asombró con sus descripciones a los hombres del Renacimiento. El prodigio de la pluma del italiano afincado en Sevilla, con una retórica inmortal del Caribe y de sus costas, ayudó a soñar a los hombres de su tiempo, navegaran por dicho mar o por otros, a los que ignoró en los viajes relatados de sus cartas. ¿Suplantador, hasta qué punto lo fue?. Es la gran incógnita que todavía no se ha desvelado. Vespucio, murió el 22 de febrero de 1512 bajo las estrellas del cielo sevillano, con el repicar de unas campanas que procedían de la catedral, junto a María Cerezo y su sobrino Giovanni, al que dejó como única herencia la dirección de la Universidad de Pilotos de Sevilla. Un poco antes de cerrar sus ojos para siempre, vería el golfo de México, las costas de Brasil y, más al sur, las tierras desoladas que el tan bien describió.



Embarque en el *Dédalo*, atracado en el arsenal de Ferrol, de los restos mortales del almirante don Salvador Moreno para su posterior traslado al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz) el 5 de junio de 1975. (Foto: archivo RGM).



VIVENCIAS DE UN VIAJE A BORDO DEL GALATEA

Arturo SOUTO IGLESIAS



HACE sesenta años, en plena Segunda Guerra Mundial, 300 hombres de la dotación y de escuelas navegábamos, a todo trapo, a bordo de aquel vetusto y recordado velero llamado *Galatea*.

Habíamos salido de Ferrol el día 3 de mayo de 1943 en viaje de instrucción de cuarenta días de navegación por aguas atlánticas con recalada en Santa Cruz de la Palma e isla Madeira (Funchal), respectivamente. El viento era

flojo del NW y la mar con marejadilla, mientras el buque se mantenía equilibrado y sin movimientos bruscos, amurado por Er.



Embarque en el *Dédalo*, atracado en el arsenal de Ferrol, de los restos mortales del almirante don Salvador Moreno para su posterior traslado al Panteón de Marineros Ilustres de San Fernando (Cádiz) el 5 de junio de 1975. (Foto: archivo RGM).



VIVENCIAS DE UN VIAJE A BORDO DEL GALATEA

Arturo SOUTO IGLESIAS



ACE sesenta años, en plena Segunda Guerra Mundial, 300 hombres de la dotación y de escuelas navegábamos, a todo trapo, a bordo de aquel vetusto y recordado velero llamado *Galatea*.

Habíamos salido de Ferrol el día 3 de mayo de 1943 en viaje de instrucción de cuarenta días de navegación por aguas atlánticas con recalada en Santa Cruz de la Palma e isla Madeira (Funchal), respectivamente. El viento era flojo del NW y la mar con marejadilla, mientras el buque se mantenía equilibrado y sin movimientos bruscos, amurado por Er.



El *Galatea* con la bandera de España, que permaneció pintada en el costado durante la Segunda Guerra Mundial.

La navegación, desde nuestra salida del puerto base, se hizo sin contratiempos con ayuda de los dos motores y el aparejo de cuchillo para evitar los balances bruscos al tener el viento y el mar a través por Er. Alejados ya de la costa se dio el aparejo de cruz, aferrándose los estáis y la cangreja, parándose los motores y poniendo rumbo al SW, tras bracear el aparejo, quedando amurados por Er.

Durante este tramo de navegación fueron numerosos los vuelos rasantes de los aviones de los países beligerantes que venían a reconocernos. Cuando esto ocurría se izaba nuestra numeral internacional (EBCA) y durante la noche se colocaban unos focos alumbrando las amuras y aletas de ambos costados donde ya iban pintadas fijamente los colores de nuestra enseña nacional como buque neutral, tal y como se había ordenado por los países en guerra.

Los referidos reconocimientos nos creaban cierta incertidumbre, sobre todo cuando eran efectuados por submarinos y buques de superficie. Algunos

de estos últimos nos saludaban por el *scott* o banderas del Código Internacional después de darnos un rodeo y sacar fotografías.

Una vez alcanzado un punto, entre los meridianos 20 y 30, se ordenó bracear el aparejo, cambiando de amurada tras diversas bordadas, sin alejarse el buque de la ruta señalada por el Estado Mayor de la Armada, comprendida entre los referidos meridianos, al objeto de una mayor seguridad durante el conflicto bélico.

Después de efectuar diversos ejercicios y maniobras para adiestramiento del personal de la especialidad de Maniobra durante esta singladura y sin otros inconvenientes que el constante reconocimiento de que era objeto el buque, la navegación se hacía muy dura y trabajosa para todo el personal de cubierta, incluido el de escuelas, pues todo se hacía a fuerza de nuestros brazos.

Por otra parte y durante la navegación todo el personal subalterno, salvo los contramaestres, íbamos descalzos y sólo en puerto, donde recalábamos, podíamos calzarnos. Esto tenía por objeto estar siempre preparados para subir a las vergas y evitar pisarnos, unos a otros, durante los ejercicios y maniobras.

Asimismo y durante la navegación todo el personal estaba repartido en dos guardias de mar, tanto de día como durante la noche, llamadas babor y estribor.

A fin de adiestrar al personal de nuevo embarco, así como el de escuelas, se aprovechaban las horas libres de las faenas marineras para efectuar el canto de maniobra de los cabos de labor de la jarcia volante en propaos y cabilleros, mientras el cabo guardabanderas les daba clase de *scott* a un grupo de aprendices de segundo curso bajo la cubierta del combés.

El buque seguía navegando lentamente y a una velocidad de 1,5 a 8 nudos a la hora, pues el viento era flojo y, en ocasiones, el velamen daba gualdrapazos durante los balances. Nos encontrábamos de guardia el personal de la brigada de Br.

La cortesía de un capitán inglés

Cuando la guardia de Br, de la que formaba parte, realizaba el turno de *guardia de primas*, entre las 2000 horas del día 11 y las 0200 horas del día 12 del mes de mayo, entre el silencio de la noche, de improvisto, suena en toda la cubierta una fuerte voz del marinero que iba en su puesto de guindola en la aleta del costado de Er, lo que nos puso en alerta y que decía: «puente, puente, una luz azul y un fuerte ruido se acerca a nosotros por la popa», se le contesta: «puente enterado», y el oficial de guardia pasa aviso al comandante que se encontraba en la caseta de derrota, subiendo seguidamente al puente, quizá teniendo algo grave para el buque y su dotación.

Todos los que estábamos de guardia, incluyendo a los mandos, parecía como si nos quedáramos mudos y temerosos ante un posible abordaje, pues

cada vez el referido buque se aproximaba más a nosotros hasta que, por el reflejo de las luces de cubierta, pudimos apreciar la silueta de un buque de guerra, sin alumbrado y pintado de camuflaje, que se iba acercando lentamente por nuestro barlovento hasta ponerse navegando a la par con nosotros, a unos 40 metros de distancia, en situación de zafarrancho de combate, quizá creyéndonos un buque trampa enemigo.

Tras unos minutos de incertidumbre ante la presencia de aquel inesperado acompañante, y un silencio como si de monjas de clausura se tratara, suena una potente voz por megafonía y en perfecto castellano: capitán del navío español *Galatea*, y repite: capitán del navío español *Galatea*, el oficial de derrota Liaño de Vierna, con la venia del comandante capitán de navío De la Puente y Magallanes, le contesta: buque escuela *Galatea* a la escucha. A continuación, desde el buque de guerra, suena a la voz: «ruego a usted en nombre de S. M. la Reina, del Almirantazgo y del mío propio, aferre el aparejo y cambie de rumbo y aléjese con ayuda de los motores, a fin de no entorpecer la marcha de un convoy. Se le contestó: *Galatea* enterado, contestándonos «muchas gracias» y en cuanto puedan sigan nuestras aguas.

Nada más recibido el mensaje, el comandante ordenó cargar todo el aparejo y poner en marcha los dos motores, mientras los contra maestres de guardia movilizaban a todo el personal de la guardia, cocineros, reposteros, panaderos, enfermeros y demás personal de cubierta, quedando solamente en sus puestos de la rueda del timón un cabo y dos marineros.

El contra maestro de cargo Leopoldo Costas, con los dos contra maestres subalternos de la guardia, repartieron el personal de la misma en dos grupos: uno al mando Astorga y el otro a Vidal Ferrer, respectivamente, el primero al palo trinquete y el segundo al palo mayor. Una vez oídas las pitadas de «listo», dos veces en ambos palos, el de cargo dio la pitada al puente, ordenando de inmediato el oficial de guardia: «gaviosos arriba», listos a cargar el aparejo, arriando las drizas de los juanetes altos, gavia y velacho alto, halando a continuación de briosos y chafaldetes para recoger el paño de las velas y ser más fácil su aferrado, que se hizo rápidamente.

Finalizada esta maniobra, todo el personal se situó al pie de las respectivas jarcias y, sin esperar la voz del puente, subió el personal a los puestos asignados en las vergas, aferrando el velamen de arriba abajo como verdaderos autómatas, en un tiempo récord y sin necesidad de despertar a la otra guardia.

Ya en funcionamiento los motores, el buque siguió el rumbo del buque inglés durante una hora aproximadamente, girando hacia nuestro buque, dejándose de ver la luz azul que llevaba encendida en su popa y que nos sirvió de guía.

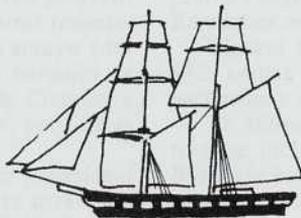
Nuevamente se aproximó a nuestro costado, indicándonos que podíamos proseguir nuestro anterior rumbo, dándonos las más expresivas gracias, así como un «buen viaje».

Ante el esfuerzo hecho por aquella guardia de Br, el comandante ordenó al

de víveres que nos diera una copa de ron marinero (caña perruna) y un huevo cocido al tomar la sopa de ajo de medianoche. Desde aquella fecha y durante posteriores navegaciones, a la guardia de Br, se le conoció popularmente como «la brigada del huevo».

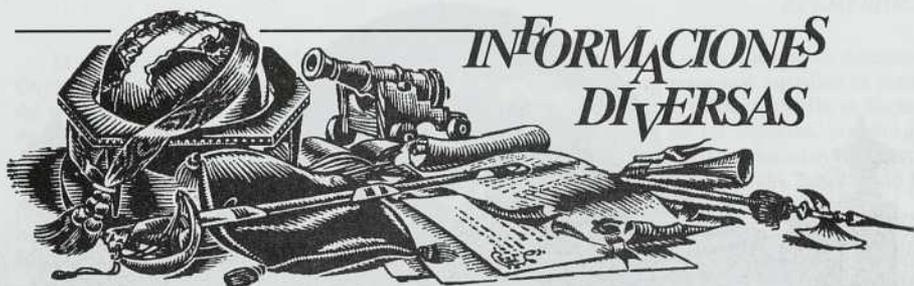
A la mañana siguiente se largó y consolidó todo el aparejo, contemplando los juaneteros en la lejanía decenas de buques del convoy en dirección al estrecho de Gibraltar, mientras en los sollados y cámara de motores se percibían los ecos de grandes explosiones, quizá debidas a las cargas de profundidad lanzadas por los buques de escolta del convoy ante la presencia de submarinos.

Así pasó aquella jornada en la que, desde el comandante al último marinero, nos encontramos en una situación de incertidumbre que, para el que suscribe, no había de ser la última de su vida activa.



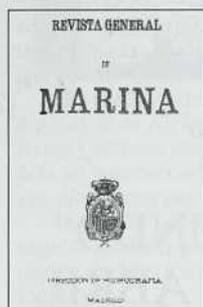


El *Hernán Cortés* atracado en Ploce, cubierto por una gran nevada. (Foto: F. J. Feal).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



Se inicia el cuaderno de abril de 1905 con un artículo titulado *El vapor Caronia*, firmado por R. Siguen: *La guerra ruso-japonesa y las defensas de costas*, firmado por A. R. E.; *Nuevas máquinas de guerra y sus inventores*, por José Luis Délano; *La conferencia internacional*

de Bruselas, por R.; *La defensa contra los submarinos*, traducido por J. M. T. (del *Yacht*); *La torre de combate*, por J. M. T. (del *Yacht*); *Prácticas de telegrafía sin hilos*, por Gabriel Rodríguez García, teniente de navío; *Informe de la Junta facultativa de Artillería sobre el tiro oblicuo con proyectiles cofiados*; *La defensa de costas* (conclusión), traducido por J. M. Tamayo (del *Yacht*); *Nota sobre los hielos boreales de Marte*, de la Real Academia de Ciencias y Artes; *La doctrina de Monroe*, por Carlos Alfredo Becú.

En *Información de la prensa profesional extranjera*, se incluyen, entre otras, las siguientes noticias: *Averías del Sully*, *Expedición Charcot*, *El submarino A-5*, *Artillería automóvil* y *Conferencia sobre la Oceanografía*.

Con reseña de *Sumarios de Revistas* recibidas en marzo, nacionales y extranjeras, *Necrología* del capitán de fragata José de Ibarra y Autrán y *Movimiento de Buques de Guerra* se completa este cuaderno de la REVISTA, cuarto del tomo LVI.

HACE CINCUENTA AÑOS



Comienza el cuaderno de abril de 1955 con un trabajo titulado: *La posible aplicación de las nuevas baterías plata-cinc a los submarinos y sus ventajas*, por J. Flórez, capitán de corbeta. Siguen: *Sobre el régimen económico de la asistencia prestada por buques de guerra*,

por José Manuel Gutiérrez de la Cámara, teniente coronel auditor: *Mejora en la visión a través de periscopios*, por Mariano Aguilar y Miguel Solís, del Instituto de Óptica «Daza Valdés».

En *Notas profesionales* se incluyen: *¡Salva-Fuego!*, *Blancos teledirigidos* y *Los Kamikazes en la campaña de Okinawa*.

Siguen: *Miscelánea*, de la 128 hasta la 152, ambas inclusive, *Libros y Revistas*, nacionales y extranjeras, y *Noticiero*.

En *Marina Mercante, de Pesca y Deportiva*, se incluyen los siguientes trabajos: *Bosquejo histórico de la Marina mercante española*, por Antonio Menchaca Careaga, teniente de navío, y *Notas a la situación de la Marina mercante italiana* y a la legislación dictada para su fomento, por Luis M.³ Lorente, comandante auditor.

Con *Estado del tiempo* en la península Ibérica durante el periodo 16 de febrero-15 de marzo de 1955 e *Información general* se completa este cuaderno, cuarto del tomo 148, en el que se incluyen 321 ilustraciones y tres fichas.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL

Día Año

1 1501.—El capitán Rodrigo de Bastidas explorando los nuevos territorios, descubre el río Magdalena.

2 1543.—Gonzalo Pizarro y Francisco Carvajal, después de haber derrotado a Centeno en la batalla de Guarina, se dirigen a Cuzco durante este mes a la espera del licenciado La Gasca.

3 1526.—Sale de Sanlúcar en viaje de expedición a las Molucas Juan Cabot, un inglés al servicio del emperador Carlos V.

4 1528.—Pánfilo de Narváez en su intento de entrar en el puerto de La Habana es desplazado hacia las costas de Florida por una tormenta.

5 1525.—Vuelta la expedición de Magallanes y ante el deseo de la Corte de España de tener parte en las especies que de Las Molucas se traían, con esta fecha emite cédula a favor de Loaysa, nombrando sucesor a J. S. de Elcano caso de faltar éste.

6 1536.—El gobernador Fernández de Lugo manda en expedición a Gonzalo Jiménez de Quesada para descubrir lo que había más

allá del río Grande, saliendo por tierra en este día.

7 1521.—Cortés, en su empeño de tomar México, decide darle la vuelta completa para establecer el cerco. Estando en Calco en este día tuvo que librar fuerte lucha para poder seguir su camino por la fuerte oposición que allí encontró.

8 1524.—El licenciado Zuazo y sus compañeros de naufragio se encuentran en las islas de los Alacranes viviendo como Robinsones, pues tenían que subsistir a base de tortugas de lobos marinos y de los huevos de las aves migratorias, en espera de auxilio exterior.

9 1546.—Francisco de Carvajal Maestre de Campo, amigo de Gonzalo Pizarro, participó en las guerras que mantuvieron contra el virrey del Perú; por estos días libra batalla en los Andes contra Centeno, al que derrotó en varias ocasiones.

10 1527.—Fueron el capitán Fernando de la Serna y el piloto Pedro Corzo a examinar el río Chagre por orden del gobernador de Panamá para encontrar un mejor medio de transporte a las mercancías que venían del Perú.

11 1547.—El capitán Aldana, amigo de Gonzalo Pizarro, se había pasado a la causa del rey en las luchas del Perú. En este día sale de Panamá hacia el Sur para convencer a los de la costa por orden de La Gasca.

12 1502.—Alonso de Ojeda, navegando por las costas de Venezuela a punto de faltarle las provisiones, destaca a Guevara a La Española para que les trajera maíz y pan de cazabe.

13 1498.—Juan Cabot después de descubrir la península del Labrador en su primer viaje de exploración se encuentra navegando hacia el sur de la costa tratando de encontrar un camino a las islas de la Especiería.

14 1531.—Francisco Pizarro en su segundo viaje hacia el Perú llega a una bahía llamada de las Esmeraldas por la gran cantidad que de ellas allí encontraron.

15 1502.—Nicolás de Ovando, comendador mayor de Alcántara, fue designado por los Reyes Católicos como gobernador de La Española en sustitución de Bobadilla, llegando en este día a dicha isla.

16 1576.—Francis Drake en su segundo viaje de piratería por el Nuevo Mundo toca un puerto de México en su ida a las costas de California.

17 1492.—En este día Colón firma con la Corona de Castilla un contrato conocido como las «Capitulaciones de Santa Fe», por las cuales le otorgaban entre otras los títulos el de almirante, virrey y gobernador de islas y tierras que descubriera.

18 1521.—Hernán Cortés en su vuelta alrededor de México llega en este día a la ciudad de Choquimilco donde los naturales ofrecieron dura resistencia a los españoles.

19 1501.—Pero Alonso Niño, compañero de los primeros viajes de Colón, llega al puerto de Bayona desde las costas de Curiana con un buen cargamento de perlas.

20 1493.—Fecha probable de la llegada de Colón a Barcelona de regreso de su primer viaje de las tierras recién descubiertas, donde recibió un caluroso recibimiento de los Reyes Católicos.

21 1522.—Juan Sebastián de Elcano, navegando en su nave *Victoria*, pasa por el cabo de Buena Esperanza sin tocar en él, en su viaje de regreso a España.

22 1520.—Carlos V, que siempre andaba mal de dinero por las continuas guerras que

sostenía en Europa y las constantes disensiones con los portugueses que ansiaban la posesión de las Molucas, ya que con ello se hacían con el monopolio de las especies, accedió a la venta de éstas por 350.000 ducados con pacto de retroventa que nunca ejerció, legalizando la venta en este día.

23 1520.—Defraudado el gobernador de Cuba, Velázquez, porque Cortés no le cediese sus conquistas, preparó una expedición contra él al frente de la cual puso a Pánfilo de Narváez haciéndose a la vela en este día.

24 1533.—Preso de Francisco Pizarro, el cacique Atahualpa, llegan a Cajamarca 107 cargas de oro en pago por su liberación.

25 1524.—Don Pedro de Alvarado, Toniatú, el Hijo del Sol, como lo habían llamado los mexicanos, emprendió la pacificación de los territorios que circundaban el antiguo imperio azteca; en este día hizo su entrada en Guatemala.

26 1521.—Magallanes, a petición del rey zuelo de Cebú fue contra la isla de Mactán en este día, desembarcó en sus playas, donde les esperaban 1.500 indios divididos en tres escuadrones, arrojándoles gran cantidad de flechas, librándose una dura batalla.

27 1521.—Cortés, antes del asalto definitivo a la ciudad de México, continúa dando la vuelta a los lagos, llegando en este día a Tasáico, lugar de donde habían partido con gran regocijo de los españoles que allí estaban por verlos sanos y salvos de tan difícil misión.

28 1565.—Legazpi en su expedición a Filipinas, entra en este día en la bahía de Cebú. En tierra y registrando el poblado, encuentran la imagen del «Niño Jesús de Flandes». En dicho lugar se levantó un Santuario guardado por los padres Agustinos que existe en la actualidad.

29 1557.—Francisco de Villagrán, sucesor de Valdivia en Chile, presenta batalla al famoso indio Lautauró en Malaquito, que muere en la refriega, quedando pacificada la zona.

30 1492.—Colón, en Palos de Moguer, comienza los preparativos de su primer viaje a lo desconocido ayudado por los Niños, los Pinzones y el padre Marchena.

VIEJA FOTO



Alumnos del Colegio de Huérfanos de la Armada en 1948, vivero entonces de oficiales; de esta fotografía el 75 por 100 ingresaron en la Escuela Naval Militar. Al otro 25 por 100 enviamos nuestro recuerdo y saludo.

- 1.—Carlos Noreña Arriaga. Coronel de Infantería de Marina (R).
- 2.—José Soler-Espiauba. (Nos ha remitido la foto).
- 3.—Rafael Estrada Giménez. Coronel de Intendencia (R).
- 4.—Ignacio Fernández Loaysa. Capitán de navío (R).
- 5.—Rafael Pérez del Campo Noriega. Coronel de Infantería de Marina (R).
- 6.—Federico Pérez González de la Torre. Coronel de Intendencia (R).
- 7.—Jacinto Vez Bufalá.
- 8.—Jaime de Cáceres García. Ingeniero industrial (jubilado),

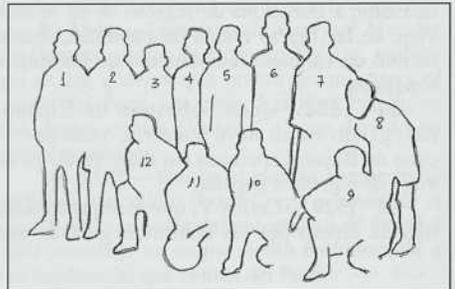
9.—Abelardo Gutiérrez de Labra. General de brigada de Intendencia (R).

10.—Fernando López-Perea Lloveres. Licenciado en Derecho.

11.—Vicente Cuquerella Jarillo. Vicealmirante (fallecido).

12.—Antonio Fernández Bassa.

R. E.





HISTORIAS DE NOSTRAMO LOURIDO

«MÁLAGA» (*)

En los barcos se matiza tanto en punto al hablar, que diputo a la parla marinesca como la más precisa y rotunda.

Así, al asistente del Comandante se le dice *criado*; al de jefes u oficiales, *repostero*, y a cada uno de los que tienen los caballeros Guardias Marinas, *camareta*; pero aún hay más, porque a uno que se llamase José Lloret y fuese nacido de Benidorm, el Comandante le diría *José* (a bordo no puede haber más José que él); un oficial, *Lloret*; y los tales caballeros, *Benidorm*.

Málaga, a bordo de la fragata *Blanca*, por consiguiente, no podía ser si no *camareta* de los *michis*, que es como familiarmente denominan a los Guardias Marinas, como natural

de la bella ciudad de las cajas de pasas y del castillo de Gibralfaro.

De chico fue raquero en la Caleta y anduvo entre jabegotes y boteros; más tarde navegó a la vela y pronto adquirió fama de juanetero y de gatear como nadie por las jarcias. Sin ser fornido, ni mucho menos, cuando embarcó en la *Blanca* pasmó enseguida a todos por sus enormes facultades de trepador, incluso utilizando para afirmarse los dedos de los pies, dando un mentís al viejo refrán que afirma que:

*El marinero de ley,
una mano para él
y la otra para el Rey.*

(*) 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.

Pero su mayor característica era, además de su ingenio y eterno buen humor, el estar siempre pronto a todo, como el ser útil y casi indispensable en las ocasiones más dispares y aun absurdas.

Por ello los Guardias Marinas lo eligieron para camareta, porque este cargo tiene mucho de Ciutti y no poco Crispín, y a uno y otro era capaz de darle sopas con honda el *Málaga* de marras, que era casi taumaturgo en achaques de servir a sus jóvenes amos.

Ignoro si fue por el Pacífico o en cual de los otros mares, pero en cierto puerto coincidieron nuestra *Blanca* y otro buque escuela inglés.

Ya en otra ocasión insisto un tanto sobre los acontecimientos a que esto solía dar lugar; en ésta bastará decir que casi se redujo a «halar del cabo» y en la propia *Blanca* a una exhibición por parte de un muchachote inglés de su habilidad casi circense en subir a pulso por una burda a la galleta, en todo lo alto del palo.

Fue maravilloso; entre burras y gritos de sus compatriotas, el gigantón y forzado británico subía tan sólo con los brazos, mano entre mano, y con los pies juntos verticales e inmóviles, tan limpiamente como lo pudiera ejecutar cualquier profesional en el circo madrileño del Príncipe Alfonso.

De cuando en cuando el inglés, tras de un gracioso ademán hacia «la bandera», colocando su cuerpo inverosímilmente horizontal; pero el asombro mayor fue cuando, al arribar pausadamente al tope, realizó una dominación y apoyando en la galleta su cabeza hizo la tijera con las piernas hacia arriba, descendiendo después con la misma parsimonia y exacto ritmo que a la subida.

Málaga había sido designado como contrincante, y ni que decir tiene que apenas

vio la escuela del inglés quedó un poco mosca, pues bien sabía él que más que fuerza disponía de habilidad y más era gato que gimnasta. Por lo que a cada «bandera» que ejecutaba aquél entre clamoreos de admiración, se escabullía nuestro hombre para darse un auténtico rebencazo de la caña que el previsor Lourido administraba en estos casos.

Más viajes de la cuenta debió de hacer al caneco *Málaga*, y gracias a este repuesto de energías pudo, ayudado de los hinchas de a bordo —que hasta gallegos, vascos y andaluces se unieron para jalearlo—, llegar hasta arriba, incluso ejecutando mal que bien todos los arrumacos acrobáticos del inglés.

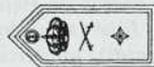
Mas, quiso su mala suerte que, al colocarse patas arriba sobre la galleta le hiciera traición de golpe la caña ingerida. Todo le dio vueltas, se sintió sin fuerzas y *Málaga*, entre una exclamación de terror, se vino guardabajo, perdiendo el equilibrio.

Todo sucedió en un amén; pudo recobrase el malagueño como por milagro, y sintiéndose de verdad en su elemento, nuevo Tarzán, con agilidad innata, logró asirse aquí y allá en su caída, amortiguándola casi del todo y consiguiendo así salvar la vida.

Hasta el punto que, sin dejar que lo incorporasen, se levantó, requirió el gorro, que se caló ladeado picarescamente, sacudióse un tanto el polvo..., estiró su camiseta y marchando garboso hasta el comandante, se le cuadró diciendo ufano:

—A la orden de usía, mi comendante.
¡Agora que jaga esto er inglés!

Julio GUILLÉN TATO (†)





MISCELÁNEA

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

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

26.564.—Príncipe Alberto de Mónaco



Con fecha 4 de febrero de 1866, el ministro de Marina comunicaba al de Estado lo siguiente:

«Excmo. Sr.: Atendiendo gustosa la Reina (q. D. g.) a los deseos expresados por su S. A. Real el príncipe Alberto Honorio Carlos, heredero de Mónaco, se ha servido concederle el empleo de alférez de navío de la Armada Nacional, disponiendo al mismo tiempo que el nombre de S. A. figura en el escalafón respectivo desde la fecha de esta concesión...»



Durante su permanencia en la Armada estuvo embarcado en la fragata blindada *Tetuán*, vapor *Hernán Cortés* y fragata *Gero-na*, atravesando el Atlántico en varias ocasiones y ...una comisión en Nueva York.

El 28 de agosto de 1868, poco antes de que estallara la «Gloriosa», fue ascendido a teniente de navío y viajando por el extranjero le sorprendió el desterramiento de Isabel II. Regresó de nuevo a España a bordo de la fragata *Navas de Tolosa*, para acompañar a Alfonso XII, recién proclamado en Sagunto (1875). En 1896 fue ascendido a capitán de navío de primera clase y posteriormente a contralmirante de la Armada española cuando era ya príncipe reinante de Mónaco desde 1889.

Su vida estuvo consagrada al progreso de las ciencias del mar. Autor de muchas monografías científicas, fauna marina, pesquerías, corrientes marinas, vida abisal, etcétera.

En 1899 fundó el Instituto Oceanográfico de Mónaco, y en 1919 la REVISTA GENERAL DE MARINA tuvo el honor de publicarle su trabajo *Marcha de las minas flotantes en el océano Atlántico norte y en el Ártico*.

Tagomago

26.565.—Esfera celeste (1693)



El globo celeste del Museo Naval es de proyección externa, con el papel impreso y colocado sobre un globo de



120 cm de diámetro ecuatorial, aunque no es perfectamente esférico, ya que su eje polar es más reducido. Es el resultado de mediciones de la Societatis Gallicae en París, en 1693, dibujado por el pintor Deuver y grabado por el calcógrafo Nolin.

Las constelaciones están representadas por las figuras clásicas, con sus nombres escritos en italiano, latín, árabe y griego. Ingresó en el Museo por compra en el año 1987.

Daus

26.566.—Pedro de Cevallos



El primer virrey del Río de la Plata fue don Pedro de Cevallos. Tras recibir el nombramiento, zarpó de Cádiz, a finales de 1776, con una nutrida expedición que estaba compuesta por 20 buques de guerra (seis de ellos eran navíos) y 96 buques de transporte con más de 9.000 hombres a bordo.

Esta numerosa flota navegó reunida desde España hasta el Río de la Plata. Supuso toda una proeza en la navegación a vela.

J. J. P. C.

26.567.—Ora Maritima



Basada en el periplo de un navegante marsellés, tal vez Eutimenes, recopilada un milenio después por el poeta latino Rufo Festo Avieno, constituye la primera fuente explícita acerca de la geografía de la península Ibérica, correspondiente a la toponimia del siglo VI antes de J. C. (hacia el año 530). Los pueblos que habitan las costas peninsulares e islas adyacentes son descritos con minuciosidad, si bien en algunos casos resultan de difícil identificación:

I. Ibiza (I. Gymnesia); P. Pityusa (cabo Sabinal); C... de Palos (P. Trete); C. de Gata (P. Veneris).

Vedrá

26.568.—Publicaciones



En el año 1883, y por iniciativa de Joaquín Bustamante y Quevedo, se estableció una imprenta en la Escuela de Torpedos de Cartagena, que con esta marca realizará hasta 1889 sus propias publicaciones técnicas, que se caracterizarán por las abundantes láminas y grabados. Junto a Bustamante dieron también sus obras a la imprenta otros autores como Alberto Balseiro, Francisco Chacón y Pery, Segismundo Bermejo, Juan Beigbeder y Rodolfo Matz.

J. A. G. V.

26.569.—Turquesa



Juan de Veas estaba considerado como el mejor constructor naval de España. Tuvo que hacer frente a controversias, no obstante, y la Casa de Contratación de Sevilla criticó las ordenanzas de 1613, en cuya redacción tuvo De Veas gran parte, en especial la frase de que «las naos no se hacían en turquesa, sino a ojo», a lo que aquél contestó altivamente que «sin duda la Casa no sabía su manera de fabricar, ni que él hacía cualquier palo de cuenta o aposturaje con cuenta y medida, y por consiguiente salían sus naos como de turquesa».

(Turquesa¹. f. Molde a modo de tenaza para hacer bodoques de ballesta o balas de plomo // 2. Molde para otras cosas). (Aposturaje = barraganete).

G.

26.570.—Miscelánea



Un recuerdo que se me grabó para siempre fue el día que arribó al muelle de Curuxeiras (Ferrol) el crucero *Canarias*, al mando del capitán de navío Pablo Suances. A bordo llegaba el Generalísimo Franco; todo el pueblo estaba en el



muelle, cuando atracó el crucero como si fuera la lancha de Mugardos. Los marineros saltaron desde la borda con sus estachas para encapirarlas en los norais, que no se distanciaban ni un metro del crucero.

La multitud estalló en aplausos y un pescador que estaba a mi lado le dice a otro, con la clásica ironía gallega: «Mucho aplaudes a Franco ¿Quién eu?, eu lo que aplaudo es la atracada», le respondió el otro.

Cachita Núñez

26.571.—Primera vuelta al mundo de un buque de hélice



El primer buque de hélice en dar la vuelta al mundo fue el británico *Argo* en 1853, invirtiendo en ello 121 días.

En 1888 lo hizo el primero de dos hélices, en 1905 el de tres y en 1906 el de cuatro.

J. M.-H.

26.572.—El apostadero de Montevideo



Desde el año 1776, con la creación del virreinato del Río de la Plata, el apostadero de Montevideo se convirtió en la base naval más importante del Río de la Plata. Fue creado para vigilar estas aguas y las de Malvinas. Debía estar dotado de dos fragatas y navíos menores.

J. J. P. C.

26.573.—Buen negocio



La construcción, en el siglo XVIII, del Arsenal de Ferrol y, consecuentemente, de la nueva población, necesitó la ocupación de una considerable extensión de terreno que pertenecía a personas distintas, distribuidas generalmente en pequeñas propiedades, a quienes, con más o menos dificultades, se les fue comprando. Pero la compra del terreno no fue la única manera de adquirirlo; el curioso sistema que Antonio de Mella utilizó y que quedó reflejado en escritura pública consistió en «hacer cesión en ellos a S. M. con el valor de los frutos que habrían producido desde el año 1749 que no pudo usar de ellos con tal que su Real propiedad concediese a su hijo don Francisco el empleo de Contador de Navío y habiéndose verificado uno y otro por Real orden de 2 de diciembre de 1761 se pasaron a medir y demarcar».

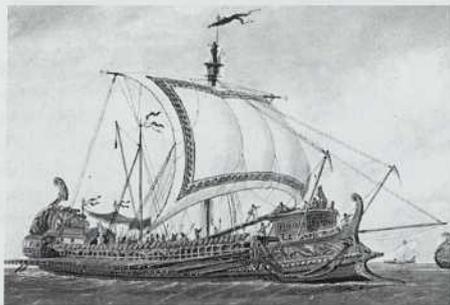
Los terrenos consistían en un prado de diez ferrados de tierra, dos viñas de un ferrado y cuarto cada una, y tres heredades que sumaban unos veintidós ferrados, que, con los frutos antes señalados, fueron valorados en veintisiete mil ochocientos ochenta reales de vellón.

P. G. F.

26.574.—Fin de las galeras



El último combate de galeras fue el de Matapán (1717), en el que la flota cristiana estaba compuesta por galeras



de Venecia, Malta, Toscana y del Papa, sin que tuvieran mayor influencia en el desenlace.

J. M.-H.

26.575.—Tratado



El primero dedicado a la arquitectura naval fue el del portugués P. Fernando Oliveira, manuscrito redactado en latín titulado *Ars Nautica*, cuya segunda parte se refiere a este tema, que se encuentra en la biblioteca de Leyden.

G.

26.576.—Humor inglés y diplomacia francesa



Tras el consabido madrugón, me encontraba en el puente de la fragata *Andalucía*, de la que era oficial ayudante de derrota, para asistir al comandante en la subida por el río Mersey y la posterior entrada en el puerto de Liverpool.

Rebasada la boya de recalada, embarcó el práctico, un hombre de corta altura y amplia circunferencia, quien lucía una sonrisa igual de amplia entre su barba blanca y sus rojas mejillas.

Hechas las presentaciones, hizo acercarse a los dos remolcadores que nos había asignado: *Nelson* y *Trafalgar*.

Después de más de una hora remontando el río, entre cortado y cortado, no pudo resistir más y nos confesó su sorpresa por que ninguno de nosotros hubiese hecho ningún comentario sobre el nombre de los remolcadores.

En un intenso ejercicio de buena educación conseguimos evitar que nuestras caras fueran los espejos de nuestras almas. Incluso haciendo un verdadero alarde de cinismo, hubo quien entró al trapo y le espetó un sonriente *why?*, en lugar de

espetarle lo que realmente nos pedía el cuerpo a todos.

No pudo aquel hombrecillo agradecer más la pregunta, puesto que, al parecer, unos días atrás había asignado la misma pareja de remolcadores al buque insignia de una agrupación francesa y su almirante, indignado, le había solicitado por favor que se los cambiase.

Así lo hizo: a los pocos minutos estaban al costado del barco galo *Wellington* y *Waterloo*.

Y es que, como decía don Jacinto Benavente, «una cosa es continuar la historia y otra repetirla».

G. V. R.

26.577.—Plus Ultra



«Dicen que en eso quiso Alexandro imitar al gran Hércules que plantó sus columnas en los fines de España, cerca de la ciudad de Cádiz, que son en el Poniente, dando a entender que había conquistado hasta el fin de la tierra; porque los antiguos todos pensaban que allí fenecía y se acababa la tierra; y por tanto en los fines de España ay vn término que se llama oy Finis terrae. Pero la Corona Real de Castilla trae por blasón de sus armas dos columnas con letras que dicen Plus Vltra, dando a entender que las armas y vanderas españolas a más se an estendido que las de Hércules y Alexandro; pues an supeditado el Nuevo Mundo de las Indias, a do an plantado, para términos y señales de su fee, la vandera con que Christo nuestro Redemptor venció a Sathanás y lo desposeyó del género humano que usurpado tenía, que a sido la Sanctísima Cruz, que es harto mejor memoria que la de las columnas y altares, haziendo otro tanto hazia el Oriente los portugueses con todo valor, ánimo y zelo christiano.» (Tomé Cano, *Arte de fabricar naos*, I)

G.

26.578.—Eufemismo turco



A la derrota de Lepanto los historiadores otomanos le llaman «Singin denama» (La flota dispersada).

J. M.-H.



26.579.—Buques de carga



Probablemente son muchas las expresiones que a diario utilizamos, incluso referentes a temas profesionales, que si se nos pidiera su precisa significación resultaría un engorroso momento. El significado de buque de carga lo aclaró una R. O. de hace más de un siglo.

«Excmo. Sr: A consecuencia de consulta elevada a este Ministerio por el Capitán general del Departamento de Cádiz, acerca de lo que pretende el Director de la Compañía de navegación La Bética, con referencia al reconocimiento de buques, S.M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, de conformidad con lo acordado por esa corporación de su digna presidencia, y en vista de la diversidad de criterios con que se interpreta la Real orden de 1º de abril de 1889, en lo referente al sentido estricto de las palabras buques de carga, se ha dignado disponer, como aclaración al punto (6) de la precipitada Real orden, que por buque de carga se entienda aquel en que cubicadas las cámaras y alojamientos de pasajeros, resulten capaces para un número de individuos

menor que el de su tripulación ordinaria. De Real orden lo expreso a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 9 de octubre de 1893.—Manuel Pasquín.

P. G. F.

26.580.—Imprenta



El «Regimiento de Navegación» de Diego de Céspedes se imprimió en la de Juan de la Cuesta, en la calle de Atocha de Madrid en 1606, la misma que publicó la primera edición del *Quijote* justo un año después que éste (1605), conviviendo, pues, con sus últimos pliegos.

G.

26.581.—Escuela de Sagres



En 1535 Jacques Cartier que el año anterior llegó a Terranova y el labrador, remontó el río San Lorenzo hasta Montreal. Con él se inicia la busca del paso del noroeste en la que proseguirían Frobisher, Davis, Hudson, Button y Baffin.

J. M.-H.

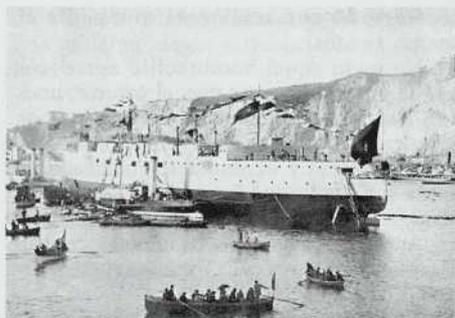
26.582.—Botadura del *María Teresa*



El día 28 de octubre de 1890, el periódico *La Razón* de Buenos Aires publicaba una crónica de don Benito Pérez Galdós que, entre otras cosas decía:

«La botadura del *María Teresa* ha sido un acontecimiento de mucho brillo, y Bilbao ha celebrado con tal motivo ruidosas fiestas.

Difícil era que la política no entrase en ello y la política entró, porque habiendo visitado el señor Sagasta... sus talleres... se le



hicieron calurosos obsequios y se le aclamó y festejó con tales extremos de adhesión y cariño, que los ministeriales (es decir, los conservadores de Cánovas) empezaron a ver con malos ojos la efervescencia que ahí reinaba, y a mirar con malos ojos las anunciadas fiestas.

Temían que la reina... y Cánovas, que forzosamente había de acompañar a la reina, no tuviesen acogida muy benévola. Tales temores han tenido a los amigos del Gobierno durante un par de semanas en ardorosa inquietud.

Bilbao es y ha sido siempre un pueblo liberal, y el señor Sagasta tiene allí muchos amigos y vivas simpatías...

Por fortuna para todos, los recelos de los amigos del Gobierno no se han confirmado. El acto fue solemnisimo y nada ocurrió en él que no fuera agradable. El recibimiento hecho a la Reina correspondió a las simpatías de que goza en todo el país doña María Cristina, y el señor Cánovas no vio en todo el trayecto ningún semblante ceñudo, como se temía.

El tiempo no favoreció el acto... impidió el viaje de la Corte por mar. La escuadra no pudo ni aproximarse a la barra, y uno de nuestros mejores buques de guerra, el *Destructor*, tuvo averías en el timón y fue preciso darle remolque. En él iba el ministro de Marina, que por tal motivo no pudo presenciar la botadura...

...La industria española ha dado un paso de gigante, y el problema de las construcciones navales sin recurrir a manos y capitales extranjeros está resuelto.»

E. C.

26.583.—Monotonía



Antes de realizar gestas que asombraron al mundo entero y que le valieron a la Armada el (efímero) amor de nuestros compatriotas, las enormes cualidades del marino universal don Casto Méndez Núñez ya habían, por supuesto, despuntado.

Cuando de capitán de fragata ostentaba el mando de la División de las Fuerzas Sutiles de las Visayas, en Filipinas, decidí asaltar la fortaleza que los piratas musulmanes tenían en Pagalugán y que se hallaba perfectamente artillada y defendida.

Para ello dejó a parte de sus fuerzas en tierra para que asaltasen la posición, apoyadas por la artillería de las goletas *Constancia* y *Valiente*.

Tras horas de asedio sin resultado y viendo que la operación estaba a punto de fracasar, don Casto embiste la fortaleza con la *Constancia* y la utiliza como pontón de desembarco, lo que resulta decisivo para la victoria final.

Cuentan que en la carta que envió a sus padres dando cuenta de semejante hazaña les escribió:

«...Esto nos hizo salir unos días de esta monotonía en que vivimos.»

Y eso que no era de Bilbao... ni de Ferrol.

G. V. R.



26.584.—Busca del paso del noroeste



En 1535 Jacques Cartier que el año anterior llegó a Terranova y el Labrador, remontó el río San Lorenzo hasta Montreal. Con él se inicia la busca del paso del noroeste, en la que proseguirían Frobisher, Davis, Hudson, Button, Bylot y Baffin.

J. M.-H.

26.585.—Buenos cigarros



Los fumadores de toda España, especialmente los de cigarros puros, conocían de sobra los famosos farías elaborados en la fábrica de tabacos de La Coruña, que hace pocos años ha dejado de funcionar para dedicar esos terrenos a otros fines. Lo que seguramente saben muy pocos es que los citados terrenos constituían a principios del siglo XIX el Arsenal de La Palloza, que la Armada cedió al Ayuntamiento de la ciudad de La Coruña en octubre de 1815 en la conformidad que se expresa, en cuyos términos se ofrece ésta a devolverlos cuando la Marina los reclame...

P. G. F.

26.586.—La luz eléctrica en la Marina



Los primeros buques de la Marina española que tuvieron luz eléctrica fueron las fragatas *Numancia* y *Victoria*. En la edición del *Diario de Cádiz* del 20 de enero de 1877 se daba la siguiente noticia:

«Por Real orden se ha ordenado a los afamados ópticos de Barcelona señores Dalman e hijo la instalación de alumbrado eléctrico en las fragatas *Numancia* y *Victoria*. En la primera, que ancló en aquel puerto hace días, se trabaja activamente para llevar a cabo lo más pronto posible tan importante mejora. La máquina productora del torrente eléctrico

será la magneto eléctrica de M. Granme, que es la que mejor y más barato transforma el trabajo mecánico en electricidad.»

M. R. B.

26.587.—Inquilina distinguida



El hermoso y céntrico edificio sede desde hace años de la Jefatura de Intendencia de la Armada, en Ferrol, en realidad está formado por dos casas. Su origen como pertenencia de la Armada es muy interesante, pero viene hoy a esta sección por el curioso dato de quiénes eran sus inquilinos en 1822, tomado del libro titulado *Lista de los Inquilinos que habitan las casas que tiene la Hacienda Nacional de Marina de esta villa del Departamto. de Ferrol*. La casa chica, número 51 de la calle San Bernardo (hoy calle Magdalena), estaba alquilada entera a don Cándido Aldea, agente fiscal de Marina; la casa grande, número 52 de la calle San Bernardo esquina a la calle Castañar (hoy calle de la Tierra), «el primer piso a don Ambrosio de Mella, oficial 1.º del Ministerio, en 100 reales al mes, y el segundo piso a doña Ángela Rubio de Vega Intendente de Marina del Departamento, mujer de don Diego de la Vega, Diputado en Cortes, en 120 reales al mes pagaderos mensualmente».

P. G. F.

26.588.—Opinión de un gran jefe naval



Para Temistocles, «el cetro de la tierra es el tridente de Neptuno».

J. M.-H.

26.589.—Sanción



En 1557 Carlos V ordenó la suspensión de todos los oficiales de la Casa de Contratación, su prisión y confisca-

ción de todos sus bienes por su descontrol en el desembarco de las remesas de metales preciosos llegados aquel año, que ocasionó la sustracción de grandes cantidades por los mercaderes, quejosos de la disminución de sus beneficios. Ello es muestra de la vigilante diligencia del emperador, aun desde su retiro en Yuste, y su severidad para reprimir de la desidia de sus burócratas.

G.

26.590.—Las mujeres y los niños, primero



Esta regla, seguida universalmente en casos de naufragio, ya aparece formulada en los primeros tratados náuticos, aunque sin duda se aplicaba desde mucho antes:

«Lo primero que se deve embarcar en los tales bateles y chalupas son las mugeres y niños, y después los pasajeros y gente menuda y flaca, y últimamente la gente de mar, marineros y grumetes. Y los postreros de todos deven ser el capitán, maestre, y piloto y contramaestre». (Juan Escalante de Mendoza: *Ytinerario de Navegación...*, 1575).

No hay noticia de que actuales grupos activistas («colectivos», los llaman ahora) hayan exigido la supresión de esta norma, por discriminatoria y sexista, sustituyéndola por la igualatoria «¡sálvese el/la que pueda!».

G.

26.591.—Han pasado sesenta y siete años



En un lugar del Mediterráneo, que sólo recordamos ya algunos, el cru-cero *Baleares* desapareció para siempre el 6 de marzo de 1938, allí reposan los cuerpos de aquellos hombres que dieron gloria a la Armada, durmiendo en las profundidades del mar, mortaja digna de los que dedican su vida a él y a los que todos deberíamos tener envidia.

Ahora que tanto se habla de la «memoria histórica», incluso de otros buques que



también fueron hundidos en la Guerra Civil y se encuentran del mismo modo en el fondo del mar, vienen a mi memoria un título y una orden: el título, de un libro sobre la Segunda Guerra Mundial: *Sobre la tumba del marino no florecen las rosas*. La orden, «dejad que los muertos descansen en paz».

En el Panteón de Marineros Ilustres ya se recuerda la efeméride con un tríptico de alabastro enviado por el Museo Naval de Madrid, y en el de San Fernando, una placa donada por el pueblo de Llerena tiene una inscripción maravillosa:

«A LA MEMORIA DE AQUELLOS TRIPULANTES DEL CRUCERO *BALEARES*, QUE POR SER LOS MEJORES, ELIGIÓ EL SEÑOR PARA QUE A SU LADO RUEGUEN POR ESPAÑA.»

Aún viven algunos de sus supervivientes, que recuerdan que todos los años, los buques de la Armada que por el lugar cruzaban sus derrotas, dejaban en sus aguas *manojos de rosas en flor*.

Espero que los predecesores sigamos cumpliendo con nuestro deber con el recuerdo en los que tan magnánimamente supieron dar su vida por España. Y mi oración:

«Las aguas del Mediterráneo recibieron en su seno a los héroes, el murmullo de las olas acunan su sueño, las rosas de su himno continúan cayendo sobre el lugar de la tragedia, silbando sus nombres al viento, de los que continúan en nuestro recuerdo. Y aún en cada amanecer el mar repite: No os preocupéis, ellos siguen aquí.»

J. del C.

26.592.—Montes



La Real Cédula de 31 de enero de 1748 estableció la Ordenanza para la conservación y aumento de los montes de la Marina en las provincias y distritos que se expresan. Se aplicaba a todos los montes situados entre la costa del mar y ríos navegables hasta 25 leguas. Por Instrucción de 1749 se crearon los guardas y celadores de montes dentro de la administración de la Marina. La jurisdicción de Marina sobre los montes estuvo vigente hasta 1832, en que se derogó la disposición citada.

G.

26.593.—Cervantes, poema dedicado a Felipe II



En el poema que Miguel de Cervantes dedicó al «Túmulo del Rey Felipe II en Sevilla» se dice:

«...Apostaré que el ánima del
[muerto
Por gozar este sitio hoy ha dejado
La gloria donde vive eternamente.
Esto oyó un valentón, y dijo:
[“Es cierto
Cuanto dice voacé, señor sol-
[dado,
Y el que dijere lo contrario miente”.
Y luego, incon-
[tinate,
Caló el chapeo, requirió la
[espada,
Miró al soslayo, fuese, y no
[hubo nada.»



J. F. G.

**PRINCIPALES ACTIVIDADES
REALIZADAS EN EL AÑO 2004**

- Visitas periódicas a señoras residentes en la Residencia Carmen Polo, calle Glorieta del Ejército Español, s/n.
- Visitas a domicilio a señoras beneficiarias de la asociación.
- Formación de grupos de trabajo para solución de nuevos casos, supervisados por la trabajadora social del Cuartel General de la Armada. Tfno.: 913 79 52 08.
- Campaña de captación de nuevos socios. Resulta urgente la necesidad de aumentar el número de socios para continuar con la labor social de la Asociación. Tfno.: 913 79 59 30.
- Colaboración con las cuestaciones de Cruz Roja y Campaña contra el Cáncer.
- Celebración de eucaristías, triduo a la Virgen del Carmen y acto de imposición de medallas Virgen del Carmen.
- Formación de grupos de trabajo destinados a recaudar fondos para la tómbola del día del Carmen que, celebramos en el mes de junio.
- Organización y celebración de la fiesta de la Armada, cuyos beneficios son destinados a la asociación.
- Organización de un mercadillo navideño en la Cámara de Oficiales de la JUCEN. Rifas y sorteos para recaudar fondos. (Total presupuestado: 1.500 euros).
- Colaboración en cuestaciones de otras asociaciones: Cruz Roja y Campaña contra el Cáncer.

Teléfono asistente social: 913 79 52 08.

Teléfono información general y para nuevos asociados: 913 79 59 30.



DE GUADALCANAL A EL CORAZÓN PÚRPURA

Si, como de forma muy acertada, el escritor y director cinematográfico Fernando Fernán Gómez afirmaba que *las bicicletas son para el verano*, las tardes de invierno —las largas tardes de invierno, bruma y lluvia, incluidas en el mismo paquete— fueron creadas y así diseñadas para la nostalgia, que quiere decir, ¿o no?, evocación, sentimiento del tiempo pasado, viajes hacia un ayer que queremos recordar maravilloso y vaya usted a saber, cosas por el estilo. Y ahora, en el invierno pleno y absoluto de Eivissa, con el mediterráneo como escenario... que cierra el paisaje cuando se escriben estas líneas, la nostalgia (bienvenida seas y tómate una copa) una vez más me visita. Y con frecuencia. Y como buen cinéfilo que a mi tierna edad quisiera, quiero ser, he decido extraer, en justo homenaje a los días aquéllos que se fueron para no tornar, de mi videoteca particular, privada, unos títulos cinematográficamente antiguos pero a fecha de hoy perfectamente recuperables: *Guadalcanal*

(1943), de Lewis Steiner y *El corazón púrpura* (1944), de Lewis Milestone, ambientadas ambas en el mundo de la mar y que venían al pelo a la tarde invernal, lenta y con tiempo especial para la pausa y quizá también para la reflexión, que de todo hay en la viña del Señor.

Diario de Guadalcanal, como tantas y tantas películas de la época ambientada en la Segunda Guerra Mundial, está inspirada en una serie de acontecimientos que ocurrieron en realidad. Con el barniz y el ropaje lógico con que le invistió su guionista principal, Philip Granger, con el objetivo fundamental de darle un adecuado aire y clima cinematográfico, la cinta, no obstante, se ajusta a una verdad trascendida: narra la odisea vivida por un escuadrón de infantes de marina. En su introducción al estudio de películas ambientadas en época bélica, en la Gran Historia Ilustrada del Cine, sus autores afirmaron que «...la impronta de los directores en el sistema de estudio no es fácil de detectar. *Guadalcanal*



puede engrosar la lista de excelentes películas, obra de directores mediocres. En estos casos, el material original era superior al promedio y, gracias a una adaptación respetuosa, Lamar Trotti adaptó con mimo el libro del corresponsal de guerra Richard Tregaskis...». No conozco el libro sobre el cual se inspiró la película, pero es fácil averiguar a través de su visión que Hollywood en esta ocasión, pese a las inevitables licencias, sí se ajustó al texto escrito por su autor. Con todos estos elementos puestos a su disposición, el director Lewis Steiner, un honesto artesano de serie «B», capaz de rodar tanto un *western* como un policíaco o una aventura en la mar, dirigió la película con habilidad, agudo sentido del ritmo y acertada distribución de todas y cada una de las imágenes. El reparto en verdad fue estelar y presenta algunas de las figuras clásicas de hace ahora sesenta años: Preston Foster, Lloyd Nolan, Richard Jaeckell, William Bendix, Richard Conte y Anthony Quinn. Todo un lujo.

El corazón púrpura, escrita, producida y dirigida por Lewis Milestone, también recurre a una historia que acaeció en realidad: un bombardero es derribado por destructores, y sus tripulantes posteriormente fueron juzgados, acusados de atacar objetivos que en ningún momento tenían características milita-

res. Un ataque, pues, indiscriminado, injusto, inhumano y que lo alejaba de lo que era el verdadero conflicto bélico. La película en todo momento quiere rendir emotivo homenaje a unos soldados víctimas siempre de un enemigo especialmente cruel. Con estos materiales Lewis Milestone (su mejor película fue *Sin novedad en el frente*) trazó una angustiosa y densa historia, narrada con la eficacia de veteranía de un director de ideas muy claras y que sabe en todo momento cómo resolver todas y cada una de las secuencias. La cámara, siempre ojo avizor a todo aquello que ocurre a su alrededor, en su dramático entorno capta la atmósfera necesaria para atrapar siempre al espectador, sumergido en el clima de ansiedad que impera a lo largo de la acción ejecutada por el creador de la primera versión del clásico *Primera plana* y *North Star*. Asimismo, Milestone fue el director de *La cuadrilla de los once*, que al cabo de los años vio un *remake* fijo pero de triunfo comercial a considerar, *Ocean's eleven*. En esta ocasión el reparto es espectacular, Richard Loo, Dana Andrews, Farley Granger, Sam Leave y Richard Conte.

La tarde fue nostálgica, pero la mar de bien.

Toni ROCA



LEXICOGRAFÍA

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

ARCHI... CONOCIDO

—¿Por qué no escribes más a menudo?

—¿A Menudo? A ese tal Menudo no lo conozco... ¿A qué, entonces, escribirle?

Álvaro Paradelo

Ni hablista, ni hablistán

Según el DRAE hablista es «aquella persona que se distingue por la pureza, propiedad y elegancia del lenguaje», mientras que un hablistán (1) es quien «habla lo que no debe». Uno no debe pecar de hablistán, pero tampoco es saludable ser un purista reconcentrado, un hablista a toda costa. Lo importante, casi siempre, es que se entienda lo que queremos decir, el contenido, más que el continente, con un lenguaje adecuado. Pues bien, sorpréndase, querido lector, con el siguiente

párrafo que un buen amigo me hizo llegar a través del correo electrónico:

«Según un estudio de una universidad ignles, no importa el orden en el que las letras están escritas, la única cosa importante es que la primera y la última letra estén escritas en la posición correcta. El resto puede estar totalmente mal y podrás leerlo sin problemas. Esto es porque no leemos cada letra por sí misma, sino la palabra como un todo. Personalmente me parece increíble...».

Bien está que leamos las palabras como un todo, y que por ello entendamos sin dificultad el galimatías anterior. Pero con esto no se justifica que olvidemos que nuestra meta

(1) Son sinónimos de hablistán: hablanchín y hablantín.

ha de ser la misma que Lope de Vega buscaba: «oscuro el borrador y el verso claro». Por tanto, táchese y rehágase lo escrito cuantas veces sean necesarias hasta conseguir transparencia, y que las ideas que tratamos de transmitir fluyan sin obstáculos por el cerebro del lector. Don Álvaro Paradela —un escritor gallego, fallecido hace veinticinco años, autor del epígrafe, que tuvo el honor de conocer, éramos vecinos— decía que la mejor obra literaria la termina un lector inteligente, que el escritor debe pensar en su lector, sin menospreciarlo en cuanto a su capacidad de entender, pero también sin abrumarlo con escritos jeroglíficos, falsamente aliñados con palabras rebuscadas, de uso infrecuente. Creo que tan mal escritor es aquel que exige un diccionario paralelo para comprenderlo, como el que sólo emplea como mucho trescientas palabras distintas.

Plurales dudosos

A veces no es fácil emplear el plural, incluso existen varias soluciones, unas más recomendables que otras. Por eso desde estas líneas me arriesgo a dar unas pautas, sin querer por ello sentar cátedra ni escuela, con humildad y siempre en aras de la claridad y la corrección en el arte de escribir.

Seguro que más de una vez hemos dudado sobre cuál es el plural de guardia marina. Pues bien, yo inclino mi balanza hacia guardiamarinas, porque el uso diario del plural de guardia civil es guardias civiles. Otro debate es si guardiamarina es palabra compuesta o debe de ser guardia marina, dos palabras simples. El DRAE emplea la palabra compuesta y nos remite al sinónimo guardia marina. Respetemos, pues, las dos opciones que la biblia del idioma no da. Claro que, en tal caso, retornan las dudas sobre si debemos construir su plural como guardiamarinas en vez de guardiasmarinas o, incluso, guardias marina... ya me pronuncié más arriba.

Y qué decir de los plurales de vocablos como esquí, maniquí, bisturí, rubí, tabú, champú, etc. Considero que deben construirse añadiendo simplemente una «s», nada más: esquís, maniquís, champús, etc. Y olvidémoslos de tabúes.

Otro duda razonable es el empleo o no del verbo en plural con sujetos colectivos. Es aconsejable decir «la mayoría de los marineros eran gaditanos», en vez de «la mayoría de los marineros era gaditana». En cambio parece mejor «el resto de los oficiales embarcó ayer», en vez de «el resto de los oficiales embarcaron ayer». En realidad, la dificultad se presenta cuando el sustantivo colectivo está acompañado de un complemento plural unido por «de». En los demás casos se debe concordar en singular: «el matrimonio se reconcilió», «la escuadrilla atracó en Rota».

Para acabar con los plurales dudosos, analicemos someramente la siguiente frase: «el comandante le ordenó a los oficiales que le consultarán». Los dos «le» chocan, y el primero debe ser «les» debido al plural de oficiales. Propongo simplemente suprimirlo: «El comandante ordenó a los oficiales que le consultarán».

Cesar o destituir. Eficaz o eficiente

Siguiendo otra derrota, fíjese, lector, que «un ministro no puede cesar a un secretario de estado», sino «destituirlo», porque cesar es verbo intransitivo. El secretario de estado cesa porque es destituido o a petición propia (me temo que esto último raras veces).

Y navegando por otros mares de la lengua, ¡cuántas veces hemos escrito en los informes personales algo parecido a «es un suboficial muy eficiente»!, y ¡cuántas veces hemos dicho «este radar es muy eficaz»! Pues no, mientras que el suboficial debe ser eficaz, el radar tiene que ser eficiente.

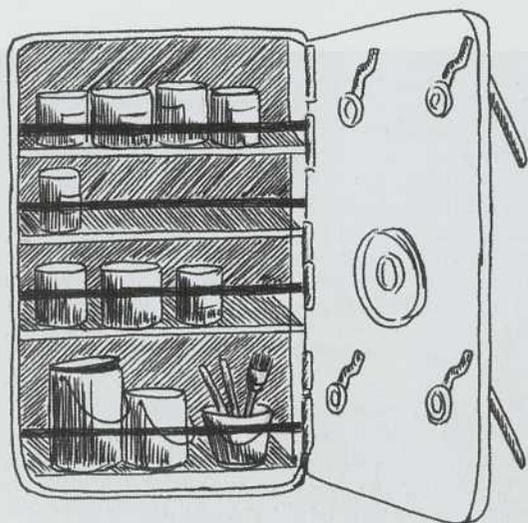
Para terminar por hoy

Quizá sean archiconocidas todas las observaciones que acabo de señalar, aunque permítanme que lo dude, porque ¡sorpresa! archiconocido es un palabra que no figura en el DRAE. Tal vez sean archisabidas. Eso sí.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



(Ing.)



Pañol de Pinturas

RAFAEL DE LA GUARDIA Y SALVETTI

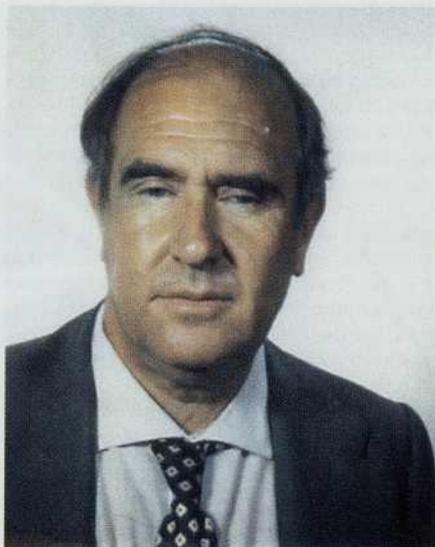
No es la primera vez, y espero que no sea la última, que la sorpresa de encontrar un nuevo pintor en la Armada se vaya produciendo cada vez con más frecuencia.

En uno de los días de las últimas navidades coincidí en la Cámara de Oficiales del CIEF con Fernando de la Guardia, hermano del pintor, hoy protagonista de este *Pañol de Pinturas*, que con «vocación tardía» comienza una brillante y veloz presencia en el mundo del arte.

Rafael de la Guardia (Alicante, 1930), en la actualidad retirado y jubilado (atendiendo a sus vivencias profesionales en la Armada y en la vida civil), dejó la primera siendo capitán de corbeta y la segunda hace menos de dos años.

Su faceta en la vida civil se debe a su título de ingeniero geógrafo que le llevó a trabajar durante un largo periodo de su vida en el Ministerio de Obras Públicas (MOPU).

Parece, según nos comenta Rafael, que su vena artística proviene de vía materna, según



Rafael de la Guardia y Salvetti.





tengo entendido precisamente su madre lo hacía notablemente.

Es autodidacta y confiesa que no tiene ninguna distinción ni premio, pero esta circunstancia se explica al no haber concursado nunca, a pesar de que por la calidad de su obra podría haber conseguido fácilmente más de un reconocimiento a la misma.

Su modestia le lleva a calificar sus cuadros como malos, juicio del que discrepo radicalmente.

Se sienta frente al caballete cuando le apetece, sabia conducta, ya que algunos creen que siempre se tiene la misma inspiración, como si pintar fuera algo parecido a pelar patatas o lavarse los dientes, actividades que pueden hacerse, evidentemente, medio dormidos o con el cerebro en blanco.

Como puede observarse por las reproducciones de cuadros que acompañan a este texto, Rafael posee, a pesar del poco tiempo que lleva entregado a la pintura, un oficio consolidado; su obra está basada en un notable dibujo que hace más reales sus óleos, con colores equilibrados que se identifican con lo que trata de representar.

Los motivos que representa en su trabajo

son variados, ocupando un lugar destacado las marinas y temas marineros, como botes fondeados o varados; no desdena los paisajes, las flores y los bodegones, estos últimos calificados en más de una ocasión como la «cien-cienta» de la pintura, tenemos que decir, sin embargo, que su composición suele ser complicada por las abundantes imágenes de los objetos que en ellos se reproducen y que logra el aspecto de realidad necesario, que no resulta fácil de lograr; Rafael, sin embargo, este tipo de trabajo lo logra con especial sensibilidad y acierto.

Toda esta gama de óleos están realizados con clara tendencia figurativa, por lo cual su contemplación es muy agradecida.

Termino esta crónica con la reiteración de la agradable sorpresa que ha constituido conocer la buena pintura de Rafael de la Guardia.

Con mi admiración y respeto a su obra. Un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA



IN MEMORIAM

Capitán de fragata (R) José María Martínez-Hidalgo Terán

No cabe la menor duda que la historia de la Marina se encuentra firmemente enlazada con la de los hombres que la hacen posible. Hasta el punto de que no sería veraz hablar de la mar y los buques sin tener presente a los mismos.

Por esta razón, dedicar unas líneas al capitán de fragata de la Reserva Naval José María Martínez-Hidalgo Terán es algo más que hacer historia de una institución, a la que dedicó la plenitud de su vida, es reflejar el sentido de una profesión que le vincularía con la mar hasta el fin de sus días.

Nacido en Sama de Langreo, cerca de Oviedo, el 11 de diciembre de 1913, cuando sobre la vieja Europa comenzaba a vislumbrarse el viento de la locura. La familia se establece poco después en Barcelona, ciudad que despertó su afán por la mar y los barcos, cursando estudios de náutica civil y militar, alcanzando las titulaciones de capitán de fragata, de la Marina Mercante y de yate, especializándose en hidrografía e impartiendo clases de esta disciplina.

Durante 35 años prestó servicios en la Armada, actuando en diferentes puestos y como comandante de varios buques, destacando en la hoja de servicios el salvamento del vapor alemán *Boltenhof*, embarrancado durante un temporal en las costas de Marruecos.

En posesión de numerosas condecoraciones nacionales y extranjeras (entre ellas, la Gran Cruz del Mérito Naval), es precisamente en el aspecto cultural y científico donde su estela ha dejado una huella indeleble, con una obra de capital importancia como es la *Enciclopedia General del Mar*, a la que se pueden añadir, entre otras: *Del remo a la Vela y A bordo de la Santa María*.

La etapa como director del Museo Marítimo de Barcelona es quizá una de las más interesantes, dirigiendo la realización sobre nuevas bases de los planos y modelos de las naves colombinas, labor a la que dedicó más de 10 años, convirtiéndose de facto en uno de los mejores especialistas a escala mundial.

En 1963 tuvo la idea de construir a tamaño natural una réplica del buque insignia de Juan de Austria en la batalla de Lepanto, en la misma grada donde nació la original en 1570, felizmente realizada por el decidido apoyo del entonces presidente de la Diputación de Barcelona, Juan Antonio Samaranch, y que actualmente constituye una de las mejores joyas del Museo Marítimo.

Colaborador incansable en periódicos y revistas, sus artículos y misceláneas publicados en la REVISTA GENERAL DE MARINA y en la desaparecida *Rumbo* constituyen todo un ejemplo del buen hacer, acercando las cosas de la mar y los buques no solamente a los profesionales, sino también a todos aquellos que de una u otra forma se sienten atraídos por la mar, razón más que suficiente para que todos los que tuvimos la oportunidad de conocerlo guardemos de él imperecedera memoria.



A. CAMPANERA I ROVIRA

La Mar en la Filatelia

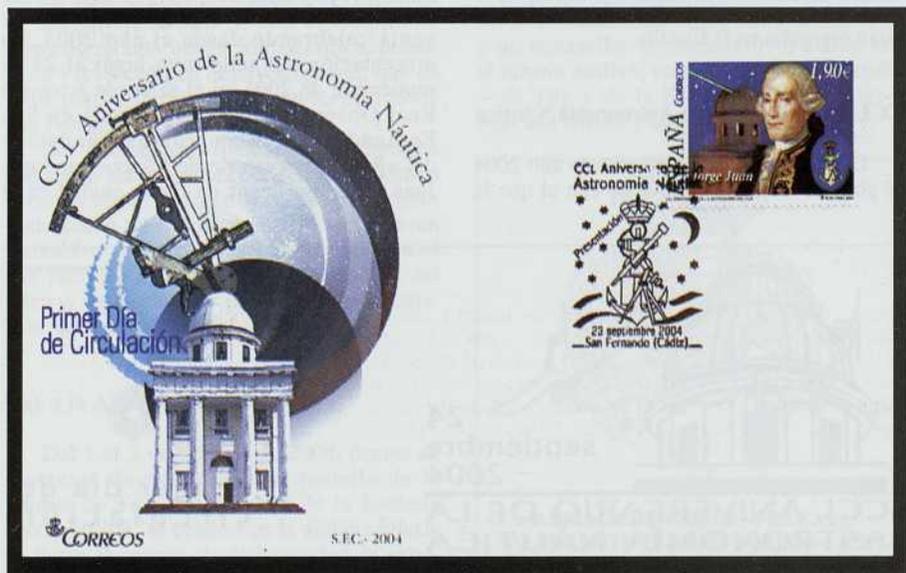


DE TODO UN POCO

Introducción

El hecho de que lleve ya cierto tiempo escribiendo esta sección de *La mar en la filatelia* (1) hace que lleguen a mis manos docu-

mentos filatélicos de lo más variado, entre los que, por razones obvias, abundan los relacionados con la mar y con la Armada. En el presente artículo voy a comentar algunos de ellos con su historia, que en ciertos casos ya



CCL Aniversario de la Astronomía Náutica. Sobre de primer día de circulación.



CCL Aniversario de la Astronomía Náutica.
Matasellos de presentación del sello.



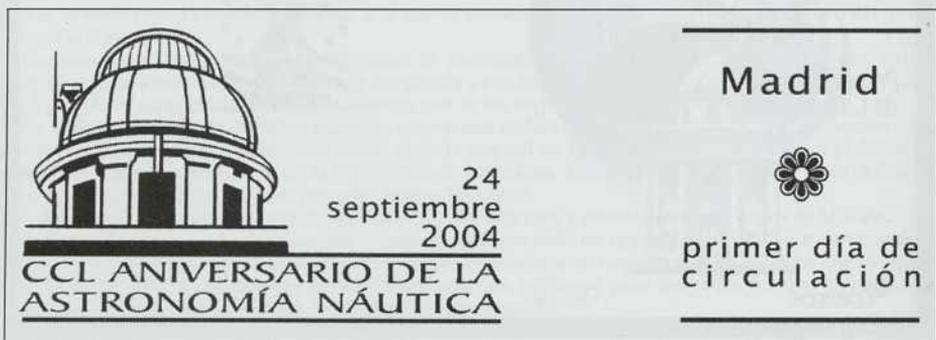
Tuy y la Armada española.
Sobre conmemorativo.

fue citada en esta REVISTA, y de paso recordar que de vez en cuando la Armada y los barcos están presentes en la filatelia.

CCL Aniversario de la Astronomía Náutica

El 24 de septiembre del pasado año 2004 se puso en circulación un sello con el que la

filatelia se unió a la conmemoración del CCL Aniversario de la Astronomía Náutica, que se venía celebrando desde el año 2003. La presentación del sello tuvo lugar el 23 de septiembre de 2004 en el salón de actos del Real Observatorio de la Armada en San Fernando (2). Recuerda la fundación del «Real Observatorio de Cádiz» por Jorge Juan, que tuvo lugar en dicha ciudad en el



CCL Aniversario de la Astronomía Náutica. Matasellos de primer día de circulación.



Tuy y la Armada española. Sobre conmemorativo.

año 1753, como dependencia anexa a la Academia de Guardiamarinas. En 1798 el Observatorio se trasladó al edificio que ocupa en la actualidad, en lo que hoy es San Fernando. En 1804 dejó de pertenecer a la Academia de Guardiamarinas. Y con el tiempo se convirtió en una institución científica, pionera en varios campos de investigación, que en 1814 pasó a llamarse Real Observatorio de San Fernando.

Los documentos filatélicos relacionados con dicho acto, además del sello en cuestión —con la efigie de Jorge Juan, el observatorio y el escudo de la institución—, incluyen un matasellos especial de la presentación, en el que vuelve a aparecer el escudo, además del sobre y matasellos de primer día de circulación, en los que figura el Observatorio.

Tuy y la Armada española

Del 1 al 3 de octubre de 2004, dentro de los actos de entrega de la medalla de la ciudad de Tuy a la bandera de la Escuela Naval Militar, se celebró en la antigua iglesia de Santo Domingo, de dicha ciudad, la exposición «San Telmo y los hombres del mar», organizada por la Armada y la concejalía de

Cultura del Ayuntamiento de Tuy (3). En dicha exposición se mostraron al público visitante fotografías, modelos de barcos reposteros, piezas de arte sacro, objetos náuticos, y colecciones filatélicas de tema naval y marinerío. Y el día 3 de octubre se utilizó un sobre y un matasellos conmemorativo, ambos con el mismo motivo, consistente en dos escudos —de Tuy y de la Escuela Naval Militar— bajo una corona y apoyados sobre olas.

Marca postal de la fragata *Almirante Juan de Borbón*.



Marca postal de la fragata *Almirante Juan de Borbón*. Tarjeta de presentación.

Marca postal para la fragata *Almirante Juan de Borbón*

El Círculo Filatélico Ibn Al-Abbâr de Onda, Castellón, donó el pasado año 2004 una marca postal a la fragata *Almirante Juan de Borbón* (F-102), en la que figura el escudo con dos anclas y la leyenda «Sobre todo ¡España!». En el primer día de uso de dicha marca se emitieron 20 tarjetas, en las que, además de la marca y el lema, aparece una fotografía del barco.

La fragata *Almirante Juan de Borbón* (F-102), segunda de la serie F-100, a la que también pertenecen las fragatas *Álvaro de Bazán* (F-101), *Blas de Lezo* (F-103) y *Méndez Núñez* (F-104), fue botada en Ferrol el 28 de febrero de 2002, entregada a la Armada el 3 de diciembre de 2003, y recibió la bandera de combate en Barcelona el 7 de noviembre de 2004 (4).



Bicentenario de la «Real Expedición de la Vacuna de la Viruela». Matasellos de primer día de circulación.

BICENTENARIO
Real Expedición de
la Vacuna de
la Viruela



CORREOS

S.E.C. 2004



Bicentenario de la «Real Expedición de la Vacuna de la Viruela». Sobre de primer día de circulación.

Bicentenario de la «Real Expedición filantrópica de la Vacuna de la Viruela»

El 30 de noviembre de 2004 se emitió un sello para conmemorar el bicentenario de la «Real expedición de la vacuna de la viruela». Fue una expedición filantrópica que llevó la vacuna a América y Filipinas para frenar los estragos que la viruela estaba produciendo. Dirigida por el médico militar Francisco Javier Balmis, acompañado por el doctor José Salvany, zarpó de La Coruña el 30 de noviembre de 1803 a bordo de la corbeta *María Pita*. Llevó la vacuna, pasándola de brazo a brazo, a un grupo de 22 niños de entre 8 y 10 años, cuidados por Isabel López Sedalla, rectora de la Casa de Expósitos de La Coruña.

Además del sello, en el que aparece la corbeta siendo despedida por gente desde la costa, se emitió un sobre de primer día de circulación con motivos alegóricos, y dos matasellos también de primer día: uno de ellos con el motivo del sello y el otro con la silueta de un barco de vela.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



CITAS

- (1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La mar en la filatelia*. REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo de 1998. Fue el primer artículo de esta sección.
- (2) *Presentación de un sello de correos por el 250 Aniversario del Real Observatorio de la Armada*. Cultura Naval. S. N. REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre de 2004.
- (3) Exposición «*San Telmo y los hombres del mar*». Cultura Naval. S. N. REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre de 2004.
- (4) *Entrega de la bandera de combate a la fragata Almirante Juan de Borbón*. Gacetiilla. S. N. REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre de 2004.
- (5) Conferencia sobre *la ruta de la vacuna: 1803-1810*. Cultura Naval. J. J. REVISTA GENERAL DE MARINA, junio de 2004.



MARINOGRAMA NÚMERO 407

Por TAL

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

Un verso sobre la ría de Ferrol. Caridad Blanco Núñez.

DEFINICIONES

Palabras

A.— Zool.: Pez anacantino de la familia de los gálidos, vive en lagos y también en las aguas poco saladas del mar Báltico; su carne es muy apreciada, en especial el hígado.

46 15 1 38 21

B.— Zool.: Placa de origen cutáneo, más o menos calcificada que en grandes cantidades recubre el cuerpo de la mayoría de los peces, proporcionándoles una protección adecuada.

99 12 62 74 82 47

C.— Pesca.: Arte también conocido como cedazo, cambera, esparavel, cuchara, manguera, etc.

2 71 40 93 80

D.— Nav.: Alcancé con la vista un objeto muy distante y que apenas se descubre por encima del horizonte.

59 100 23 39 16 3

E.— Biogr.: Brigadier de la Armada española nacido en Sevilla y muerto en combate en 1797; estuvo embarcado en las escuadras de Lángara y Borja, participando en la defensa de Tolón, mandó las fuerzas sutiles que participaron en la defensa de Rosas. Murió en el combate de cabo San Vicente.

85 77 53 90 4

F.— Biogr.: Almirante danés, vivió entre los siglos XVI y XVII. Al mando de una fuerza expedicionaria se dirigió a las Indias orientales, arribando, tras penosa travesía, a Ceilán, donde fue recibido con hostilidad por los portugueses. Al regresar a su patria aún en activo combatió contra la Armada sueca	8	83	48	34	78	79
G.— Zool. (plural): Pez de forma alargada, de color rojo; alcanza tallas de medio metro y vive en fondos de arena fangosa	102	29	76	9	49	
H.— Man.: Velamen de un buque o embarcación	50	17	63	73	28	
I.— Nav. Org.: Libro en el que se registran todos los pormenores y datos de las actividades del buque	104	92	51	32	41	81
J.— Hidr. Ocean. (plural): Fondo del mar.	24	18	37	98	105	65
K.— Arq. Nav.: Faroles grandes situados antiguamente en el coronamiento de popa. Usado como distintivo de la dignidad y categoría del mando, si se capturaba en combate al enemigo se consideraba como un trofeo similar al estandarte	5	66	30	54	42	33 36
L.— Arq. Nav.: Mecha o pieza principal de los palos de madera que constituyen la arboladura de un buque.	67	43	89	52	25	
M.— Arq. Nav.: Monotipo de origen finlandés proyectado en 1930, tiene una pequeña cámara que lo hace habitable en cortos cruceros por la costa.	6	97	88	56	101	26
N.— Nav. Man. (plural): Voz empleada para indicar que se está dispuesto a ejecutar una operación o maniobra	86	103	91	10	44	19
O.— Org.: Denominación que se da al conjunto de buques dispuestos para reforzar el grueso de una flota o escuadra cuando se considere necesario	69	61	70	20	96	13 7
P.— Hist.: Pueblos europeos de los que se considera que sus expediciones fueron la mayor expansión naval de la historia.	55	68	72	60	11	64 27 84 45
Q.— Biogr.: Jefe de escuadra de la Armada española. Nació en Sevilla en 1723 y murió en Cartagena en 1803. Sirvió en galeras con las que combatió contra los argelinos, posteriormente ingresó en la Armada siendo destinado a Ferrol. Realizó varios viajes a América, y embarcó posteriormente en la escuadra de Córdova	94	87	57	31	14	75 35
R.— Com.: Tercera bandera del Código Internacional de Señales, que izada aisladamente significa «afirmativo»	58					
S.— Org.: Abreviatura inglesa usada en el comercio marítimo internacional que significa «puerto franco»	22	95				

MARINOGRAMA NÚMERO 406

MARINOGRAMA NÚMERO 406													Por T.M.
A	L	A	V	I	R	G	E	N					
D	E	B	E	G	O	N	A						
B	A	R	C	O	H	E	R	E					
G	A	L	A	D	O	P	O	R	Q	U			
E	C	O	N	B	I	E	N	M					
E	H	A	S	A	C	A	D	O					
D	E	M	I	L	A	R	G	O					
N	A	Y	E	G	A	R	Y	L	A				
V	I	R	G	E	N	D	E	B					
E	G	O	N	A	S	O	N	R	I	E			
N	T	E	M	E	H	A	M	I					
R	A	D	O										

IN MEMORIAM

Capitán de navío Francisco Peñuelas Llinás

Francisco Peñuelas Llinás, capitán de navío retirado, falleció el pasado 22 de febrero a la edad de 82 años.

Colaborador ocasional de esta REVISTA, perteneció a esa saga de marinos duros y recios que forjaron su carácter en una época difícil, sabiendo compaginar la dedicación al servicio y a su numerosa familia, a la que supo transmitir los valores cristianos, militares y humanos de los que hizo gala durante toda su vida.

Ha sido de las pocas personas en la Armada que logró reunir tres especialidades, como las de Submarinos, Armas Submarinas y piloto naval, además de la aptitud de buzo. Su afición por la mar y el mundo submarino le llevaron a ser uno de los pioneros del buceo, probando y adoptando para la Armada «aquellas extrañas botellas que permitían respirar y nadar bajo el agua», con gran recelo de los buzos de escafandra.

Durante su carrera militar ejerció el mando del buque *Calarredes*, del Helipuerto de Santa Ana, de la Estación de Defensas Submarinas de Cartagena, del submarino *S-21*, del minador *Vulcano*, de la Flotilla de Aeronaves y de la Ayudantía Mayor del Cuartel General de la Armada.

De sus nueve hijos, tres son pilotos navales, uno submarinista y los demás mantienen una estrecha relación con la mar y la Armada.

No ha faltado ningún año a su cita en verano con la E. N. La Algameca, donde se le podía ver a diario con sus gafas y aletas submarinas practicando, a pesar de su edad, el buceo a pulmón libre, el deporte que más le apasionaba y que le gustaba enseñar a su numerosa prole.

Su mejor virtud ha sido su gran humanidad y rectitud, que le hicieron ganarse el cariño y aprecio de todos aquellos que lo conocieron y trataron.

Paco, que tu vuelo final, tu última inmersión y singladura te hayan llevado allí donde descansan los hombres buenos.



F. P. G.

NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

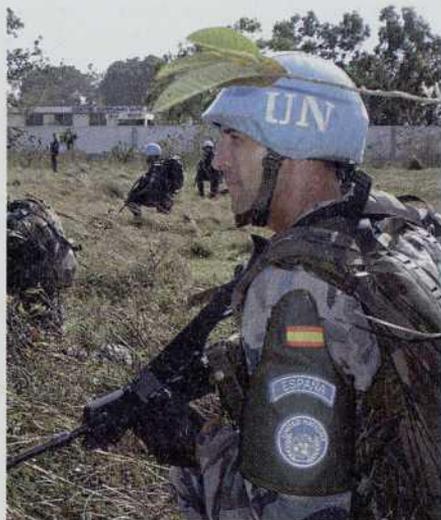
ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación CHARLIE-SIERRA.—La Fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XXIV) «Soldado Pérez Rivas», de entidad S/G táctico, se encuentra desplegada en Mostar integrada en la agrupación española (SPAGT XXIV).

Operación MAR CARIBE (MINUS-TAH) (20 de septiembre de 2004-finalización).—La FIMEX-H se encuentra asentada en la «Base Miguel de Cervantes» (Fort Liberté) y en el destacamento «Lope de Figueroa» en (Ouanaminthe). Realiza cometidos de presencia y apoyo a autoridades locales y organizaciones no gubernamentales (ONGs), encaminados a proporcionar seguridad a la población local. También presta asistencia sanitaria a la población local.

El AJEMA, almirante general Sebastián Zaragoza, despidió el pasado día 4 en San Fernando a la FIMEX-H-II, el nuevo contingente de infantes de Marina que componen el primer relevo de la unidad destacada en Haití. El jefe de la Fimex II es el coronel de



(Foto: ORP, Armada).

Infantería de Marina Francisco Bisbal. El traslado se realizó vía aérea y el relevo se completó el 11 de marzo.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR.— En la operación participan las fragatas *Montreal* (CA) y *Trondheim* (NO), destacadas del SNMG1, los submarinos *Bielik* (PL) y *Utstein* (PO) y los patrulleros *Vencedora* (SP) y *Mykonios* (GR). La agrupación SNMG-2, de la que formó parte la fragata *Canarias*, se integró en esta operación del 8 al 22 de febrero. Por su parte, el patrullero de altura *Vencedora* (con un equipo de Infantería de Marina de la USCAN a bordo) se encuentra integrado en la OAE contribuyendo al esfuerzo aliado en la lucha contra el terrorismo internacional desde el 15 de enero hasta el 15 de marzo.

Operación RESPUESTA SOLIDARIA (12 de enero-finalización).—Despliegue en Indonesia de la TG 826.05 y el material y

personal del contingente terrestre designado para participar en la distribución de ayuda humanitaria y realizar labores de apoyo que faciliten la asistencia a los damnificados por el maremoto. Participa el buque de asalto anfibio *Galicia* con la Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB), un equipo de Infantería de Marina para protección, el Grupo Naval de Playa (GNP), un equipo de la Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC) y una Unidad Sanitaria (USANEM). El buque, una vez efectuada la descarga del material de ayuda humanitaria, salió de Lhokseumawe (Indonesia) el día 9, permaneciendo en la zona noroccidental de la isla de Sumatra. Posteriormente atracó en Port Kelang (Malasia), saliendo de dicho puerto el 21 de febrero para realizar operaciones de apoyo en la zona de Banda Aceh.



El *Galicia* en aguas de Banda Aceh durante la Operación RESPUESTA SOLIDARIA.
(Foto: cabo 1.º S. Urbano).

Agrupaciones permanentes

Standing NRF Maritime Group 1 (SNMG-1).—La agrupación (antigua SNFL) está compuesta por las fragatas *Montreal* (CA), *Lübeck* (GE), *Witte de With* (NL), *Trondheim* (NO), *Mc. Mcinerney* (US) y el petrolero *Marqués de la Ensenada* (25 de febrero-28 de marzo). El petrolero *Marqués de la Ensenada* salió del puerto de Rota el día 24 para iniciar tránsito y hacer R/V en la mar con la agrupación. A continuación se dirigió al puerto de Tarento (Italia), donde realizó una escala (28 de febrero-2 de marzo). Posteriormente salió a la mar para participar en el ejercicio MARE APERTO (2-15 de marzo).

Standing NRF Maritime Group 2 (SNMG-2).—La agrupación está compuesta por el destructor *Themistoklis* (GR) y las

fragatas *Monmouth* (UK), *Gemlik* (TU), *Van Amstel* (NL), *Canarias* (SP) y *Scirocco* (IT), y el petrolero *Patiño* (3 de marzo-17 de abril). La fragata *Canarias* (con un equipo de Infantería de Marina a bordo) se encuentra integrada en esta agrupación (antigua SNFM) desde el pasado día 1 de enero. Realiza actividades y operaciones bajo mando de CSNMG-2, habiendo participado también en la operación ACTIVE ENDEAVOUR. La fragata *Canarias* salió del puerto de Souda (Grecia) el día 22 para realizar una escala en el puerto de Aksaz (Turquía) hasta el día 27, que salió a la mar para iniciar tránsito a la zona del ejercicio NOBLE MARLIN (3-10 de marzo).

Por su parte, el buque logístico *Patiño* salió de Rota el día 26 para iniciar tránsito y hacer R/V en la mar con la agrupación el día 2 de marzo, permaneciendo integrado en la



La SNMG se hace la primera foto de grupo. (Foto: José R. Rodríguez).

agrupación hasta el 17 de abril para dar apoyo logístico a la unidades que la componen.

Standing NRF Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—La agrupación está compuesta por los cazaminas *Bersagliere* (IT) (CTG), *Laboe* (GE), *Tambre* (SP), *Alghero* (IT), *Aidon* (GR) y *Edincik* (TU). El cazaminas *Tambre* se encuentra integrado en esta agrupación (antigua MCMFS) desde el pasado día 1 de enero. La agrupación salió del puerto de Nápoles (Italia) el pasado día 24 y realizó *Route Survey* hasta el día 2 de marzo. Posteriormente se dirigió al puerto de Aksaz (Turquía), donde hizo una escala del 3 al 8 de marzo.

Ejercicios

Ejercicio NOBLE MARLIN 05 (2-14 de marzo).—Ejercicio programado por MCC HQ NAPLES que se desarrolló en aguas del Jónico y sureste de Sicilia. Es un ejercicio OTAN, de mediana entidad, con orientación fundamentalmente ASW, para incrementar el nivel de adiestramiento en cooperación AIR/SUB/SURFACE y operaciones de coordinación ASW.

Por parte de la Armada, participó el submarino *Galerna* y una unidad de GNE de la UOE, que salió de Cartagena el día 22 hacia el puerto de Augusta, donde llegó el día 28 para asistir a la PSC el día 1.

Ejercicio MARE APERTO (2-14 de marzo).—Ejercicio INVITEX tipo LIVEX/MAREX programado por CINCPAC, que se desarrolló en aguas del Tirreno y territorio italiano con la finalidad de incrementar el nivel de adiestramiento, practicar y avanzar

en la depuración de procedimientos e integrarse en la SIAF/SILF. Este año se ofreció a la OTAN este ejercicio para adiestrar y certificar parte de las fuerzas navales asignadas a la NRF-5.

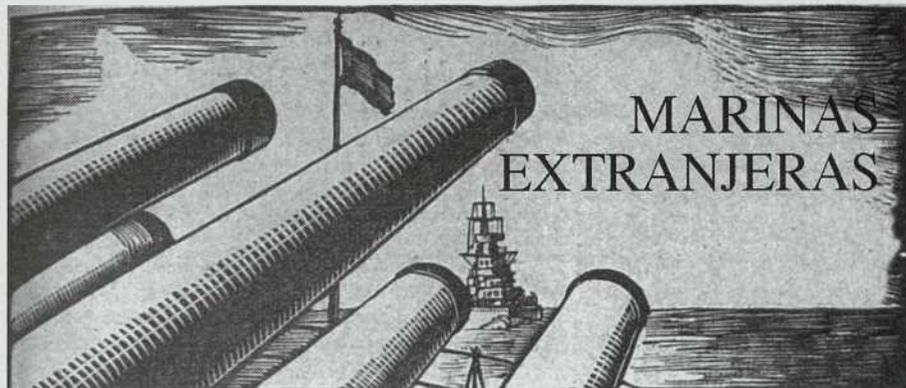
Por parte de la Armada, participaron el buque anfibio *Castilla* (con UNAEMB y UEBC a bordo), la Fuerza de Desembarco de la BRIMAR y la fragata *Reina Sofía*. Los buques salieron de Rota el pasado día 23, entrando en el puerto de Tarento (Italia) el día 28, para asistir el día 1 a la ceremonia de relevo de la SIAF/SILF en la que España asumió el mando de ambas fuerzas. Posteriormente, entre el 2 y el 14 de marzo participaron en el citado ejercicio.

Adiestramientos

Príncipe de Asturias (1-12 de marzo).—Realizó pruebas de mar y calificación de pilotos, adiestramiento CISI/IM2500 en Ferrol y presencia naval en Galicia para elevar el nivel de adiestramiento y la motivación de la dotación y efectuar presencia en una zona prioritaria de captación para la Armada. El buque salió de Rota el día 1 y realizó escalas en Oporto (4-6 de marzo) y Ferrol (7-11 de marzo), regresando a Rota el día 12.

Diana, Sella, Turia y Duero (21 de febrero-21 de marzo).—Los buques realizaron adiestramiento de escuadrilla, colaboración con la Escuela Naval Militar, presencia naval en el Salón Náutico de Vigo y levantamiento de rutas (*Route Survey*) en Santander. Los buques salieron de Lisboa el día 25 de febrero y efectuaron las siguientes escalas: Marín (26 de febrero-2 de marzo); Vigo (2-4 de marzo); Santander (5-9 de marzo) y Ferrol (10-13 de marzo).





Canadá

Construcción de buques escuela.—La Marina canadiense ha encargado seis buques escuela de la clase *Orca* a los astilleros Victoria Shipyards en la localidad de Esquimalt, en la costa oeste de Canadá, con una opción para otras dos unidades más.

Estas unidades de 33 metros son una derivación del buque escuela *Seahorse Mercator*, en servicio en la Marina australiana desde hace varios años. Sus motores diésel y las dos líneas de ejes les confieren una velocidad de 20 nudos y una autonomía de 750 millas a 15 nudos. Estos seis buques deberán ser entregados entre julio de 2006 y diciembre de 2008, reemplazando a las viejas unidades de madera del tipo *YAG* (*Yard Auxiliary General*), que datan de los años cincuenta, para la formación de alumnos especialistas en navegación y maniobra. En caso de necesidad, estos buques podrían ser utilizados como patrulleros fuera de los periodos de instrucción.

Chile

Pruebas de mar del submarino O'Higgins.—El primer submarino de la clase *Scorpene*, el *O'Higgins*, construido por los astilleros franceses de la DCN de Cherburgo, se encuentra actualmente realizando sus pruebas de mar, con base en Lorient. El segundo



Botadura del submarino *Carrera* en Cartagena, noviembre de 2004. (Foto: M. M. J.).

submarino de la serie, el *Carrera*, fue botado en Cartagena el pasado 24 de noviembre de 2004, y se encuentra actualmente finalizando su periodo de armamento a flote antes de iniciar sus respectivas pruebas de mar. Ambos submarinos serán entregados respectivamente en 2005 y 2006.

Otros dos submarinos de la clase *Scorpen* se encuentran actualmente en construcción para la Marina malaya, con el mismo reparto de cargas de trabajo, las secciones de proa, en Cherburgo, y las de popa, en Izar Cartagena. La construcción de seis submarinos más de esta misma clase para la Marina india se encuentra actualmente en fase de negociación.

Dinamarca

Desaparece el Arma Submarina.—La fuerza submarina danesa ha cesado de existir a finales de 2004, con la baja en el servicio de los tres últimos submarinos de la clase *Kobben* noruega, adquiridos por la Marina danesa, los *Tumleren*, *Springeren* y *Saalen*. Ya en 2002 fueron dados de baja los submarinos *Narhvalen* y *Nordkaperen* del tipo *U-205* alemán. El *Kronborg*, ex sueco *Näcken*, alquilado por la Marina danesa en febrero de 2001, fue restituido a su vez a la Marina sueca el 27 de octubre de 2004.

Estos submarinos no serán reemplazados debido a la decisión adoptada por el gobierno danés, en junio de 2004, de retirarse del programa Viking, que perseguía dotar a los tres países nórdicos de un submarino común. Noruega había adoptado la misma decisión en junio de 2002, dejando sola a Suecia para sacar adelante este programa.

Emiratos Árabes Unidos

Armamento para las nuevas corbetas.—La compañía italiana OTO Melara y Abu Dhabi Ship Building han firmado un contrato dentro del proyecto Baynunah de la Marina de los Emiratos Árabes Unidos, consistente en la construcción de cuatro corbetas y la opción para construir dos más para el suministro e instalación de cuatro sistemas de armas consistentes en el popular cañón de 76/62 Super Rapid y dos Side Gun de 30 mm. Las corbetas, con una eslora de 70 m, serán construidas localmente, excepto la primera, actualmente en construcción en los astilleros de la DCN en Cherburgo. El primero de los

sistemas de armas se entregará en el verano de 2006.

Recientemente la Marina de los Emiratos Árabes Unidos ha encargado también a OTO Melara montajes de 12,7 mm para sus buques de transporte de tropas clase *Ghannatha*.

Estados Unidos

Nuevo jefe de Operaciones Navales.—El almirante Michael G. Mullen ha sido designado por el presidente Bush como nuevo jefe de Operaciones Navales o CNO en relevo del también almirante Vernon Clark, que ha permanecido en este cargo desde julio de 2000. El nombramiento del 18.º CNO de la Marina norteamericana fue anunciado por el secretario de Marina Gordon England el pasado 2 de marzo.

El almirante Mullen nació en Los Ángeles y se graduó en Anápolis en 1968. Sus



El almirante Vernon Clark firma en el libro de honor del Cuartel General de la Armada con ocasión de una visita oficial a España.

(Foto: ORP, Armada).

primeros destinos a flote fueron en los destructores *Collet* (DD-730) y *Blandy* (DD-943), así como en los cruceros *Fox* (CG-33) y *Sterett* (CG-31). Posteriormente ejerció los mandos del petrolero *Noxubee* (AOG-56), destructor *Goldsborough* (DDG-20) y el crucero *Yorktown* (CG-48). También ha mandado el 2.º Grupo de Destructores y el Grupo de Combate del *George Washington* (CVAN-73).

Su último mando de mar fue la 2.ª Flota del Atlántico y en la Striking Fleet Atlantic de la OTAN, donde trabajó exhaustivamente con objeto de mejorar la interoperabilidad entre la Marina de los Estados Unidos y la Alianza, tarea que ha continuado igualmente desde su último destino como comandante del Mando Conjunto de Fuerzas en Nápoles o CJF Naples.

Sus destinos en tierra incluyen los gabinetes del secretario de Defensa y del jefe de Operaciones Navales. Ha sido también director de Guerra de Superficie de 1998 a 2000, jefe de la División de Recursos o N8 de 2001 a 2003 y vicejefe de Operaciones Navales.

El almirante Mullen tiene un máster en Investigación Operativa por la Escuela de Postgraduados de Monterrey y se graduó en 1991 en Harvard en Dirección de Empresas.

Paralelamente al nombramiento del nuevo CNO, el vicealmirante Robert F. Willard ha sido ascendido al empleo superior para ocupar el cargo de vice CNO, reemplazando al almirante John B. Nathman, que a su vez ha relevado como comandante de las Fuerzas de la Flota al almirante William J. Fallon.

Nuevo mando del Pacífico.—El almirante William J. Fallon ha asumido el mando conjunto del Pacífico o PACOM, el mayor en extensión de todos los existentes, con más de 100 millones de millas cuadradas y que comprende áreas tan conflictivas como Corea del Norte, Taiwan y China, entre otros. Fallon de 60 años, ha sido 2.º jefe de Operaciones Navales, habiendo combatido como piloto aeronaval en la guerra de Vietnam, mandado un ala de combate en la Guerra del Golfo de 1991 y años más tarde un grupo de combate en el Mediterráneo en apoyo a las operaciones de la OTAN en Bosnia. También

ha sido comandante de la Flota del Atlántico y del Mando de Fuerzas de la Flota, que engloba las Flotas del Atlántico y Pacífico. En agosto pasado, la Casa Blanca había elegido al general de la Fuerza Aérea Gregory S. Martín, como PACOM, en relevo del almirante Fargo, pero el Senado cuestionó este nombramiento, por lo que este mando, ubicado en Camp H. M. Smith, dominando la bahía de Pearl Harbor y con 300.000 personas a sus órdenes, fue nuevamente adjudicado a un almirante.

El portaaviones USS América será hundido en el Atlántico.—La Marina norteamericana ha decidido hundir al portaaviones convencional USS *América*, de 80.000 t de desplazamiento y actualmente en situación de reserva, en aguas del Atlántico norte, después de que sufra una serie de explosiones como pruebas de resistencia.

El costo de los experimentos sobrepasa los 20 millones de euros, y proporcionará una completa base de datos para la próxima generación de portaaviones aún en fase de desarrollo. Ningún buque de guerra de este desplazamiento ha sido hundido a lo largo de la historia, por lo que no se dispone de datos de cómo un súper portaaviones sobrevive cuando es alcanzado en combate. Por otro lado no resulta agradable para un marino norteamericano hundir un buque bautizado con el nombre de su patria, así Hitler, en la Segunda Guerra Mundial, ordenó cambiar el nombre del acorazado *Deutschland* (Alemania) por el del general prusiano *Lützow*.

Desde que fue dado de baja en 1996, el *América* ha estado atracado con otras docenas de buques en la reserva, en el arsenal de Filadelfia. El plan de la Marina norteamericana es remolcarlo hasta alta mar el 11 de abril, antes de hundirlo en un fondo de 2.000 m y a 300 millas de la costa americana. Las pruebas de resistencia durarán un total de seis semanas, en el curso de las cuales se realizarán un elevado número de explosiones simulando impactos de torpedos en la obra viva, misiles de crucero en la superestructura e incluso ataques de lanchas suicidas cargadas de explosivos. Al final una serie de cargas colocadas por debajo de la línea de flotación, acabarán con el coloso elegido para estas



(Foto: colección A. Ortigueira).

pruebas, dado que los *Forrestal* y *Saratoga*, también dados de baja, está previsto acaben sus días como buques museo a flote.

El USS *América* fue el tercer portaaviones de la clase *Kitty Hawk*, y el primero en ser retirado con tan sólo 31 años de servicio activo, a causa de los recortes presupuestarios sufridos después de la caída del Muro de Berlín.

Desde su cubierta de vuelo, despegaron aviones para combatir en Vietnam, en el conflicto con Libia en 1986, en la Guerra del Golfo de 1991 y sobre Bosnia y Herzegovina a mediados de los 90.

La Marina estadounidense tiene otro portaaviones, de menor desplazamiento, el USS *Oriskany*, listo para ser hundido en las costas de Florida a finales de este año, cerca de Pensacola, con objeto de crear un arrecife artificial y generar vida submarina.

Se estrella un helicóptero.—Cuatro miembros de la dotación de un helicóptero

MH-53E resultaron heridos cuando la aeronave se estrelló en la base aeronaval de Sigonella, Sicilia, el pasado día 16 de febrero. El aparato pertenecía a la 4.^a Escuadrilla de Apoyo al Combate, basada en la isla italiana; realizaba una misión rutinaria de adiestramiento cuando a las 1620 horas se precipitó por causas desconocidas sobre la pista de despegue. Los cuatro miembros de la dotación heridos fueron trasladados rápidamente al hospital naval de Sigonella, donde sus constantes vitales fueron mantenidas, sin temerse por su vida. Oficiales de seguridad en vuelo italianos y norteamericanos investigan las causas del accidente.

Bautizado el prototipo del Buque de Combate Litoral.—La Marina norteamericana ha desvelado su secreto mejor guardado al bautizar públicamente al Buque de Combate del Litoral, al que comúnmente se refería como *X Craft*, con el nombre de *Sea Fighter*. Desarrollado por la Oficina de Investigación

Naval u ONR, este catamarán con el casco de aluminio ha sido diseñado para comprobar una serie de tecnologías punta que permitan a la Marina operar de forma más eficaz en el litoral y aguas poco profundas. La numeral asignada al casco es la FSF-1, que corresponde a las siglas de *fast sea frame*. Capaz de dar más de 50 nudos y con una autonomía de 4.000 millas, tiene una cubierta de vuelo para la toma de dos helicópteros, tipo H-60, con estados de la mar de hasta fuerza cinco, pudiendo igualmente recuperar embarcaciones tipo *rhib* con un estado de la mar cuatro, para albergar en su bodega, gracias a su amplia manga, hasta 20 embarcaciones de ese tipo. Su propulsión es del tipo CODOG, con dos diésel MTU 595 y dos turbinas de gas General Electric LM 2500.

Posiblemente lo más increíble de este buque de 80 m de eslora es su dotación de tan sólo 26 personas, de las que cinco son oficiales y el resto suboficiales y marinería. El *Sea Fighter*, cuya construcción ha durado tan sólo 20 meses, será transferido oficialmente a la Marina norteamericana el próximo 30 de abril.

Entra en servicio el submarino más moderno del mundo.—El USS *Jimmy Carter* (SSN-23) entró en servicio en la Marina estadounidense el pasado 19 de febrero, siendo el submarino mejor armado del mundo y el último de la clase *Seawolf*, de tan sólo tres unidades debido a su desorbitado costo de 3.200 millones de dólares, señalando el final de una era en la construcción de submarinos y un futuro más incierto para la construcción naval de este tipo de buques en los Estados Unidos.

El buque, que desplaza 12.000 t y cuenta con una eslora de 137 m, puede transportar 50 torpedos en su cámara de proa o su equivalente en minas submarinas, y según los expertos en inteligencia es capaz de detectar los cables submarinos y las comunicaciones que discurren a través de ellos.

Francia

Lanzamiento de un misil balístico.—Un misil M45 de ejercicio fue lanzado en el

Atlántico desde el submarino nuclear balístico *Le Triomphant*, que navegaba en inmersión en las proximidades de la costa de Penmarc'h la noche del 1 al 2 de febrero. El misil fue seguido a lo largo de su vuelo por los sensores del centro de ensayos de las Landas y por el buque de ensayos y mediciones *Monge*.

Este lanzamiento confirma el adiestramiento del submarino nuclear y su dotación, consiguiendo el correcto funcionamiento del sistema de armas M45, permitiendo comprobar al mismo tiempo las innovaciones tecnológicas ligadas al desarrollo del nuevo misil M51, que reemplazará progresivamente al M45 a partir del año 2010.

México

Causan alta dos patrulleros lanzamisiles.—La Marina de guerra mexicana dio de alta dos patrulleros lanzamisiles de la clase *Aliya* construidos en Israel. Bautizados con los nombres de *Huracán* (ARM 301) y *Tormenta* (ARM 302), quedaron adscritos a la Fuerza Naval del golfo de México, con base en el puerto de Coatzacoalcos, Veracruz. El costo de ambos buques, según la prensa israelí, fue de 60 millones de euros. Ambos patrulleros cuentan con cubierta de vuelo y una dotación de 47 personas, estando pendientes de ser armados con el misil antibuque Gabriel de fabricación israelí o el Harpoon norteamericano. Entre los cometidos asignados a estos patrulleros figura la vigilancia y protección de las plataformas petrolíferas de la Sonda de Campeche, y la interceptación en la mar de buques sospechosos de contrabando o narcotráfico.

Nigeria

Segunda remesa de lanchas patrulleras.—La Marina nigeriana ha recibido una segunda serie de cuatro lanchas patrulleras clase *Defender* FPB, con numerales P-317 a P-320, construidas por Safeboats International (SBI) de Port Orchard, Washington y entregadas el pasado 9 de febrero.

Estas cuatro lanchas rápidas han sido

adquiridas a través del Servicio de Guardacostas norteamericano o USCG, y dentro de un programa de modernización y revitalización de la Marina nigeriana. Las lanchas, con una eslora de 7,6 m, reúnen las mismas características que las utilizadas por el USCG, que las utiliza principalmente en la protección de las dársenas y de los buques entrando o saliendo de puerto.

Perú

Autorizada la adquisición de dos fragatas.—El Gobierno peruano autorizó a la Armada, mediante Decreto Supremo 018-2004, iniciar las gestiones para adquirir otras dos fragatas clase *Lupo*, que deberán incorporarse a la Escuadra a finales de 2005. La adquisición de las fragatas *Sagitario* (F-565) y *Perseo* (F-566), se enmarca en el Estudio Estratégico para el desarrollo de la Escuadra de Alta Mar 2002-2010, en el que se prevé que la escuadra estará formada por ocho fragatas, seis corbetas lanzamisiles y seis submarinos, así como por dos petroleros de flota.

Esta adquisición se suma a la ya realizada de las *Lupo* (F-564) y *Orsa* (F-567), que fueron bautizadas como BAP *Aguirre* (FM-55) y BAP *Palacios* (FM-56), en una ceremonia realizada recientemente en el Arsenal de la Spezia, Italia, debiendo llegar ambos buques a su base de El Callao en abril de este año.

Reino Unido

Avería en un submarino nuclear de ataque.—El día 3 de febrero llegaba averiado a la base naval británica ubicada en la colonia de Gibraltar el submarino nuclear de ataque *Sceptre* (S-104), tercero de la clase *Swiftsure* y perteneciente a la 1.^ª Escuadrilla de Submarinos con base en Faslane, Escocia. La avería en principio afectaba al sistema de refrigeración del motor diésel de emergencia, por lo que aparentemente no tenía ninguna relación con el reactor de agua presurizada que propulsa a la nave.

El submarino entró en servicio en 1978, sufriendo su primera gran carena en 1987, para realizar la última entre 1997 y 2001. En el curso de esta última le fue instalado el sistema de armas SLCM Tomahawk Block III.

Después de permanecer una semana amarrado en la Roca, el *Sceptre* se hizo a la mar el 9 de febrero, tras provocar la protesta de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, que no han olvidado la prolongada estancia del *Tireless* hace dos años, así como del Gobierno español.

Se dispara el coste de los nuevos LSD.—El costo del programa de los nuevos *Landing Ship Dock* (LSD) ha aumentado en más de un 30 por 100, 130 millones de euros, como resultado de las dificultades técnicas y retrasos programados en la construcción de los cuatro buques clase *Bay*. Los astilleros de Swan Hunter recibieron un total de 220 millones de euros para diseñar y construir dos LSD, los *Largs Bay* y *Lyme Bay*, en diciembre de 2000. El Ministerio de Defensa británico igualmente envió 180 millones de euros en los astilleros de BAE Systems en Govan para la construcción de dos buques más, los *Mount Bay* y *Cardigan Bay*, en un esfuerzo paralelo.

El primero de la serie, el *Largs Bay* fue bautizado el pasado 1 de agosto de 2003, siguiendo la finalización de su armamento; el buque deberá haber entrado en servicio en octubre de 2004, finalizándose el programa con la entrega de las otras tres unidades a finales de 2005.

Con una eslora de 176 m y un desplazamiento de 16.000 t, estos buques son un alargamiento del diseño *Róterdam* holandés y *Castilla* español. Swan Hunter informó a finales de 2003 que el programa iba atrasado 12 meses, debido al elevado número de modificaciones sobre el diseño original realizado por la firma holandesa Schelde Shipbuilding. Los problemas principales afectan sobre todo a la propulsión, lo que significa que el primero de la serie, realizará las pruebas de mar en el segundo trimestre de este año.

J. M. T. R.



Renovación de la flota en Naviera Murueta

Naviera Murueta ha incorporado últimamente dos nuevos buques, el *Laida* carguero polivalente apto para el transporte de cargas especiales, contenedores y toda clase de carga seca, y el *Bahía Uno*, puesto en servicio en septiembre de 2004 dedicado al suministro de combustible a otros buques.

El proceso de renovación de la naviera sigue pues en marcha, ya que durante el cuarto trimestre de 2004 se procedió a la venta de tres de sus buques más antiguos, y en compensación espera cerrar en el primer trimestre de este año un acuerdo con astilleros Murueta para la construcción de «uno o varios buques» dentro de la estrategia del programa de renovación de su flota, que viene acometiendo desde principios de 1997.

Proyecto de servicios marítimos en aguas gaditanas

Empresarios del sector naviero han conocido a través del gerente del Consorcio Metropolitano de Transporte Bahía de Cádiz el proyecto de servicio marítimo que se pretende poner en marcha a finales del presente año en aguas de la bahía gaditana.

El objeto del encuentro celebrado en la sede de la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz era informar y animar a los operadores que pudieran estar interesados en conseguir la

concesión para la explotación del servicio una vez publicado el pliego de condiciones para la licitación.

Este procedimiento, que sería abierto y en forma de concurso, finalizará el 25 de abril, mientras que la apertura de las ofertas se realizará el 13 de mayo. El servicio se adjudicará bajo el modelo de gestión interesada, de forma que se compartan pérdidas y beneficios durante un plazo de cuatro años prorrogables.

La participación se pretende incentivar con una serie de atractivos, como el que la empresa adjudicataria no necesitará realizar inversiones importantes, ya que se encuentran con los buques y las terminales marítimas ya construidas, por lo que sólo deberán afrontar los gastos inherentes a la explotación del servicio, así como el canon por el uso de los buques y las terminales.

A este respecto, la terminal de la capital gaditana irá ubicada en el muelle Reina Victoria; en El Puerto de Santa María se instalará junto a la antigua lonja, en Rota irá en el puerto deportivo.

Las dos primeras líneas de servicio harán el recorrido Cádiz-El Puerto-Cádiz y Cádiz-Rota-Cádiz en unos 26 minutos.

Fred Olsen cubre todas sus líneas con *fast ferries*

La naviera Fred Olsen completará este año la cobertura de todos los destinos en



Catamarán de la naviera Fred Olsen maniobrando en el puerto de Santa Cruz de Tenerife a principios de febrero de 2005. (Foto: L. Díaz-Bedia).

Canarias con *fast ferries* tras la próxima incorporación a su flota del mayor del mundo, el *Benchijua Express*, un trimarán con capacidad para 1.350 pasajeros y 341 coches y que alcanzará una velocidad de 42 nudos.

Esta estrategia se enmarca dentro del sostenido proceso inversor que las navieras españolas vienen siguiendo ya desde hace varios años, y en la que la Fred Olsen puede considerarse como la de las más destacadas.

Nueva línea de Trasmediterránea Alicante-Orán

Trasmediterránea tiene previsto abrir a finales de marzo una nueva línea que unirá Alicante y Orán y que operará un *ferry* con capacidad para 1.000 pasajeros y 250 vehículos, con lo que refuerza notablemente la conexión España-Argelia que la naviera viene desarrollando en servicio regular desde casi dos años atrás.

J. C. P.

Tráfico de los puertos españoles en 2004

Los puertos españoles, durante el año 2004, han movido un total de 410.456.595 t de mercancías, lo que significa un nuevo máximo histórico y un aumento del 7,9 por 100 en comparación con los 380,1 millones de toneladas registradas en 2003. Esta cifra está referida al total de los 50 puertos españoles gestionados por el ente público Puertos del Estado (27 autoridades portuarias).

La evolución por sectores tiene las siguientes características:

— En el tráfico de graneles líquidos (que representan el 34,9 por 100 del total de mercancías) se produjo un aumento del 5,6 por 100. Aquí destacan los puertos con instalaciones o conectados con plantas preparadas para la recepción y tratamiento de productos petrolíferos, gas natural y productos petroquímicos. El primer puerto es Bahía de Algeciras, seguido de Cartagena, Bilbao, Tarragona, Barcelona y Huelva.

— El tráfico de graneles sólidos (el 26,5 por 100 del total de mercancías) experi-

mentó un crecimiento del 7,7 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 38,6 por 100 del total) se incrementó en un 10,8 por 100. Esta subida está propiciada por el aumento del tráfico de contenedores en un 11,5 por 100 y del tráfico de mercancías convencional en un 9,34 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 10 millones de TEUs, con un aumento del 11,1 por 100, y el porcentaje del total de mercancía general que se transporta con este sistema supera el 67,4 por 100. El tráfico ro-ro aumentó también en un 7,88 por 100.

— Se produjo un aumento del 2,6 por 100 en el tráfico de pasajeros, y se superaron los 20,6 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 10.000.000 de toneladas (incremento del 7 por 100), y la pesca fresca alcanzó las 234.604 toneladas (un decremento del 3,5 por 100).

La pesca ha sufrido una nueva caída del 3,5 por 100, lo que indica una tendencia a la baja. En descarga de pesca fresca, el puerto de Vigo continúa siendo el líder nacional indiscutible y ocupa el primer lugar, con 85.735 t, seguido por Bahía de Cádiz con 28.823, La Coruña con 25.366, Avilés con 13.738, y Pasajes con 12.399. El resto de los puertos no superan las 10.000 t en este concepto.



El Puerto de Santa María.

En el cómputo total vuelve a ocupar el primer lugar el puerto de Bahía de Algeciras, seguido por los de Barcelona, Valencia, Bilbao, Tarragona, Cartagena, Las Palmas, Gijón, Santa Cruz de Tenerife, Huelva, 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 2003 ha sido el de Bilbao con un 17,85 por 100 de aumento de tráfico, lo que le coloca por encima de Tarragona; por su parte, Sevilla es el de mayor pérdida de tráfico, con un 6,84 por 100 respecto a 2003.

Hay que señalar también un descenso del 0,6 en el número de buques, que se cifró en 118.585, debido a la tendencia de usar buques de mayor tonelaje en el tráfico marítimo; por ello, sí se registró un aumento del 2,2 en el total de toneladas de arqueo bruto de los buques.

A. P. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Izar (Navantia) de San Fernando construirá doce lanchas de desembarco para la Armada

La Armada española ha firmado la orden de ejecución para la construcción de doce lanchas de desembarco tipo LCM-IE que se construirán en el astillero de Izar (Navantia) de San Fernando y que aportarán al astillero una carga de trabajo equivalente a 236.000 horas. Su construcción comenzará en 2005 y se prolongará hasta 2007.

Con estos buques la Armada española renovará su actual flota de lanchas LCM-8. Las nuevas serán más veloces, dispondrán de mayor capacidad de carga y las operaciones de carga y descarga se harán con mayor rapidez.

Estas unidades podrán operar más lejos de la costa y serán efectivas incluso en condiciones climatológicas adversas. Además, cumplirán con los requisitos necesarios de compatibilidad con unidades aliadas para lograr la interoperabilidad en operaciones conjuntas.

Las lanchas, con un plazo de construcción unitario de aproximadamente 14 meses, serán construidas durante los años 2005, 2006 y 2007 y entregadas de forma progresiva a partir de 2006.

Botadura del *Gure Itxas Begi*

A fines del pasado año tuvo lugar en las instalaciones del Astillero Ignacio Olaziregi de Hondarribia, la botadura del buque pesquero *Gure Itxas Begi* para armadores de Bermeo Bizkaia.

Se trata de una embarcación de poliéster reforzado con fibra de vidrio y es el décimo primero de estas características y formas construido por este astillero desde 1998.

La incorporación de estas nuevas construcciones a la flota de Hondarribia, Bermeo y Santurce contribuyen a la renovación de la flota de bajura que se está llevando a cabo durante los últimos años en el País Vasco, y de hecho las próximas construcciones pesqueras de este astillero serán también para el puerto de Bermeo.

J. C. P.

Noticias de La Naval Sestao

El astillero La Naval de Sestao, hasta ahora perteneciente al grupo Izar, ha reanudado sus trabajos de construcción, gracias al encargo de un nuevo gasero, que será gemelo del entregado el día 28 de enero de 2004,



(Foto: J. del Cuvillo).

Bilbao Knutsen, a la naviera noruega Knutsen OAS.

El nuevo buque tendrá capacidad para transportar 138.000 metros cúbicos de gas natural licuado a -163 grados centígrados, en cuatro tanques que disponen de una doble membrana tipo No96 como sistema de aislamiento y contención de la carga. Sus principales características serán: 284,4 m de eslora, 42,5 m de manga, 11,4 m de calado, 25,4 m de puntal, propulsión con una turbina de vapor Kawasaki-Izar, velocidad de 19 nudos y dotación de 40 personas.

El armador del buque es también Knutsen OAS y será operado por Gas Natural y Repsol YPF para el transporte de gas licuado entre Trinidad y Tobago y la Península.

La construcción supone 1,8 millones de horas de trabajo para el astillero, y el plazo previsto de entrega del buque es de tres años.

Botadura en Astilleros Gondán

El día 26 de enero tuvo lugar en Astilleros Gondán, en la ría del Eo, la botadura de un buque oceanográfico de altura para el Gobierno de Kenia.

El nuevo buque tiene una eslora de 85 m, manga de 12 m y está propulsado con dos motores, con velocidad máxima de 28 nudos.

El astillero, situado en el puerto de Figueras, del municipio asturiano de Castropol, es un astillero de tamaño medio dedicado fundamentalmente a la construcción de buques pesqueros, pero que ha realizado también otros trabajos importantes, como la construcción del buque de apoyo a plataformas *Geosea*, el velero de pasaje de bandera alemana *Sea Cloud II* y diferentes buques de investigación oceanográfica o de salvamento para los Gobiernos de Filipinas, Indonesia y Grecia.

A. P. P.

PUERTOS

Puertos de España, Francia, Irlanda y Portugal preparados para las autopistas del mar

Los puertos integrantes de los proyectos ATMOS (Autopistas del Mar del Arco Atlántico) y PLACA (Promoción de Líneas de Ámbito Corto) han mantenido una primera reunión de trabajo en Santiago de Compostela, con el objetivo de estudiar los problemas reales de conexión entre el SSS y las autopistas del mar en las áreas de influencia de cada uno de ellos y adoptar soluciones adecuadas.

Ambos proyectos pretenden promover en un plazo de dos años servicios de transporte internacional en el marco atlántico y en el arco mediterráneo, respectivamente. Además, los puertos participantes podrán ser incluidos en las autopistas del mar europeas que están en fase de definición en el marco de la Unión Europea.

ATMOS está integrado por Puertos de Galicia, que dirige este proyecto, y los puertos españoles de Gijón y Algeciras; los portugueses de Duero, Leixoes y Sines; el francés de La Rochelle y el irlandés de Cork. Por su parte, PLACA cuenta con los puertos de Gijón, que lidera esta iniciativa, Tarragona, Puertos de Galicia, Puertos de Andalucía, Leixoes y La Rochelle.

ATMOS y PLACA están subvencionados por el programa Interreg, destinado a fomentar la cooperación transaccional y aumentar la cohesión económica y social dentro de la Unión Europea.

Empresas ajenas podrán prestar con licencia servicios portuarios

Los puertos públicos podrán otorgar títulos que habiliten a aquellas empresas que quieran acceder al negocio de prestación de servicios básicos en los puertos. Así consta en el real decreto aprobado por el Consejo de

Ministros por el que también se amplía en un año el plazo para que las sociedades estatales de estiba se transformen en agrupaciones portuarias de interés económico.

Para poder prestar servicios portuarios básicos, la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General prevé la obtención de una licencia que deberá estar sujeta al correspondiente pliego regulador y a las prescripciones particulares de servicios.

Dicha ley limitaba la actividad económica en los puertos con las consiguientes rémoras que ello conlleva. Por ello, deben arbitrarse las medidas oportunas que permitan a los empresarios acceder a dichos servicios y con igualdad de condiciones en que lo hacen los actuales propietarios.

Igualmente, la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba en agrupaciones portuarias de interés económico supone que las autoridades portuarias no tendrán ninguna participación en las grandes decisiones del servicio de estiba y desestiba.

Algeciras saca a concurso un centro de suministro de combustible

La Autoridad Portuaria de Algeciras ha sacado a concurso un nuevo centro de suministro de combustible para buques en ese puerto, cuyo resultado se conocerá hacia el próximo mes de agosto.

Esta iniciativa, que aumentará la competencia entre Algeciras y Gibraltar, ofrece para Algeciras la posibilidad de que las compañías petroleras más importantes puedan abastecerse en este nuevo centro completo de combustible.

El mercado potencial son los 22.000 buques que atracan en el puerto de Algeciras cada año, e incluso los 85.000 que pasan por el estrecho de Gibraltar.

J. C. P.



MARINA DE PESCA

Continúa la ayuda al sector afectado por la parada de Marruecos

El Gobierno ha autorizado la prórroga del convenio de colaboración suscrito entre el MAPA y la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía en apoyo al sector pesquero afectado por la extinción del Acuerdo de Pesca entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos.

La prórroga del citado convenio tiene como objetivo seguir financiando las medidas y actuaciones que permitan la reactivación y diversificación económica, así como la creación de empleo de los profesionales del sector pesquero en las comarcas de la Comunidad Autónoma de Andalucía, dependiente de la actividad de la flota pesquera por la finalización del acuerdo pesquero reseñado.

La Junta de Andalucía inicia una campaña de repoblación del golfo de Cádiz

Con la presencia de las autoridades pesqueras de la Junta de Andalucía, comenzó la campaña de marcaje y repoblación de



Embarcaciones de pesca en el puerto de la localidad coruñesa de Sada. (Foto: L. Díaz-Bedia).



Pesqueros en el puerto de Bueu. (Foto: L. Díaz-Bedia).



Arrastrero varado en el puerto de La Coruña. (Foto: L. Díaz-Bedia).

distintas especies de peces que se lleva a cabo en aguas interiores del golfo de Cádiz, en concreto en zonas próximas a los caladeros de Conil y Rota, por estar explotados mediante pesca artesanal.

El punto de partida ha sido la suelta de un total de 625, de un peso aproximado de medio kilo, aunque en estos días la repoblación continuará con 1.400 ejemplares de doradas, 400 sargos, 500 ejemplares de pargos y 500 de borriquetes.

Con este programa se persigue la repoblación de distintas especies de peces con el objetivo de estudiar aspectos tales como sus movimientos migratorios, patrones de ocupación especial y uso de diferentes hábitats, y al mismo tiempo determinar parámetros biológicos y poblaciones, así como los ciclos reproductivos y las tasas de crecimiento.

Estabilidad y mejora en las cuotas pesqueras para 2005

Los ministros de Pesca comunitarios lograron un acuerdo sobre la asignación y reparto del Total Admisible de Capturas

(TACs) y cuotas para 2005. Como en los años anteriores, el compromiso se logró finalmente tras largos y duros debates, donde al final se impusieron las posiciones de los países defensores de mantener la actividad de la pesca en un volumen similar al de año pasado, frente a las duras propuestas de ajustes de posibilidades de pesca planteadas inicialmente por la comisión.

Para España se trata de un buen acuerdo que permite mantener la actividad de la flota en línea similar a la de 2004, con aumento de cuotas en algunas de las pesquerías más importantes, como merluza, rape, gallo, cigala, lenguado, bacaladilla y jurel.

La Administración española y el conjunto del sector coinciden en que en el resultado final de estas negociaciones de pesca han jugado un papel muy importante los datos científicos sobre recursos presentados desde el Instituto Español de Oceanografía, sobre todo en lo que afecta a los recursos de la anchoa y la cigala, lo que supuso dar un giro de 180 grados a los planteamientos iniciales de la Comisión.

J. C. P.

Prohibición de arrastre de fondo en el Mediterráneo

La Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) adoptó en su 29.ª se-sión, celebrada en Roma entre el 21 y 25 de febrero pasado, la decisión de prohibir la pesca de arrastre de fondo en profundidades superiores a los 1.000 m en aguas mediterráneas. La norma entrará en vigor dentro de cuatro meses si no hay objeciones de los países miembros de la comisión.

Hasta ahora, las flotas mediterráneas no explotan los fondos marinos superiores a los 1.000 metros de profundidad. La medida adoptada, es por tanto, precautoria para evitar la tendencia, generalizada en otras partes del globo, de ir bajando la cota de profundidad de pesca a aguas profundas conforme va desapareciendo la pesca en aguas más superficiales.

Las aguas profundas mediterráneas son de vital importancia para mantener los ecosis-



Mejilloneros en Arosa.
(Foto: A. Ortigueira Gil).

temas y la biodiversidad de este mar; de esta medida se benefician las zonas de cría que se encuentran por debajo de los 1.000 m, así como todo el entramado de formaciones corallinas, cañones submarinos y vegetación marina de estas aguas profundas. La medida aportará beneficios a la pesca sostenible en el Mediterráneo.

La CGPM es un organismo dependiente de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Tiene su sede en Roma y su cometido es impulsar el desarrollo, la gestión racional, promueve la utilización responsable y la conservación de los recursos marinos vivos del Mediterráneo y mar Negro. También trabajar para evitar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada, al igual que el resto de organismos regionales de pesca activos en las diversas regiones del mundo.

Los miembros de la CGPM son: Albania, Argelia, Bulgaria, Comisión Europea, Croacia, Chipre, Egipto, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Israel, Italia, Japón, Líbano, Libia, Malta, Marruecos, Mónaco, Rumanía, Serbia y Montenegro, Siria, Túnez y Turquía.

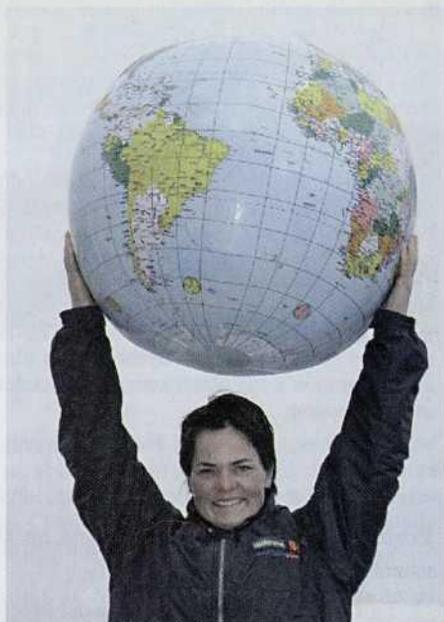
A. P. P.

NÁUTICA

ELLEN MACARTHUR, NUEVO RÉCORD DE LA VUELTA AL MUNDO EN NAVEGACIÓN SOLITARIA

Hace un año, escribía yo en esta sección una pequeña crónica sobre la hazaña realizada por el francés Francis Joyón, al entrar el día 3 de febrero de 2004 en Brest con su trimarán *Idec*, tras haber realizado una navegación en solitario alrededor del mundo, en la que establecía un nuevo récord de sólo 72 días, 22 horas, 54 minutos y 22 segundos. Me imagino que lo que menos esperaba Joyón es que su récord iba a durar sólo un año. Y eso fue lo que le duró. Ya que el lunes 7 de febrero del presente año 2005, la británica Ellen McArthur lograba rebajar aquella marca en más de un día, dejándola en 71 días, 14 horas, 18 minutos y 33 segundos con su trimarán *Castorama B&Q*.

Ellen, nacida en Derbyshire en 1976, había tomado la salida el 28 de noviembre de 2004, al cruzar una línea imaginaria situada en el canal de la Mancha, determinada por la isla francesa de Ouessant y el cabo inglés Lizard, y a las 2230 horas del día 7 de febrero la volvió a cruzar de regreso a casa. La esperaban en dicha línea miembros del consejo de récords mundiales de velocidad en la mar, que certificaron la proeza que la británica acababa de llevar a cabo, antes de su triunfal entrada en Falmouth acompañada de gran cantidad de barcos de todo tipo. La navega-



ción, de más de 27.000 millas, la realizó cruzando el Atlántico hasta el cabo de Buena Esperanza, siguió por el Índico y el Pacífico,





dobló el cabo de Hornos y regresó al Atlántico rumbo a la línea de llegada.

El trimarán *Castorama B&Q* es un barco fabricado en fibra de carbono, y valorado en casi dos millones de dólares. Fue construido el pasado año 2004 con la idea de batir récords, entre ellos el de Joyón. Con una eslora de 23 metros y algo más de ocho toneladas de peso, resultó ser un barco más pequeño y ligero que el del francés. Está preparado para desafiar vientos de más de

55 nudos y grandes olas, y para obtener el máximo rendimiento de las condiciones meteorológicas de cada momento. En esta navegación, Ellen MacArthur pasó el 70 por 100 del tiempo en el pequeño habitáculo del barco, de unos dos metros de ancho por metro y medio de alto, desde donde, además de a la soledad y al sueño, tuvo que hacer frente a grandes tormentas, mares montañosos, enormes icebergs, además de muchos barcos y fauna marina. Precisamente en el día 63 de su navegación estuvo a punto de colisionar con una ballena.

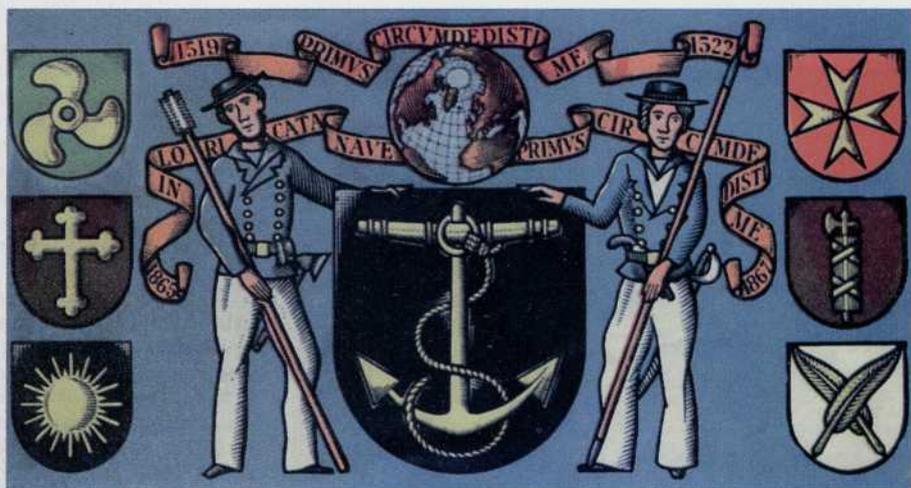
Ellen no es precisamente una novata en largas navegaciones en solitario. Ya en 1995 había navegado en solitario alrededor de Gran Bretaña. Y en el 2001 saltó a las páginas deportivas al terminar en el segundo puesto en la «Vendee Globe», o vuelta al mundo en solitario en monocasco. Su reciente éxito fue también compartido por los componentes de su equipo: Neil Graham, australiano supervisor de la construcción del barco; Ken Campbell, estadounidense jefe del grupo de meteorología, y Mark Turner, responsable del enlace telefónico vía satélite con el barco.



M. G. F.



Concentración frente al Cuartel General de la Armada (Madrid), el día 11 de marzo de 2005 a las 1200 del mediodía, para guardar cinco minutos de silencio en recuerdo de las víctimas del 11-M.
(Foto: ORP, Armada).



Cultura Naval

EL MUSEO DE LAS ANCLAS DE FERROL

Parece ser que dejó escrito Ramón Gómez de la Serna, entre otras muchas cosas, claro, que «Neptuno no tiene más que una manía, y es la de coleccionar anclas. No le interesan en su grandeza despectiva de dios ahogado las otras futesas que caen en el fondo del mar con los barcos que naufragan. No es un vendedor de chatarra. En su colección está el ancla del primer barco que navegó con esa invención, hasta la del último. También tiene razones —que son anclas dobles— y áncoras de capricho pertenecientes a los yates principescos. El naufragio del más enorme barco del mundo, el *Marópolis*, se debió a que Neptuno se encaprichó con su amplia ancla de tres toneladas y media y lo pinchó con su tridente.

Cada vez que voy a Madrid, cada vez menos, aunque ya les contaré del mejor verano que pasé, que fue precisamente en la capital, suelo visitar a Neptuno, allí instalado, obra de Ventura Rodríguez, siempre fresco, altanero, observador... y sobre todo fresco por

esa agua clara y cantarina que lo rodea. Pero lo que más cerca, aquí entre nosotros, suelo ver cada dos por tres es esa hermosa colección de anclas que tenemos esparcidas por todo el amplio pavimento de la antigua Escuela de Máquinas, hoy centro cultural de la Armada, en el Cantón.

Ancla, es un instrumento de hierro forjado, a manera de garfio o anzuelo, que, arrojado al fondo del mar y fijando al mismo extremo de una cadena o cable cuyo otro extremo queda a bordo también firme, impide que el buque vaya a la deriva. El ancla es de aplicación tan antigua como la propia navegación misma, pues se han hallado restos de anclas anteriores a la civilización cristiana. Y aunque a uno le han quedado grabadas en la memoria las enormes anclas del recordado, pero desguazado y legendario crucero *Canarias*, buque insignia, en aquél entonces de la Flota, donde tantas navegaciones efectúe, y cuya maniobras con las mismas, era todo un espectáculo vivo y



Carlos Barcón, hórreo y ancla. (Foto: C. Barcón).

calculado, amén de aquellas frases/órdenes, de «aclarar el ancla», «lista el ancla», «apear el ancla», «dejar caer el ancla», «virar sobre el ancla».

la Armada en Ferrol seguirá creciendo paso a paso. Seguro.

C. B.

Ahora, cuando quiero ver viejas anclas, me suelo dar un paseo por estas instalaciones de la Armada, en Herrerías, y ver los distintos tipos de anclas, todas con historia, que es un auténtico museo al aire libre, aunque sin promocionar.

Hace años, en visita a un buen amigo mío, empresario de lo naval, en Avilés, pude ver el llamado Museo de las Anclas de Salinas, al aire libre, en la playa, cerca de la boca de la ría de Avilés, y allí pude apreciar diferentes anclas que habían pertenecido a diferentes buques, el *Mar Egeo*, *Cabo de Palos*, *Castillo de Salas*, *Ciudad de Ceuta*, *Alfonso XIII*, *Ntra. Sra. de Atocha*, *La Garza...* o ancla tipo Danfort, cedido por la ex Zona Marítima del Cantábrico.

Es, en muchos casos, lo más natural ver anclas por diferentes localidades próximas a la mar, o incluso de tierra adentro. Recientemente, en un viaje a Lalín, pude ver, en plena carretera, próxima a la localidad de Bodaño, una magnífica ancla, sin pintar, oxidada, con su correspondiente cadena, a los pies de un hermoso hórreo, situado en campo descubierto. Si no fuera tan pesada, pensé, me la llevaría a Ferrol, al objeto de incrementar este Museo de Anclas, que tenemos, pero allí quedó aunque queremos pensar que nuestro Museo de las Anclas de

PREMIOS «BOCA DE LA RÍA, 2005»

La Sociedad Artística Ferrolana (SAF), con el fin de estimular y fomentar el desarrollo de la cultura en la faceta literaria de Narraciones cortas/Relatos de la Mar, preferentemente a Ferrol y a su ría y todo lo que encierra y concierne: puerto, pesca, industria, navegación, náutica, historia, construcción naval, marina de guerra, tradiciones, leyendas, cuentos, faros, accidentes, naufragios, etc., convoca el premio «Boca de la Ría, 2005» con las siguientes bases:

— El tema obligatorio es Relatos de la Mar, como se indica anteriormente.

— Se podrá presentar solamente un trabajo por autor, escrito en castellano o gallego, con un máximo de tres folios.

— El trabajo, mecanografiado y firmado, deberá venir acompañado de fotocopia del DNI del autor, y deberá ser enviado a la SAF, Apdo. 339 15480 Ferrol (La Coruña). Fecha tope de recepción: 31 de octubre de 2005.

— El premio, que fallará un jurado designado al efecto, consistirá en una placa, con posibilidad, de acuerdo con el jurado, de poder ser publicado en la revista *Poesía Galicia*.

Por otro lado, la SAF ha otorgado el Premio a la Música 2004 a la Banda de Música del Tercio Norte de Infantería de Marina, según el acuerdo del pasado 25 de enero de 2005 del jurado compuesto por Ricardo Díaz-



**SOCIEDAD
ARTÍSTICA
FERROLANA**

Casteleiro, presidente, y actuando de vocales Carlos Barcón, académico correspondiente de Bellas Artes de Galicia; Elia Rico, directora de la revista *Poesía Galicia*; Juan J. Rodríguez de los Ríos, escritor; Miguel A. Fernández, pintor y poeta; Pedro Sanz, periodista; África Otero, y Antonio Rivas, secretario general de la SAF.

F. A.

AGUSTÍN RODRÍGUEZ,
PREMIO «ÁNGEL HERRERA, 2005»

El doctor Agustín Rodríguez González, de la Universidad de San Pablo CEU, recibió el pasado 25 de enero el Premio Ángel Herrera, en reconocimiento a su labor investigadora en el área de Humanidades a lo largo de su trayectoria profesional.

Agustín Rodríguez, veterano colaborador de nuestra REVISTA, licenciado en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid, con calificación sobresaliente, y doctor en Historia Contemporánea por la misma universidad, con la calificación *cum laude*, ha dedicado sus más de veinte años en la docencia a la investigación, en el ámbito de la historia naval.

Ha publicado cerca de 20 libros, varios de ellos dedicados al desastre del 98. *Operaciones de la guerra de 1898, una revisión crítica*, *El desastre naval de 1898*, *Operaciones de la guerra del 98. Las campañas de Cuba*,

Puerto Rico y Filipinas. También ha dedicado varios de sus libros a los inventores del submarino, Isaac Peral y Cosme García.

En el año 2004 publicó tres libros: *La batalla de Lepanto*, *Memoria del Submarino Peral* y *La fragata en la Armada española. 500 años de historia*. Este último escrito al alimón con Juan Luis Coello, al igual que otro titulado *Buques de la Armada Española a través de la fotografía (1849-1900)*.

Entre sus premios y distinciones cabe destacar que ha obtenido en tres ocasiones el premio Virgen del Carmen, concedido por la Armada española, y el premio «Francisco Moreno» de la REVISTA GENERAL DE MARINA del año 1999. En 2001 fue galardonado con la Cruz del Mérito Naval en reconocimiento a su contribución a la historia naval española.

J. J.



CONVOCATORIA DEL IX PREMIO LITERARIO NOSTROMO

El IX Premio Nostromo del año 2005 está dedicado a Julio Verne, en el centenario de su muerte y en reconocimiento del gran escritor francés, precursor de la ciencia ficción y autor de numerosas obras de ambiente marinerero. Con su inagotable imaginación, mezclada con el rigor de una documentación científica impresionante, Julio Verne ha sido capaz de hacernos surcar por mares y explorar los fondos marinos y vivir aventuras deslumbrantes con expertos marineros, como en *Veinte mil leguas de viaje submarino*, *La isla misteriosa* o *Un capitán de quince años*.

Las bases de este premio literario, que convoca la Asociación de Amigos de Nostromo y gestiona el Museo Marítimo de Barcelona, establecen que el tema de la narración debe ser ficticio y tener una relación de primer orden con la navegación, industria y vida marítima. Los originales, que deberán ser inéditos y constar de un mínimo de 100 hojas DIN A-4 mecanografiadas a doble espacio, podrán presentarse en lengua castellana o catalana indistintamente, y la fecha límite de presentación será el 1 de julio de 2005. El premio consistirá en una dotación económica de 9.000 euros y la publicación de la obra por la Editorial Juventud. El fallo del jurado y la entrega del premio se realizará el 22 de septiembre de 2005. Para mayor información: teléfonos 934 122 455, 933 429 923, e-mail: preminostromo@diba.es

S. N.

IX PREMIO LITERARIO NOSTROMO

LA AVENTURA MARÍTIMA

PARA MÁS INFORMACIÓN: NOSTROMO, TEL.: 93 412 24 55 / MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA, TEL.: 93 342 99 23 - E-MAIL: preminostromo@diba.es

CONVOCA:
Asociación de Amigos de Nostromo
www.nostromo.org

GESTIONA:
Museu Marítim de Barcelona
preminostromo@diba.es
www.preminostromo.org

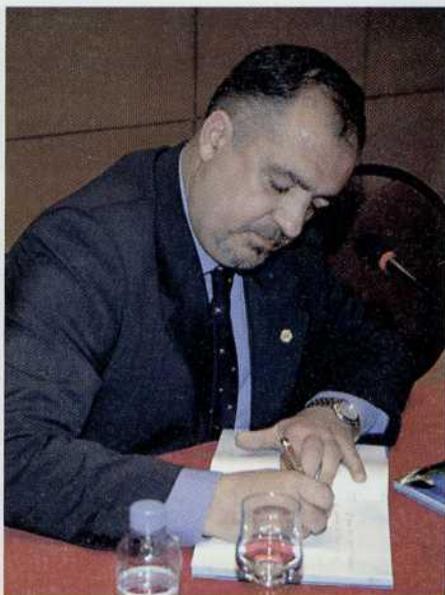
EDITA:
Editorial Juventud
www.editorialjuventud.es
info@editorialjuventud.es

PROMOTORES DEL PREMIO NOSTROMO:
 ASOCIACIÓN DEL MAR «ESTELA MARIS»
 ANLUX SOUTWARE, S.L.
 ARTESA UNIV. S.L.
 ASOCIACIÓN CATALANA DE CAPITANES DE LA MARINA MERCHANT
 ASOCIACIÓN DE INGENIEROS NÁUTICOS Y OCEÁGRAFOS DE ESPAÑA (A.I.N.O.)
 AUTORES PORTUARIAS DE BARCELONA
 BLUE WATER SHIPPING ESPAÑA, S.A.
 CABENA COPE - TROBADA NOSTROMA
 CAFE-RESTAURANT NOSTROMO
 CELESEM - UPC
 CETEMAR, S.L.
 COMERCIAL COMBALA SAGERA, S.A.
 CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE BARCELONA
 COSTANER AGENCIA MARÍTIMA, S.L.
 CP SHIPS AGENCIES SPAIN, S.L.
 EDITORIAL JUVENTUD
 ESCUELA NÁUTICA MAR LLIBRE
 ESTUDIO JURÍDICO RODRIGO DE LABRECA
 EUROTECNICAS INDUSTRIALES, S.L.
 EDEL BERNA
 FACULTAT DE NÀUTICA DE BARCELONA
 FERRER, COCE
 FONCA 6
 FUNGACIÓ PRIVADA AGENTS MARÍTIMS DE BARCELONA
 GAREX, S.A.
 HERBERE, JULIO
 ICC - INTERNACIONAL DE CARGAS CONSOLIDADAS, S.L.
 ISAMAR, S.L. (IES MAR SAGERA)
 JOLAND 2000
 JONCO CONSULTING
 LIGA NAVAL DE CATALUNYA
 MACGASA (TRANSBORDER ATLANTIC)
 MARTÍNEZ CAMPO A HENRIJOG
 MEANIK, ELIAS
 MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA (CONSORCI DE LES DRASSANES)
 PORT OLYMPIC DE BARCELONA
 PRODUCTO ESPAÑA, S.A.
 PORTUARI CLUB DE BARCELONA
 R.I.E.
 SALON NAUTICO INTERNIO CIUDAD DE BARCELONA (SALA DE BARCELONA)
 SIBERRAS S.A. (LAS GOVERNADORAS)
 SOCIEDAD GENERAL DE JEFES Y OFICIALES DE MÁQUINAS DE LA MARINA MERCHANT
 SORBI RAE, S.L.
 SORBIER DEPOT SERVICE, S.A. (COSI)
 TRANSCARTE SVALER, S.L.
 TRANSMAR SUPPLYING, S.L.
 URSCH SIBER, BARCELONA, S.A.
 VIBARR Y CA. SOZANMERCA, S.A.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO
DELFIN S-61

El pasado 7 de febrero tuvo lugar en el Auditorio del Palacio de la Música de Torrevieja (Alicante), la presentación del libro *Delfin S-61*, siendo sus autores Diego Quevedo Carmona, subteniente electrónico de la Armada y asiduo colaborador de nuestra REVISTA, y Encarna Hernández Torregrosa, presentadora de televisión y jefa de edición de *El Periódico de Torrevieja*.

El acto fue presidido por el concejal-delegado de Cultura del Ayuntamiento de Torrevieja, Eduardo Dolón Sánchez, acompañado por los autores del libro, y contó con la asistencia del jefe del Arsenal de Cartagena, vicealmirante Rafael Martín de la Escalera; el comandante de la Flotilla de Submarinos, capitán de navío Jaime Muñoz-Delgado; el jefe industrial del Arsenal de Cartagena, capitán de navío Francisco Ortiz, entre un buen número de miembros de la Armada que se desplazaron a la capital de las habaneras para asistir al evento.



J. J.

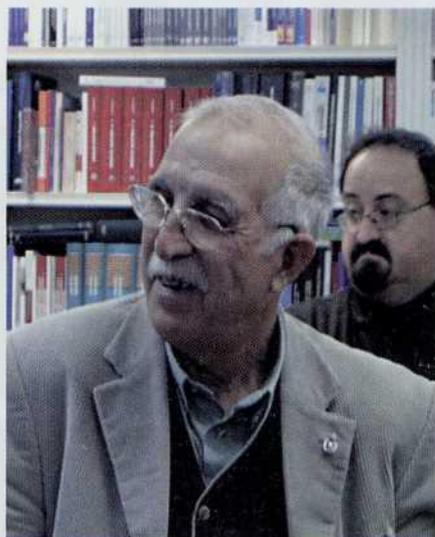


PRESENTACIÓN DE LA NOVELA
ENTRE DOS BANDERAS

El pasado 2 de marzo tuvo lugar en la librería náutica *Robinson* (Bárbara de Braganza, 10. Madrid) la presentación de la última novela de Elías Meana, *Entre dos banderas*, que ha sido editada por Noray, la veterana editorial barcelonesa, especializada en temas marítimos y náuticos.

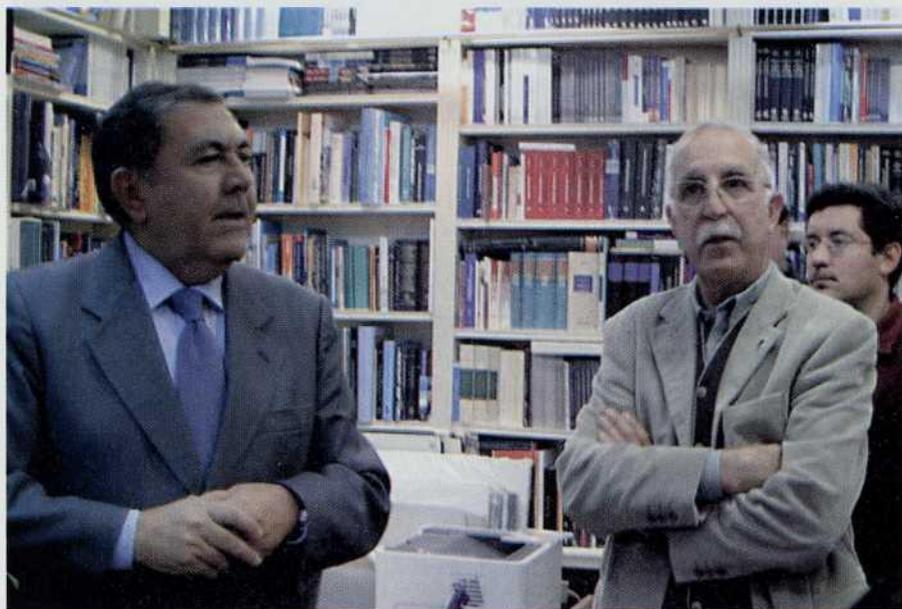
Al acto acudió numeroso público, que llenó las diversas salas de la librería, destacando la presencia de marinos mercantes y de la Armada residentes en Madrid.

Durante la presentaciónn hicieron uso de la palabra el director y propietario de *Robinson*, el capitán de la Marina Mercante Ignacio Uranga; el director de nuestra REVISTA, capitán de navío Mariano Juan y Ferragut, que actuó de presentador de la obra, y el autor de la novela que hizo un apasionado elogio sobre la hermandad de todos los hombres de la mar, bien sean pescadores, marinos mercantes, de guerra o deportivos.



Elías Meana.

S. N.





A la izquierda de la imagen, el Sargento 1.º don Justo Jesús Picallo Martínez, fallecido en accidente de buceo cuando estaba efectuando trabajos de mantenimiento del sondador del *Galicia* en aguas de la isla de Sumatra el día 15 de marzo de 2005. (Foto: ORP, Armada).



GACETILLA

Imposición de condecoraciones en el Cuartel General de la Armada

El pasado 4 de marzo, se celebró en el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada el acto de imposición de condecoraciones con ocasión de la Pascua Militar del presente año.

La ceremonia fue presidida por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, acompañado de almirantes y generales, representaciones de oficiales, suboficiales, marinería, personal civil y familiares de los condecorados.

El AJEMA impuso la Gran Cruz del Mérito Naval a los contralmirantes Enrique Valdés Santana, José C. Iglesias Bermúdez y José M. Salvadores Pumarino y al ingeniero Luis Abad Panadero.

A continuación el almirante general Zaragoza, junto con los almirantes González-Irún, jefe del Apoyo Logístico de la Armada, y González-Aller, jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey, impusieron la Cruz del Mérito Naval a los siguientes:

Cónsul Honorario de España en Omán, Mariano Capdevila; director de Relaciones



El contralmirante Enrique Valdés, en sus palabras de agradecimiento en nombre de los condecorados.



El director de Relaciones Institucionales de Izar, Miguel Ángel Martínez Guerrero, que recibió la condecoración de manos del jefe Apoyo Logístico, almirante Juan González- Irún.



Director de la División de Sistemas de Izar, Luis Abad Panadero, junto al contralmirante José Carlos Iglesias Bermúdez, subdirector de Sistemas de Información y Comunicaciones del AJAL.

Institucionales de IZAR, Miguel A. Martínez Guerrero; comisario del Cuerpo Nacional de Policía, Santiago Cuadro; coronel de la Guardia Civil, Rafael García Herranz; capitán de navío, Luis Palao; coronel de Infantería de Marina, Joaquín Garat; coronel de Intendencia, Maximiliano Moya; coronel de Infantería de Marina, Juan Viniegra; capitanes de fragata José L. Urcelay y Agustín Rodríguez Carreño; tenientes coroneles: de Sanidad, José M. Maceiras, y del Ejército del Aire, Francisco Nieto; comandantes de Infantería de Marina Luis Fontán y Gonzalo Rodríguez de Trujillo; teniente de navío, Jesús M. Díaz Anido; brigadas: José L. Muñoz Peña, Manuel Veiga, Francisco Pardo, Antonio Martínez Núñez; sargento José H. Pellicer; cabo primero, Israel Osuna; técnico superior, Manuel Núñez-Salazar; técnico, Tomás Cuevas; funcionarias M.ª Isabel de Parellada, Carmen Cadarso, M.ª Luisa Gago, María Magdalena González, M.ª Bernarda París, Carmen Teres, M.ª Teresa López-Montijano, Mercedes Santiago, y laborares Juana Valien-

te, Hortensia Flor Muñoz, Josefina Fuentes y Luis M. Velasco.

El contralmirante Enrique Valdés pronunció, en nombre de los condecorados, unas palabras de agradecimiento, que fueron contestadas por el AJEMA quien, entre otras cosas, dijo:

«Quiero en primer lugar, felicitar a todos a los que hoyos ha sido impuesta la Gran Cruz o la Cruz del Mérito Naval. Vuestra presencia, en representación de todos los que se han hecho merecedores de esta recompensa, es un signo evidente de que la Armada considera que las personas a su servicio son el más importante de sus valores y hace del reconocimiento de sus méritos un deber inexcusable.»

Posteriormente se refirió a los cuatro condecorados con la Cruz al Mérito Naval no pertenecientes a la Armada: «...Mariano Capdevila, que hasta el pasado mes de julio fue cónsul honorario en el sultanato de Omán, donde realizó un magnífico trabajo en apoyo de nuestros buques y aeronaves... Miguel Ángel Martínez Guerrero, por su magnífica labor como director de Relaciones Institucio-



El AJEMA imponiendo la Gran Cruz del Mérito Naval al contralmirante ingeniero José M. Salvadores Pumariño, jefe del Servicio de Normalización de la Armada.



El AJEMA impone la condecoración a Manuel Núñez-Salazar. A la derecha, Tomás Cuevas. Ambos prestan sus servicios en la Imprenta del Cuartel General de la Armada, donde se edita nuestra REVISTA; el primero de ellos es el responsable de la encuadernación y el segundo el encargado de imprimir nuestra portada.



El almirante Juan González-Irún, impone la Cruz del Mérito Naval al brigada Manuel Veiga Vázquez.



Los capitanes de fragata José L. Urcelay y Agustín Rodríguez-Carreño después de recibir la Cruz del Mérito Naval.

nales de Izar, puesto desde el que siempre ha tratado de forma exquisita a la Armada... comisario del Cuerpo Nacional de Policía Santiago Cuadro Jaén, quien siempre ha cooperado lealmente con la Armada. Coronel de la Guardia Civil don Rafael García Herranz, actual jefe del Programa del Sistema de Vigilancia del Estrecho, SIVE...».

Al referirse a Luis Abad Panadero, dijo: «...trabajó hombro con hombro con nosotros durante los años que ha desempeñado importantes responsabilidades en la Empresa Izar como director de la División de Sistemas, ganándose el respeto y la admiración de todos los que le han conocido por su sincero cariño a la Armada y su espíritu de cooperación y apoyo...».

Por último se refirió al contralmirante Valdés Santana, al que dedicó unos merecidos elogios señalando que ambos eran de la misma promoción.

(Fotos: ORP, Armada).

S. N.

Baja en la Armada de los dragaminas *Ebro* y *Odiel*

El pasado 25 de febrero, se celebró en el Arsenal de Cartagena la ceremonia de baja en la Armada de los dragaminas *Ebro* y *Odiel*, en un acto presidido por el jefe del Arsenal de Cartagena, vicealmirante Rafael Martín de la Escalera.

El *Ebro* y el *Odiel* eran los dos últimos buques que seguían en activo de un total de ocho (los otros seis fueron: *Tajo*, *Júcar*, *Genil*, *Sil*, *Duero* y *Miño*), construidos en los Estados Unidos entre 1954 y 1959, pertenecientes a la clase *Adjutant Redwing* (casco y quilla de madera) y que fueron entregados por la Marina de los Estados Unidos a la Armada en virtud de los acuerdos firmados entre ambas en la década de los años 50.

A la ceremonia del último arriado de bandera acudieron antiguos comandantes, oficiales, suboficiales y marineros de ambos buques, así como la madrina de la entrega de la bandera de combate del *Odiel*, y el último comandante de ambos buques, el teniente de

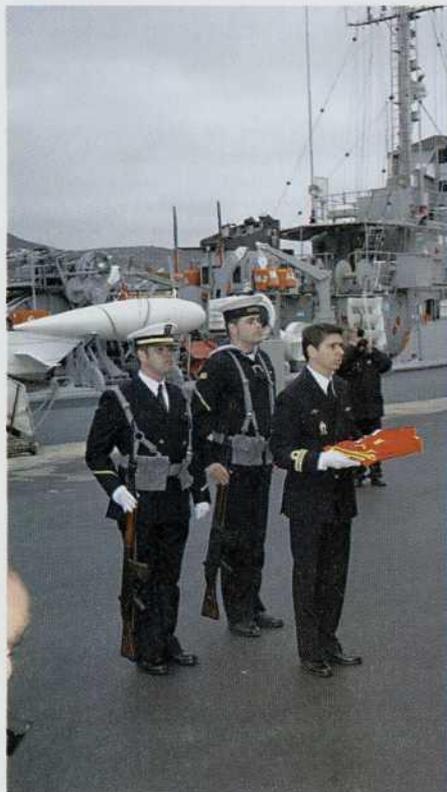
navío Javier Núñez de Prado Aparicio, pronunció un emocionante discurso del que entresacamos los siguientes párrafos:

«El *Odiel* fue el último que la Marina norteamericana entregó a la española procedente de aquel acuerdo. Su entrega fue el 9 de octubre de 1959 en Charleston (Carolina del Sur), siendo el primer comandante el entonces teniente de navío Ubaldo Viniegra Velasco.

Al poco de arribar a España, efectuó un exhaustivo periodo de adiestramiento en Sóller, pueblo estrechamente relacionado con estos barcos y sus dotaciones, pues allí sería donde éstas se formasen en el complejo mundo del rastreo de minas. Al poco tiempo, el *Odiel* se traslada a Ferrol a mediados de 1960, para formar parte de la 3.ª Escuadrilla de Dragaminas.

Allí estará hasta 1977, año en el que regresará a Palma de Mallorca como consecuencia de la disolución de la 3.ª Escuadrilla,





integrándose en la 2.^a Escuadrilla, de la que formará parte durante el resto de su vida operativa.

El *Ebro*, por otro lado, ha sido finalmente el dragaminas de más larga vida, habiendo sido mandado hasta por 38 comandantes distintos. Se construyó en la lejana ciudad norteamericana de Seattle, en la costa del Pacífico, muy cercana a la frontera canadiense. Fue entregado a la Armada española el 19 de diciembre de 1958, siendo su primer comandante el entonces teniente de navío Manuel Fuster Prat.

Palma de Mallorca lo cobijó hasta el 30 de agosto de 1990, fecha en la que la Flotilla de Medidas Contra Minas con todos sus buques se trasladó a la ciudad departamental de Cartagena.

Desde entonces, esta ciudad y este Arse-

nal han visto desaparecer progresivamente estos preciosos barcos de madera, que a partir de hoy no serán más que historia, pero digna y honrosa historia, y que por otra parte bien merecido tenían alcanzar su eterno descanso, habiendo dado generosamente mucho más de lo que se les había exigido.

Han participado en numerosas operaciones y ejercicios. Quiero destacar la operación efectuada en 1991 durante la primera Guerra del Golfo, en aguas del estrecho de Gibraltar, pues se sospechaba la existencia de minas fondeadas por Libia. Sólo el *Odiel*, el *Ebro* y el *Genil* resultaron aptos para llevar a cabo esta tarea.

Pero quiero hacer mención a dos puertos, por su especial vinculación con estos dos dragaminas: San Carlos de la Rápita, en la provincia de Tarragona, ciudad fundada por Carlos III e incrustada en pleno delta del Ebro, que el 22 de septiembre de 1983 su alcalde hizo entrega de la bandera de combate al dragaminas *Ebro*, siendo entonces comandante el hoy capitán de navío Sancho Álvarez Ordóñez.

Por otro lado, quiero citar a Blanes, villa catalana muy vinculada también a la Armada y en especial a la 2.^a Escuadrilla de Dragaminas, y sentimos un profundo agradecimiento a sus gentes, por su exquisito trato y acogimiento en todas las ocasiones que nos ha deparado. En 1969 el pueblo de Blanes entregaría la bandera de combate al antiguo dragaminas *Tajo*. Pero sería el 2 de mayo de 1987 cuando su alcaldesa, M.^a Dolors Oms i Bassols, nuestra querida madrina, presente hoy entre nosotros, entregó la bandera de combate del *Odiel* a su comandante, el hoy capitán de navío Enrique Guitart Vadillo.

Recordemos por última vez el lema que tantas veces hemos oído, y que tan merecidamente se lo ganaron las dotaciones de estos "patitos": "Hombres de hierro en barcos de madera". O aquél otro con el que se identificó la 2.^a Escuadrilla de Dragaminas: "Por donde pasa la Flota, nosotros ya estuvimos".

(Fotos: Arévalo).

R.

II Salón de la Mar y de la Náutica, Vigo 2005

El II Salón de la Mar y de la Náutica Internacional, Nau 2005, se ha celebrado del 3 al 6 de marzo en el recinto del IFEVI en Cotogrande (Vigo). La alcaldesa de la ciudad de Vigo, Corina Porro, y la consejera de Familia, Deporte y Juventud, Pilar Rojo, acompañados por el jefe del Arsenal de Ferrol, vicealmirante Francisco Cañete, el contralmirante Jesús Alvargonzález, director de Reclutamiento, y el comandante naval de Vigo, capitán de navío Tomás Nodar.

El Salón de la mar y de la navegación de recreo y deportiva reúne un total de 106 expositores que representan a 600 marcas procedentes en su mayoría de las comunidades de Galicia, País Vasco, Cantabria, Comunidad Valenciana, Baleares y Andalucía. La presencia de expositores de Portugal, Turquía y Francia (en un ocho por ciento del total) refuerza el carácter internacional de Vigo Náutica. Además de las firmas de astilleros y varaderos, la lista de expositores está integrada por sectores de cabuyería, motoras, embarcaciones neumáticas, canoas, kayaks, motos



El vicealmirante Cañete en su intervención en el acto de inauguración del Salón.



De izquierda a derecha: el director del Instituto Hidrográfico, la alcaldesa de Vigo, la consejera de Familia Deporte y Juventud, el jefe del arsenal de Ferrol y el jefe de la ORP de la Armada.



de agua, windsurf, chárters, submarinismo y pesca deportiva.

La Armada española participó en la presente edición con un pabellón propio dedicado a la navegación, la cartografía y al Instituto Hidrográfico de la Marina.

La presencia de la Armada se complementó con la estancia en el puerto de Vigo de la Escuadrilla de Cazaminas, integrada por el *Sella*, *Turia* y *Duero* y el buque de apoyo *Diana*, el patrullero *Atalaya* y la fragata *Extremadura*, que realizaron bautismos de mar para escolares.

Entre las actividades paralelas que se han desarrollado en el transcurso del Salón cabe destacar: las de la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas. Federación Gallega de Vela. Federación Gallega de Deportes para Minusválidos. Federación Gallega de Surf y Asociación de Marineros de Bouzas.

También en la dársena de A Laxe, se llevó a cabo una exposición flotante de embarcaciones, que pudo ser visitada en las mismas inmediaciones donde se ubicarán los barcos participantes en la próxima edición de la Vuelta al Mundo a Vela, el próximo noviembre, en la que también estará presente la Armada.

(Fotos: ORP Armada).

J. J.



Jornadas de bautismo de mar.

Presentación de Navantia, la nueva empresa de construcción naval militar

La nueva empresa española de construcción naval militar, Navantia, fue presentada el pasado 2 de marzo en un acto presidido por el vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía y Hacienda Pedro Solbes, junto al presidente de SEPI, Enrique Martínez Robles, y el presidente de la nueva compañía, Juan P. Gómez Jaén. En el acto de presentación, que se celebró en Madrid en el Salón de Actos del antiguo INI, asistieron, entre otros, el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, y el jefe del Apoyo Logístico de la Armada, almirante Juan González-Irún.

La nueva empresa de diseño, construcción e integración de buques, fundamentalmente en el ámbito militar, propiedad de SEPI, es el resultado de la segregación de la actividad militar de Izar y del acuerdo suscrito para dar viabilidad a los astilleros públicos.

Navantia tiene como líneas de actividad la construcción naval, la propulsión y ener-



El presidente de Navantia, Juan P. Gómez Jaén, durante la presentación de la nueva compañía.





El almirante general Sebastián Zaragoza, jefe del Estado Mayor de la Armada; el vicealmirante Juan González-Irún, jefe del Apoyo Logístico, y el vicealmirante Miguel Beltrán, director de Mantenimiento de la Armada.

gía, las reparaciones y los sistemas y armas, tanto en el sector militar como en el civil, si bien a éste dedicará como máximo un 20 por ciento de su actividad total.

Es heredera directa de una experiencia de más de 250 años en la construcción, mantenimiento y modernización de los buques de la Armada española, a cuyos requerimientos y necesidades ha dado respuesta, con una participación muy directa en los progresivos y fuertes procesos de potenciación de nuestra flota en los últimos 20 a 30 años.

Los centros de producción integrados en Navantia facturaron en 2004 unos 1.100 millones de euros. Estos centros cuentan con una plantilla de 5.562 personas y se encuentran situados en la ría de Ferrol (Ferrol y Fene), la bahía de Cádiz (Cádiz, Puerto Real y San Fernando) y dársena de Cartagena, con sus oficinas centrales en Madrid.

(Fotos: Navantia).

F. A.



El contralmirante ingeniero (R) Manuel Díaz Mateos, que fue el primer jefe del Programa F-100, conversando con el vicealmirante Juan C. Muñoz Delgado, jefe de la División de Planes del EMA.

Visita a España del comandante en jefe de la Marina de Croacia

El contralmirante Zdravko Kardum, comandante en jefe de la Marina de Croacia, efectuó una visita oficial a España del 22 al 25 de febrero del presente año.

En la tarde del día 22 llegó al aeropuerto de Barajas en vuelo comercial, y al día siguiente fue recibido por el AJEMA en el Cuartel General de la Armada.

Después de que ambos almirantes mantuvieran una entrevista en el despacho del AJEMA, el contralmirante Kardum firmó en el Libro de Honor.

Seguidamente asistió a una exposición sobre la Armada, visitó el Centro de Operaciones y el Museo Naval y asistió a un almuerzo en su honor en el Cuartel General.

El jueves 24 en un avión *Cessna* de la Armada se trasladó a la Base Naval de Rota, donde fue recibido por el ALFLOT, almirante Ángel Tello.





El contralmirante Kardum, comandante en jefe de la Marina de Croacia, pasa revista a las fuerzas que le rindieron honores a su llegada a la Base Naval de Rota, acompañado por el almirante de la Flota, Ángel Tello Valero. (Foto: ORP, Flota).

Durante su estancia en Rota, visitó el Cuartel General de la Flota, la Flotilla de Aeronaves y la fragata *Álvaro de Bazán* (F-101), regresando por la tarde a la base aérea de Getafe en avión *Cessna*. El viernes 25, a primera hora de la mañana, el contralmirante Kardum regresó a Croacia en vuelo comercial.

El contralmirante Zdravko Kardum nació en el año 1953 en Nunik, Kistange. En 1978 se graduó en la Academia Naval de Split. En 1991 fue comandante de una fragata clase *Koni*. En 1992 ocupó el destino de jefe de Estado Mayor de la Flota croata.

Ascendido a capitán de navío en 1995, fue jefe del Departamento para la Doctrina Naval.

En el año 2000 se diplomó por la Escuela de Guerra de CAF. Entre 2000 y 2002 fue comandante de la Flota croata.

(Fotos: ORP, Armada).

S. N.



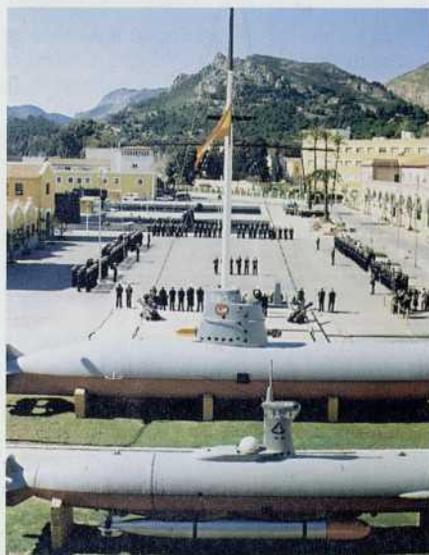
Visita al Museo Naval del contralmirante Kardum, acompañado del AJEMA. A la izquierda, el capitán de navío Marcelino González, subdirector del Museo Naval, explicando los detalles del Museo.

El Arma Submarina celebra su XC aniversario

El pasado 17 de febrero tuvieron lugar en la Base de Submarinos de Cartagena diversos actos conmemorativos del 90 aniversario de la creación del Arma Submarina española, según una ley firmada por Alfonso XIII en 1913 por la que se autorizaba a la Armada a adquirir cuatro sumergibles con el material necesario para el adiestramiento del personal y un buque especial de salvamento de submarinos.

Los actos, que fueron presididos por el comandante de la Flotilla, jefe de la Base y director de la Escuadra de Submarinos, capitán de navío Jaime Muñoz-Delgado Díaz del Río, comenzó con la lectura de las leyes penales, seguido por la imposición de condecoraciones y homenaje a los caídos, finalizando con una alocución del comandante de la Flotilla.

(Fotos: D. Quevedo).



J. J.



Celebración del 468 aniversario de la Infantería de Marina en la USCAM

El pasado día 25 de febrero, la Unidad de Seguridad de Canarias (USCAN) celebró el acto conmemorativo del 468 aniversario de la creación del Cuerpo de Infantería de Marina.

Dicho acto tuvo lugar en el Arsenal de Las Palmas y estuvo presidido por el comandante general de la Infantería de Marina, general de División Juan García Lizana, que tras pasar revista a la fuerza efectuó una ofrenda a los caídos por España y procedió a condecorar a suboficiales y tropa de la USCAN. Tras una alocución y el desfile de la fuerza se procedió a tomar una copa de vino español.

Al acto también asistieron el vicealmirante Emilio Nieto Manso, jefe del Mando Naval de Canarias; el general de brigada de Infantería de Marina Juan Chicharro Ortega, jefe de la Fuerza de Protección, y otras autoridades civiles y militares de Las Palmas.



C. G. M.



Submarino polaco en Cartagena

Recientemente ha hecho una escala de tres días en la Base de Submarinos de Cartagena un submarino de la Armada de Polonia, el S-296 *Bielik*. Aunque las visitas de submarinos extranjeros a Cartagena hace tiempo que dejaron de ser noticia (sólo en los últimos años han recalado aquí turcos, griegos, italianos, franceses, indios, israelíes, noruegos, portugueses, holandeses, alemanes, suecos, etc.), se da la circunstancia de que nunca antes visitó la Base un submarino polaco.

A su llegada, como es habitual siempre que lo hace una unidad extranjera, fue recibido en el muelle por el jefe de la Flotilla de Submarinos, que acompañaba también al agregado militar de Polonia en Madrid. Esta unidad (ex noruego S-309 *Svenner*) forma parte de una serie original de 14 gemelos y es todo un veterano, ya que su construcción en los afamados astilleros alemanes de Rheinstahl se remonta a finales de la década de los años 60. Como características básicas posee 47,4 metros de eslora, 4,6 de manga y 4,3 de puntal, siendo su velocidad económica de unos 12 nudos. Está equipado con ocho tubos lanzatorpedos, todos a proa.

D. Q. C.



Distinciones de la Agrupación Narváez

En el transcurso de un emotivo acto, la Agrupación Narváez-Amigos de la Guardia Civil, que conmemoraba su décimo aniversario, hizo entrega de sus distinciones en presencia de medio millar de personas, entre otras, Carmen Sevilla; Pedro Núñez Morgades; el AJEMA, Sebastián Zaragoza; general del Aire González-Gallarza; teniente general Muñoz-Grandes; director general de la Guardia Civil, teniente general Gómez Arruche; almirantes González-Aller, Lapique Dobarro, Sala Santa Ana, Blázquez y Sánchez-Barriga; subdirectores generales de la Guardia Civil Yuste Martínez y García Laguarda; general Quintana-Lacaci; general Villegas Ortega; generales de la Guardia Civil Rodríguez Búrdalo, Almendros Alfambra, Ramos Herráiz, Seivane García, Campos Pérez, Pantojo Romero, Pardos Aldea y López López; generales Benito González, Rey Seijo y Alfaro García-Alfonso; Olga María Ramos;



El almirante general Zaragoza y José Rodríguez Tarín, director general de Wellington.

José Luis Martínez Mena; Ángel Manuel García, presidente de la Fundación Villa y Corte; Arturo Fernández, presidente de



A la izquierda, el general de la Guardia Civil Martínez Masegosa y el almirante González-Aller, jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey



A la izquierda, el vicealmirante Jesús Bringas (ALASER) y Arturo Fernández, presidente del Grupo Cantoblanco.



El vicealmirante Sánchez-Barriga (izq.) y el comandante del puesto de la G. C. de Los Navalmares.

Cantoblanco; Antonio Antelo; Carlos Dorre-mochea; José Antonio Almarza, gran prior de la Orden de San Estanislao; José León Malagón, alcalde de Zagra; reverendo padre José Ruiz; Juan Sánchez Rada; Luis Prados de la Plaza; Manuel Horrillo; Rafael Noja; Ruperto Cabrera y Rafael Ruiz.

Recogieron galardones Joaquín Fernández Díaz, restaurador; Óscar de Jorge Brito, Pedro Gómez Bordallo, Antonio Zapata Muñoz y Manuel Vigario Salmerón, guardias civiles; Joaquín Márquez Montoro y José



Alfonso Ceballos, marqués de la Floresta (izq.) y el vicealmirante Sala Santa Ana (ing.).

Luis Muñoz Díaz, sargentos de la Benemérita; Juan Álvarez Valderas, subteniente de la Guardia Civil; Pedro Espínola Pérez, director de Proseja-Jaén y Luis Manso López-Mari-zatt, coronel de Regulares. Menciones de honor; Antonio Sánchez de León Cotoner, Ángel Muñoz Treviño, José Manuel Escorial Merino y Alfonso Ceballos, Marqués de la Floresta, cruces de oro; y socios de honor,



General Dorronsoro del Ejército del Aire (izq.) y el almirante Lapique, jefe de Personal de la Armada.

Isidoro Díaz Sánchez, comandante de puesto de la Guardia Civil, de Los Navalmares; coroneles Serafín Alcázar Paramio, de la Guardia Civil y Manuel Estévez Ortega, del ET; José Rodríguez Tarín, director general del Wellington; Fernando Agudo Sánchez y Juan José Sánchez Bellido, secretario general y vicepresidente de la Agrupación Narváez; Jesús María Zuloaga López, subdirector de *La Razón*; Guillermo Torres-Muñoz Osácar, canciller de la Orden de Carlos V; Juan Antonio Dorronsoro, general del Ejército del Aire; almirante Jesús Bringas; Manuel Ferreiro, Rogelio Martínez Masegosa y José Ignacio Laguna, generales de la Guardia Civil; Juan Echevarría, abogado y empresario; Agrupación de Tráfico de la G. C. y el teniente general Gonzalo Ramos Jácome, jefe del Mando Aéreo General, quien habló en nombre de los premiados, finalizando el acto con el himno de la Guardia Civil.

J. B. R.

Acto de homenaje a la Real Armada tailandesa en la Escuela Naval Militar

El viernes 25 de febrero, el almirante director de Enseñanza Naval, contralmirante Jose Antonio González Carrión, junto con el comandante-director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío F. Javier Franco Suanzes, acompañaron al agregado militar y naval de la embajada del Reino de Tailandia en España, capitán de navío Chatchai Srivorakan, en un solemne acto de homenaje a la Real Armada tailandesa.

Tuvo lugar una ofrenda floral ante un pebetero colocado en la escalera monumental como una muestra de solidaridad con las víctimas de la catástrofe humanitaria de dimensiones extraordinarias que asoló el sudeste asiático el pasado 26 de diciembre. Catástrofe, en cuyo auxilio, según recordó el capitán de navío Franco Suanzes, se han implicado desde el primer momento las Fuerzas Armadas españolas mediante la Operación RESPUESTA SOLIDARIA. Concretamente,

a la Armada le ha correspondido el mando y el mayor esfuerzo humano y de material en dicha operación, con el envío a la «Zona Cero» del buque anfíbio *Galicia* y de tres helicópteros de su unidad aérea embarcada.

Los actos concluyeron, tras el desfile del batallón de alumnos ante el Cuartel «Francisco Moreno», donde se descubrió una placa para oficializar la asignación del nombre «Armada Tailandesa» a la biblioteca de alumnos de este centro.

En su alocución, el capitán de navío Franco Suanzes resaltó que «Hoy, por primera vez en los 288 años de historia de nuestra escuela, se rompe la tradición de asignar nombres de personajes e hitos históricos nacionales a los lugares más emblemáticos del centro, para refrendar y sellar, de esta forma, esa amistad con nuestros compañeros tailandeses», de quienes destacó «su carácter disciplinado y





El contralmirante director de Enseñanza Naval junto con el agregado naval de Tailandia, el director de la Escuela Naval y los tres alumnos de la Real Marina de Tailandia.

austero; su espíritu de sacrificio y afán de superación de los que todos, hasta la fecha, han hecho gala; y pese a la disparidad idiomática, su facilidad de adaptación.»

Este evento simboliza el hermanamiento entre las armadas de ambos países, materializado desde que en 1954 ingresara en la Escuela Naval Militar el primer alumno tailandés, el hoy almirante Kolak Charoenruk. Hasta la fecha, han sido 42 los alumnos de esa nacionalidad que han cursado los cinco años de carrera reglamentarios en este centro.

También es de destacar como fruto de esta estrecha relación la intensa e ilusionada colaboración prestada por la Armada española en la entrada en servicio del portaaviones *Chakri Naruebet* (gemelo de nuestro *Príncipe de Asturias*) y su correspondiente escuadrilla de aviones *Harrier*.

Por todo esto, el acto de homenaje a la Real Armada tailandesa ha proporcionado una oportunidad única para que la Armada española haga patente su satisfacción por unas fructíferas y añejas relaciones, pesa a la gran distancia que separa ambos países y a las igualmente grandes diferencias sociales y culturales entre las dos naciones.

(Texto y fotos: ORP, Escuela Naval).



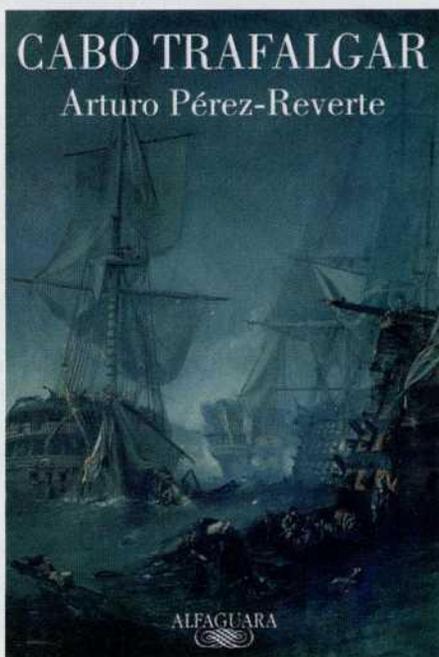
Estación Naval de Puntales (Cádiz), base de buques anfibios, en marzo de 1984.
(Foto: colección VA Carrero-Blanco).



LIBROS

PÉREZ-REVERTE, Arturo: **Cabo Trafalgar**.—Editorial Alfaguara. Madrid, 2004. (ISBN: 84-204-6717-0). 270 páginas; ilustraciones, 17,50 euros.

Escribo con un nudo en la garganta; mis dedos pulsan trabajosamente las teclas del ordenador. El libro de Pérez-Reverte rezuma ternura, sentimiento, que cala más hondo que la tragedia; reconozco que soy llorona pero este libro me conmovió como ningún otro. Víctimas de sus gobiernos más que de sus enemigos, los marinos se entregan al sacrificio dando valor a la frase mil veces repetida *Todo por la Patria*. No podemos dejar de asociar las distintas y a la vez iguales tragedias que sufrió la Armada española. De viva voz me contó mi padre el combate de Cavite, donde hundieron su barco, el *Don Juan de Austria*; me habló del dolor del almirante Montojo, que acabó perdiendo la razón. El hermano de mi padre,



Francisco, era ayudante de Cervera en Cuba y vivió de cerca las angustias de su almirante. Por cierto, en Cuba le negaron el carbón. Como leímos en un magnífico artículo publicado en esta REVISTA, le pasó lo mismo al almirante ruso en Vigo cuando se dirigía a enfrentarse a Togo y no encontró apoyo ni en su propia nación. A almirantes mártires incomprensidos, los trata Pérez-Reverte con respeto y admiración. Gravina, Alcalá Galiano, son tratados con el cariño que merecen. Respecto a los nombres del aparejo y demás pertrechos, a fuerza de los marinogramas familiares no tienen pega para nosotros y menos para la gente de mar. Hay quien se queja del exceso de tacos atribuidos a los marinos, pero nosotros no, no pueden hablar como si fuesen señoritas. Tengo una amiga muy graciosa que me dice: «nosotras no decimos tacos como el hombre pero los pensamos».

Este libro de Pérez-Reverte expresa como ningún otro la amargura que acompañó toda la vida a los marinos supervivientes, la injusticia con que fueron tratados y sobre todo la falta de conocimiento. De la desigualdad de las fuerzas en todos los combates. En este momento hacen su carrera en la Escuela Naval cuatro nietos nuestros, y de mis hijos, tres pertenecen a la Armada, pero en el escalafón soy incapaz de contar los marinos que están vinculados a la familia. En el libro de Pérez-Reverte viene el parte médico de un capitán de navío que murió de inanición; se llama Pedro Núñez, como un hermano mío que murió de contralmirante. Este Pedro Núñez murió de inanición, ahora diríamos huelga de hambre, para demostrar con su actitud la desconsideración de la corona con ellos. La «graciosa majestad» de Carlos IV llevaba meses sin pagarles, hubo compañeros que pedían limosna, otros fabricaban cerillas que vendían en el barrio de Esteiro y mil cosas más para defenderse del hambre. Fue otra clase de sacrificio el que sufrió nuestro pariente, sacrificio que no sirvió para nada.

Pérez-Reverte en *Cabo Trafalgar* demuestra con realismo escalofriante las consecuencias de los errores allí cometidos. Ya es tópico decir que España no le dio la importancia que debía a la Marina armada y que vivió siempre de espaldas al mar. El *Trafalgar* de Galdós es dulzón comparado con éste y menos realista; la importancia la tienen los acontecimientos del protagonista, Gabriel Araceli.

Pérez-Reverte nos asombra por su documentación y cultura náutica. No consideramos victorias las que son producidas por la desigualdad abismal de fuerzas, más que victorias son abusos. En la ex Capitanía General de Ferrol existe una galería con los retratos de Gravina, Alcalá Galiano y Churruca. Estoy oyendo la voz de mi padre: «...mira, éstos son los mártires del desastre del cinco».

Gracias por la consideración y la ternura con que trata a los marinos nunca derrotados en el sacrificio, victoriosos en su lealtad y obediencia. No sabemos si la victoria está en las armas o en el sacrificio.

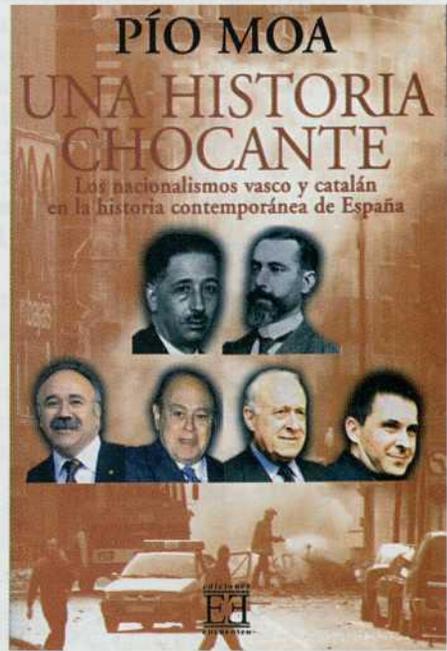
Cachita Núñez

MOA, Pío: **Una historia chocante.**—Ediciones Encuentro, S. A. Madrid 2004. (ISBN: 84-7490-747-0). 679 páginas. 29 fotografías.

Se publica este libro en diciembre de 2004, en un momento histórico que puede calificarse como muy delicado, en el que el nacionalismo vasco plantea, contra tantos siglos de historia común, la secesión encubierta de la entidad llamada «Euzkadi», neologismo decimonónico acuñado para designar a las provincias vascongadas, y cuando el nacionalismo catalán más radical, que sin rebozo pretende la secesión de Cataluña, constituye indispensable elemento para la formación de la mayoría parlamentaria sobre la que se sustenta el gobierno de la nación. A pesar del papel que ambos nacionalismos juegan en la actualidad, es poco conocido cuál es su origen, ideario y trayectoria histórica. El libro que presentamos da cumplida respuesta a tales cuestiones.

Resalta el autor que las ideologías nacionalistas no se remontan a la noche de los tiempos, como pretenden sus seguidores, sino que se gestan en la segunda mitad del siglo XIX, sistematizándose en los recalentados caletres de los padres fundadores de los nacionalismos vasco y catalán: Sabino Arana Goiri, un furibundo iluminado de pocas luces, voluntarioso defensor de la pureza de la raza vasca, y Enric Prat de la Riba, personalidad mucho más amable que la del primero, creador de una pintoresca mezcla de románticas evocaciones mediterráneas, contradictorios afanes de soberanía catalana para encabezar un regeneracionismo hispano y puro afán secesionista. Ambos imprimen en sus ideologías una concepción falseada de la realidad histórica, rebatida una y mil veces por la práctica totalidad de la historiografía, pero convertida en indiscutible dogma de fe para sus seguidores.

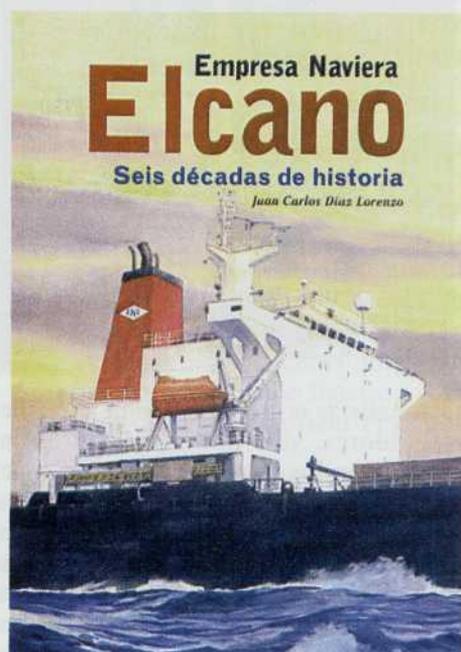
Desde su aparición hasta nuestros días, expone pormenorizadamente el autor la actuación de los nacionalismos en el acontecer histórico de España, tantas veces irresponsable e insolidaria, su endeble fuste doctrinal, la constante presión realizada al Estado para obtener privilegios, su actitud de reivindicación permanente, unas veces plañidera y otras desafiante, y su inmutable objetivo final, sea cual fuere el régimen político vigente en nuestra Patria: la independencia.



Nos encontramos ante un libro destinado a convertirse en una obra de referencia, que con claridad expositiva, documentación exhaustiva y total indiferencia ante los tabúes de la corrección política, aborda el pasado y el presente de los nacionalismos vasco y catalán, que, sin duda, constituyen el mayor reto que en la actualidad afronta España.

J. R.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: **Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia.**—Tauro Producciones, S. L. Madrid 2004.



De nuevo tenemos que agradecer al escritor y periodista Juan Carlos Díaz Lorenzo que haya aceptado el reto de hablarnos de una historia marítima; concretamente en este caso el desafío consiste en contarnos la historia de una naviera a lo largo de sus seis décadas de existencia. El que esto escribe recuerda los primeros barcos de esta empresa, que en su mayor parte procedían de los apresamientos efectuados durante la Guerra Civil de 1936-1939, cuyo primer destino empresarial fue la gerencia de buques mercantes para servicios oficiales. En su mayor parte eran barcos tan antiguos como una buena parte de la flota mercante española de aquellos tiempos y llevaron en sus popas nombres de castillos españoles. Más tarde se unieron ellos unos preciosos moto-

veleros, los *Estrella Polar*, *Cruz del Sur* y *Castillo Javier*, que fueron utilizados como barcos-escuela, en los que afortunados alumnos de náutica efectuaban en ellos sus prácticas de embarco.

Juan Carlos ha dividido, con mucho acierto en tres etapas la ya amplia historia de la Elcano. La primera se inicia con la fundación de la Empresa Nacional Elcano, en 1943, con los 43 *Castillos* procedentes de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, ya mencionada. Hay que recordar que todas las acciones de la nueva empresa naviera pertenecían al Instituto Nacional de Industria.

La segunda etapa, que podemos calificar de consolidación, comprende desde 1966 a 1977, en que la E. N. Elcano construye los buques más modernos y de mayor tamaño de la flota española, *bulcarriers* y petroleros de más 200.00 TPM. Al final de esta segunda etapa, Díaz Lorenzo nos recuerda que la flota de la E. N. Elcano había superado los 1,7 millones de TPM.

Tercera Etapa, que comprende desde 1966 hasta la actualidad. En 1966, comienza la era de la privatizaciones de las empresas pertenecientes al Instituto Nacional de Industria. A este proceso no podía ser ajena la Empresa Nacional Elcano. Siguiendo siempre el relato de Díaz Lorenzo en 1997, la SEPI vende todas sus acciones de Elcano a una empresa privada, el Grupo Marítimo Ibérico, formado por Remolcanosa, Naviera Murueta y la naviera portuguesa Soponata. José Silveira Cañizares fue nombrado presidente de la nueva entidad. Como consecuencia, la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante pasa a llamarse Empresa Naviera Elcano y se convierte en una empresa privada.

Posteriormente, Remolcanosa y Naviera Murueta adquirieron las acciones de Soponata. Más adelante, Remolcanosa cedió parte de sus acciones a otros grupos, aunque conservando su carácter de accionista mayoritario y manteniendo en la presidencia a José Silveira. En la actualidad, esta empresa dispone de una flota de más de dos millones de TPM y ha creado empresas filiales en Argentina y Brasil.

Díaz Lorenzo, como es habitual en sus trabajos, incorpora al texto magníficas ilustraciones de los barcos que forman o han formado parte en la historia de Elcano, incluyendo lo más notable de su historia marítima.

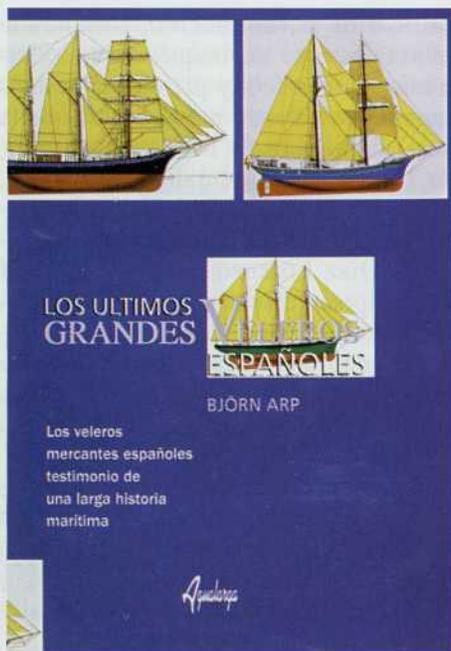
En resumen, creo que estamos ante un trabajo «redondo», que Juan Carlos Díaz Lorenzo ha resuelto con su habitual maestría. Hacemos extensiva nuestra felicitación al Grupo Elcano por la publicación de esta historia.

R. A. R.-Z.

ARP, Bjorn: **Los últimos grandes veleros españoles.**—Aguilarga Editores S. L. (ISBN: 84-8055-798-2). Madrid, 2004. 206 págs. Ilustraciones.

Recrear la memoria de los últimos veleros españoles, ofreciendo desde ellos el testimonio de una larga y brillante historia marítima, supone un ejercicio de dedicación muy estimable y al propio tiempo una contribución afectiva en la penetración de un tema que aún fascina, cuando no apasiona, pero que en este caso se reviste de un conocimiento y profundidad dignos de tener en cuenta.

Es sabido que los grandes veleros tuvieron su mayor esplendor en las últimas décadas del siglo XIX. Luego el vapor les atacó de frente y las nuevas tecnologías acabaron por borrarlos del tráfico comercial, pero quedó el recuer-



do romántico de su amplia y dilatada trayectoria, y el empeño de hombres, como el autor de este libro, de que esta presencia no es simplemente testimonial desde una lograda supervivencia. Datos técnicos y referencias históricas forman un excelente conjunto integrador en las páginas de este libro que se lee con agrado y deleite, pero que impone al propio tiempo un esencial respeto evocador de importantes navegaciones, cuyas singladuras estuvieron plenas de audacia y riesgo.

Björn Arp ha escrito este libro sobre los últimos veleros españoles, en un esfuerzo de erudición, adecuación y concreción y, sobre todo, de cariño. Un espléndido libro que impresiona por cuanto tiene de dedicación y entrega, y por el recuerdo emotivo, pero realista, de los diecio-

cho supervivientes de una época que aún pide no ser olvidada. Y que a buen seguro —libro, autor y editorial (la edición es magnífica)— alcanzarán la relevancia y el éxito que indudablemente se merecen.

J. C. P.

DAHL BONET, Carlos, y FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro: *Promociones de alféreces de navío del siglo xx*.—Impreso en el Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada; 450 páginas; ilustraciones; edición no venal.

Plausible y magnífico trabajo de investigación llevado a cabo por el vicealmirante del Cuerpo de Ingenieros Carlos Dahl Bonet y por el capitán de navío Pedro Fernández Núñez, con el fin principal de presentar en un solo volumen la relación de todas las promociones y, por tanto, de todos los alféreces de navío de la escala superior del Cuerpo General de la Armada promovidos durante el siglo xx.

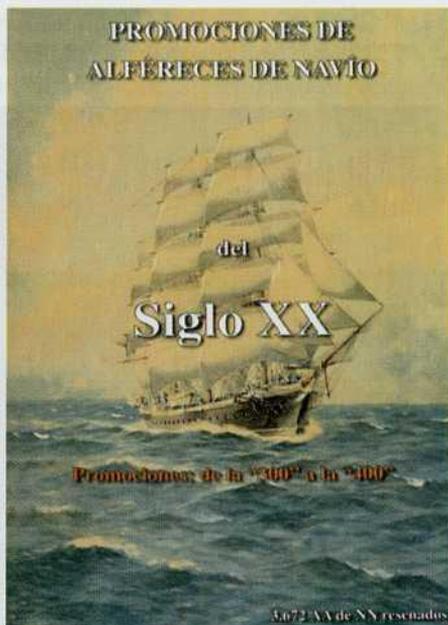
En el trabajo se ha tratado de «reconstruir» todas las promociones del Cuerpo General de la Armada, tal y como serían el año en que fueron promovidos a alféreces de navío, el día que salieron de la Escuela Naval, abarcando el estudio

desde el año 1900 al 2000, ambos inclusive, es decir, 101 años que corresponden desde la promoción 300 a la 400. En total se reseñan 3.672 alféreces de navío promovidos en los tres centros existentes en el pasado siglo: Escuela Naval Flotante, Escuela Naval Militar (San Fernando) y Escuela Naval Militar (Marín).

El trabajo, que se inicia con un prólogo del jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, el último AJEMA del siglo XX, está estructurado en seis capítulos, siendo el número tres: «Listados por promociones de la 300 a la 400», el meollo del libro, resultando los cinco capítulos restantes complementarios a ese trabajo principal, pero no por ello menos valiosos. Así, el capítulo uno contiene la «Presentación e *In Memoriam*» dedicado a los alumnos que murieron durante la guerra 1936-39.

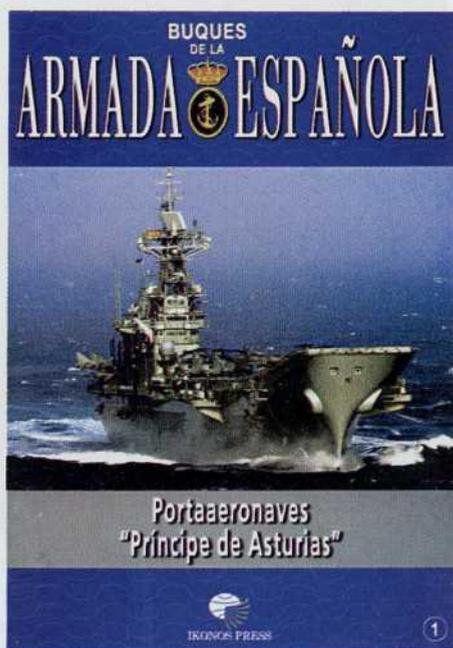
El capítulo dos trata de los orígenes del Cuerpo General y sus centros de formación. El Capítulo 4, «Listado alfabético de los 3.672 AA de NN promovidos en el siglo XX». Los 5, 6 y 7 tratan, respectivamente, de la numeración de las promociones, numeración de los componentes de las promociones y cómo fueron formándose. El último capítulo, el 8, se trata de las dificultades encontradas y decisiones tomadas, en casos dudosos o poco claros, para redactar el trabajo.

El libro contiene fotografías de más de 40 promociones. Es lástima que no figuren las fotos de más promociones. Los autores ruegan —en la última página del libro— que aquellos compañeros que pudieran facilitar algunas fotos de promociones, lo hagan, así como que comuniquen —con vistas a una posible nueva edición— aquellos errores (en fechas, nombres, etc.) que hubieran podido observar. En resumen, un magnífico libro, que llena un hueco, al no existir otro trabajo de esta naturaleza, que servirá tanto a investigadores de la Armada del siglo XX como a todos los interesados por el tema humano y del personal de la Armada.



S. N.

GARCÍA, Dionisio: **Portaaeronaves *Príncipe de Asturias***; (ISBN: 84-933884-1-6). Ikonos Press, Madrid 2005; 32 páginas; siete euros.



Este interesante y denso opúsculo es el número uno de la colección *Buques de la Armada Española*, editado por Ikonos Press, joven aunque ya prestigiosa editorial madrileña dedicada a temas de seguridad y defensa.

El autor de este trabajo es Dionisio García, veterano colaborador de nuestra REVISTA y una de las firmas más punteras del campo de la Defensa, entre cuyas obras destacamos los cuatro volúmenes dedicados a buques de la Guerra Civil española, editados por Almena y cuyos títulos son: *Acorazados y Cruceros, Destruyores, Submarinos y Cañoneros Minadores* y otros buques, que han tenido una magnífica acogida tanto de la crítica especializada como por parte del cada día mayor número de aficionados a este tema.

El trabajo que ahora presentamos es un magnífico resumen sobre el *Príncipe de Asturias* —aunque el autor se empeña en reiterar que su designación oficial es portaaviones, cuando en realidad es portaaeronaves, tal como se especifica en la Lista Oficial de Buques de la Armada—, en el que después de una «Introducción», siguen, Historia, Calendario, Descripción, Propulsión, Mejoras, Sensores, Habitabilidad, Unidad Aérea Embarcada, Misiles antisubmarinos, Misiones de ataque o control aéreo, Operaciones», y finaliza con un apartado dedicado a su hermano gemelo, el *Chakri Naruebet*.

El trabajo está profusamente ilustrado con fotografías en color y con dos cuadros en los que se detallan las características del *Príncipe de Asturias* y del *Chakri Naruebet* de la Real Marina Tailandesa.

Los dos próximos volúmenes de la colección estarán dedicados a las fragatas *Alvaro de Bazán* y al LPD clase *Galicia*.

F. A.

MARRERO, Juan Antonio: **Momentos clave de la Historia de España en el Museo del Ejército.**—(ISBN: 84-9736-279-9). Editado por Libro-Hobby-Club, S. A. (telef.: 914 05 71 86); Madrid, 2004; 352 páginas, ilustraciones; PVP: 27 euros.

Libro escrito por nuestro colaborador Juan Antonio Marrero, periodista e investigador, con la colaboración de varios miembros de la Asociación de Amigos del Museo del Ejército, y que se publica con motivo del 200 aniversario de la creación del Real Museo Militar por Godoy, Príncipe de la Paz, a instancias del conde de Aranda. Este libro nos permite disfrutar del museo, sus colecciones, piezas y personajes históricos que en él residen, a través de múltiples anécdotas y sabrosas historias que nos ilustran y emocionan, tal como escribe en el prólogo Juan Antonio Sánchez García, ex general director del Museo del Ejército de Madrid, quien refiere: «Con su obra el autor ha querido traer a la memoria de todos retazos de la Historia de España a través de los doscientos años de vida del Museo. Hoy más que nunca, después de esta refrescante lectura, nos sentimos orgullosos de nuestro Museo y deseosos de que disfrute de una larga vida que se materialice en otros doscientos años de feliz y fructífera Historia».

El libro, que está espléndidamente editado e ilustrado con numerosas fotografías en color, se estructura en 10 capítulos, siendo de destacar el II, que arranca en Calatañazor (1002) y finaliza con una referencia a don Felipe de Borbón, que en 1975, cuando contaba con siete años de edad, se convirtió en el soldado número uno de la primera compañía del primer Batallón del regimiento Inmemorial.

El capítulo III: «América, arranca con Los Trece de la Fama» y finaliza con «Vara de Rey y la Guerra de Cuba». El capítulo IV, dedicado a «La Guerra de la Independencia», comienza con «Un navío en el Museo del Ejército», en el que se reseña un modelo del navío *San Rafael*, de finales del siglo XVII, en tiempos de Carlos II y relacionado con la Casa de Medinacelli, y fina-



MOMENTOS CLAVE DE LA
HISTORIA DE ESPAÑA EN EL
MUSEO DEL EJÉRCITO

JUAN ANTONIO MARRERO



liza con «Los Episodios Nacionales» de Pérez Galdós. En los siguientes capítulos se tratan: «Heroínas, Artillería, La Guerra de África, La Primera Guerra Carlista, Oploteca», para finalizar con el capítulo X: «Huellas de la Guerra Civil».

En resumen, la obra sirve de magnífica guía para los visitantes del Museo, a la vez que recomendamos su lectura a los aficionados a la historia militar de España.

J. J.

REVISTAS

FAM. Fuerzas Militares del Mundo. Núm. 31. 80 páginas; ilustraciones; 5,50 euros



La revista FAM, Fuerzas Militares del Mundo, que edita Ikonos Press, S. L., y que dirige nuestro colaborador Dionisio García, ha estrenado nuevo logotipo y ha ampliado su número de páginas.

El número 31, correspondiente al mes de marzo de 2005, incluye lo siguiente: *Editorial*, al que sigue *Epicentros con los conflictos activos: Iraq, Afganistán, Congo, Israel, Pakistán y Colombia*. Continúa con *Patrulla Águila*, sobre la patrulla acrobática del Ejército del Aire español que cumple su XX aniversario; *Fragatas F-100*, sobre la salida a la mar de las tres unidades operativas; *El Aviojet en el Ejército del Aire*; *EF-18 Hornet españoles modernizados*, sobre la entrega del primer *Hornet* mejorado; en *Buques* nos presenta al BAC *Cantabria*, el nuevo

AOR de la Armada española; en *Armas*, trata del fusil de asalto XM-8; en *Servicios de Inteligencia de Marruecos*, Dionisio García analiza por primera

vez los diversos servicios de inteligencia del reino alauita; en *Operación Mar Caribe* trata de la Fuerza de Infantería de Marina Expedicionaria (FIMEX-H) en Haití; en *Aeronaves* se ocupa del aparato *JPATS T-6 TEXAN II*; en el trabajo *Fusileros del Egeo*, firmado por Steve W. Jhonson, se ocupa de la Infantería de Marina griega; en *Vehículos* trata del *Shadow RST-V* norteamericano.

El número se completa con *Noticias. Boletín de actualidad militar internacional* de España, Iberoamérica, Europa, Oriente Medio y Magreb, Estados Unidos y resto del mundo.

F. A.

NAUTAS, febrero 2005, núm. 1: 74 páginas

Acaba de nacer una nueva revista, la de la Asociación Española de Clubes Náuticos (AECN), de periodicidad trimestral y que se edita en Barcelona, con la vocación de ser el medio de comunicación entre los clubes que forman parte de dicha asociación y que son: Real Club de Regatas de Alicante, Club de Mar de Almería, Casino Club Náutico de Arrecife, RCN de Barcelona, Monte Real Club de Yates de Bayona, RCN de Castellón, RC Astur de Regatas de Gijón, RCN de La Coruña, RCN de Gran Canaria, RC Mediterráneo de Melilla, RCN de Palma de Palma, RCN Puerto de Santa María, RCN de San Sebastián, RC Marítimo de Santander, RCN de Sanxenxo, RCN de Tenerife, RCN de Valencia, RCN de Vigo y RC Marítimo del Abra-Real Sporting Club.

Este número inicial arranca con un *Saluda del Presidente de la AECN Luis Merinó Bayona*, seguido de un trabajo sobre el *RC Mediterráneo de Santander*, y por *Cuaderno de Bitácora*, en el que se reseñan las actividades sobre regatas y acontecimientos náuticos del último semestre de 2004.

Entre los artículos que siguen caben destacar: *Valencia: sede de la 32 Copa América*; *Cuando Newport dejó de ser el templo del santo grial, por Carlos Petrel*; *Premios nacionales de Vela KPMG 2005*; *Real Club Náutico de Valencia*, sobre este veterano club que lleva más de 100 años dinamizando los deportes náuticos en la capital del Turia. *Entrevista a Joaquín Coello*, ingeniero naval, navegante solitario y presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona; *La pasión de Julio Verne por el mar*, firmado por Rai Ferrer; *La Isla de*



Alborán; Pedro Campos: regatista nato; El ron, bebida de navegantes y piratas; Núñez Segura, pintor de velas y olas, por Santiago Vizcarro; Regata de San Ginés, y Club Marítimo de Melilla... un orgullo para la ciudad.

El número finaliza con la relación de los Clubes Náuticos que forman parte de la Asociación, detallando las direcciones y los servicios de cada uno de los 20 clubes de la integran.

J. J.

WAR HEAT INTERNACIONAL, núm. 26. 66 páginas; ilustraciones; 5,50 euros.

Se inicia la revista con un trabajo titulado *Juan Sebastián de Elcano. Una escuela de vida*, firmado por Ricardo Lenoir-Grand. Siguen: *Esparta 2004. Escuelas Prácticas de Mistral; Nuevo Centauro en La Castillejos*, sobre la presentación en público de los ocho nuevos vehículos *Centauros* que ha recibido la Brigada de Caballería Castillejos II; *Operación «Telic»*. Paseo militar del Ejército británico en Iraq, por Antonio Rodríguez Jiménez; *Así es una bomba nuclear. Dispositivos de Fisión (2ª parte)*, por Rafael Ortega, analista en armas de destrucción masiva; *La SIG PRO 2022*, sobre el arma corta alemana calibre 9 mm, vencedora del concurso convocado por el Ministerio del Interior francés; *Leopard.-Air Soft Team*, sobre estos modelos de rifles y pistolas eléctricas de mano.

En *Noticias* se incluyen varias sobre Portugal y España, siendo de destacar: *Indra desarrolla para Defensa una red ultraligera de comunicaciones por satélite; Entregado el primer eurofighter monoplace destinado al Ejército del Aire; Nueva edición del desayuno del JEME; XII aniversario del bautismo de fuego del EMATCEN; Presentación del nuevo Jefe de la Oficina de Prensa del Cuartel General del Aire y Curso Ejército y Sociedad en la España contemporánea.*

El presente número de la revista *War Heat*, que dirige Fernando Cuen, finaliza con *Libros*, donde se incluyen tres reseñas.

F. A.

