

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

DICIEMBRE 2005





REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

CARTA DEL DIRECTOR	843
CARTAS AL DIRECTOR	845

TEMAS GENERALES

EMULANDO A ELCANO POR DEPORTE Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar	847
PENSAMIENTO POLÍTICO EN LA AGENDA EXTERIOR NORTEAMERICANA Teniente de navío Juan José Mirones Quintana ¡Y ERA EN CÁDIZ! Licenciada en Ciencias Económicas Milagros González-Irún Sánchez	859 865

FUNDADA EN 1877
AÑO 2005
DICIEMBRE
TOMO 249

TEMAS PROFESIONALES

CENTRIXS (COMBINED ENTERPRISE REGIONAL INFORMATION EXCHANGE SYSTEM) Tenientes de navío Luis F. Calviño García y Bernardo González Sierra	869
EL VÍNCULO ATLÁNTICO SUR: RELACIONES BRASIL-ÁFRICA Teniente coronel del Ejército brasileño Sérgio da Costa Negraes	881

HISTORIAS DE LA MAR

UN «SUCESO» A BORDO DEL <i>JAIME I</i> José M.^a Barceló-Fortuny	893
COSTAS DE ROCHA (URUGUAY): OTRA COSTA DE LA MUERTE Capitán de navío José Ramón Soto Rodríguez	901
LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA PRECURSORA EN ESPAÑA DE LA PROPULSIÓN A MOTOR Capitán de la Marina Mercante Manuel Rodríguez Barrientos	917
MUSEO DEL MAR «LAS CARACOLAS» DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA Teniente coronel del Cuerpo Militar de Intervención de la Defensa César O'Donnell Torroba	927

INFORMACIONES DIVERSAS

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

Nuestra portada: El porta-aviones *Príncipe de Asturias* fondeado frente al puerto de Vigo, el 12 de noviembre de 2005, con ocasión del inicio de la regata *Volvo Ocean Race*.

(Foto: M. M. J.).

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

CUADERNOS DE PENSAMIENTO
NAVAL NÚM. 5
(SUPLEMENTO DE LA REVISTA
GENERAL DE MARINA)



MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

NIPO: 076-05-011-X (edición en papel)

NIPO: 076-05-073-1 (edición en línea)

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5
Librería Náutica *Robinsón*. 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*. Dolores, 2. Página web: www.centrallibreria.com
Central Librería. Real, 71. Correo electrónico: centrallibreria@telefonica.net
Kiosko Librería. Sol, 65
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Pasco 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*. Cesáreo Alierta, 8.

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

Respetados lectores:

Al final de cada año parece bueno y oportuno hacer balance, tal como ha sido práctica tradicional de la Armada, cuyo mando, el jefe del Estado Mayor, venía presentando un resumen anual ante el ministro con ocasión de la celebración de la Pascua Militar en el desaparecido Ministerio de Marina.

Desaparecida, también, aquella ceremonia, tal práctica continúa y el balance lo sigue haciendo el AJEMA en otro escenario, ante otro auditorio y distinta ocasión: el Congreso de los Diputados, representantes de la soberanía popular, y la presentación de los presupuestos de la Armada para el siguiente año.

En la comparecencia ante la Comisión de Defensa del pasado 13 de octubre, el personal fue el primero de los temas tratados y el que ocupó más tiempo al AJEMA, quien afirmó que la Armada puede vivir sin fragatas, sin submarinos y sin OTAN, pero no puede vivir sin marineros, y que, a pesar de su escasez, se han cumplido razonablemente los objetivos operativos, destacando el gran rendimiento de las fragatas F-100.

La Armada vale lo que valen sus hombres; por ello es prioritaria la política de personal, y así en el documento *Líneas Generales de la Armada*, promulgado por el AJEMA en octubre de 2004, figura como primer objetivo a corto y medio plazo convertir la Armada plenamente profesional en una opción atractiva.

Calidad de vida, satisfacción en el trabajo y perspectivas de futuro profesional han sido las líneas generales en las que se ha estado actuando y que han conseguido, al cabo de un año, frenar la caída de efectivos, tal como pudo anunciar el AJEMA ante sus señorías: *Tradicionalmente, el 1 de octubre, comparándolo con el 1 de enero, daba una caída de 800. Este año, felizmente, el 1 de octubre tenemos los mismos que el 1 de enero. Añadiendo: La situación del personal de la Armada subsiste y sigue siendo grave, contamos con 7.500 marineros sobre un objetivo de 11.000... Es un tema preocupante, pues el mensaje de que en la Armada se vive peor ha calado... No podemos estar contentos, pero es un síntoma esperanzador que hayamos conseguido frenar la caída de efectivos y es de esperar que estas perspectivas se consoliden cuando entre en vigor la nueva ley de tropa y marinería...*

Al cerrar el cuaderno de bitácora del año 2005 deseamos unas felices navidades a todos nuestros lectores, en especial a los que las pasarán navegando lejos de sus familias y a los infantes de marina destacados en Haití y Bosnia en misiones de paz.

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

Primera promoción de la Escuela Naval de San Fernando

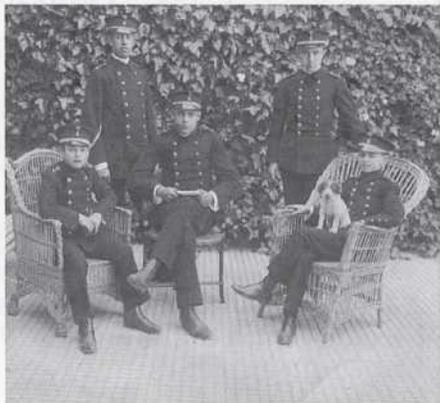
En el cuaderno de marzo de 2005 de la REVISTA GENERAL DE MARINA, se publicaba una vieja foto de la primera promoción ingresada en la Escuela Naval Militar de San Fernando, la 315 del Cuerpo General. El remitente, contralmirante Sierra Campos, menciona a los aspirantes que ha logrado reconocer, pero duda de la identidad del número 13.

Le dirijo estas letras para informarle de que, efectivamente, se trata del laureado Fernando Abárzuza Oliva, pues así lo confirma su hija Aurora Abárzuza Abárzuza, a quien he tenido la oportunidad de mostrar la foto.

La mencionada señora, residente en Algeciras, me ha facilitado dos interesantes fotografías de componentes de la promoción, con el ruego de que las haga llegar a la REVISTA.

En la fotografía inferior aparece Fernando Abárzuza Oliva, marcado con una cruz a sus pies.

En la fotografía superior derecha, figuran ambos hermanos —Fernando, que luce el distintivo de subbrigadier (de pie, primero por la izquierda), y Felipe (sentado en el centro)— acompañados de tres compañeros de la promoción.—M. Rodríguez Barrientos. Algeciras (Cádiz).



Vieja foto

En relación con la vieja foto publicada en el cuaderno de octubre de 2005, el quinto aspirante de la fila de la izquierda es José Font Ramis. En cuanto a Braña, su verdadero nombre es José Manuel.—Miguel A. Manzano Rodríguez.

Fe de erratas

En el cuaderno de noviembre de 2005, página 745, al autor del artículo Por qué cada año desde 1805 la Marina británica continúa recordando a Horatio Nelson se le adjudica el empleo de capitán de la Marina británica, siendo el correcto el que figura en el índice, primera página del citado cuaderno, capitán de navío de la Marina británica, agregado de Defensa de la embajada del Reino Unido en Madrid.

En el mismo cuaderno, página 717, debajo del nombre del autor del artículo Crónica de una epopeya: el crucero Emden se ha insertado la pala del empleo de comandante del antiguo Cuerpo Jurídico de la Armada, que desapareció al crearse el Cuerpo Militar Jurídico de la Defensa.



SUSCRÍBASE A
REVISTA GENERAL DE MARINA
 FUNDADA EN 1877

POR 14,88 EUROS (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: regemar@fn.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.

EMULANDO A ELCANO POR DEPORTE

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

*He andado muchos caminos,
he abierto muchas veredas;
he navegado en cien mares
y atracado en cien riberas.*

Antonio Machado.



PRIMERO fue el afán de abrir nuevas rutas por las que llegar al fin del mundo para traer de allí riquezas; luego, la codicia de quienes querían arrebatárselas saliendo al camino; más tarde, la ambición por dominar mares y tierras, y después, la ciencia, que quiso conocer con todo detalle su esfericidad y las características de sus mares, motivos por los que el hombre circunnavegó el planeta siguiendo la senda abierta por Magallanes y Elcano.

Más recientemente, conocido nuestro globo con todo detalle, surgió en el hombre el reto de competir en el terreno del «más rápido» y el «más difícil todavía»; y así tenemos que los ingenieros navales son presionados para diseñar embarcaciones capaces de superar lo conseguido por otros que han dado la vuelta al mundo en menos tiempo, por la ruta más peligrosa, sin escalas o en solitario. Y todo ello por puro deporte: como pretenden hacerlo los siete barcos participantes en la novena edición de la regata *Volvo Ocean Race 2005-2006*, que el 12 de noviembre pasado partieron del puerto de Vigo, con el objetivo de vencer en la que está considerada como la más espectacular y peligrosa de las competiciones de este tipo, que tomaron carta de naturaleza a partir de la década de los 70 del siglo anterior.

La prueba, que parte por primera vez de un puerto no británico, se inició en 1973 bajo el nombre de *Whitebread Round the World Race*. Una idea considerada en su momento como propia de locos, ya que no se contaba con las embarcaciones, logística, ni los medios técnicos actuales. Un patrocinador inesperado como la Marina británica, y la financiación de la compañía *Whitebread* fueron fundamentales para que 17 barcos de distintos tipos, de los que 14 alcanzaron la meta, consiguieran aceptar el reto, dejando atrás un impor-



El español Guillermo Altadill figura entre los grandes que han atravesado el cabo de Hornos en más de cinco ocasiones en sus vueltas al mundo.

tante saldo de muertes, desapariciones y naufragios; viajando a la par los avances de todas las características, que se plasmaron en la creación de un tipo específico de embarcaciones para estas travesías, que el 1993 se vio culminado en el modelo *Whitebread 60*, rebautizado *Volvo Ocean 60*, que se estableció como clase única, cuando en 1997 la marca automovilística sueca asumió la organización.

Los siete veleros que han partido de las costas gallegas, entre ellos el español *Movistar*, recorrerán un total de 32.700 millas, que se reparten en siete regatas cortas y nueve etapas largas, la primera de las cuales finaliza en Ciudad del Cabo, estando

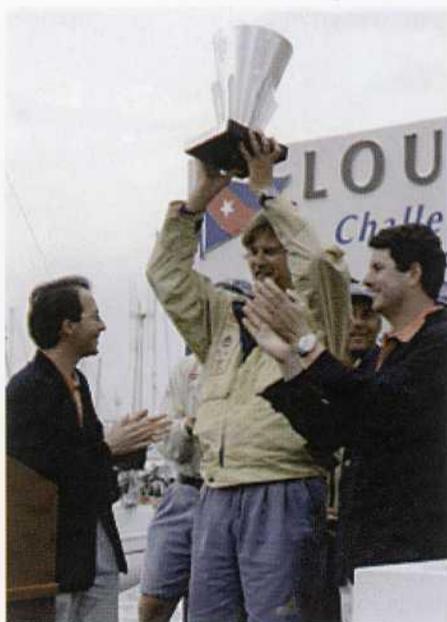
previsto el retorno al puerto sueco de Göteborg el 17 de julio de 2006, tras llevar la tradicional ruta de los viejos *clippers*, navegando alrededor del mundo durante nueve meses, con los vientos predominantes. La finalidad de la regata es encontrar las condiciones más favorables y mantenerlas, lo que exige un estudio cuidadoso del viento y del tiempo, además de elegir correctamente la ruta.

Pero es a mediados del siglo xx, cuando se inicia una nueva etapa en las vueltas al mundo, en la que es protagonista principal el deporte. A bordo de pequeñas embarcaciones de vela de todo tipo, tripuladas por una o varias personas, se trata de batir marcas, convirtiéndose muchos de estos periplos en auténticas hazañas. Durante el año 1969, el *Suhaili*, patroneado por Robin Knox-Johnston, es el primer barco de vela que da la vuelta al mundo sin escalas, tras haber zarpado con él otros nueve yates que abandonaron la prueba, uno a uno, a lo largo del duro recorrido. Al llegar a Cornualles, el aduanero le preguntó que de donde venía, a lo que el navegante le contestó tranquilamente: «de Falmouth».

Influidos por los mágicos 80 de Verne

Otras son las premisas de la regata «Julio Verne», cuyo objetivo es dar la vuelta al mundo en menos de los ochenta días en que lo hizo el personaje del escritor francés, Phileas Fogg, sólo que sin escalas. La idea surgió en 1985 en la mente del marino galo Yves Le Cornec. En 1992 se instauró el trofeo, estableciéndose que el recorrido comience y acabe al cortar la línea imaginaria que une el faro de Creach en la isla de Ouessant, sita en el canal de La

Mancha, con el faro de Cap Lizard, al SO de Inglaterra. La vuelta debe realizarse sin escalas y sin asistencia, dejando por babor el cabo de Buena Esperanza, el cabo Leewin y el cabo de Hornos. En 1993 el catamarán *Enza* de Nueva Zelanda, al mando de Peter Blake y Robin Knox-Johnston, y el *Commodore Explorer* de Francia, patroneado por Bruno Peyron, fueron los primeros que compitieron por este trofeo, que consiguió el francés invirtiendo 79 días, 6 horas, 15 minutos y 56 segundos. En 1994, los dos neozelandeses, que hubieron de abandonar por averías en la edición anterior, volvieron a partir con la misma embarcación, alcanzando, con una tripulación de ocho hombres, la primera posición, al llegar a la meta en 74 días, 22 horas, 17 minutos y 22 segundos. El trofeo se ha disputado hasta un total de 14 veces, teniendo el palmarés en este momento el norteamericano Steve Fossett que, acompañado del español Guillermo Altadill, en 2004 lo consiguió en menos de 60 días con el *Cheyenne*.



El desaparecido Peter Blake recibiendo uno de sus numerosísimos trofeos.



Bruno Peyron a bordo de su catamarán.



Joshua Slocum, primero en la historia en circunnavegar la Tierra en solitario.

A raíz de su victoria, Bruno Peyron ideó el gran proyecto de *The Race* para el año 2000, con el objeto de celebrar el cambio del milenio, mediante una competición de los barcos a vela más rápidos —catamaranes o trimaranes de 100 pies de eslora o más— alrededor de nuestro planeta. Así, el 31 de diciembre del 2000 seis catamaranes partieron de Barcelona hacia el cabo de Buena Esperanza, para alcanzar el cabo Leewin, posteriormente el de Hornos y, tras atravesar el Atlántico, arribar a Marsella. Durante el recorrido, el ganador de la prueba, el español *Club Med*, que llegó a la meta el 1 de mayo al mando de Guillermo Alta-dill, tuvo una singladura de 655 millas, con una velocidad promedio de 27,29 nudos, llegando a alcanzar

el polaco Polpharma Warta una velocidad punta de 36,4 nudos.

Con el objetivo de conseguir lo que parecía imposible, dar la vuelta al mundo al revés, el escocés Clay Blyth creó la *BT Challenge*, que al celebrarse por primera vez en 1992-93 fue bautizada como *British Steel Challenge*. Navegar de cara al viento es la gran diferencia entre ésta y otras regatas, dejando los tres grandes cabos a la derecha. La primera edición, en la que los barcos eran de distintos diseñadores, fue un gran éxito, a pesar de la dureza que supuso navegar durante 20 días en medio de una depresión con fuerza de huracán; así como la segunda, con monotipos, en la que las etapas fueron muy reñidas.

Regatistas en solitario

La navegación en solitario es, fundamentalmente, impropia de un marino, va contra la prudencia más elemental del hombre de mar que se abre camino evitando el riesgo tanto como le sea posible. Pero la competición es otra cosa, en ella se desafía a los elementos, al sueño y a la fatiga con el afán de ser los primeros. Estos deportistas son a la vez patronos, navegantes, estrategas y *trimmers*, y deben estar, constantemente, cambiando las velas, haciendo reparaciones, consultando los instrumentos de abordo y de vez en cuando... comiendo o echando una cabezada.

Un puerto español, en esta ocasión Bilbao, verá el próximo noviembre de 2006 la salida de una regata de estas características alrededor del mundo: la *Cinco Océanos*, lo que en unión de la *Volvo* y la *Copa América* pone a España en un lugar preeminente dentro de las grandes competiciones de vela. La carrera partirá del puerto vizcaíno y seguirá un formato de *Grand Prix*, llevando a la potente flota a rodear la parte occidental de Australia y el litoral oriental americano para, tras emprender la trayectoria trasatlántica final, estar de vuelta en la primavera de 2007, tras haber recorrido más de 30.000 millas.

Conocida anteriormente como *BOC Challenge*, y posteriormente como *Around Alone*, consta de cuatro etapas separadas por tres paradas ya programadas a lo largo del trayecto, y los barcos pueden hacer además otras no programadas, sin que se los descalifique, si necesitan reparaciones o encontrar recambios de equipamientos estropeados. El primer desafío se lanzó en 1982 de la mano de Robin Knox-Johnston como director. De Rhode Island, en Estados Unidos, partieron 17 barcos tripulados en solitario, el 28 de agosto de 1982. La francesa Isabelle Autissier se convirtió en la primera mujer que ganó una etapa en la edición 1994-95, siendo el personaje más entrañable de esta competición Harry Mitchell, conocido como «el anciano mariner», ya que estaba retirado de su negocio, e hizo su primer intento en el 86-87 a la edad de 62 años. Hubo de abandonar a mitad de la prueba y volvió a las andadas en la 91-92, chocando con un carguero. Ya a la edad de 70 años, en la 94-95, durante una violenta tormenta, a 1.450 millas del cabo de Hornos, desapareció.

La otra gran prueba es la *Vendée Globe*, en la que los competidores han de navegar sin interrupción y sin la menor ayuda. Es la más extrema de las regatas de veleros de larga distancia. Según las sencillas normas, «la regata se creó para responder a las necesidades de los navegantes que ansíen alcanzar sus más extremos límites»: el ganador es el primero que cruza la línea de meta. Para los participantes, el océano del sur es el meollo de la competición, ya que abarca casi la mitad de las 27.000 millas que suma la carrera, y cruzarlo exige de seis a ocho semanas de formidables esfuerzos, ya que se llegan a los



El argentino Vito Dumas, primero en circunnavegar en solitario impulsado por los rugientes cuarenta.



El mítico *Gipsy Moth* en su actual emplazamiento en Greenwich.

cuarenta y los sesenta grados de latitud, convirtiéndose, en realidad, en una circunnavegación de la Antártida. Los navegantes suelen describirla diciendo que consiste en ir «al sur de los tres cabos de las tormentas».



Steve Fossett, el hombre que ha dado la vuelta al mundo a vela en menos tiempo.

Entre los regatistas que han circunnavegado el globo, destacan cinco que han cruzado el cabo de Hornos en cinco o más oportunidades: el francés Bruno Peyron, el neozelandés Peter Blake, el sueco Magnus Olsson, y los españoles Guillermo Altadill y José Luís Ugarte. Sir Peter Blake, asesinado el 2001 por unos piratas que asaltaron su embarcación en el Amazonas, es todo un mito en este tipo de deporte de la vela. Sumó a un inmenso palmarés la mítica *Whitebread* (1989-90), el *Trofeo Julio Verne* (1993-94) y el récord de la vuelta al mundo sin escalas en 1994.



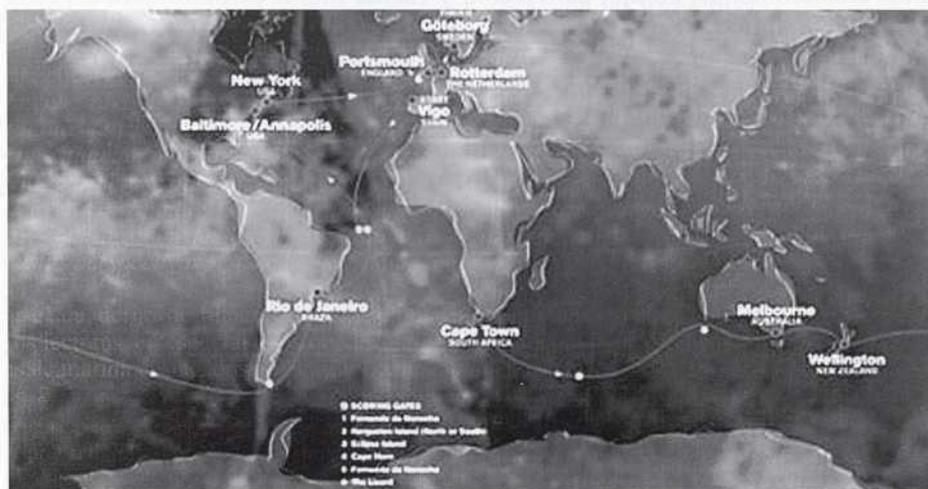
La cara amable de las vueltas al mundo.

En compañía del agua y las estrellas

«La atracción invencible del mar —según Guyau— consiste principalmente en el peligro que representa». Y para circunnavegar el globo por sus caminos acuáticos, con la única compañía del agua y las estrellas, se necesitan unos conocimientos, coraje, convicción y fuerza moral extraordinarios. A los navegantes solitarios les ocurren cosas que nunca pasarán en otro tipo de barcos o navegaciones. A pesar de contar con tecnología sofisticada, nadie puede evitar una guiñada inesperada, la colisión con una ballena o una herida que le incapacite para algún tipo de labor.

La primera vuelta al mundo en solitario es la del célebre capitán canadiense, naturalizado norteamericano, Joshua Slocum, que con el *Spray* de 11,20 metros de eslora zarpó de Boston el 23 de abril de 1895, volviendo al mismo puerto el 28 de mayo de 1898, tras recorrer 48.000 millas. Tras Slocum, en el siglo siguiente, varios centenares de hombres y mujeres navegaron solos alrededor del mundo. La mayoría ha seguido la ruta tradicional de los alisios, a través del Atlántico, Pacífico, Índico. El canal de Panamá ha sido la principal razón de que tantos completasen la circunnavegación evitando el cabo de Hornos. A partir de 1920, el norteamericano Tommy Drake, de 53 años, comienza a dar varias vueltas al mundo en el transcurso de las cuales sufre varios naufragios. El primer navegante solitario que circundó la tierra pasando por el canal de Panamá fue el fotógrafo norteamericano Harry Pidgeon, que en 1921 salió de Los Ángeles para volver al mismo puerto casi cuatro

años después. El primero en hacer este periplo pasando por el mar Rojo y Panamá —1928-1931— fue el norteamericano William A. Robinson; lo hizo en compañía de un marinero y con el queche Marconi *Svaap*. Por el mismo tiempo, 1928-1932, otro norteamericano dio la vuelta al mundo de oeste a este por el mar Rojo a bordo del *Sturdy*. El capitán italiano F. Geraci partió de Italia en 1932 a bordo del *Memento Audere Semper*, volviendo al mismo país en 1935, tras de pasar por Suez y Panamá, con un tripulante cambiado una vez. Harry Pidgeon repitió la vuelta al mundo con el *Islander* al salir de New London en 1932 y volver al mismo puerto en 1937. Dwight Long, de veintidós años, fue en su momento el más joven en este tipo de proezas: tras salir de Seattle con el *Idle Hour* en 1934, regresó solo a Nueva York después de cuatro años de viaje. El profesor norteamericano Strout y su esposa fueron el primer matrimonio que dio la vuelta al mundo completa: salieron de Jacksonville en 1934 y llegaron a Nueva York en 1938 a bordo del cutter *Igdrasol*. En plena Segunda Guerra Mundial, el argentino Vito Dumas es el primero en doblar en solitario el Cabo de Hornos de oeste a este y también el que da la vuelta al mundo en un año y cuatro etapas, navegando por el sur siguiendo el paralelo de los «rugientes cuarenta»: derrota calificada de imposible. Una de las más memorables vueltas en solitario es la del británico Sir Francis Chichester que salió en 1966 de Plymouth con el *Gipsy Moth*, de 16 metros de eslora, para hacer la circunnavegación con una sola escala en Sydney, vía Buena Esperanza; por el cabo de Hornos volvió al punto de partida después de 226 días de navegación, durante los cuales recorrió 28.500 millas y cumplió 65 años. Con esta proeza se dio inicio a la era moderna de las largas circunnavegaciones oceánicas.



Ruta que seguirá la actual edición de la Volvo Ocean Race.

Joshua Slocum tenía cincuenta y cuatro años cuando inició su viaje. Se había hecho marino de joven y llegó a ser capitán de su propio barco. No soportó trabajar en tierra en un astillero y la solución la encontró reconstruyendo un pequeño balandro de once metros con el que dio la vuelta al mundo. Escribió un libro sobre su viaje, en el que cuenta cómo venció la soledad y los temporales; pero lo que más resalta del relato es la placidez con la que describe el mar benigno, maravilloso. Fue como una invitación para que le siguiesen en su hazaña otras generaciones, avanzando empujados con los vientos por océanos exentos de amenazas insalvables. Y así ocurrió, sólo que, al honor de poder lucir un pendiente en la oreja, han añadido el éxito publicitario del que el precursor careció.

VUELTAS AL MUNDO EN SOLITARIO - 1885 A HOY.

VIAJES REALIZADOS ATRAVESANDO LOS DOS GRANDES CABOS: DE BUENA ESPERANZA Y HORNOS. (FUENTE: VELUX 50CEANS).

AÑO	PATRÓN	BARCO	AÑO	PATRÓN	BARCO
1895-98	J. Slocum	<i>Spray</i>	1967-68	A. Rose	<i>L. Lady</i>
1936-38	L. Bernicot	<i>Anahita</i>	1966-69	W. Eerdmann	<i>K. Nui</i>
1942-43	V. Dumas	<i>Legh II</i>	1968-69	R. K.-Johnston	<i>Suhaili</i>
1949-52	J. Y. Toumelin	<i>KURUN</i>	1965-69	A. Eddy	<i>Apogee</i>
1955-56	J. Lacombe	<i>Hippocampe</i>	1964-69	W. Koenig	<i>Zarathusta</i>
1950-58	M. Bardiaux	<i>Les Q. Vents</i>	1966-69	L. Teliga	<i>Opty</i>
1959-60	P. Moore	<i>Drifter</i>	1968-69	B. Moitessier	<i>Joshua</i>
1956-61	J. Havkins	<i>Lammerhak II</i>	1970-71	C. Blyth	<i>B. Steel</i>
1959-64	P. Tangveld	<i>Dorothes</i>	1972-73	Baranowsky	<i>Polonez</i>
1962-65	Wm E Nance	<i>C. Vertue</i>	1957-73	E. Allcard	<i>S. Wanderer</i>
1961-66	M. Mermod	<i>Geneva</i>	1966-73	N. Clifton	<i>Stardrift</i>
1964-67	F. Caspar	<i>Elsie</i>	1971-74	Hirshi Aoki	<i>Ahodori II</i>
1966-67	F. Chichester	<i>G. Moth IV</i>	1971-74	G. Dillon	<i>Mayfly</i>
1966-68	J. Trauner	<i>Lei L. Lassen</i>	1973-74	R. Ushijima	<i>Gingitsune</i>

TEMAS GENERALES

AÑO	PATRÓN	BARCO	AÑO	PATRÓN	BARCO
1973-74	A. Colas	<i>Manureva</i>	1972-80	Z Pulchalski.	<i>Miranda</i>
1972-75	J. Struchinski	<i>B. de Lys</i>	1979-82	J. Sanders	<i>P. Banou</i>
1974-75	J. H. Henze	<i>Leda 11</i>	1979-82	P. Childress	<i>Juggernaut</i>
1972-75	R. Konkolski	<i>Nike 11</i>	1981-82	P. V. D. Lugt	<i>Z. U. Stromen</i>
1973-76	H. Jansen	<i>Sounion</i>	1982-83	P. Jeantot	<i>C. Agricole</i>
1973-76	J. Vilar	<i>Mistral</i>	1982-83	B. Reed	<i>Vortrekka</i>
1973-76	P. Graute	<i>Albatros</i>	1982-83	R. Broadhead	<i>Persev. of M.</i>
1962-76	E. Boden	<i>Kittywake</i>	1982-83	N. Gossen	<i>L. Pier One</i>
1974-76	U. Muller-T.	<i>Frauken</i>	1982-83	F. Stokes	<i>Moonshine</i>
1975-77	W. Chiles	<i>Egregious</i>	1982-83	Y. Tada	<i>K. Okera 5</i>
1975-77	B. Loeckler	<i>Freedom</i>	1982-83	G. Bernadin	<i>Ratso 11</i>
1975-77	G. Shtirmer	<i>New Penny</i>	1982-83	Dan Byrne.	<i>Fantasy</i>
1976-77	Chojnowska-Liekiwicz	<i>Mazurek</i>	1982-83	R. McBride	<i>C. Dunedin</i>
1973-77	D. Ridler	<i>E. the Red</i>	1985-86	D. Morgan	<i>A. Promise</i>
1977-78	N. James	<i>E. Crusader</i>	1984-86	J. Baldwin	<i>Atom</i>
1977-78	B. Oudry	<i>Gea</i>	1986-87	T. Lamazou	<i>E. Aquitaine</i>
1977-78	G. Georgiev	<i>C. Caroli</i>	1986-87	J. Y. Terlain	<i>UAP</i>
1975-78	G Lagarrigue	<i>Mikenos</i>	1986-87	J. Martin	<i>T. Marine</i>
1975-78	L. Powles	<i>Solitaire</i>	1986-87	J. Kiernan	<i>Triple M</i>
1978-79	K. den Hartog	<i>Sentijn</i>	1986-87	M. Plant	<i>A. Distributor</i>
1979-80	D. Cowper	<i>O. Bound</i>	1986-87	J. L. V. Heede	<i>L. Go/Adrien</i>
1979-80	H. Jaskula	<i>D. Przemysla</i>	1986-87	D. White	<i>Legend Secu.</i>
1979-80	R. Sweat	<i>M. Honey</i>	1986-87	H. Harkimo	<i>B. Finland</i>
1977-80	D. Vincent	<i>Eos</i>	1986-87	H. Roth	<i>A. Flag</i>

AÑO	PATRÓN	BARCO	AÑO	PATRÓN	BARCO
1986-87	M. Schrader	<i>Lone Star</i>	1992-93	Y. Parlier	<i>C. d'@Aquita.</i>
1986-87	P. Salmi	<i>C. by Rettig</i>	1992-93	J. Y. Hasselin	<i>PRB S. Nantes</i>
1986-87	J. Hughes	<i>J. Young</i>	1992-93	B. Gallay	
1987-88	K. Cottee	<i>B. First Lady</i>	1993-94	M. Golding	<i>Group 4</i>
1989-90	O. Kersuason	<i>Un A. Regard</i>	1994-95	S. Pettengill	<i>H. Child</i>
1989-90	L. Peyron	<i>L. Poch</i>	1994-95	D. Scully	<i>Coyote</i>
1989-90	P. Follenfant	<i>TBS-C. Marit.</i>	1994-95	JJ Provoyeur	<i>Novel! S. A.</i>
1989-90	A. Gautier	<i>G. Concorde</i>	1994-95	A. Taylor	<i>Thursday's C.</i>
1989-90	Jean-F. Coste	<i>Cacharel</i>	1994-95	G. Soldini	<i>Kodak</i>
1990-91	C. Auguin	<i>G. Sceta</i>	1994-95	N. Vaughan	<i>Jimroda 11</i>
1990-91	K. Birtles	<i>J. Yacht B.</i>	1994-95	A. Nebauer	<i>N. Australia</i>
1990-91	D. Adams	<i>Innkeeper</i>	1996-97	M. Thiercelin	<i>C. Im. France</i>
1990-91	I. Autissier	<i>E. P.-Char.</i>	1996-97	H. Laurent	<i>Groupe LGL.</i>
1990-91	J. de Ugarte	<i>BBV Expo '92</i>	1996-97	E. Dumont	<i>C. L.-Le Gout</i>
1990-91	Y. Dupasquier	<i>Servant 1 V</i>	1996-97	R. Goss	<i>A. Corum</i>
1990-91	Nandor Fa	<i>A. Regia</i>	1996-97	C. Chabaud	<i>W.-Europe 2</i>
1990-91	D. MacIntyre	<i>Buttercup</i>	1989-97	P. Henry.- D. Dicks	<i>S. Cross</i>
1990-91	J. Hall	<i>S. of Ipswich</i>	1996-98	K. Thorndike	<i>Amelia</i>
1990-91	J. Boye	<i>P. City Kids</i>	1998-99	M. Garside	<i>M. Alpha</i>
1990-91	R. Davie	<i>G. Exposure</i>	1998-99	J P Mouligne	<i>C. Valley</i>
1990-91	M. Saito	<i>Shutendohji 11</i>	1998-99	V. Yazykov	<i>W. ot changa Russia</i>
1990-91	Thackaberry	<i>Volcano</i>	1998-99	B. van Lieu	<i>Balance Bar</i>
1991-92	R. Pinckney	<i>Commitment</i>	1998-99	N. Peterson	<i>www.no-barriers.com</i>
1992-93	P. Poupon	<i>F. Michon</i>	1998-99	F. Konioukho	<i>Mov. Univ for the hum.</i>

TEMAS GENERALES

AÑO	PATRÓN	BARCO	AÑO	PATRÓN	BARCO
1999	J. Martin	<i>Lionheart</i>	2002-03	T. Dubois	<i>Solidaires</i>
1999-01	D. B Clark	<i>M. Miller</i>	2002-03	E. Richards	<i>Pindar</i>
1999-00	P. Monnet	<i>Uunet</i>	2002-03	B. Schwab	<i>O. Planet</i>
2000-01	M. Desjoy.	<i>PRB</i>	2002-03	T. Kent	<i>E. Horizontal</i>
2000-01	E. MacArthur	<i>Kingfisher</i>	2002-03	K. Shiraishi	<i>S. of Yuko</i>
2000-01	R. Jourdain	<i>S. M. La Pot.</i>	2002-03	A. Paris	<i>BTC Velocity</i>
2000-01	D. Wavre	<i>U. B. Privée</i>	2002-03	D. Hatfield.	<i>S. of Canada</i>
2000-01	T. Coville	<i>Sodébo</i>	2002-03	T. Gooch.	<i>Taonui</i>
2000-01	Joé Seeten	<i>N. p. de Calais</i>	2003-04	F. Joyon	<i>Idec</i>
2000-01	P. Carpentier	<i>VM Materieux</i>	2004-05	V. Riou	<i>PRB</i>
2000-01	S. Bianchetti	<i>Aquarelle</i>	2004-05	J. Le Cam	<i>Bonduelle</i>
2000-01	Y. Parlier	<i>A. Innovations</i>	2004-05	S. Josse	<i>VMI</i>
2000-01	D. Mundu.	<i>DDP 60 éSud</i>	2004-05	J.-Pierre Dick	<i>Virbac-Papre</i>
2000-01	P. de Gregorio	<i>W. Telecom</i>	2004-05	C. Humphreys.	<i>Hellomoto</i>
1999-00	R. Llewellyn	<i>Sula</i>	2004-05	B. Parnaudeau	<i>M. Havelaar/B. Western</i>
1999-02	P. Kaines	<i>E. Dancer</i>	2004-05	A. Liardet	<i>Roxy</i>
2001-02	A. H. de Mello		2004-05	R. Dinelli	<i>A. Vérandas</i>
2002-03	B. Stamm	<i>B. Group</i>	2004-05	K. Leibovici	<i>Benefic</i>

PENSAMIENTO POLÍTICO EN LA AGENDA EXTERIOR NORTEAMERICANA

Juan José MIRONES QUINTANA



L animal político por naturaleza, *Zoon politikon*, fue definido por Aristóteles, y desde entonces se ha venido considerando como la base de la concepción del ser humano como un ser social. Para el filósofo griego, fuera de la sociedad, el que no necesitaba de ella era más que hombre o menos que hombre, pero no era hombre. Instalado hoy en la polis global y sometido a los efectos de una multitud de fuerzas que presionan en una gran cantidad de direcciones, esa realidad social, el objeto de estudio de las ciencias sociales, se manifiesta en un continuo determinarse. Por ello, el conflicto se instala en la base de la existencia, y de igual modo que cada día el sol debe vencer a las tinieblas para hacer posible la vida en el planeta, cada día, también, el orden debe vencer al caos en la sociedad para permitir la convivencia pacífica entre los ciudadanos.

En el plano de la filosofía política norteamericana, la revisión de ese continuo determinarse, fue fundamentalmente obra de la escuela de Oxford, y especialmente de Thomas Hill Green, cuya obra más importante se publicó después de su muerte: *Principios de obligación política*. La obra procede de una doble influencia: de la filosofía griega de Platón y de la alemana de Kant y Hegel.

Green considera que el ser humano se encuentra sometido al interés general, que es la conciencia común de un fin común. La libertad es positiva, es poder para hacer; no para conservar. La política se convierte en la «voluntad de un querer hacer»; se trata además, de hacer una cosa determinada, no de hacer cualquier cosa. Así, el liberalismo que defiende Green es un liberalismo de compromiso.

Hoy el *dictum* orteguiano se pone una vez más de actualidad. Las circunstancias cambian, y hay que estar atentos a las nuevas realidades para redefinir prioridades que nos permitan acercarnos el máximo posible a una interpretación del mundo acorde a los nuevos tiempos, salvo que queramos correr el riesgo de errar el tiro, despilfarrar recursos y no alcanzar los objetivos propuestos.

En nuestro pasado más cercano hemos sido testigos del final de una correlación de fuerzas a escala mundial que generó una estructura mundial bipolar, y que basó la política de seguridad nacional en la contención del comunismo y en la disuasión nuclear. Pero hoy nuestros días son otros, las circunstancias han cambiado y las políticas de seguridad nacional se adaptan a los nuevos tiempos. Que las circunstancias cambiaron se hizo evidente el día que ocurrió la tragedia del 11-S. La superpotencia aparecía a los ojos del mundo vulnerable, y no había sido atacada por un gran ejército, sino por un grupo de fanáticos incontrolados que, por medio de un terrorismo suicida nihilista, tratan de lograr un absoluto dominio político, económico o religioso sobre los demás.

Así que en esta nueva era las amenazas no son las mismas: los pequeños grupos incontrolados de terroristas, que pueden disponer con relativa facilidad de armas de destrucción masiva, frente a los grandes ejércitos de la Guerra Fría; y los Estados débiles o fracasados, es decir, la debilidad o inexistencia de una estructura estatal capaz de garantizar un orden social, frente a los grandes Estados-Nación.

Si el país atacado aquella mañana hubiese sido una tiranía, ésta habría respondido de cualquier manera, porque las tiranías no establecen límites a la utilización de la violencia. Además las tiranías eficaces son inmunes al terrorismo, mientras que los países democráticos con sociedades más abiertas y permisivas no lo son. Por ello el 11-S fue atacado un país democrático, que se basa en un orden constitucional y que ha reducido el conflicto social al debate parlamentario, el control judicial y las elecciones periódicas.

Para defender su seguridad y responder de una forma democrática a los ataques del 11-S, la Administración norteamericana ha elaborado la Agenda de la Política Exterior de los Estados Unidos: Estrategia de Seguridad Nacional, donde se evalúan las amenazas a las que se enfrenta la superpotencia en los nuevos tiempos y con qué medios va a tratar de neutralizarlas. Una estrategia política con el fin de obtener el apoyo para un gobierno democrático y reducir el apoyo al terrorismo.

Abarca los diversos asuntos sobre los que pretende incidir la política de seguridad, desde una posición que no resalta especialmente los aspectos militares del concepto, ya que, como dice Rice, Estados Unidos no tiene luz verde para emprender una acción preventiva sin antes haber agotado todas las vías de la diplomacia. Lo que pone de manifiesto esta agenda norteamericana es que el mundo de hoy ya no es el mismo que el del final del siglo pasado: «Tras la caída de la Unión Soviética, unos han descrito el mundo resultante

como unipolar, otros como multipolar. Ambos grupos tienen razón y ambos están equivocados, porque cada uno de ellos se refiere a una dimensión del poder diferente, de la que ya no se puede asumir que sea homogeneizada por el poderío militar».

Para hacer del mundo un lugar más seguro, se establece como un principio de acción la necesidad de cooperar entre todos los países amigos y aliados para conseguir el éxito en la lucha contra las amenazas transnacionales: «La cooperación internacional es un ingrediente indispensable, no importa si la estrategia se concentra en librar la guerra contra el terrorismo, sostener la estabilidad regional, expandir el comercio y el desarrollo, mantener vínculos amistosos con las potencias globales, o en hacer frente a retos transnacionales, como las armas de destrucción masiva, las enfermedades infecciosas y el crimen internacional». Para que la estrategia tenga éxito, requiere actuar en todos esos frentes que son considerados como amenazas a la seguridad, en colaboración con el más amplio número de países. Ahora bien, pese a que establece claramente los beneficios y la necesidad de la cooperación multilateral, también sostiene una disposición fundamental a actuar solos, en caso de que se detecte una amenaza y no exista un consenso internacional para combatirla. «Simplemente, por sentido común, Estados Unidos debe estar dispuesto a actuar, cuando sea necesario, antes de que las amenazas se conviertan en realidad».

Este documento estratégico estadounidense está dominado por el pensamiento neoconservador, en definición de Irving Kristol, «liberales atacados por la realidad». Los neoconservadores creen que la democracia es el mejor sistema político conocido, y que merece la pena luchar para la expansión de la libertad en el mundo; que la mejor manera de proteger su seguridad es fomentar la democracia y la libertad: «Extenderemos la paz al fomentar sociedades libres y abiertas en cada continente».

El terremoto que produjo el 11-S en la política internacional norteamericana ha provocado una *mélange* entre las diferentes posturas y doctrinas, aportando cada una su particular visión del mundo. Diferentes propuestas que identifican distintos puntos de vista entre los miembros de la Administración, distintos matices de pensamiento a la búsqueda de un interés nacional que se plasma en el diseño de la política exterior. Así, el aislacionismo aporta el mantenimiento de la independencia y la libertad de acción, conocido como unilateralismo; el realismo aporta el pragmatismo y la identificación de las amenazas y las acciones para evitarlas o neutralizarlas con sus ataques anticipatorios; y el liberalismo-idealismo, la originalidad del sistema y el sentido de misión de extender la democracia a otros pueblos y Estados. Todas estas corrientes de pensamiento, presentes en la Administración norteamericana actual, han influido en la puesta en marcha de esta estrategia, que se basa en el convencimiento de que la conducta de los llamados estados fallidos se puede contener, como en el caso de Irak; pero eso sólo son los efectos. Además, las

estrategias de contención son de otra época, en la que la «destrucción mutua asegurada» obligaba a evitar el enfrentamiento bélico. Hoy esa estrategia puede fallar, hay que atacar el origen de los efectos de la conducta, y el origen está en los Estados que no son capaces de responder a unas expectativas de vida dignas a sus ciudadanos, que generan desesperación y pobreza, que muchas veces éstas actúan como detonante terrorista, así que el origen es la naturaleza misma del régimen, hay que cambiar el régimen político y extender la democracia.

Ante la sucesión de hechos en la política internacional, el interés nacional se va interpretando y modificando para adaptarse a las nuevas situaciones. Cuando Rice dijo en enero de 2000, y en calidad de asesora principal de política exterior del entonces candidato Bush, que «deberíamos proceder sobre la base firme del interés nacional y no del interés de una comunidad internacional ficticia», estaba hablando de cómo organizar una política en la época posterior a la Guerra Fría, y pese a que los Estados Unidos habían recibido ataques terroristas perpetrados por Al Qaeda, éstos no habían sido lo suficientemente determinantes como para reorientar la política estadounidense de la forma en que se hizo tras el ataque del 11-S. Más aún, varios agentes de Al Qaeda habían asistido a una conferencia islámica radical varios años antes, nada menos que en Oklahoma City. El propio presidente Bush, al leer los informes del servicio secreto cada día, y notar que se ocupaban mucho de la organización terrorista, le preguntó a Rice por qué no dejar de matar «moscas» y eliminarles. En aquellos momentos, Rice había publicado un artículo en *Foreign Affairs* donde explicaba cuál sería la política exterior de Bush; allí declaró que la verdadera preocupación de Estados Unidos debía ser «la política de poder, las grandes potencias y el equilibrio de poder». Pero tras los atentados, declaraba: «creo que el 11-S fue uno de esos grandes terremotos que clarifican y definen. Los acontecimientos han adquirido ahora un relieve mucho más definido». El ataque terrorista había sido un terremoto en la política internacional, había que reordenar las prioridades y las instituciones estadounidenses de acuerdo con las nuevas circunstancias.

Por tanto, hasta los ataques terroristas del 11-S, la Administración norteamericana estaba fundamentalmente dirigida a definir una determinada interpretación del mundo de la Posguerra Fría. Fue después cuando la Administración Bush, y el país en general, toma conciencia de que está en guerra contra el terrorismo, y es entonces cuando la guerra contra el terrorismo se convierte en objetivo de política exterior.

El fundamento ideológico de esta estrategia se puso de manifiesto el día en que el presidente Wilson se dirigió al Congreso el 8 de enero de 1918 con un conjunto de ideas para afirmar el orden y la estabilidad mundial; allí proponía establecer la paz sobre la base del derecho y la justicia, y atribuir a los Estados Unidos el papel de árbitro internacional, en un ambiente de colaboración hacia el futuro. La creación de la Sociedad de Naciones era la clave del plan

elaborado por Wilson; fue el primer movimiento eficaz hacia la creación de un nuevo orden político y social mundial y, aunque fracasó, su pensamiento continúa influyendo en la elaboración de la política norteamericana.

En los años del presidente Ronald Reagan, y como consecuencia de una serie de cambios en el sistema internacional, comenzaba a dibujarse una progresiva y creciente pérdida de capacidad del Estado para responder con éxito a los problemas que planteaba la nueva sociedad internacional globalizada. Comenzaron a surgir una serie de vulnerabilidades que ya no se podían afrontar con los conceptos y las políticas de la Guerra Fría.

Esta creciente incapacidad estatal provocó la génesis, en aquellos años de Reagan, de una estrategia contra el terror, una estrategia adaptada a aquella época, y que se llamó estrategia de los conflictos de baja intensidad (*low intensity conflicts*). Y si bien era total en el sentido de abrazar todos los aspectos, económico, político, militar e ideológico, contaba con una evidente limitación en su aplicación, ya que había que tratar de evitar un enfrentamiento con la URSS. Pero a pesar de ello, la doctrina Reagan proclamaba su intención de proteger el mundo libre, de apoyar la democracia, de facilitar una «revolución global democrática», apoyándose en la importante carga moral neoconservadora de defender la universalidad de los derechos humanos y el *american way of life*.

Herederos del pensamiento político wilsoniano, Bush y Rice consideran que el mejor camino hacia la paz y la seguridad es a través de la instauración de la democracia en países donde ésta no existe, y que los Estados Unidos tienen que estar dispuestos a hacer uso de su enorme potencial en defensa de la libertad. El camino será largo y difícil y, en ocasiones, actuará en contra de esta determinación de la Administración norteamericana de llevar adelante su agenda exterior; podrán surgir limitaciones, sobre todo de carácter militar y económico, que pueden obligar a adoptar posturas menos ambiciosas; pero en la elaboración de la política exterior norteamericana seguirá perviviendo el pensamiento político neoconservador. En palabras de Rice: «No hay nada malo en hacer algo que beneficia a toda la humanidad». Por ello, la política estratégica de seguridad nacional de los Estados Unidos es, sobre todo, el resultado de «un querer hacer» consecuente con la política exterior de una nación del siglo XXI, que es el principal objetivo del terrorismo transnacional, que ha alcanzado una posición preeminente en poder político y militar, y que tiene que afrontar las enormes responsabilidades derivadas de ese poder, haciendo frente a todas las amenazas a que se enfrenta la sociedad global: en defensa de la paz, la democracia y los derechos humanos en el mundo. No obstante, no es la *pax americana* la que surge tras los atentados. La política internacional evolucionará hacia una *pax democrática*, en la que la mayor parte de los países, en la medida de sus posibilidades y en función de sus intereses nacionales, colaborarán mutuamente para erradicar los riesgos y amenazas a que estará sometida la sociedad mundial en el nuevo siglo que acaba de comenzar.



La Asociación de Veteranos de la Armada «Lepanto», de Avilés, devolvió el pasado 27 de octubre la visita realizada por las goletas *Sisargas* y *Graciosa*, pertenecientes a la ESENGRA, el pasado mes de junio a dicha localidad asturiana. Los 28 integrantes de dicha agrupación recorrieron las diferentes dependencias de la Escuela de Especialidades Fundamentales de la Estación Naval de La Graña y al término de la visita almorzaron en el comedor de marinería con el director capitán de navío Carlos Galindo, con el que posaron para la presente fotografía.

(Foto: M. Gago García).

¡Y ERA EN CÁDIZ!

Milagros GONZÁLEZ-IRÚN SÁNCHEZ
Licenciada en Ciencias Económicas



ESDE mis lejanos días de estudiante, cuando la noche y los libros eran todo uno, no había vuelto a presenciar grandes amaneceres. Pero la mañana del 2 de octubre de 2005, tuve la dicha de volver a participar en uno de ellos. ¡Y era en Cádiz!, concretamente en el sencillo muelle del Arsenal de La Carraca.

¿Motivo de este hecho para mí tan singular? La nueva comandante del patrullero *Laya* asumía su destino rumbo a Ceuta. Siempre he sentido curiosidad y me ha gustado indagar a cerca de los nombres con que han sido bautizados los barcos. Así, he conocido que este patrullero debe su denominación a don Mateo de Laya y Cabes, ilustre marino del siglo XVIII, almirante general de la Real Armada del Océano. Si el actual fue botado en diciembre de 1975, es meritorio heredero del antiguo cañonero *Laya*, de gloriosa memoria en la campaña de Marruecos. En ella se distinguió por el heroico comportamiento de toda su dotación, defendiendo la posición de Sidi-Dris, en el mes de junio de 1921. Contribuyó eficazmente a la retirada del enemigo, por lo que fue honrado con la Medalla Naval que se encuentra en el camarote del comandante. Intervino también en otras operaciones, como la evacuación de Afrau, lograda con éxito gracias a su actuación; así como en Magán y Kasseras. En todas ellas el patrullero *Laya* —actualmente único con cañón a bordo— sufrió algunas bajas, contando en su valerosa historia con una medalla militar, tres navales y catorce cruces rojas y, más recientemente, como narra orgulloso un miembro de la dotación, participó en la resolución del conflicto en torno a la isla de Perejil.

Con estos antecedentes en nuestra memoria, a las 0815 h, desde El Puerto de Santa María, arribamos al arsenal. A pesar de la hora, la oscuridad era plena y sólo un leve enrojecimiento por el Este hacía presentir el sol naciente. En popa una marinera sostenía la bandera a la espera de ser izada. En vano intentamos immortalizar ese momento, ya que los destellos de las luces del barco y la noche en el cielo impidieron la fotografía. No importaba, aquel instante, en la soledad del arsenal con la sola presencia de algunos barcos, *Barceló*, *Hernán Cortés...* y una pequeña representación de tres generaciones de mi familia, permanecerá imborrable en mi archivo emocional.



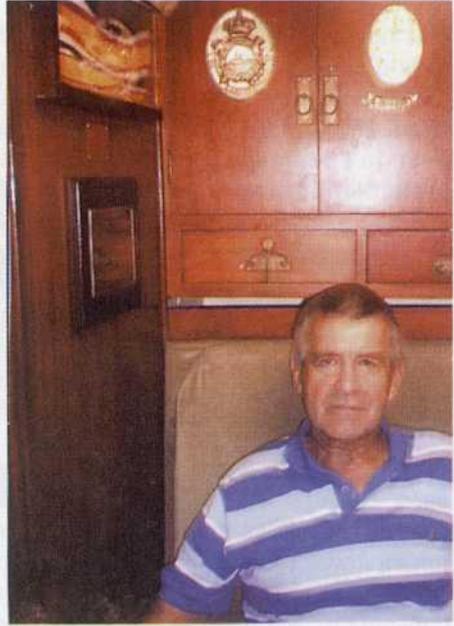
Comandante del patrullero *Laya*, teniente de navío Esther Yáñez. (Foto: M. González).



Y de improviso, no paulatinamente, irrumpió el día, y con él, la despedida; corta porque la nueva comandante se debía a su mando. Tampoco importaba, nosotros permanecíamos allí para ser testigos (sin periodistas, ni estridencias) del auténtico proceso estelar que entonces sí pudimos retener con la cámara fotográfica. Con uniforme de faena y visera identificativa del *Laya*, desde el puente, comenzaba a ejercer su comandancia. Cada miembro de la dotación a sus puestos. Se desprenden los cables, eléctrico y telefónico, y, retirado el portalón con las máquinas rugiendo, sueltan amarras del noray. ¡Noray!, siempre he sentido fascinación por ese elemento portuario, rudimentario y firme que la tecnolo-

gía avanzada de nuestros días aún no puede sustituir. Noray, así hemos bautizado nuestra residencia de descanso, entre los montes de Guadalajara, donde intentamos amarrar recuerdos y vivencias. El barco desatraca en paralelo del muelle y la popa, en función de proa, retrocede para enfilarse hacia las boyas. En una maniobra de minutos el *Laya* se pierde en el horizonte. ¡Feliz singladura!

Puede parecer absurdo rellenar estas páginas con algo tan normal y corriente, de todos los días y en todos los puertos, como la zarpa de un buque de la Armada: pero a bordo de este patrullero (sin alardes de ninguna clase) era mi hija a la que una vez más despedíamos, y la primera vez que lo hacíamos conscientes de todo lo que, por doce meses, será responsabilidad suya. No en vano, en el acto de entrega de mando, a quien lo entrega se le da la enhorabuena y a quien lo recibe se le desea buena suerte. ¿Será que la va a necesitar?



Coronel Yáñez, en el camarote de su hija.
(Foto: M. González).



(Foto: M. González).

¡Y era en Cádiz! Si hace cuarenta y cinco años, cuando por vez primera pisé tierras gaditanas, al haber contraído matrimonio con un teniente de Infantería de Marina recién graduado, alguien me hubiera vaticinado estos hechos me hubiese sobresaltado de manera alarmante, no por temor, sino por incredulidad. Desde el prisma de los años sesenta, era absolutamente inverosímil. El mundo tendría que haberse vuelto del revés para que una mujer asumiera tal responsabilidad y, sin embargo, ese 2 de octubre de 2005 yo lo estaba presenciando y conviviendo con la séptima de mis descendientes, Esther Yáñez.

¡Y era en Cádiz!, por más señas en San Fernando. El mismo lugar donde comenzó mi vida junto a un infante de Marina que, como su hija, también pasaría a la historia por un hecho significativo: la fundación de la Unidad de Operaciones Especiales de la Armada. Aquella de la boina verde que imprimía carácter, de las marchas nocturnas por el fango, del salto en marcha desde viejos camiones, de los primeros *rappels* desde helicóptero.

Rememoro ahora todo esto como si volviera a vivirlo. En una tarde de playa, en Torregorda, casi solitaria, cuatro niños felices de arena y agua salada, y él, Julio Yáñez, junto a la caseta de rayas que el Tercio Sur instalaba para sus oficiales, me hace confidente de un proyecto tan irrealizable, a mi juicio, como el que ahora vivimos con la comandante del *Laya*. Por entonces, desconocía aún que un proyecto en la mente de aquel infante era ya un hecho consumado. Sin medios, con el apoyo de un coronel, Galinsoga, y la crítica de algunos, salió adelante. Todo superado por el entusiasmo y la entrega de unos hombres que confiaban a ciegas en su capitán.

Mientras la estela del patrullero se perdía en alta mar, estos recuerdos alborotaban mi cabeza. A partir de ahora empiezo a creer que en este mundo todo es realizable. ¿Con qué premisas?: ilusión, empeño, esfuerzo, entrega, profesionalidad y un fuerte amarre en el noray de la seguridad, ése que te lleva a reconocer que, para las nobles empresas (absurdas a otros ojos), la fuerza viene siempre de lo Alto.

Atravesamos, de salida, la hermosa puerta de tres arcos del arsenal con la inscripción dedicada a quien levantó la primera piedra de tal establecimiento, guardián y reparador de barcos, y nos dirigimos a San Fernando para dar un nostálgico paseo por la calle Real, misa en San Pedro y desayuno en La Mallorquina, con esos bollos y pastelería que difícilmente los paladares pueden olvidar. De regreso, irrumpiendo con el coche en el puente Zuazo, mientras narraba a mi nieto cómo el ejército del propio Napoleón no pudo cruzarlo, se reafirmaba en mí esta idea. Si por añadidura las piedras que pisas y el mar que navegas son Cádiz, todo es realizable.

¡Todo realizable!

TEMAS PROFESIONALES



CENTRIXS

*(COMBINED ENTERPRISE REGIONAL
INFORMATION EXCHANGE SYSTEM)*

Bernardo GONZÁLEZ SIERRA



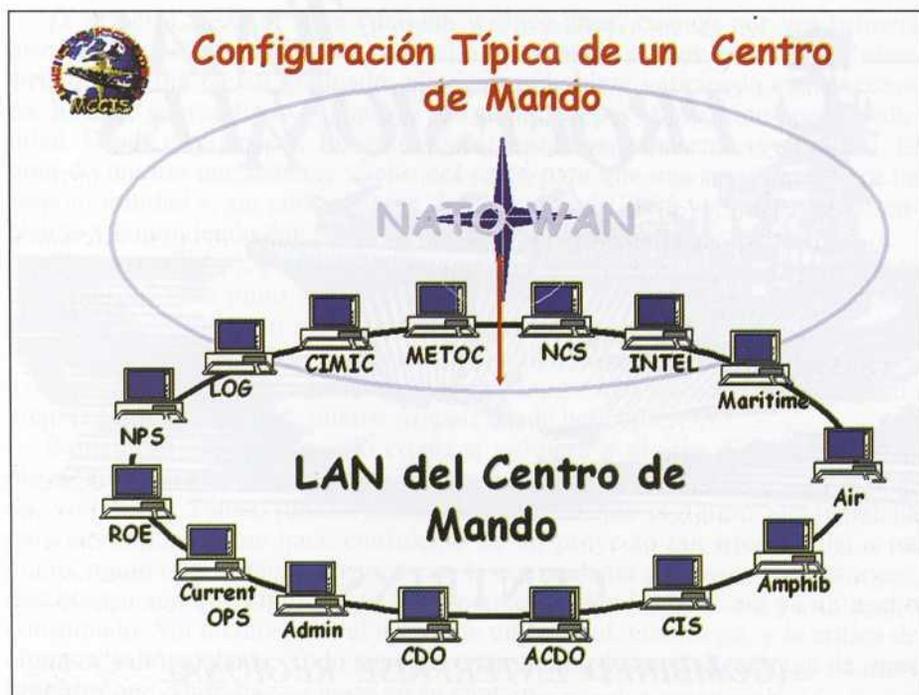
Luis F. CALVIÑO GARCÍA



Introducción



ESDE la antigüedad el mando ha sentido la necesidad de ejercer de un modo u otro el control sobre sus fuerzas. Para ello ha usado diferentes métodos para recibir información y dar órdenes. Pero todos ellos requerían de las siguientes características: rapidez, fiabilidad, seguridad, flexibilidad y negación de esta información al enemigo. En nuestra opinión, el CENTRIXS es el paradigma de los sistemas de C2 en este nuevo siglo.



Situación estratégica actual

Hoy en día, tras los atentados del 11 de septiembre y 11 de marzo y las guerras de Afganistán e Irak, ha quedado claro que dentro de la actual guerra asimétrica el principal, y quizá el único, país con capacidad de despliegue de fuerzas en cualquier parte del mundo es Estados Unidos. Consustanciales a éstas son sus sistemas de mando y control, que son los únicos que han demostrado capacidad de unificar y comandar distintas unidades de diferentes países, integrando esas unidades en sus sistemas, logrando así la plena conectividad e interoperabilidad entre ellas. De aquí podemos deducir que sus sistemas de C2 son los más probados, los más operativos y los más interoperables.

Las razones de esta situación son variadas, y entre ellas podemos destacar:

- Los Estados Unidos disponen de un presupuesto superior al del resto de los países occidentales.
- Disponen de un único criterio y unos objetivos muy claros, sin tener que satisfacer distintos intereses creados, como los que existen entre

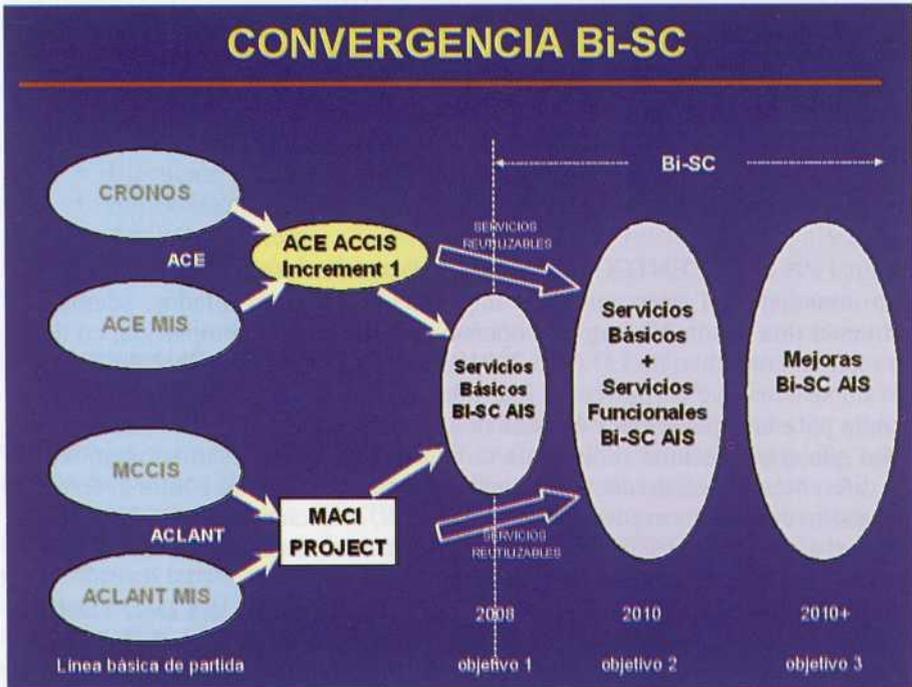
los países de la OTAN, que ralentizan la toma de decisiones e implantación de distintos sistemas.

- Tienen una larga experiencia en operaciones en cualquier parte del mundo y con diferentes aliados, ya que prácticamente han participado en todos los conflictos después de la Segunda Guerra Mundial.
- Es impensable que la OTAN lleve a cabo una operación sin el apoyo o la colaboración de Estados Unidos.
- Las distintas alianzas para las distintas operaciones integran diferentes países, y las combinaciones de éstas y de países son ilimitadas

Sistemas de mando y control en España y la OTAN

Haciendo un repaso por los distintos sistemas de mando y control implementados en España y la OTAN, se puede ver que dentro de los ejércitos de nuestro país y de los del resto de la OTAN ha habido una evolución de estos sistemas de una manera individual, casi aislada, poniendo de nuevo de manifiesto la falta de coordinación y entendimiento entre sus distintos miembros.

En España, podemos destacar el SIJE (Sistema de Información del JEMAD) a nivel estratégico y operacional, el SIMACET (Sistema de Infor-



mación del Ejército de Tierra), el SMN (Sistema de Mando Naval), a nivel operacional y táctico, los SICOA, SMCOA y SMCDF (Sistema Informático para la Conducción de Operaciones Anfibias, Sistema de Mando y Control de Operaciones Anfibias y Sistema de Mando y Control de la Fuerza de Desembarco) dedicados a la Infantería de Marina, y el SIMCA (Sistema de Mando y Control del Aire).

En la OTAN resaltan el TARE (*Telegraphic Automated Relay Equipment*), para mensajes ACP-127, actualmente obsoleto, aunque plenamente operativo; el NCN (*NATO Core Network*), quizá uno de los mayores fiascos en cuanto a desarrollo de un sistema de mando y control, IDNX-NIDTS (*Integrated Digital Network-NATO Initial Data Transfer System*), que nacieron como sistemas *hardware* separados formando la actual *NATO Secret WAN*.

Más recientemente destacan el ACE MIS (*Allied Command Europe, Multinational Information System*) y el más conocido MCCIS (*Maritime Command and Control Information System*) para mando y control de las fuerzas terrestres y marítimas, que convergerán en el futuro BI-SC AIS (*Bi-Strategic Command Automated Information System*) junto con el ACLANT MIS (*Allied Command Atlantic Multinacional Information System*) en desarrollo actualmente y el conocido CRONOS (*Crisis Respond Operations NATO Open Systems*); este caso es curioso dado que por primera vez se intenta aglutinar varios sistemas de mando y control en uno solo con amplias capacidades. Sin embargo estos esfuerzos unificadores chocan con la reciente creación del ACCS (*Air Command and Control System*) como sistema independiente y que al parecer sustituirá al SIMCA en el Ejército del Aire. Desconocemos las razones por las que no se prevé integrarlo en el BI-SC AIS.

Breve historia del CENTRIXS

En 1999 el USCENTCOM comenzó a desarrollar este sistema con el objetivo inmediato del intercambio de información entre sus aliados, además de mantener una visión del teatro de operaciones conjunta y compartida, en tiempo real. Al comienzo de LD (año 2001) los esfuerzos se centraron en desarrollar un sistema que permitiera la interoperabilidad de la información de inteligencia para las operaciones de combate. La solución fue el CENTRIXS, pero hubo que crear distintas redes dada la gran diversidad de teatros operativos y los diferentes países aliados y coaligados dentro de la guerra contra el terrorismo; así se crearon tres redes separadas entre sí, conocidas como X-Net, GCTF (*Global Counterterrorism Force*) y MCFI (*Multinational Coalition Forces in Irak*), de las cuales se habla más adelante.

En 2002 se comenzaron a aplicar diferentes directivas del DoD (*Department of Defence*) con el fin de unificar los criterios de intercambio de información de inteligencia con otras naciones aliadas y el modo de implementar

los datos de la situación de fuerzas y orden de batalla. Este desarrollo desembocó en la necesidad de una única red global que unificara las existentes. Así en 2004 apareció como el concepto del CENTRIXS-MNIS o *Multinational Information Sharing*, que llevará al sistema a ser una única red de datos común, global, multinacional e interoperable.

Servicios del CENTRIXS

Los servicios que actualmente están implementados en el CENTRIXS son mayormente COTS (*Commercial Of The Shelf*) y GOTS (*Government Of The Shelf*), sistemas comerciales o previamente desarrollados por el Gobierno, con gasto en investigación mínimo, lo que abarata enormemente su coste. Estos servicios son:

- MS INTEL OFFICE, un paquete de Microsoft Office profesional, especialmente adaptado a redes.
- *Net meeting* como herramienta de colaboración.
- Voz sobre IP.
- GCCS-I3 (*Global Command and Control System Integrated Imagery and Intelligence*), sistema GOTS que se implementa en CENTRIXS debido a sus posibilidades:
 - Identificación y evaluación de la amenaza.
 - Ayuda al planeamiento estratégico.
 - Desarrollo de las diferentes líneas de actuación.
 - Ejecución y puesta en práctica de lo planeado.
 - Supervisión.
 - Análisis del riesgo.
 - Presentación de la situación táctica.

Estructura actual del CENTRIXS

Diez redes componen principalmente el sistema CENTRIXS, tres de ellas son globales y unen USCENTCOM-USPACOM-USEUCOM, es decir, los mandos de Estados Unidos en Oriente Medio, el Pacífico y Europa.

Entre las redes locales, USCENTCOM utiliza tres para su uso exclusivo con sus aliados en su área de responsabilidad, CENTRIXS-MCFI, para las operaciones en territorio iraquí, y para dar conectividad a las grandes unidades de terrestres, hasta el tamaño mínimo de una brigada, instalaciones y estados y planas mayores. CENTRIXS-GCTF, cuyo uso principal es dar conectividad a las unidades navales y a las unidades propias y aliadas sobre territorio afgano,

y X-NET, creada para dar conectividad a las grandes unidades aéreas y a los aliados pertenecientes a la Commonwealth.

Las tres redes son usadas por USPACOM para el control sobre las operaciones que se llevan a cabo en su área de responsabilidad. Son las conocidas como COWAN-J (*Coalition Wide Area Network*), COWAN-K y COWAN-T. Esta multiplicidad de redes locales es debida al distinto nivel de accesibilidad a la información de los aliados en la zona del océano Pacífico. Asimismo estas redes son usadas ocasionalmente como banco de pruebas para distintas mejoras del sistema en los ejercicios JWID/CWID (*Joint/Combined Warrior Interoperability Demonstrator*).

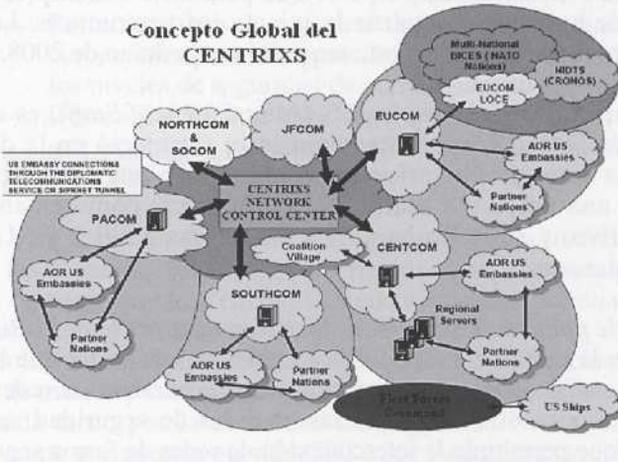
Finalmente USEUCOM mantiene una red tipo CENTRIXS experimental, conocida por CFBLNet (*Combined Federated Battle Laboratories Network*). Aquí es donde se están llevando a cabo la mayoría de las pruebas de conectividad y seguridad que darán al CENTRIXS-MNIS sus capacidades futuras.

Uno de los desarrollos fundamentales en el programa del CENTRIXS es lo que se conoce como Griffin, el soporte físico de la red CENTRIXS. El Griffin tiene un acercamiento arquitectónico diferente a los otros sistemas actualmente en uso. Originalmente nació como una iniciativa del CCEB (*Combined Communication Electronic Board*), pero actualmente está siendo desarrollado por las naciones del grupo MIC (*Multinational Interoperability Council*); a saber, Estados Unidos, Gran Bretaña, Australia, Canadá, Francia, Alemania y Nueva Zelanda. El Griffin está definido por el MIC como «el desarrollo permanente a nivel multinacional de los recursos y capacidades para el intercambio de la información entre las redes clasificadas de las naciones que participan». En cualquier caso, el Griffin no será la red física definitiva, pero mientras tanto proporciona ayuda para el desarrollo de muchos servicios que



CENTRIXS-MNIS

Concepto Global del CENTRIXS



serán implementados. El Griffin ayuda además a definir el concepto de dominios múltiples, donde un dominio se define como «un ambiente común donde los participantes pueden intercambiar la información de la cual se protegen contra la intrusión de no-participantes». Esto significa que una sola infraestructura puede apoyar diversas coaliciones, con naciones que participan conectándose con los dominios múltiples, si es necesario.

El CENTRIXS está pensado para formar, un día, una sola red de información común, global y multinacional. Para lograr este objetivo, es absolutamente necesario lograr una solución tecnológica que certifique la posibilidad de compartir información confidencial multinivel sobre una red frente a la actual proliferación de múltiples redes separadas. La tecnología de seguridad que permitirá comunidades de intereses, separadas pero simultáneas, a través de una red común de transporte, es la clave para el futuro de las redes de Mando y Control en el mundo.

Requisitos operativos

En mayo de 2004, el USCENTCOM envió el listado de los requisitos más necesarios a la Junta de Jefes del Estado Mayor:

- Navegación web-Integración en SIPRNET.
- *Net-Meeting/Messenger*. como herramienta de colaboración.

- Implementación de la infraestructura de información de nueva generación y Protección *One Way Link*. Permitirá un alto nivel de transferencia de la información entre diferentes niveles de seguridad.
- RPV (Red Privada Virtual) Tipo-1. Que permitiría a múltiples redes y grupos de usuarios compartir la misma infraestructura. La fecha prevista para dar solución a este requisito es el verano de 2008.

Tras examinar estos requisitos, la JCS (*Joint Chiefs of Staff*), es decir, la Junta de Jefes de Estado Mayor estadounidense, estableció en la directiva DoD 8110.1 una serie de directrices para lograr la plena integración del CENTRIXS en una única red multinivel y dinámica, como establece su concepto operativo, y se indicaba en las Directivas 8100.1 y 5137.1 ya mencionadas. Éstas son:

- *Cambio de política de seguridad: Risk management frente a Risk avoidance*, en la que frente a la política tradicional de evitar que la información sensible caiga en manos indeseadas separando las redes físicamente, propone otra en la que las medidas de seguridad serán tan potentes que permitirán la interconexión de redes de forma segura.
- *Potenciadores de tecnología*: básicamente se refiere a la adopción de *chat* y traductores simultáneos.
- *Desarrollar un ambiente seguro multinivel y dinámico*, es decir, que el tránsito de la información desde Sinclass a CTS sea por la misma red, con la adecuada protección, y que además permita conectar este sistema a cualquier otro sistema de C2 que posea cualquier otra nación para alianzas *ad hoc*.

Sin embargo, el Estado Mayor Conjunto de los Estados Unidos definió como objetivo fundamental para lograr el adecuado intercambio de la información aquel sistema que proveyera la posibilidad a cualquier miembro de la coalición de tener acceso inmediato a la información susceptible de ser compartida. Así, el Estado Mayor Conjunto norteamericano hizo las siguientes recomendaciones específicas:

1. Cambio de la actual política/filosofía de seguridad.
2. Potenciar el intercambio de información con países extranjeros.
3. Educar al usuario en las políticas nacionales de acceso a la información y sus procedimientos de implementación.
4. Mejorar la implementación de la política de seguridad:
 - Racionalizar el proceso de acceso a la información de los extranjeros.
 - Racionalizar y estandarizar las políticas de los sistemas de seguridad.
 - Integrar potenciadores de tecnología:

- Mejorar los actuales estándares de las redes multinacionales.
 - Herramientas para la colaboración.
 - Traductores simultáneos.
- Permitir el uso de *software* de encriptación basado en sistemas comerciales para la separación de grupos de usuarios diferentes en los niveles de seguridad de secreto para abajo.
- Desarrollar un ambiente seguro y multinivel para la información que permita a los aliados, el acceso a la información exacta en base a su necesidad de conocer.

Pero para lograr estos objetivos hay que superar la tradicional vulnerabilidad de las redes no sólo a ataques físicos, sino a los ataques de posibles *hackers* de naciones tanto enemigas como eventualmente aliadas, que intentarían hacerse con algún tipo de información clasificada.

La política tradicional para salvaguardar la información en las redes de datos y de mando y control ha sido la de «evitar los riesgos». Ésta es la política seguida tanto por la autoridad de Seguridad Nacional de los Estados Unidos como por nuestro querido CNI o por cualquier potencia del mundo. La historia nos demuestra que ante la inseguridad que suponen los ataques informáticos, la mejor manera de proteger la privacidad, integridad, disponibilidad y autenticidad de nuestra información siempre ha sido conectar en la red el número mínimo de ordenadores, a los que sólo tengan acceso aquellas personas con necesidad de conocer, evitando que en la red participen personas o grupos que no deban compartir la información y/o los datos que en esa red se vuelcan. Sin embargo, el mismo concepto del CENTRIXS-MNIS hace que no sea posible seguir llevando a cabo esta política.

Medidas de seguridad

Implantación de los algoritmos dinámicos de cifrado

Simplificándolo mucho, es la selección de modo pseudoaleatorio de un algoritmo de cifrado de una batería de éstos.

Ultra Thin Client

Se trata básicamente de que sólo se pueda acceder tanto a determinadas aplicaciones como a los datos que éstas manejan desde equipos autorizados e identificados por su propia tarjeta de red, así como por otros métodos.

Relleno del tráfico

No es más que la producción continua de *bits* con el objeto de que si alguien se encuentra grabando o escuchando en una línea sea incapaz de saber cuándo se está transmitiendo verdadera información y cuándo simple ruido.

Cifrado de clave pública (PKI), common access card (CAC) e identificadores de parámetros biométricos

El cifrado por clave pública se basa en funciones matemáticas en lugar de operaciones sobre patrones de *bits*, como se realiza con los algoritmos de encriptación tradicionales. El núcleo de este sistema son los algoritmos de cifrado y descifrado, así como las claves pública y privada utilizadas bien para cifrar o descifrar. Este sistema sirve además para autenticar la información por el procedimiento de la firma digital. Para complementar y facilitar el uso de la clave pública se está implantando la tarjeta de identificación de acceso común, en la que parte de la clave privada estará contenida en un chip dentro de una tarjeta de identificación.

Además se implementarán identificadores de parámetros biométricos para comprobar las huellas digitales del usuario o lectores de retina, etc., que verificados contra un servidor darán acceso a la información.

IPSec en IPv6

El Departamento de Defensa de los Estados Unidos lleva años utilizando Internet para el envío de información hasta el nivel de seguridad de CONFIDENCIAL. Esto es así a través de la conocida como SIPRNET, que implementa comunicaciones seguras sobre IP y el protocolo HTTPS en los niveles de red y sesión. Estos servicios fueron pensados para ser aplicados en IPv6, aunque compatibles con la actual versión de Internet IPv4.

Entre las aplicaciones se incluyen:

- Conectividad segura entre usuarios a través de Internet.
- Acceso remoto seguro a través de Internet.
- Establecimiento de conectividad Intranet y Extranet con socios de una comunidad de interés.

Además IPSec proporciona servicios de encriptación similares a la PKI. Por todo lo anteriormente reseñado, el CENTRIXS alcanzará su máxima grado de operatividad cuando el uso de IPv6 se generalice, alcanzando grados de control sobre la fuerza que hoy sólo vemos en películas de ciencia ficción.

Trusted sessions managers

Ésta es la tecnología que permitirá la gestión de todos estos elementos de seguridad. Actualmente es la menos desarrollada y es, en último lugar, lo que estará retrasando la implementación a escala mundial del CENTRIXS.

Dos tecnologías están siendo desarrolladas para el CENTRIXS: el *Multi-Level Session Server* (MLSS) y el *DODIIS Trusted Workstation* (DTW). Ambas están basadas en Solaris. El MLSS permitirá básicamente que un grupo se conecte de modo seguro a un servidor de un determinado nivel de seguridad, restringiendo además el almacenamiento de información a los servidores, proveyendo a los usuarios finales con discos duros portátiles y asegurando una apropiada limpieza de los *buffers* de memoria y memorias caché entre las diferentes sesiones o conexiones a la red; así los usuarios podrán acceder a los diferentes servidores de CENTRIXS.

El DTW será utilizado para proporcionar a un usuario acceso simultáneo a diversos enclaves de almacenamiento de información del CENTRIXS, mientras que previene la posible pérdida de la información entre estos enclaves.

Conclusión

Éste es el sistema C2 por el que, en mi opinión, debería apostar tanto la Armada como el Ministerio de Defensa, como ya han hecho países como el Reino Unido, Alemania o Francia.

Tanto por su concepto como por el uso de aplicaciones y sistemas de desarrollo comercial, y por la solidez y robustez de los sistemas de seguridad a implantar, esta red de mando y control podrá ser implementada a través de la red física de la Internet tradicional de alta velocidad (ADSL, XDSL, cable, WIMAX, ATM, etc.), lo que aumentará de manera inusitada la versatilidad de esta red de mando y control, pudiendo llegarse, quizá, a ejercer determinadas actividades del mando y de las operaciones militares desde prácticamente cualquier lugar, incluido el mismo domicilio, aumentando aún más el concepto de disponibilidad y flexibilidad del militar en cualquier momento y ocasión.



BIBLIOGRAFÍA

- Department of Defence Instruction N.º 8110.1 *Multinational Information Sharing Networks Implementation*, de 6.02.2004.
- US Department of Defence Directive N.º 8100.1 *Global Information Grid (GIG) Overarching Policy* de 19.09.2002.
- US Department of Defence Directive N.º 5731.1 Assistant Secretary of Defence for Command, Control, *Communications and Intelligence* (ASD C3I) de 12.02.1992.
- Combined Enterprise Regional Information Exchange System* (CENTRIXS); Supporting Coalition Warfare World-wide. Jill L. Boardman and Donald W. Shuey.
- Acta del ITP (*Interoperability Test Panel*, US DoD) del 30.01.05.
- Project Budget Justification US Navy FY 04, 05, 06 and 07.
- BAUMAN, Dennis L.: *Decision Superiority for the Joint War Fighter*.
- BARRY, Charles L.: *Transforming NATO Command and Control for Future Missions*.
- Operation Tiki-II, Impact of New Communication Systems.
- STALLINGS, William: *Comunicaciones y Redes de Computadoras* (Pearson-Prentice Hall) 7.ª Ed. www.usaarl.army.mil
- HUIDOBRO MOYA, José Manuel: *Redes y Servicios de Telecomunicaciones* (Paraninfo) 1.ª Ed.
- A. NATO Perspective on CENTRIXS, NC3Board (L. Parker).

EL VÍNCULO ATLÁNTICO SUR: RELACIONES BRASIL-ÁFRICA

Sérgio DA COSTA NEGRAES
Teniente coronel del Ejército brasileño



A vinculación histórica entre Brasil y África se remonta al siglo XVI, en gran parte como consecuencia del tráfico de esclavos que duró más de 300 años; periodo en el que más de tres millones de africanos fueron trasladados a Brasil (1). También influyó la colonización portuguesa común de Brasil y de algunos países africanos (2). En la actualidad, y según las estimaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores brasileño, existen en el país cerca de 76 millones de afrodescendientes, con semejanzas culturales comunes. Después de Nigeria, Brasil es la segunda nación del mundo con más población negra.

África forma parte del escenario geopolítico de Brasil y existe una innegable complementariedad económica. Sin embargo, siempre constituyó un eje secundario de la diplomacia brasileña. El cuadro empezó a experimentar modificaciones a partir de 1961, con una sucesión de esfuerzos políticos y diplomáticos precisos de acercamiento, y más concretamente durante el gobierno de Ernesto Geisel (1974-1979), que condenó el *Apartheid* y reconoció al gobierno marxista del Movimiento Popular para la Liberación de Angola (MPLA), hasta hoy en el poder, y a las demás colonias portuguesas. A partir de entonces, tuvo lugar una intensa colaboración con los países africanos en diversos foros multilaterales de carácter económico, aumentando la agenda política común y el comercio de bienes y servicios.

Con este trabajo se pretende poner de relieve el estado actual de aquellas relaciones entre Brasil y África, enfocadas en el Atlántico Sur, que puedan revelar vínculos particulares, indicando, al final, algunas medidas que podrían mejorar el cuadro existente.

De acuerdo con algunos expertos brasileños en geopolítica, como el General Carlos de Meira Mattos, los Almirantes Armando Amorim Ferreira Vidigal, Ibsen Gusmão Cámara, José Maria Amaral Oliveira y Mario Cesar Flores, así como la profesora Therezinha de Castro, se puede delimitar el área del Atlántico Sur de la siguiente forma:



Base Naval de Río, septiembre 2002, con los portaaviones *Minas Gerais* y el entonces recién adquirido a la Marina francesa, el *Foch*, para sustituir al primero de los citados. (Foto: M. M. J.).

- Al norte, el estrecho del Atlántico, entre el saliente del nordeste brasileño y el del noroeste de África, balizado por la línea Natal (Brasil)-Dakar (Senegal). El Ecuador es el límite geográfico, pero, según algunos investigadores, el paralelo norte de 20 grados caracteriza, geopolíticamente, el Atlántico Sur en su límite norte.
- Al sur, la Antártida, que por su valor estratégico y económico es considerada el límite natural en el extremo Sur.
- Al este y al oeste, los litorales de América del Sur y de África. Paraguay y Bolivia, países continentales, también son incluidos en la región por algunos analistas, por sus dependencias de acceso a los mercados mundiales, a través de la cuenca Platina.

Para Brasil, el Atlántico Sur tiene gran importancia geopolítica. En esta área se encuentran sus principales rutas comerciales y el paso hacia los océanos Pacífico e Índico, de ahí la importancia geoestratégica de la costa del África Occidental y de la costa oriental de América del Sur, con especial atención a las extremidades meridionales, como el cono sudafricano, el estrecho de Magallanes y también la Antártida.

La dependencia creciente del petróleo del Oriente Medio por parte de Occidente, así como el aumento de la producción de crudo por parte de Brasil

y de algunos países del África Occidental (en buen parte de áreas ubicadas en la plataforma continental), aumenta la importancia estratégica del área, pudiendo incluso considerarse una hipotética ocupación militar de esa área marítima mediante el establecimiento de bases permanentes de la superpotencia hegemónica y sus aliados.

En el océano Índico, área de paso obligado hacia Asia Meridional y Central, la cooperación entre Mozambique y países del G-3 (Brasil, Sudáfrica e India) es igualmente importante.

De acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (3), África es un objetivo insustituible para la diplomacia brasileña. La política para ese continente valoriza los múltiples elementos de identidad, la contribución cultural y étnica en la formación de la nacionalidad y la riqueza material creada por el trabajo africano. El presidente de Brasil, Luíz Inácio Lula da Silva, en su discurso de investidura (4) se ha referido a nuevas prioridades de la política externa brasileña, destacando América del Sur y África.

En este orden de ideas, la materialización de estas prioridades fueron materializadas posteriormente durante los primeros meses del gobierno, en 2003, con la intensificación de viajes del presidente de Brasil y de diferentes misiones diplomáticas a diversos países africanos. En la primera quincena de abril de 2005, el presidente Lula ha realizado un nuevo viaje al continente africano (Gana, Guinea-Bissau y Senegal), donde ha afirmado la necesidad de estrechar las relaciones políticas antes que las comerciales. Los temas tratados en estos viajes fueron diversos y adaptados a cada país visitado, de naturaleza bilateral o multilateral en el ámbito del Mercado Común del Cono Sur (MERCOSUR) y de foros económicos de África, en los que ya existe una serie de negociaciones más o menos avanzadas, por ejemplo, entre MERCOSUR con la South African Customs Union (5) (SACU), firmada en 16 de diciembre de 2004 (6), y con la Southern African Development Community (7) (SADC) aún en andamio.

Las negociaciones entre SACU y MERCOSUR comenzaron a finales de 2000, con el objetivo de establecer un Área de Libre Comercio entre los dos bloques. En diciembre de 2004 se suscribió un acuerdo preferente de tarifas fijas entre los Estados miembros, reafirmando el compromiso de continuar con futuras negociaciones para la implementación del acuerdo, que será sometido a los parlamentos de los Estados parte signatarios.

Además, se pretende aunar esfuerzos para conseguir una actuación conjunta en foros multilaterales, políticos o económicos, como en la Organización Mundial de Comercio y en la ONU. De acuerdo con el Presidente Lula (8), se buscará emprender acciones conjuntas para hacer valer los intereses de los países en desarrollo. Por otra parte, Brasil mostró su predisposición favorable, dentro de la medida de sus posibilidades, para participar activamente en los esfuerzos de la Nueva Asociación Económica para el Desarrollo de África (9) (NEPAD), como ha dicho el Ministro de las Relaciones Exteriores de Brasil.

En el ámbito de la Defensa, Brasil, conforme a su Política de Defensa Nacional (10), se caracteriza por tratarse de un «Estado con diferentes regiones internas y de perfil diversificado: al mismo tiempo amazónico, atlántico, platino y del Cono Sur».

Esta Política de Defensa Nacional añade que «la concepción del espacio regional extrapola la masa continental sudamericana e incluye, además, el Atlántico Sur» y que «el fortalecimiento del proceso de integración proporcionado por MERCOSUR, el estrechamiento de las relaciones con los vecinos amazónicos, la intensificación de la cooperación con países africanos de lengua portuguesa y la consolidación de la Zona de Paz y de Seguridad en el Atlántico Sur - resultado de una acción diplomática positiva y concreta - diseñan un verdadero anillo de paz en torno al País, haciendo posible la concentración de esfuerzos para la consecución de un proyecto nacional de desarrollo y de lucha contra las desigualdades sociales».

La Zona de Paz y Cooperación en el Atlántico Sur (ZPCAS) (11) fue establecida en 1986 por los países de la costa occidental de África y los iberoamericanos bañados por el Atlántico Sur. En un esfuerzo conjunto, estos 24 países buscan nuevas formas de integración y colaboración regionales. Según el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (12), la ZPCAS atiende a los intereses del país ampliando el espacio para la cooperación económica y comercial, estimulando la cooperación científica y técnica; y patrocinando iniciativas de carácter político-diplomático, destinadas a la protección ambiental, la desnuclearización y la solución de conflictos.

Entre los progresos (13) de la ZPCAS se puede destacar:

- Prohibición de las armas nucleares en el área.
- Entrada en vigor de la Convención Interamericana contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, municiones, explosivos y materiales afines.
- Restablecimiento de la democracia en Sierra Leona y en Liberia.
- Acuerdo en la gestión de los problemas internos de Guinea-Bissau y los esfuerzos en ese sentido para la mediación realizada por la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental y por la Comunidad de Países de Lengua Portuguesa.
- Gestiones exitosas en Nigeria para establecimiento de la democracia en el país.
- Esfuerzos para alcanzar la paz en la República Democrática de Congo.
- Éxitos obtenidos en la intermediación en el conflicto interno que ha sufrido Angola y llamamiento a la cooperación internacional para la reconstrucción del país.

Brasil ha participado en diversas misiones de mantenimiento de la paz o asistencia militar bajo mandato de la ONU (14), en Angola (UNAVEM I, II y III,

1.200 militares), Mozambique (ONUMOS, 263 militares), Uganda y Ruanda (UNOMUR, 10 militares), Congo (ONUC, 179 militares), Costa de Marfil (UNOCI, 5 militares), Guinea-Bissau (ONUGBIS, 1 militar), Liberia (ONUMIL, 1 militar). Actualmente, las Fuerzas Armadas brasileñas continúan participando en este tipo de misiones en África solamente en Guinea-Bissau y en Costa de Marfil (15).

En el marco de la cooperación y ayuda militar brasileña a países africanos, Guinea-Bissau ha recibido de Brasil 500.000 dólares USA en concepto de ayuda a sus Fuerzas Armadas. De acuerdo con el ministro de Relaciones Exteriores de Brasil (16), se está ayudando al proceso de profesionalización de estas Fuerzas Armadas, al objeto de disminuir la tensión existente, apartándolas del intervencionismo en la política nacional (Guinea-Bissau celebrará elecciones generales en junio de 2005).

En junio de 2003, Brasil y Sudáfrica firmaron un acuerdo de cooperación militar, que incluye adquisición de material de defensa, apoyo logístico, investigación y desarrollo militar, además de un intercambio de experiencias en misiones de mantenimiento de la paz.

Asimismo, en los últimos años, se realizaron varios ejercicios conjunto-combinados, con la participación de algunos países de África. Entre estos ejercicios cabe destacar la Operación Cruzeiro do Sul-CRUZEX (en 2004, ejercicio aéreo multilateral, en Brasil, participación de la Fuerza Aérea de Sudáfrica como observadora), Ejercicio FELINO (en 2003 en Mozambique, con participación de países de la Comunidad de Países de Lengua Portuguesa, tema: apoyo a la paz y ayuda humanitaria). Por su parte, Argentina Chile y Uruguay participan más habitualmente en este tipo de operaciones conjunto-combinadas.

En junio de 2004 se ha realizado la transferencia (17) de una corbeta brasileña para la Marina de Namibia (primer navío de esta armada) como parte de un acuerdo firmado en 1994 entre los gobiernos de Namibia y Brasil. Fue la primera vez que Brasil ha donado un navío a la armada de otra nación.

La Marina de Guerra Brasileña continúa prestando apoyo naval a Namibia materializado en las siguientes actividades: formación de personal, contratos comerciales para la construcción de buques patrulleros (18); contratos para la prestación de servicios a fin de elaborar un plan de ejecución que permita delimitar la plataforma continental de ese país.

A pesar de estas colaboraciones en materia de seguridad, todavía no se hace referencia a una posible Organización del Tratado del Atlántico Sur, en analogía a la OTAN, ya que no existen indicaciones sostenibles para su planificación a corto, medio o largo plazo.

Entre las acciones emprendidas por Brasil respecto a la ayuda al desarrollo de algunos países africanos, destaca la condonación de la deuda que Mozambique tenía con Brasil (19). El remanente de esta deuda podrá ser invertido en la instalación de una fábrica de elementos retrovirales para la lucha contra el sida.



Guardias marinas de la Escuela Naval de Río de Janeiro en una parada militar en septiembre de 2002. (Foto: M. M. J.).

En cuanto a la sanidad, Brasil ha presentado una propuesta, en mayo de 2001, en la Organización Mundial de Salud en Ginebra, sobre medicinas anti SIDA, que viene a representar los intereses africanos, que son los que más sufren los efectos de esta enfermedad (20). La resolución tenía en cuenta el acceso a medicinas para enfermos de sida como un derecho humano fundamental. Inicialmente, esta propuesta (21) tuvo una oposición por parte de la delegación de Estados Unidos, debido a un problema de patentes. Finalmente, la resolución se convirtió en norma de la Organización Mundial de Salud. Igualmente, Brasil ha ofrecido a ciertos países de África las experiencias realizadas en un exitoso programa desarrollado para la lucha contra el sida (22).

El programa «Hambre Cero» del gobierno del Presidente Lula, que estimula la distribución de alimentos a las poblaciones necesitadas y que incita a la producción local, con apoyo a la formación y organización de pequeñas propiedades rurales y al establecimiento de cooperativas agrícolas, también ha sido ofrecido como eficaz herramienta de cooperación. Este plan ha despertado gran interés en África, ya que varios países, entre ellos Angola, han dejado de producir alimentos como consecuencia de guerras civiles.

Brasil tiene una especial relación con los cinco países africanos de lengua portuguesa. En estos países hay una gran receptividad hacia el área cultural. Es normal que en países como Angola y Saõ Tomé, los programas de televisión estén producidos en Brasil.

En 1996 se creó la Comunidad de los Países de Lengua Portuguesa (CPLP), que reúne a los siete países que tienen en común esta lengua: Angola, Brasil, Cabo Verde, Guinea-Bissau, Mozambique, Portugal y Saõ Tomé e Príncipe, en torno a tres objetivos generales: concertación diplomática entre sus miembros; cooperación económica, social, cultural, judicial y técnico-científica, y promoción y difusión de la lengua portuguesa.

En el área de la educación y de la formación profesional, se estableció una línea de crédito para proyectos en Angola. Inicialmente concebida en forma de cooperación técnica tradicional a fondos perdidos, se espera que para el futuro se convierta en una oferta más de servicios.

En el siguiente cuadro se muestran el PIB y las exportaciones/importaciones entre Brasil y el continente africano, en datos de 2003 (23), en billones de dólares americanos.

	PIB	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES
ÁFRICA	534,1	173,0	165,0
BRASIL	507,0	73,0	48,3

Se puede constatar que sólo el PIB de Brasil se aproxima al valor de todo el continente africano. Cuando sólo se trata de los países de la orilla oriental de África, en el Atlántico Sur, las diferencias crecen sustancialmente.

Hay que considerar que en el África Subsahariana y en el África Austral existe una gran disponibilidad de recursos naturales y al mismo tiempo una creciente demanda para la reconstrucción de sus infraestructuras, muy afectadas por las guerras civiles. Brasil, país con una economía emergente y en busca nuevos mercados para exportar sus productos, muestra una especial intención y la capacidad para atender muchas de esas solicitudes.

La tabla de la página siguiente muestra la evolución de los intercambios comerciales durante los últimos 20 años (24) entre Brasil y los países de África con los que mantiene relaciones comerciales más estrechas.

En los últimos 20 años ha habido un aumento sustancial del comercio entre las dos orillas, pero aún es poco significativo cuando se compara Brasil en el concierto del comercio mundial. Hay que considerar que gran parte de las importaciones son de petróleo.

En el comercio con Nigeria (25), por ejemplo, las importaciones se refieren apenas a ocho artículos, materializadas casi en su totalidad en el petróleo

	1985		2004	
	EXP. en dólares USA	IMP. en dólares USA	EXP. en dólares USA	IMP. en dólares USA
Brasil Angola	128.884.678	147.742.627	356.662.114	3.580.646
Brasil Sudáfrica	52.932.868	18.544.952	1.035.865.511	268.098.436
Brasil Nigeria	914.702.194	1.347.592.401	505.163.834	3.499.066.940
Brasil África	2.021.696.09	1.822.814.325	4.244.927.085	6.182.706.276
Brasil (comercio mundial)	25.639.028.516	13.167.229.268	96.475.220.253	62.789.912.845

—52 por 100 del total de petróleo importado por Brasil (26)— o en gas; en cuanto a las exportaciones se alcanzan los 100 artículos, incluyendo vehículos, piezas de recambio, laminados de acero, productos alimenticios, etcétera.

Sudáfrica destaca como el principal socio económico brasileño en el continente africano, pues absorbe cerca del 25 por 100 de las exportaciones para el continente, además de participar en el grupo de países emergentes que intentan coordinar y armonizar sus intereses en las negociaciones del régimen comercial mundial (27). Esas relaciones son vistas como alternativas a las tradicionales rutas sur-norte, debido al potencial de las naciones emergentes con grandes extensiones territoriales y amplios mercados internos. El comercio con Sudáfrica incluye artículos de valor añadido, como aviones, autobuses y vehículos. Con Namibia se resume actualmente a siete millones de dólares USA, 62 por 100 de los cuales son relativos a la exportación de mobiliario brasileño. Brasil se propuso a ayudar a este último país cooperando a través de la transferencia de tecnología para procesar las cerca de seis millones de pieles que exporta a Europa.

El petróleo y el gas representan en la actualidad una gran posibilidad económica para algunos países de África (28) y que atraen a los grandes inversores internacionales, incluyendo empresas brasileñas como la Petrobrás y Queiroz Galvao. En este tema y de acuerdo con la Agencia Nacional de Petróleo de Brasil, los países africanos han realizado un excelente trabajo en cuanto a la estabilidad de las reglas, la previsibilidad en el tratamiento fiscal, los procesos de licitación internacional de bloques de explotación y la capacidad de regulación.

Petrobrás (29) está implantada en Angola desde 1975 y en Nigeria (explotaciones de gas y petróleo), y actualmente se propone extraer petróleo en aguas profundas y ultraprofundas (hasta 3.000 metros) en una zona virgen y prometedora de Tanzania. En Guinea Ecuatorial, Petrobrás tiene una participación de un 30 por 100 en una explotación petrolífera, ubicada en el delta del Níger, en aguas de 1.000 a 2.700 m de profundidad.

En la construcción civil destaca la presencia en África de las empresas Odebrecht (30) y Mendes Júnior (31). Recientemente un programa de televisión de Brasil mostró los trabajos desempeñados por Odebrecht para la construcción de carreteras en Angola, en que un vehículo especial circula delante de la maquinaria pesada para detectar las minas sembradas durante la guerra civil.

En el campo de la minería, destaca la firma Vale do Rio Doce, que explota carbón en Moatize (Mozambique), proyecto que según la empresa podría transformarse en una de las mayores empresas de toda África Austral (32). Además de la extracción de carbón siderúrgico, de especial interés para Brasil, existe la posibilidad de usar el carbón térmico para la producción de energía en las termoelectricas sudafricanas. Esta empresa también está presente en Gabón (manganeso), Angola (pesquisa geológica y prospección mineral) y Sudáfrica (carbón y prospección mineral) (33).

Por su parte, en la industria aeronáutica EMBRAER actúa formando sociedades con Sudáfrica y vendiendo aviones para otros países. De acuerdo con el profesor Wolfgang Döpke (34), todas estas actividades no son más que una política de diversificación y no de sustitución en las relaciones económicas y comerciales tradicionales. Para Brasil, en términos de prioridades, MERCOSUR, Estados Unidos, ALCA y la Unión Europea continúan siendo las más importantes y constituyen las principales plataformas de negociación económica.

A pesar de que hubo una intensificación de las relaciones entre Brasil y África con el gobierno actual, por las ya mencionadas prioridades y algunas visitas e iniciativas, éstas no se pueden percibir todavía como una política efectiva hacia África. No obstante, algunos países del continente han pasado a experimentar una revalorización significativa en la política exterior brasileña, sobre todo cuando se encaja en los principales ejes estratégicos de la dimensión sur-sur de la inserción internacional de Brasil. Respecto a la región en estudio (35), las estrategias brasileñas se centran en:

- Priorizar las relaciones con los países de lengua portuguesa en África, tanto en las relaciones bilaterales como parte de una triangulación multilateral en la Comunidad de los Países de Lengua Portuguesa.
- Política afirmativa de comercio exterior y estrategia ofensiva de promoción de los intereses de empresas brasileñas en países del Sur.
- Establecimiento de alianzas estratégicas con países emergentes del Sur para explotar oportunidades comerciales y de inversiones y crear un

contrapeso antihegemónico en relación a los Estados Unidos y a la Unión Europea en cuestiones de orden económico mundial.

- Cooperación entre Brasil y los países de la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur.

Brasil ha emprendido una lucha para hacer frente a sus problemas económicos y sociales y África está saliendo de un prolongado periodo de guerras internas. Es posible reforzar las relaciones ya existentes, sean bilaterales o multilaterales, entre las dos orillas del Atlántico, buscando soluciones que atiendan a los intereses de las partes.

Se puede decir que los vínculos son aún incipientes. Económicamente, tienen poco peso en el contexto de las relaciones globales de Brasil y en seguridad no hay nada que indique la formación de una organización tipo OTAN.

En este orden de ideas, la Región del Atlántico Sur se conforma como un conjunto de países que, teniendo problemas comunes, disponen de economías diferentes y tienen distintas necesidades. Sin embargo, entre ellas se generan mercados y se intercambian experiencias en diversos campos. El potencial existe, pero es preciso imaginar nuevas medidas que puedan reforzar y mejorar el vínculo existente:

- Apoyo a iniciativas para desarrollar mecanismos de diplomacia preventiva.
- Intensificar la cooperación en el área de defensa y el fortalecimiento de la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur.
- Impulsar la construcción de consorcios para desarrollar proyectos en África en economía, comercio, ciencia, tecnología y sanidad (principalmente para la lucha contra el sida).
- Ampliar la divulgación de informaciones sobre las economías brasileña y africana.
- Implementar posibilidades de acuerdos bilaterales en el sector aéreo para aumentar vuelos no regulares entre las regiones.
- Impulsar líneas de crédito para desarrollo del comercio entre Brasil y África.
- Valorizar la integración regional de las dos regiones para incrementar el desarrollo.
- Estrategia común en foros multilaterales. En la OMC para gestiones en cuanto a mercados y subsidios agrícolas en el comercio internacional.
- Profundizar en la cooperación en ciencia y tecnología, buscando aminorar los efectos excluyentes del avance tecnológico.

Las relaciones hoy existentes, aunque incipientes, pueden y deben ser reforzadas, puesto que existen intereses comunes y una creciente voluntad política de jefes de gobiernos de ambas orillas del Atlántico Sur.

- (1) BUENO, Eduardo: *Brasil, uma História*. Editora Ática. Brasil, 2002.
- (2) Angola, Mozambique.
- (3) Ministerio de las Relaciones Exteriores: <http://www.mre.gov.br/>.
- (4) Discurso del presidente de la República Federativa del Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, por ocasión de la ceremonia de toma de posesión en el Congreso Nacional «Nuevo Rumbo para Brasil», Brasilia, 01-01-2003. http://www.mre.gov.br/espanhol/politica_externa/discursos/discurso_detalhe.asp?ID_DISCURSO=2071
- (5) Unión Aduanera del África Austral (Southern Africa Customs Union, SACU), integrada por Botswana, Lesotho, Namibia, Swazilandia y Sudáfrica. El SACU elimina las barreras arancelarias entre los países miembros e impone un sistema tipo de aranceles aplicable a todas las importaciones de la Unión.
- (6) Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, http://www.mre.gov.br/portugues/politica_externa/
- (7) Como consecuencia de la democratización de Sudáfrica y del fin de la guerra civil en Mozambique y Angola, África Austral se encuentra en una situación de relativa estabilidad que permite mejorar el desarrollo económico a través de una acción conjunta. Con este objetivo nació la Comunidad de Desarrollo del África Austral (Southern Africa Development Community, SADC), anteriormente la Conferencia de Coordinación para el Desarrollo de África Austral (SADCC). Son 14 países en total: Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, República Democrática del Congo, Seychelles, Sudáfrica, Swazilandia, Tanzania, Zambia y Zimbabwe.
- (8) Conferencia del presidente de Brasil en Pretoria, Sudáfrica, el 8 de noviembre de 2003.
- (9) El NEPAD fue propuesto por los presidentes de Sudáfrica, Nigeria, Argelia, Egipto y Senegal. Tiene como objetivo promover el crecimiento acelerado y el desarrollo sostenible, erradicar la pobreza severa y extendida y detener la marginalización de África en el proceso de globalización. NEPAD: <http://www.nepad.org/>
- (10) Política de Defensa Nacional. Ministerio de Defensa: <https://www.defesa.gov.br/enternet/sitios/internet/pdn/pdn.php>
- (11) Es una declaración aprobada en la ONU por 124 votos a favor; uno en contra, Estados Unidos de América, y ocho abstenciones: Bélgica, Francia, Holanda, Italia, Japón, Luxemburgo, Portugal y República Federal de Alemania. ONU: <http://www.un.org/spanish/>
- (12) http://www.mre.gov.br/portugues/politica_externa/grupos/index.asp.
- (13) Resolución aprobada por la Asamblea General, 53/34. Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur: <http://www.un.org/spanish/aboutun/organs/ga/53/ares5334.pdf>
- (14) Datos del Ejército de Brasil, <http://www.exercito.gov.br/04Maoami/missaopaz/unavem/indice.htm>.
- (15) De acuerdo con la página oficial del Ejército de Brasil: <http://www.exercito.gov.br/04Maoami/missaopaz/indice.htm>
- (16) Valor Económico, Brasil, 14/04/2005
- (17) Autorizada por la Ley núm. 10.685, de 5 de junio de 2003, publicada en el Diario Oficial de la Unión, el 6 de junio de 2003.
- (18) En 25 de febrero de 2005 ha sido iniciada la construcción del primer patrullero para Namibia, que será comercializado por la Empresa Gerencial de Proyectos Navales (EMGE-PRON).
- (19) Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil.
- (20) De los 34 millones de personas con sida en el mundo, 24,5 millones están en África Subsahariana. CNN: <http://www.cnn.com/SPECIALS/2000/aids/stories/overview/>.
- (21) Por la necesidad de reducción del coste de las medicinas y de práctica diferenciada de precios, de acuerdo con el grado de desarrollo de cada país, y que añade el apoyo a la producción de genéricos en los países pobres y la creación de un fondo internacional para ayuda a los países pobres en el combate a sida.
- (22) El programa, que suministra un paquete de tres medicamentos a los pacientes con el

virus de inmunodeficiencia humana (VIH), ha sido aclamado como un modelo para el mundo en desarrollo. La decisión de entregar libremente medicamentos a los pacientes se logró obteniendo reducciones de precios de fármacos de las grandes firmas farmacéuticas, a veces bajo la amenaza de fabricar genéricos si no accedían a hacer descuentos. Según dijo Peter Piot, director del programa de la sida de las Naciones Unidas en 2000, a Reuters, «El país tiene uno de los mejores programas de sida en el mundo. Actuaron con rapidez y asignaron los fondos adonde más se necesitaban». Brasil redujo a la mitad el número de muertes vinculadas al sida desde 1995, cuando comenzó la distribución gratuita de medicamentos. <http://www.elmundo.es/elmundosalud/2000/11/08/medicina/973629250.html>

(23) Fuente: Fondo Monetario Internacional.

(24) Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior: <http://www.mdic.gov.br/>

(25) Ídem.

(26) Periódico *Valor Económico*, Brasil, 14/04/2004

(27) Es ejemplo de la cooperación entre países emergentes el resultado de la postura del Grupo 21 en la Conferencia de de OMC en Cancún, en 2003, donde Brasil ha liderado una oposición contra la política agrícola de las grandes potencias económicas.

(28) Destaca el descubrimiento de amplias reservas petroleras en el golfo de Guinea, particularmente en la ex colonia española de Guinea Ecuatorial y en São Tomé e Príncipe. La relevancia de la cuenca petrolera en el golfo de Guinea ha llevado a que Guinea Ecuatorial se convierta en el tercer productor de África Subsahariana después de Nigeria y Angola. Agencia Nacional do Petróleo: <http://www.anp.gov.br>

(29) Petrobrás, <http://www2.petrobras.com.br/portugues/index.asp>, en 25 de febrero de 2005.

(30) Actúa en Angola desde 1984, cuando empezó con la construcción de la Hidroeléctrica de Capanda, a 400 km de la capital, Luanda, para generar 520 MW. Actúa también en minería y petróleo en África. <http://www.odebrecht.com.br/esp/odb/>

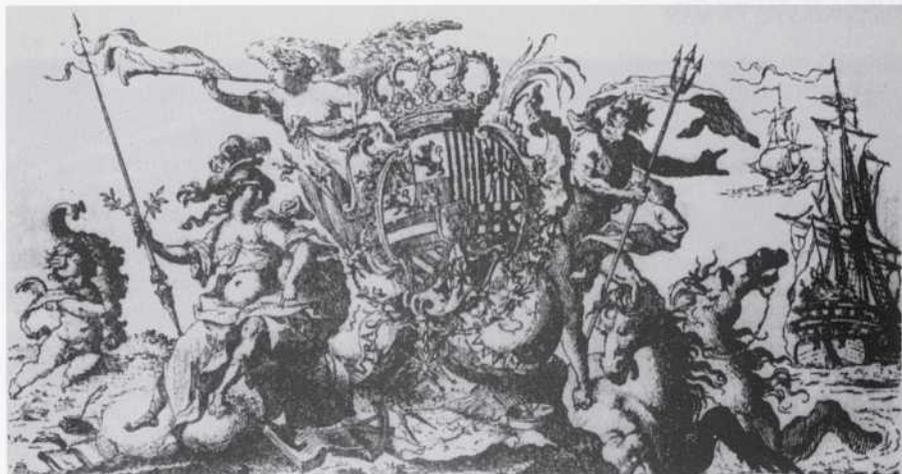
(31) Mendes Júnior es una empresa que actúa desde 1953 en el mercado de construcción pesada en el Brasil y en el extranjero, desarrollando proyectos de construcción de carreteras, ferrocarriles, metros, puertos, hidroeléctricas, termoeléctrica, explotación de petróleo y gas, conductos, saneamiento urbano, canales de irrigación y mantenimiento industrial *on shore* y *off shore*.

(32) De acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores.

(33) Companhia Vale do Rio Doce, <http://www.cvrld.com.br/>, en 25 de febrero de 2005.

(34) ДОРСКЕ, Wolfgang: *Las bodas de las ballenas y la política africana de Lula*, en 30/10/2003.

(35) Ídem.



HISTORIAS DE LA MAR

UN «SUCESO» A BORDO DEL *JAIME I*

José M.^o BARCELÓ-FORTUNY



ESTABA quien esto firma dejándose los ojos en una más bien lúgubre hemeroteca y de paso importunando a los casi imperceptibles bichitos que se guarecen, viven, se reproducen y mueren en los legajos antiguos y en viejas colecciones de periódicos, cuando di por casualidad con una información que por llamativa y desconocida me llamó poderosamente la atención. En síntesis, decía que el comandante de un buque de guerra español había sufrido un ataque de locura y había ordenado el bombardeo de una determinada histórica e importante ciudad, encima extranjera. Tenía tela.

Queda dicho que no tenía noticia de ello, y eso que la historia se remontaba a años no muy lejanos todavía, ya avanzado el siglo xx. Por supuesto, hay algunos hechos y aspectos de aquella Marina que desconozco, aunque algo tan gordo tenía necesariamente que haber pasado a los anales.



Fotograma correspondiente a *El motín del Caine*.

Puestos a indagar sobre ello, nada se decía en los muy documentados libros consultados al respecto, por lo que llegué a una muy elemental conclusión: o se minimizó el hecho, o bien se trataba de un bulo solamente. Debo adelantar, aunque con ello la narración pierda intrínquilis, que se trataba de lo segundo.

No es que agrade a ninguna Marina que uno de sus miembros sufra un ataque de enajenación mental en pleno ejercicio del mando, pero es algo que naturalmente puede darse, hasta el punto que alguna que otra película se ha rodado sobre ello. Recuerdo expresamente aquella del comandante de un destructor de la flota norteamericana que en plena Segunda Guerra Mundial empezó a dar órdenes incoherentes, hasta que se produjo un acto de insubordinación a bordo que, por supuesto, terminó en el inevitable juicio de guerra.

Seguro que muchos de los lectores recuerdan la película, buena película además, quizá basada en un hecho real. Se trataba de *El motín del Caine*, rodada en 1954 con el notabilísimo Humphrey Bogart en el papel estelar. Anterior a ésta, filmada en 1943 bajo la dirección de Mark Robson, es *El barco fantasma*, drama psicológico que refleja el sucesivo proceso de enajenación del capitán de un barco, víctima de su obsesión por la autoridad. Y

aunque no se tratara exactamente del mismo caso, cabe también aquí recordar las diversas versiones cinematográficas que se han hecho del mito de la *Bounty*, cuyo motín se debió —aunque sólo en parte— a la especial crueldad de su comandante a la hora de aplicar el reglamento, en lo que algunos han querido ver también el producto de una mente enferma.

El caso es que nadie, absolutamente nadie, está vacunado contra posibles ataques de demencia, que al fin y al cabo es una forma más de enfermedad. Pero que le ocurra al comandante, capitán o patrón de un barco parece ser que tiene un especial «atractivo» para ser llevado al cine. Por lo inusual, cuando menos.

Ni que decir tiene que cuando un tripulante, de capitán a paje, sufre algún trastorno psíquico —que son bastantes más que el de la locura pura— es desembarcado y tratado convenientemente. Aunque llegue a extremos, no deja de ser un enfermo al que por supuesto cabe prestar todo tipo de atenciones. Y, sobre todo, ser comprensivos con su enfermedad, aunque se trate de un tipo de dolencia que generalmente acaba enfermado de los nervios también a quienes están a su alrededor.

Pero a aquel comandante de un poderoso buque de guerra español el ataque le dio de sopetón. Nada en su actitud hacía presagiar tan trágico desenlace, porque de ser cumplidas sus órdenes, que ésta es ya otra cuestión, seguro que habría desencadenado el caos.

Un acorazado en el Mármara

¿Qué hacía el acorazo español *Jaime I* en Constantinopla el mes de febrero de 1923? Algo a lo que sí que podemos dar respuesta, aunque quizá antes sea conveniente dar un muy breve repaso a la historia, de cuando en 1920 el llamado Tratado de Sèvres sancionó la desmembración definitiva del decrepito Imperio Otomano.

Ante el peligro de una fragmentación del mismo núcleo turco, por cuestiones de autonomías (Armenia y Kusdistán), se alzó el partido nacionalista guiado por Mustafá Kemal que, no reconociendo el Tratado, firmado entre los vencedores de la Primera Guerra Mundial y los derrotados, organizó un nuevo ejército nacional e inició una enérgica acción contra las tropas extranjeras que todavía ocupaban parte del territorio turco. Éste sería el motivo por el que algunos países occidentales enviaron a Constantinopla y a otros puertos del Mármara y del Bósforo unidades de guerra para preservar sus intereses, y lo propio hizo España, aunque quizá un poco para seguir la corriente internacional, ya que, en todo caso y que sepamos, sus intereses allí eran más bien escasos.

Algo parecido había ocurrido justo diez años antes, con motivo de la guerra greco-turca de 1913, en que también se formó una escuadra internacio-



Vista parcial del puerto de Constantinopla en la década de los veinte.

nal de observación que, de paso, velaría por los intereses occidentales en la zona de los Balcanes. España envió en aquella ocasión a Constantinopla primero al crucero *Reina Regente*, y luego, relevando a éste, al *Princesa de Asturias*.

En esta nueva oportunidad, el Gobierno dispuso el envío de un buque de cierta entidad, y en aquellos momentos lo más nuevo y mejorcito era el acorazado *Jaime I*, entregado tan sólo dos años antes. Así que ya tenemos a nuestro tercer y último «*dreadnought* de bolsillo» español —aunque por entonces ya había causado baja, por accidente de mar, el primero de ellos— rumbo a la antigua Bizancio, donde el 10 de octubre se unió a diversos buques de guerra de otras nacionalidades, quedando fondeado frente a Constantinopla, la actual Estambul. ¿Para qué? Ante todo, para «mostrar la bandera», algo que entonces se llevaba bastante y que además solía dar resultado en determinadas circunstancias y escenarios. El caso es que el *Jaime I* fue comisionado en septiembre de 1922 oficialmente «para defensa de la Legación y el Consulado españoles y los intereses de la colonia sefardita amenazada por los turcos».

Orden de bombardear...

Y llega el día, en febrero del año siguiente, en que en la primera página de la mayoría de periódicos españoles se destaca la siguiente noticia: «El comandante del acorazado *Jaime I* ordena bombardear la ciudad de Constantinopla».

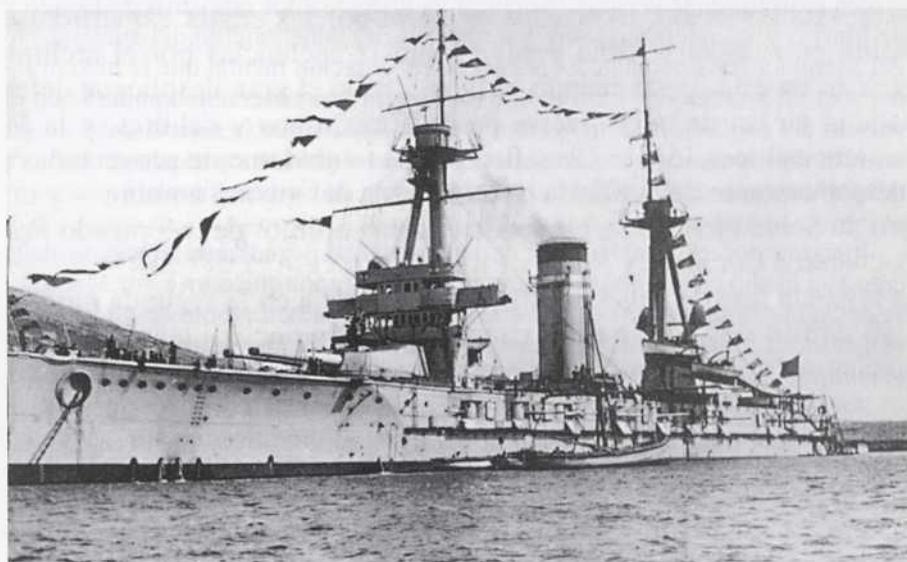
Que tiemble todo el mundo. Adiós a las portentosas cúpulas. Adiós a los enhiestos y altivos alminares. Adiós a los suntuosos palacios. La destrucción y el caos por doquier.

«En un ataque repentino de locura —podía leerse en el texto—, el comandante del acorazado *Jaime I* ha mandado bombardear el palacio del Califa. Su orden fue desobedecida por los oficiales, quienes fingieron acatar sus órdenes, consiguiendo así conducirlo y encerrarle en un camarote, donde murió poco después del acceso».

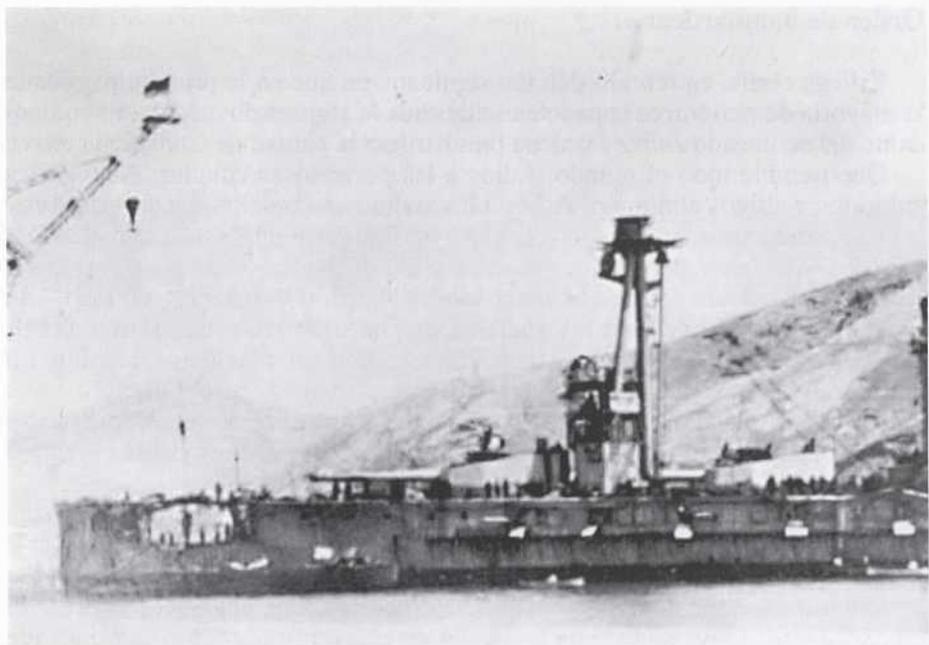
Es decir, que las cosas se complicaban, porque ahora el acorazado se quedaba sin comandante. Suerte, empero, que «en previsión» había embarcado también el segundo.

Fecha en Madrid el mismo 23 de febrero de 1923, encontramos esta otra información:

«Se rumorea que ha llegado la noticia de que el comandante del acorazado español *Jaime I*, que se hallaba fondeado en el Bósforo, ordenó, en un ataque de enajenación mental, que abriera fuego contra el palacio del Califa.



Acorazado *Jaime I*. (Foto: archivo RGM).



Un redactor de la agencia Mencheta ha visitado a los ministros de Estado y de Marina y les interrogó sobre los rumores del fallecimiento del comandante del *Jaime I* a consecuencia del ataque de enajenación mental que le hizo ordenar a la oficialidad del acorazado que formara en cubierta y bombardeara el palacio del califa turco. Ambos ministros le dijeron que la noticia debe de ser un infundio, pues en caso de fallecimiento del primer comandante hubiera teleografiado el segundo o el Ministro de España en Constantinopla.»

Imagino que el amable lector va situándose. Lo que al principio se daba como un hecho cierto, ahora ya era tan sólo un rumor que corría por Madrid y se extendía como reguero de pólvora por toda España. La bola de nieve había empezado a rodar y a medida que transcurría el tiempo se conocían nuevos «detalles», a cada cual más inverosímil.

Aún hoy, con los modernos sistemas y elementos de comunicación de que se dispone, alguna que otra información llega a destino digamos que algo distorsionada. El «parece ser», «se dice»... sigue sirviendo de excusa o argumento para lanzar informaciones no siempre lo debidamente contrastadas. Y lo dice alguien que, aunque ya un tanto de vuelta de la profesión, es periodista. Imaginemos, pues, la dificultad de poder constatar hechos ocurridos hace casi ochenta años y a miles de kilómetros, cuando con mucha más facilidad

que ahora el bulo se hacía un rumor y del rumor se pasaba a la noticia de las llamadas «de primera plana». Como lo fue aquella que ahora nos ocupa.

Si en aquella época a bordo de nuestros barcos la llamada «radio bolina» (por cierto, a los jóvenes oficiales habrá que explicarles el origen de este nombre, de cuando en nuestros buques de guerra parte de la dotación todavía descansaba en coys) era la encargada de lanzar bulos que al correr de boca en boca llegaban a ser desconocidos incluso para el que los lanzó, imagínense en tierra firme, con muchas más bocas para enredar todavía más la madeja del bulo inicial.

Ajeno a todo ello, cabe imaginar la cara del comandante cuando también a él le llegó la noticia de su ataque de enajenación mental y fallecimiento a consecuencia del acceso. Cabe suponer que lo primero que hizo fue palpase y comprobar si era cierto que seguía vivo y coleando. ¿O acaso sí estaba loco y él no era en realidad quien creía ser? Oído lo anterior, todo era posible.

Un abordaje

En toda aquella historia, un hecho sí era cierto. Apagados los ecos del rumor, los mismos medios de comunicación informaban a los pocos días que, de todo aquello, nada de nada, y que lo único anormal ocurrido era que el *Jaime I* había sufrido un abordaje. Con la parquedad de palabras, propia de aquella época (por cierto, ¿alguien ha oído hablar de un aparato de transmisión llamado *gel?*), decía así una de estas informaciones:

«Se ha podido saber que el acorazado *Jaime I* se encuentra fondeado junto con otros buques de otras escuadras frente a Constantinopla. Presenta una avería bastante considerable que le causó un barco italiano al pasar cerca de nuestro buque. En breve irá a un astillero italiano para reparar las averías. Los Ministros de Estado y de Marina han pedido la oportuna información respecto a los sucesos ocurridos a bordo.»

Desconocemos, naturalmente, si se refería al supuesto ataque de enajenación mental del comandante, o tales «sucesos a bordo» tenían que ver con el abordaje. Aunque la cosa seguía siendo algo confusa, lo del choque no era precisamente un rumor.

Las cosas, sin embargo, no habían sucedido exactamente como se citaba. Por ejemplo, el barco mercante responsable del abordaje no era italiano, sino noruego, un tal *Grass* por más señas. Abordaje aparte, el caso es que el *Jaime I* llevaba ya muchos meses en Constantinopla y era hora de que regresara a España, máxime cuando los ánimos revolucionarios se habían ido calmando. La comisión duró hasta el 13 de mayo de 1923, aunque antes de partir tuvo

lugar un desagradable incidente en el que, sin comerlo ni beberlo, se involucró a la dotación del acorazado.

Ocurrió que un ciudadano turco fue sorprendido en flagrante delito contra alguna de las naciones occidentales allí representadas, y sometido a consejo de guerra sumarísimo fue condenado a muerte. Para la ejecución se formaron trozos de desembarco de todos los buques de guerra extranjeros surtos en Constantinopla, entre ellos uno del *Jaime I*. No debió gustar aquel juicio, y menos aún la sentencia, al comandante del acorazado, que dio órdenes muy concretas al oficial que mandaba el trozo español: antes de la orden de fuego, ordenaría media vuelta a su fuerza. Cosa que así se hizo, imaginamos que para desagrado —o acaso, incluso, comprensión— del jefe u oficial que mandaba el cuadro.

Evidentemente, el comandante del *Jaime I* sabía perfectamente lo que se hacía, ya que muy raramente un juicio sumarísimo suele ofrecer las debidas garantías procesales. Eso al margen de la legitimidad, a nivel de conciencia humana, de cualquier condena sumaria.

El abordaje se había producido hacía ya algunos días, lo cual hace pensar que los daños no debieron ser muy graves, aunque, eso sí, retrasarían unas semanas el regreso del *Jaime I* a España, ya que el acorazado se dirigió a Pola, en cuyos astilleros reparó a costa del armador del Grass y de paso se aprovechó para efectuar algunos retoques a la artillería.

Regresaría el *Jaime I* a Cartagena con el deber cumplido y al mando de un hombre tan correctamente cuerdo y cabal como había salido de aquella base naval justamente siete meses antes.



COSTAS DE ROCHA (URUGUAY): OTRA COSTA DE LA MUERTE

José Ramón SOTO RODRÍGUEZ



*¡Al Uruguay, guay
yo no voy, voy
porque temo naufragar...!*

(Charlestone de la casquivana década de los 20).

Prólogo



UANDO preparaba un artículo que vio la luz en la REVISTA de diciembre de 2004, sobre la Costa de la Muerte, inducido por la lectura del último libro de cierto coruñés universal, tuve necesidad de utilizar material de la Biblioteca de la (ya soy viejo para llamarla de otro modo) Zona Marítima del Cantábrico; al comentar con la bibliotecaria el asunto que pretendía abordar, me mostró un par de libros que dormían allí y que hablaban de una remota zona, comparable, en lo que a naufragios se refiere, a nuestra esquina del noroeste. Habían sido adquiridos en Montevideo por un marino mercante de la casa, sabedor —de casta le viene al galgo— de que serían muy bien acogidos entre los fondos de la Biblioteca. A mi amiga Carmela, la bibliotecaria, le traían a la memoria aquel viejo charleston que todavía sonaba en nuestra infancia. Desde el momento en que los tuve en las manos, di por hecho —¡vaya hombre!— que escribiría este artículo. Aunque no probable, sí es posible que exista algún despistado que, como yo, ignore la particular existencia de Rocha.

Mi brigada cruzó la zona que nos ocupa en el buque escuela por antonomasia, un día entre el 18 de febrero y el 4 de marzo de 1967, en el curso de la navegación de Santos (Brasil) a Puerto Belgrano (Argentina). En cuanto al



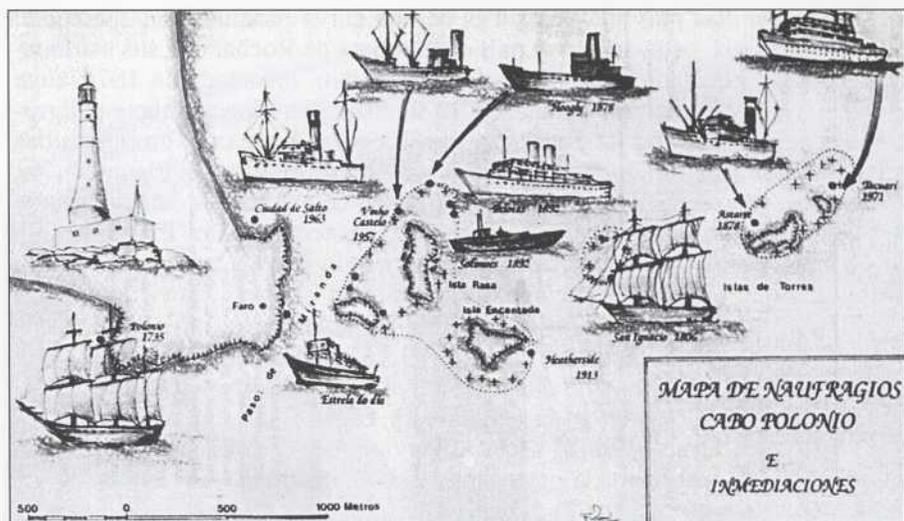
temible pampeiro o pampero —ya aparecerá más adelante—, bien que nos machacó a la salida de ese último puerto, cuando navegábamos en demanda de la magallánica Punta Arenas, en el mismo marzo de aquel año que, ay, no volverá. Por cierto, cuando lo comenté con los restos —útese un tono ligeramente despectivo para pronunciar esta palabra, *restos*— de la brigada que todavía permanecemos fieles a este rincón de la esquina de arriba a la izquierda y que invocamos a la nostalgia cada viernes del año en torno a sendos cafés matutinos para poner en práctica la máxima del latino

Marcial «poder gozar de la vida pasada es vivir dos veces», aunque —¡siempre hay algún optimista bien informado!— el españolísimo colombiano Alvaro Mutis, el genial creador de *Maqroll el Gaviero*, sostiene que la nostalgia no es más que la mentira por la cual nos acercamos más pronto a la muerte; cuando comenté, decía hace un rato, lo de aquella navegación, salió el memorión de turno recordándonos que el tal pampero nos había obligado a fondear en puerto Madryn, al fondo del golfo Nuevo y al socaire de la península Valdés, para reparar la cebadera del bauprés (¡que 38 años no es nada!).

Pues de eso, de la uruguaya costa de Rocha y sus naufragios, y apoyándome, sobre todo, en el libro de Juan Antonio Varese citado en la bibliografía, quiero hablarles y sacar a la luz —insisto, para aquellos que desconozcan su existencia— la historia de una zona que poco tiene que envidiar a nuestra Costa de la Muerte.

El escenario

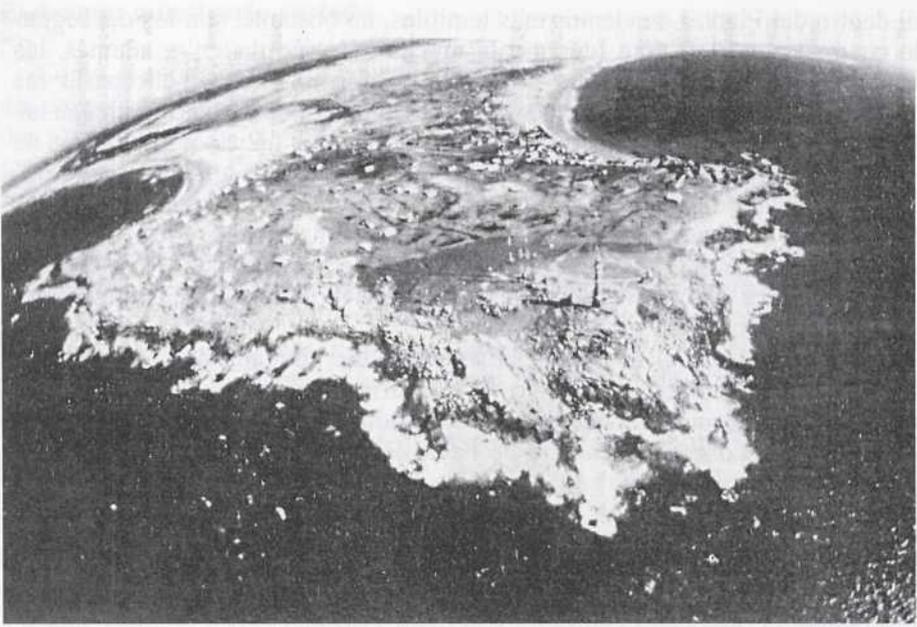
Navegando desde el Atlántico, enfilando ya hacia el Río de la Plata, pasado el faro de Chuy, empiezan a divisarse las uruguayas costas de Rocha, extendidas más de cien millas hasta el límite con Maldonado. Desde muy lejos se atisba la imponencia granítica de la isla del Marco (Castillos Grandes), cuyos elevados peñones hacen pensar en una fortaleza medieval semiderruida.



Esa isla, referencia obligada para navegantes, dio nombre a la costa circundante (Castillos). Se trata de una región pródiga en accidentes geográficos. En esta tierra agreste, barrida por los vientos y sacudida por violentos temporales, y en donde campea a sus anchas el lobo marino, el pasado se mezcla con el presente. Son frecuentes los hallazgos de asentamientos indígenas, lítica huella que los vientos dejan al descubierto sobre las dunas. Sus primeros habitantes ocuparon el área antes de la conquista y lo hicieron en un ambiente de condiciones climáticas similares a las actuales.

Desde la época colonial fue escenario de importantes hechos históricos, entre ellos el asentamiento del mojón demarcatorio de los límites entre España y Portugal, convenido en el Tratado de Madrid de 1750. El arroyo de Chuy es el límite entre Brasil y la República Oriental del Uruguay. Esta zona de Castillos, de innumerables varadas, es, no obstante, magnífico refugio para el *pampero*.

Según ganamos latitud, el accidente geográfico que primero aparece es el cabo Polonio, y siguiendo la línea de costa se prolongan las playas solitarias y bravías, tan desiertas ayer como hoy. La etimología del cabo Polonio resulta curiosa. La primera versión asegura que se llama así desde que varó en él el navío del comercio de Cádiz, *Polonio* (luego hablaremos de él) que, cargado de ricos efectos con destino al Río de la Plata, naufragó y se perdió en la noche del 31 de enero de 1753. La segunda se refiere al nombre del capitán del galeón español de 460 toneladas nombrado *Nuestra Señora del Rosario, Señor San José y Las Ánimas* (!), que no era otro que Poloni o Polloni. No falta quien considera este cabo Polonio lugar maldito, donde incluso la magnética desdeña su cometido.



Cabo Polonio desde el aire. (Foto: H. y J. Testoni, 1991).

La costa citada entre Chuy y punta del Este (bastión norte de la abertura platense) es una tierra dura y agreste, habitada por gauchos en contacto con la mar y pescadores aferrados a la tierra, en permanente lucha por defender su identidad. Recorrida primero por el indígena en sus periódicas migraciones, descubierta luego por lusitanos y españoles, codiciada más tarde por exploradores y piratas y poblada, finalmente, por colonizadores, náufragos e inmigrantes, pocas regiones del mundo han merecido el apodo de *Infierno de los Navegantes* con más propiedad y posesión que estas costas oceánicas. Según dejaron escrito los expertos marinos y cartógrafos españoles Miguel Lobo y Pedro Riudavets, a principios del XIX la navegación por el Río de la Plata era considerada tan peligrosa que las compañías aseguradoras inglesas y francesas fijaban una tasa complementaria desde Castillos hasta Montevideo y Buenos Aires, equivalente a la de los viajes de ultramar y los capitanes destinados al Plata recibían, unidas al rol, instrucciones expresas para la recalada.

Desde las primeras exploraciones, estas aguas despertaron serio temor entre los marinos por la fuerza y lo intempestivo de vientos y corrientes, en especial *el pampero* y, sobre todo, las sudestadas, que pueden llegar a producir grandes cambios en cuestión de minutos. Los *pamperos* son vientos del tercer cuadrante (SO al SSO) y son llamados así por el lugar en donde son engendrados. Se apodan vientos sucios y duran alrededor de tres días; originan tempo-

ral dentro del Plata. Los vientos más temibles, no obstante, son los del segundo cuadrante, por su gran fuerza y la mucha mar que meten y, además, los temporales vienen con agua y cerrazón, si bien no suelen sobrepasar las 24 horas. Mayo y septiembre son sus meses favoritos, aunque no desdeñan los de abril y octubre. Ni que decir tiene que estos vientos fueron los culpables de la inmensa mayoría de los naufragios acaecidos en la costa atlántica uruguaya. «La corriente producida por los vientos del S al SE aconcha de tal modo sobre la costa que, si a causa de un temporal de ésta última parte se viese un buque empeñado en aquella costa, muy difícil le sería salir del empeño» (Boucarut). Los traicioneros fondos coadyuvan a mantener vivo este respeto, con restingas y numerosos bancos de arena y piedra.

La expresión *Infierno de los Navegantes* fue acuñada por el ya citado M. A. Boucarut, teniente de navío de la Marina imperial de Francia, en su *Manual de navegación del Río de la Plata*, traducido y adicionado por el capitán de fragata Lobo y el teniente de navío Riudavets (1858). Estos mismos editaron su propio manual en 1866. De él extractamos: «El viento Sur o Sureste es el más peligroso. Si coge al barco fuera del río va a parar, con la deriva, hacia la costa de Castillos. Así es como el temporal del SE es más temible que el pampero, manifestando la experiencia que los naufragios por temporal han acaecido casi siempre con vientos del segundo cuadrante (...)».

Recorriendo la historia desde la época colonial hasta nuestros días, se han producido en esta costa miles de encallamientos y naufragios, tantos y tan variados que los navegantes no han dudado en hablar de *cementerio de barcos*.

Al igual que sucediera en nuestra Costa de la Muerte hasta no hace muchas décadas, el paso del tiempo y sus acaecimientos, es decir, la vida, se databa por barcos naufragados. También, como en toda costa con abundancia de naufragios —y, si ha lugar, lo veremos en su momento—, la figura del raquero cobra carta de naturaleza. Así fue, así es y así será. Incluso se cuenta, como en tantos otros sitios, que el nombre de la barra de balizas trae su origen de la leyenda que atribuía a los pobladores costeros la colocación de luces móviles para confundir a los navegantes. Los *ponchos negros* (bandidos costeros que vivían de esto) completaban la faena. Existía, sin embargo, una actividad casi exclusiva de estas costas: la playada. Consistía en retirar de la ribera todas las maderas, tapas de bodega, etc., que la mar traía. Se colocaban en la playa *paradas* (los degustadores de literatura hispanoamericana sabemos que significa *de pie*), es decir, se clavaban en la arena y se seguía recorriendo la costa haciendo lo mismo con todos los objetos flotantes que llegaban. De regreso los iban recogiendo. Implicaba todo un código de honor, pues nadie tocaba una madera playada por otro. Todo esto desapareció, primero con los turistas, que desconocían el sistema, y luego, con los nuevos métodos de embarque por contenedores.

El drama: muestrario variado

Como el espacio que me concede la REVISTA, siempre generosa, es limitado, debo constreñirme a reseñar los naufragios y varadas más sonados, ocurridos todos en la zona que nos ocupa. El primer caso del que se tiene noticia lo protagoniza Francisco Torres, de la expedición de Solís, quien en 1516 perdió su buque en Castillos y tuvo el malhadado privilegio de encabezar la fatídica lista.

El libro de Varese refiere, entre 1516 (Torres) y 1977 (Cathay 8. Atunero chileno) alrededor de doscientos accidentes, abundando, afortunadamente, los naufragios sin pérdida de vidas humanas; quizá no sea ajeno a ello el factor de lo aplacerado de gran parte de aquella costa.

No escasean, aunque aquí no se citen, los buques de guerra de distintos países americanos.

Vamos con apenas una decena de casos que hablen por los doscientos.

La odisea de La Limeña

El navío *Nuestra Señora de Arriarte y Señor de San José*, apodado *La Limeña*, salió de Cádiz para El Callao el 12 de marzo de 1784, al mando del capitán don Matheo de Oyarvide, llevando 170 almas entre tripulantes y pasajeros.

El 27 de octubre (ignoramos sus escalas), al intentar doblar el cabo de Hornos, con una mar muy brava y temperatura bajo cero, toparon con un témpano de hielo que aplastó el bauprés, viniéndose abajo los tres mástiles. Durante varios días todos los hombres de a bordo intentaron hacer gobernable el barco, que marchaba a la deriva a merced del viento y las corrientes. Se había acabado la provisión de alimentos frescos y sólo les quedaba bacalao salado, tasajo y dulce. Desde mediados de septiembre el escorbuto ya se había hecho dueño del navío y habían muerto varios tripulantes.

Cuando por fin, con enormes dificultades, el buque se pudo gobernar, el capitán cometió —¡qué listos somos a toro pasado!— un grave error: en lugar de dirigirse a puerto Soledad de las Malvinas (que dependía del apostadero naval de Montevideo, donde podían hallar auxilio, pues disponía de un buen hospital de dos plantas y en él se encontraba un bergantín español), Oyarvide decidió hacer por Montevideo, con vientos contrarios.

Al alcanzar la latitud del Río de la Plata, una fuerte sudestada les quebró lo que quedaba de trinquete y fueron arrastrados hacia la ensenada de Castillos, donde pudieron fondear. A estas alturas habían muerto ya 99 tripulantes por el escorbuto y, estando el resto postrado y moribundo, se envió a tierra en el único bote que merecía tal nombre al maestro Xavier María Aguerre, con la intención de pedir auxilio en Maldonado o incluso en Montevideo.

Aguerre alcanzó Montevideo. Enterado el apostadero del peligro que corría *La Limeña* envió de inmediato en su auxilio al bergantín *Ardilla* y a la barca *Cartagena* con provisiones y tripulación de relevo. Por el estado de la mar y los vientos contrarios (se habían ido al norte, no falla) demoraron varios días su llegada al fondeadero de *La Limeña*.

En tierra ya se encontraba para colaborar en el salvamento un alférez de dragones de Maldonado con varios soldados y una cincuentena de vecinos del lugar. El *Ardilla* pagó también su tributo a la mar, pues el segundo piloto, cuatro marineros y un mulato (*sic*) se ahogaron al volcar un bote.

Finalmente, los tripulantes de *La Limeña*, todos muy enfermos, fueron trasladados a la *Cartagena* y los tres barcos zarparon para Montevideo. Durante esta última corta travesía murieron todavía 26 enfermos más, haciendo un total de 125 muertos, de los 170 que habían salido de Cádiz.

En Montevideo fue reparado el navío y con arboladura nueva salió en demanda de El Callao el 20 de junio de 1785, 15 meses después de su salida de España. Y ahí lo dejamos, con Magallanes y Hornos por la proa...

La tragedia del Leopoldina-Rosa

«A partir de septiembre de 1841 aparecen en los diarios de Bayona anuncios de la partida del *Leopoldina-Rosa*, proveniente de Le Havre, al que se le han efectuado importantes reparaciones por un monto de 90.000 francos. Los armadores invitan a los agentes de seguros a visitar el navío mientras está vacío para verificar su perfecta solidez. El viaje se hará con tripulación francesa, bajo el mando del capitán Hipólito Frappaz (que ha efectuado once viajes al Plata) y de Segundo, Churito, alias Gravillo, asistido por un médico, un enfermero y dos ayudantes mujeres. El precio del viaje será de 280 francos (contra 300 a 325 en los otros buques) y los pasajeros tendrán carne vacuna fresca por lo menos dos veces por semana. El armador será de la partida.»

Carta de Monsieur Douyrou al Dr. Lezama (27 abril de 1992).

El Río de la Plata vivía por los años 1835 y siguientes, con la presencia de Rosas y las divergencias entre los caudillos Orive y Rivera, una situación de permanente inestabilidad que desembocaría, a partir de 1843 en el sitio de Montevideo.

Por aquella época, de este lado del Atlántico y ajenos, con toda seguridad, a la situación política de estos países, cientos de franceses, vascos y bearneses se aprestaban a engrosar la corriente inmigratoria más importante de aquellos tiempos.

Frente al laconismo de los anuncios, en los periódicos de Bayona, de la salida de buques de este puerto y de Burdeos, aparece el retórico del *Leopoldi-*

“Teatro Nacional

Función francesa a beneficio de los desgraciados náufragos de la barca LEOPOLDINA-ROSA.

El martes 9 de Agosto, después de una brillante sinfonía dos aficionados franceses ejecutarán las siguientes piezas:

1ª - Simple Histoír - Simple sencilla Pieza en un acto del célebre Scribé.

2ª - Le dernier jour de Fortune - El último día de fortuna

Pieza de un acto del mismo autor

3ª - La Marraine - La Madrina

Pieza graciocísima de Scribé, con la cual concluirá la función.

Nota. Los cantos serán sostenidos por un cuarteto compuesto por el señor Baltazar y acompañado por la orquesta del Teatro.

Los aficionados esperan que este respetable público cooperará con su asistencia a esta obra verdaderamente filantrópica.”

El Nacional (Montevideo, 6 de agosto de 1842).

na-Rosa. No faltaba, ésa es la verdad, ningún argumento para alentar las inscripciones.

El 31 de enero de 1842 salió de Bayona para Montevideo el tres palos francés *Leopoldina-Rosa*, con un cargamento de vino, víveres diversos y 265 pasajeros. Es probable que el buque —como requiere la tradición— hiciese escala en Pasajes, lo que daría razón de la duración total de la travesía, que superó los cuatro meses. Allí embarcarían emigrantes españoles y aun franceses desprovistos de pasaporte. Tal vez nunca sepamos en detalle cómo estaba constituido el grupo humano del *Leopoldina-Rosa*, ni cuántos niños, mujeres y hombres conducía. Debemos conformarnos con la cifra total de 303 personas que aparecen en la prensa de la época.

La narración dramática y escueta de los acaecimientos ocurridos ya próximos al continente sudamericano dice que durante tres días el buque fue machacado por un temporal del —¡cómo no!— SSE y, arrastrado por viento y corrientes tocó la costa de Castillos el 9 de junio de 1842 a las 0415 con un tiempo muy oscuro. No estaba lejos de tierra, pero todos los intentos, tanto con botes como con expertos nadadores para dar la maniobra de un andarivel, fracasaron. Durante todo el día la mar fue arrebatando hombre tras hombre del buque y destrozándolos sistemáticamente. Mucha gente alcanzó la playa, pero una gran mayoría expiró. Se calcula que se ahogaron más de 200 personas.

Debemos reseñar, para constancia de los hechos, que los infelices que quedaron a bordo vieron durante todo el día individuos que recorrían la playa

romper y saquear los baúles que la mar arrojaba a tierra y responder con amenazas a quienes osaban hacerles algún reproche.

Este asunto de los raqueros originó una polémica entre los periódicos *Le Moniteur* y *El Constitucional* e incluso tuvo repercusiones en la prensa francesa y española en general, dividiéndose las opiniones entre los contrarios a la emigración y los agentes marítimos, que seguían insistiendo en la riqueza rápida y fácil que era posible obtener en el Río de la Plata.

Por cierto, el 9 de agosto de aquel lejano año tuvo lugar en el Teatro Nacional de Montevideo una función artístico-musical pronáufragos del buque, lo que supone otra circunstancia más, evocadora de cierto naufragio en nuestra Costa de la Muerte.

El buque de Polloni, (a) Fresdiburg

He disfrutado con la lectura de las historias que narran los investigadores en relación al ya mencionado *Nuestra Señora del Rosario*...

La primera la suscribe el Dr. Jones Brown, por entonces director del Archivo Histórico Nacional Uruguayo. El Dr. Jones publicó entre 1907 y 1924 una serie de artículos en la *Revista Histórica*, dedicando 30 años de su vida a clasificar y ordenar los fondos documentales del ex Archivo General Administrativo; de él sacó los autos del naufragio del navío que nos ocupa.

Según estos, el *Nuestra Señora del Rosario*... salió de Cádiz el 11 de noviembre de 1752, al mando del capitán Joseph Polloni, con carga general y, entre tripulantes y pasajeros, unas 318 personas, incluida una misión de sacerdotes destinados a América. Portaba, además, 819.752 pesos en tesoros del Perú.

Arrumbó a Canarias y entró en Santa Cruz de Tenerife, en donde pasó varios días con el pretexto de refrescar víveres y aguada. Al salir de puerto fue seguido por otro mercante inglés. A poco de andar, ambos pararon y el capitán Polloni hizo varios viajes a bordo del inglés, del que siempre regresaba con cajones de mercaderías. Efectuado este sospechoso transbordo en la mar, continuó viaje al Plata. Según algunos tripulantes y pasajeros, el comportamiento del capitán, primer piloto José de Arturo y otros oficiales fue bastante irregular, celebrando cenas particulares de las que salían embriagados de vino de Chipre, contenido oficial de los cajones embarcados.

El 31 de enero de 1753, con tiempo bonancible, el navío, pasados Castillos, tocó en un arrecife y las bombas no eran capaces de achicar el agua que entraba. Cuando la luz del madrugador crepúsculo veraniego lo permitió, se desembarcó a todo el personal y cargamento, que fueron depositados en la playa sin novedad.

Una vez en tierra, el piloto De Arturo desapareció, cuando ya andaba en bocas su culpabilidad en el siniestro. El capitán Polloni alcanzó Montevideo

por tierra y consiguió del gobernador Viana los medios de auxilio, ordenando éste la formación de un auto que encomendó al teniente de Oficiales Reales don Cosme Álvarez.

El piloto De Arturo fue tomado preso y encerrado en la ciudadela. Al haberse desvinculado algunos cajones de los recibidos del bergantín inglés, se vino a saber que su contenido eran barajas y, por ende, un contrabando, ya que tabaco y naipes estaban sujetos a *estanco*, su comercio prohibido y su venta dependiente del control de la Administración de Tabacos y Naipes.

En fin, Cosme Álvarez no consiguió hacerse con la mercancía que quedó en buen estado y el piloto acabó fugándose de la ciudadela.

Pasado tiempo, un vecino llamado José Galván, al que sucederían sus hijos, consiguió de la Administración permiso para retirar todo lo retirable, incluidos los cañones, con premio de la mitad de cuanto condujera. Esto duró hasta 1760. Lo curioso es que, a lo largo de estos años, el vecino Galván siempre nombró al buque como *Polonio*. Así se escribe la Historia.

La segunda versión de que hablábamos más arriba la firma el investigador norteamericano Robert E. Marx, autor del libro *Shipwrecks in the America*, publicado en Nueva York en 1987, en donde incluye al *Nuestra Señora del Rosario*... en la lista de barcos con cargamento de interés y probables tesoros, apostando por que el buque provenía realmente del Perú, disimulando la procedencia por temor a piratas y ladrones.

Esta segunda versión ofrece, en general, escaso crédito. Como siempre se dijo, el papel lo aguanta todo.

Andrés de Oyarvide

El *San Ignacio de Loyola* salió del apostadero de Montevideo el día de Nochebuena de 1805, al mando del teniente de fragata de la Real Armada don Andrés de Oyarvide. Nunca más se supo de él, aunque la tradición oral da por sentado que naufragó frente a las costas de Rocha.

Si a un naufragio se le puede aplicar el adjetivo de *injusto*, éste es el caso.

Oyarvide pasó más de treinta años en estas regiones al servicio de la Corona de España. Su obra cumbre fue el levantamiento de las costas atlánticas y platenses, labor que llevó a cabo entre 1800 y 1804, con tanto esmero y solvencia que muchas de sus indicaciones siguen vigentes todavía.

Los naufragos del Astarté

El vapor *Astarté*, matrícula de Glasgow, salió de Cardiff para Montevideo y Buenos Aires con carga de carbón, consignado a Woodgate y Hos, al mando del capitán John Bayn, con 32 tripulantes.

El 31 de enero de 1878, con mar y viento del segundo cuadrante, no dio el resguardo suficiente al engañoso cabo Polonio y ...allí se perdió. Cuando se tuvo noticia del naufragio se enviaron de Montevideo dos auxilios de la Marina uruguaya, el *15 de Enero* y el *Toro*, quienes sólo pudieron extender acta de defunción. Cuando llegaron a la zona sólo quedaba el testigo del palo de popa del buque, el que, velando, había servido de frágil e inseguro sostén a ocho individuos que, a la postre, sólo consiguieron prolongar su agonía.

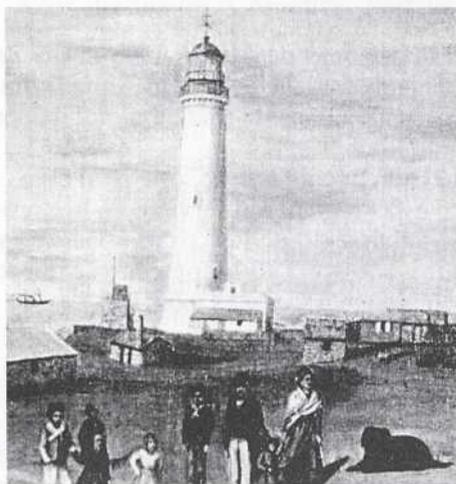
Se salvaron, únicamente, los llamados William Parsons (piloto) y Donald Rondell (maquinista) quienes, a nado, lograron alcanzar un islote próximo, donde aguantaron dos días a base de comer carne cruda del abundante lobo marino. Desesperados, improvisaron una balsa con una vela de fortuna, con la esperanza de alcanzar el continente, pero el mismo viento que echó el barco a las piedras les llevó 30 millas mar adentro. A punto de perecer, una brisa del ESE los lanzó a la playa, en donde resucitaron el 3 de febrero de 1878.

La tragedia del Amelie

Una goleta uruguaya que buscaba, frente a un pampero, el socaire de la isla de la Palma, en la zona de Santa María, llevó a Montevideo, en octubre de 1868, la tétrica noticia de que en su fondeadero había aparecido un bote con una veintena de cadáveres, entre ellos el de una madre con su hijo en brazos. Como quiera que entre los harapos de aquellos desgraciados apareció un papel en el que se leía *Amelie*, se dio por hecho que el probable naufragio (el buque o sus restos no aparecieron) era el del bergantín francés *Bonne Amelie*, que había salido de Burdeos para Buenos Aires el 14 de agosto. Pero... el tal *Amelie* entró en la quinta provincia gallega el 19 de octubre, sin novedad.

El *Siglo de Montevideo*, en su edición del 5 de noviembre de 1868, anunciaba que, según informes oficiales, el buque naufragado era, positivamente, el *Lise Amelie*, capitán Vertier, precedente de Le Havre.

Aquí aparece una nueva circunstancia que nos hace evocar a nuestra Costa de la Muerte con ocasión de la modernización del faro de Villano: la tragedia del barco francés, con la muerte de tripulación y pasajeros, fue el detonante para que se resolvie-



Faro del cabo de Santa María en 1890.

ra la instalación de un poderoso faro en el cabo de Santa María, e incluso se llegaron a formular denuncias contra los fareros de punta del Este y de isla de Lobos, que no siempre encendían las luces, ya que la empresa concesionaria del servicio, que también lo era de las matanzas autorizadas de lobos marinos, temía espantar, con los destellos, a los animales en época de celo.

El viaje inaugural del Tacora

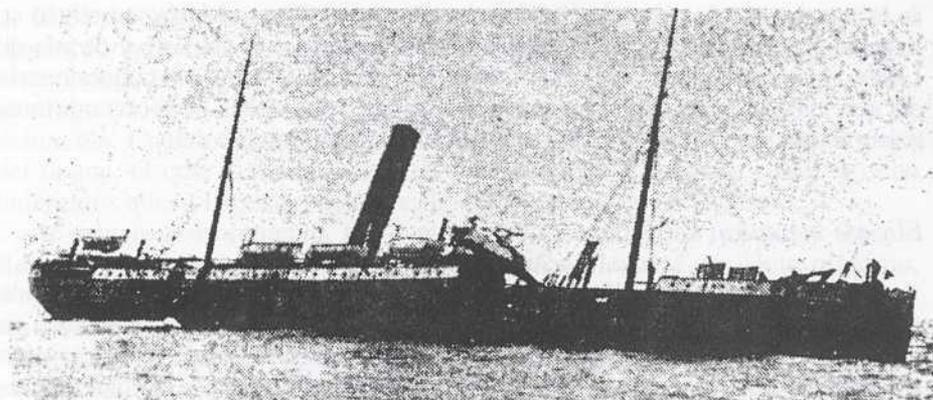
Recién salido de los astilleros, zarpó de Liverpool para Montevideo el 4 de octubre de 1872 el vapor inglés *Tacora*, de la Línea del Pacífico, con escalas en Burdeos, La Coruña, Vigo, Lisboa y Río de Janeiro, con 476 pasajeros emigrantes. Tras una cómoda navegación y en tiempo récord (18 días esperaban hacer entre Lisboa y la capital de la república oriental), el día 28, alrededor de las 0300, el buque tocó con el bajo Speedwell, de las islas Palomitas, en la zona de Santa María o punta de Rocha. A la vista de la averías, el capitán Steward optó por varar su barco en la playa, lo que logró tras un cuarto de hora de navegación, ya que el agua no había apagado todavía los fuegos.

La mar ya era mucha, pero como la distancia a tierra era escasa se arriaron un par de botes. Del primero se ahogaron dos tripulantes, del segundo una decena de pasajeros franceses e italianos. Fueron las únicas víctimas del naufragio. Poco a poco, y tras lograr dar un cable a tierra, pasaje y tripulación alcanzaron la playa, si bien pasaron un par de días, en tanto no llegaron auxilios de Montevideo y Maldonado, en la más absoluta penuria, sin ropa ni alimentos. Al cabo, la cañonera inglesa *Pearl*, la corbeta de igual nacionalidad *Pyladis* y el vapor argentino *Porteña* lograron alcanzar la zona y condujeron a más de 400 personas a la capital uruguaya. (Fueron más afortunados que las más de mil almas de otro buque inglés, también en viaje inaugural, a quienes estaban aguardando las gélidas aguas del Atlántico norte para recibirlos cuarenta años más tarde). Tan sólo una semana después de la tragedia del *Tacora*, se perdió contra las restingas de la isla de la Paloma el buque inglés *Isabella*, capitán Nughes, de Liverpool para Buenos Aires. Sólo se salvó un hombre.

Este año, el 1872, fue especialmente dramático en lo que a naufragios se refiere. A los dos años, el faro de Santa María era ya una esperanza para la más segura navegación en estas fatídicas aguas.

La catástrofe del Poitou

El naufragio más nombrado, quizá, de este *Infierno de los Navegantes* ocurrió en la noche del 7 de mayo de 1907, y su víctima, el citado vapor francés, botado en 1883, con 2.900 t repartidas entre sus 96 metros de eslora por 12 de manga.



Poitou. (Foto: J. L. Adami, 1907).

Había salido el 6 de abril de Marsella, al mando del capitán Ribes, con carga y pasaje para Barcelona, Valencia, Málaga y Gibraltar, amén de los puertos americanos. Cuando dejó Santos (Brasil) el 3 de mayo con tiempo lluvioso y mar gruesa del sur, portaba 500 toneladas de mercancías y, entre pasaje y tripulación, más de 300 personas. Se repartían entre inmigrantes italianos, españoles, turcos y una veintena de ex cosacos que pretendían radicarse en el sur patagón. En la madrugada del día 5 el tiempo empeoró, impidiendo cualquier observación astronómica. Esa tarde el capitán creyó estar tanto avante con el faro de Mostardas. El tiempo seguía empeorando. Entre las 0800 y las 0900 del día 6 avistó un vapor italiano, probablemente el *Ravenna*. A las 1600 creía navegar por el canal del cabo de Santa María y continuó la navegación con el mismo pésimo tiempo. A las 1830, al entrever unas confusas luces, quiso creer que eran el faro de Lobos. Corrigió el rumbó según su errónea estima y a las 0740 ordenó lo que se suele ordenar en estos casos: toda la caña a una banda y atrás emergencia. Era tarde.

El barco varó a 60 metros de la playa y se atravesó. Cuando la luz del alba lo permitió, cuatro marineros intentaron dar a tierra un cable. Los dos primeros perecieron. El cuarto, un mecánico llamado Scott, alcanzó la playa pero, extenuado, también murió. Como pasa siempre en estos terribles casos, unos lograron alcanzar la playa y otros se perdieron en esos trágicos 60 metros (qué fácil nos parece, mientras leemos esto, poder hacer pie tras esos miserables 60 metros). A esa altura el buque ya despedía olor a podredumbre.

En fin, se ignora el número de víctimas, aunque se estiman próximas a las cien. Hubo, como siempre, héroes anónimos y héroes con nombres y apellidos. El capitán Ribes reconoció como causa del naufragio un error en la navegación provocado por un tiempo infernal. El buque fue abandonado, a todos los efectos, el 23 de ese mes de mayo, tras desembarcar lo que se pudo.

En los primeros años setenta del siglo que acabamos de dejar, todavía se rescataron varios barriles herméticamente cerrados que contenían revólveres españoles, tan bien conservados que fueron requisados por las autoridades.

El Evergreen. De los periódicos

«No sabemos qué origen pudo tener la noticia que circuló ahora hace tres o cuatro días de que el bergantín inglés *Evergreen*, naufragado en la costa de Castillos Grandes, había sido saqueado por una porción de gente armada y que los interesados habían tenido que abandonar, en consecuencia, aquel puerto con los objetos ya salvados.

La especie es absolutamente falsa, pero bastante culpable, y digna de que la policía hiciese un escarmiento en el inventor de ella, si le fuese posible averiguarlo, porque en ningún país civilizado debe dejarse impune una calumnia de tal trascendencia a la moral de sus habitantes y mucho menos en los que, como éste, han acreditado siempre su carácter filantrópico y hospitalario en los naufragios que por desgracia han sufrido los extranjeros en sus costas...»

El Universal, Montevideo, agosto 24 de 1833.

«Aviso de la policía.

Desde que empezó a circular la noticia en esta Capital que el bergantín inglés *Evergreen*, naufragado en la costa de Castillos, había sido saqueado por una porción de gente armada, trató el Jefe que firma de averiguar los datos en que se fundamenta aquella, asegurándose que era enteramente falsa, buscó el origen de una voz tan perniciosa y degradante a los habitantes del Estado, cree haber conseguido el objeto, y hoy dará cuenta al Superior Gobierno y le instruirá de los antecedentes, para que en su vista resuelva lo que juzgue conveniente.»

Lamas. Montevideo, agosto 24 de 1833.

El Universal, agosto 26 de 1833.

«Montevideo, setiembre 8 de 1833

Remates. Por Carreras y Ojer

El 13 del corriente se han de rematar los efectos que abajo se especifican pertenecientes al cargamento del bergantín inglés *Evergreen*, naufragado en Castillos:

Liencillos de algodón, madrases y platillas, brines asargados, cocos blancos, zarzas para vestidos y colchas, astracanes, casinetas, muselinas para vestidos y cortinados, irlandas de hilo superiores, alemanisco para manteles,

nanquines de algodón, pañuelos de rebose y de manos, listados de varias calidades, medias de algodón, zapatos para hombre, sargas de seda, alfombras y otra porción de efectos...»

Y yo añado: sólo estos nombres, hoy ya olvidados, justificaban la almoneda.

Epílogo

Tras las obligadas lecturas, en especial la del libro de Varese, quedé sorprendido por la cantidad de circunstancias coincidentes con los naufragios de nuestra Costa de la Muerte. Varía, cómo no, la configuración de la costa y los cuadrantes generadores de los temporales, pero a distintas causas corresponde el mismo efecto. Varada tras varada, naufragio tras naufragio, han ocasionado, a lo largo de los años, decenas y decenas de muertos y desaparecidos. (No he escrito cientos porque la palabra me asusta, aunque tras el apocalíptico maremoto del Índico esto parece casi intrascendente. Pero, para quien se ve inmerso en ella, tan dramática es una tragedia con un solo muerto como otra con cien mil, si ese muerto es suyo). Esta costa de Rocha puede parangonarse, aun a su pesar, no sólo con nuestra costa gallega, sino con otras regiones trágicamente célebres, llámense cabo de Hornos, de las Tormentas, Cod, los cayos de Florida.

Para mí resultó novedoso todo lo que compilé y que aquí expongo. Si existe algún improbable lector en mis circunstancias, le ruego que se sienta destinatario de estas páginas.

BIBLIOGRAFÍA

- BOUCARUT, M. A.: *Manual de la Navegación del Río de la Plata*. Traducido y adicionado por el capitán de fragata Miguel Lobo y el teniente de navío Pedro Riudavets. Madrid. Imprenta de Tomás Fortanet (1858).
- LUSSICH, Antonio D.: *Naufragios célebres en el Cabo Polonio, el Banco Inglés y el Océano Atlántico*. Vinten Editor. Montevideo. Uruguay, 1994. (Primera edición, 1883).
- VARESE, Juan A.: *De naufragios y leyendas en las costas de Rocha*. Editorial Fin de Siglo. Uruguay, 1993.
- Derroteros de las costas de América meridional.

LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA PRECURSORA EN ESPAÑA DE LA PROPULSIÓN A MOTOR

Manuel RODRÍGUEZ BARRIENTOS
Capitán de la Marina Mercante

Génesis de una prestigiosa compañía naviera



A veterana Compañía Trasmediterránea se constituyó en Barcelona el 25 de noviembre de 1916, por fusión de cuatro compañías levantinas que aportaron sus respectivas flotas —un total de 45 vapores con 54.520 TRB—, a los que muy pronto vendrían a unirse otras unidades, hasta llegar a convertirse en poco tiempo en una de las más destacadas empresas navieras españolas del siglo xx.

Las navieras fusionadas eran la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África (18 vapores con 22.369 TRB), Ferrer Pesset Hermanos, también de Valencia (15 vapores con 17.410 TRB) y las barcelonesas Línea de Vapores Tintoré (7 vapores con 9.767 TRB) y Sociedad Navegación e Industria (5 vapores con 4.974 TRB).

Varios años atrás, por la Ley de Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909, se habían creado tres grupos de itinerarios de servicios marítimos que devengaban subvenciones del Estado en favor de los concesionarios que suscribiesen la prestación de dichos servicios. Los del grupo C —servicios marítimos de soberanía— fueron objeto de adjudicaciones varias. A la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África se le asignaron los servicios de comunicaciones marítimas entre los puertos del sur de la Península y los del norte de África y, además, 24 expediciones anuales desde Barcelona hasta Santa Cruz de Tenerife o Las Palmas, con escalas en diversos puertos españoles en el Mediterráneo y marroquíes en dicho mar y en el Atlántico. La Sociedad Navegación e Industria se hizo con los servicios de comunicación del archipiélago canario con la Península, con el compromiso de realizar con sus buques cinco expediciones mensuales de ida y vuelta desde Cádiz a Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.

Cuando la Compañía Trasmediterránea comienza sus actividades en fecha 1 de enero de 1917, toma a su cargo los servicios subvencionados que tenían



El *V. Puchol*, aún buque de vapor, en Málaga hacia 1913.

adjudicados esas dos compañías progenitoras, y después —con la adquisición, en el transcurso de su primer año de existencia, de todos los buques de la Compañía Anónima de Vapores Vinuesa, de Sevilla, y de la Compañía Marítima, de Barcelona, y en 1918 de los de «La Marítima» Compañía Mahonesa de Vapores, de Mahón, (que totalizaban, entre las tres, 15 vapores con 20.354 TRB), y con la anexión, de hecho, en 1919, de la flota de la Compañía Isleña Marítima, de Palma de Mallorca, mediante la compra de casi la totalidad de sus acciones (otros 10 vapores con 10.860 TRB)— logra concentrar bajo su única dirección todas las comunicaciones marítimas de soberanía contenidas en el grupo C de la Ley de 14 de junio de 1909. En años sucesivos continúa su expansión y en 1926 llega a contar con una flota de 71 buques, que sumaban un total de 100.550 toneladas de registro bruto.

Compañía Trasmediterránea y la propulsión diésel

A esta compañía le cabe el honor de ser la primera naviera española en adoptar el motor de combustión interna como sistema de propulsión, ya que en 1922 le fueron cambiadas al *Játiva* sus máquinas y calderas de vapor por un motor de combustión interna, sistema diésel. La transformación se llevó a cabo en los Talleres Gómez, de Valencia. El buque, de 67 metros de eslora y 1.202 toneladas de registro bruto, construido en 1880 por J. Readhead and Company, de South Shields (Inglaterra), era uno de los que integraban la flota de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, y continuó al servicio de la Trasmediterránea hasta que en el año 1931 se le dio de baja por enajenación.

También el *J. J. Sister*, en 1924, y el *V. Puchol*, a partir de 1926, comenzaron a navegar propulsados por motores diésel, que vinieron a sustituir a las máquinas alternativas de vapor que desde un principio habían accionado sus hélices.

En el año 1927 entra en servicio la motonave *Miguel Primo de Rivera* (que al advenimiento de la República pasaría a llamarse *Ciudad de Algeciras*), a la que sigue, en el siguiente año, su gemelo *General Sanjurjo* (después *Ciudad de Ceuta*), ambas unidades construidas en los astilleros de la Unión Naval de Levante, de Valencia. Se iniciaba en España el apogeo del motor y ya desde esa fecha Trasmediterránea se inclina por esta clase de propulsión para sus buques y no vuelve a contratar la construcción de más vapores, puesto que el *Plus Ultra*, equipado originariamente con una máquina de triple expansión, que entrara en servicio en 1928, era un encargo formulado a la Unión Naval de Levante en 1925; y los *Ciudad de Alcira* y *Ciudad de Salamanca*, asimismo vapores, fueron adquiridos en 1945 a la Compañía Frutero-Valenciana de Navegación, S. A. (COFRUNA), que los tenía en construcción en aquellos mismos astilleros valencianos.

A principios de 1928, el *A. Lázaro*, gemelo de los *J. J. Sister* y *V. Puchol*, también fue convertido en motonave. Estos tres buques eran las unidades de más categoría que aportó la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África para la constitución de Trasmediterránea, y de sus dilatadas existencias quiero hacer una sucinta descripción.

Reseña histórica de los *A. Lázaro*, *J. J. Sister* y *V. Puchol*

Habían sido construidos en 1896 en los Astilleros Odero, de Sestri Ponente (Italia) para la naviera Navigazione Generale Italiane, que los inscribió en la matrícula de Palermo con los nombres de *Galileo Galilei*, *Marco Polo* y *Cristóforo Colombo*, respectivamente. Cuando en 1910 se fusionaron las navieras La Roda Hermanos y Compañía Valenciana de Navegación, para constituir la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, con el objetivo de optar al concurso convocado por el Ministerio de Fomento para la adjudicación de los servicios del grupo de África, la recién creada naviera se vio en la necesidad de incrementar la flota, y ése fue el motivo de adquirir los trillizos de bandera italiana, a los que bautizó con los nombres de los fundadores de la fusionada Compañía Valenciana de Navegación: *Juan José Sister*, *Vicente Puchol* y *Antonio Lázaro*. Sus características principales eran: eslora total, 86,35 m; eslora entre perpendiculares, 81,74 m; manga, 11,25 m; puntal de construcción, 6,90 m; registro bruto, 1.511,94 t; registro neto, 720,24 t, y desplazamiento en máxima carga, 2.965 t. De dos hélices y con 4.000 caballos de potencia en sus máquinas de vapor, alimentadas por calderas que quemaban carbón, lograban alcanzar una velocidad de 18 nudos, circunstancia que, apenas llegados a España, les hizo acreedores del apelativo «los bicicletas».

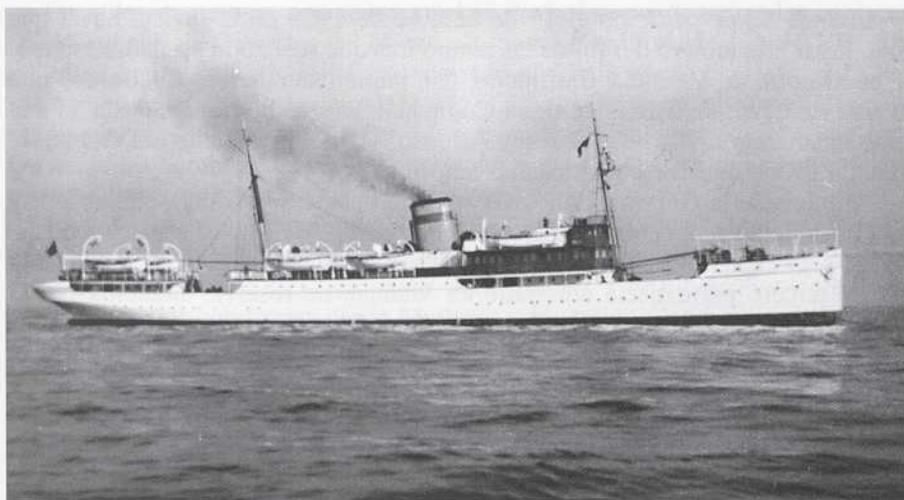
Una vez en España y matriculados en Valencia, la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África los destinó a cubrir la línea de Málaga a Melilla, a la que quedaron incorporados el 1 de agosto de 1910. Sus estilizadas siluetas, y los dos palos y larga chimenea con graciosas caídas hacia popa, les conferían el aspecto de grandes yates. De afinados cascos, sus fondos eran quillados, lo que les convirtió en el terror de los diques por los daños que solían producir a los picaderos, cuando se asentaban en ellos durante las varadas.

En los años inmediatos continuaron adscritos a las líneas de soberanía, principalmente desde Málaga y Almería a Melilla, aunque también tuvieron ocasión de prestar algunos servicios extraordinarios de carácter relevante. Así, el *A. Lázaro* salió el día de Reyes de 1911 de Málaga para Melilla con el séquito de Alfonso XIII, que viajaba con el mismo destino a bordo del yate *Giralda*. Y el *J. J. Sister*, en la madrugada del 14 de mayo de 1915, pudo auxiliar al vapor italiano *Adda*, que había sido abordado por el inglés *Harpagus*, que continuó viaje sin prestarle ayuda. Al llegar el *J. J. Sister* a su costado, el buque italiano se hallaba en situación muy apurada, con una vía de agua y daños de consideración en la obra muerta. Una hábil actuación del capitán Agustín Tonda Tur y su tripulación permitió tomar a remolque al *Adda*, que fue llevado a Málaga tras una trabajosa travesía que duró quince horas.

La Compañía Trasmediterránea, al iniciar sus actividades, se subrogó en los servicios de soberanía que tenían adjudicados las navieras progenitoras, y estos tres buques continuaron adscritos a las líneas de Málaga a Melilla, salvo en cortos periodos de tiempo en que prestaron servicio en otras líneas.

Entre abril y septiembre de 1917 el *A. Lázaro*, primer buque de Trasmediterránea que prestó servicios en el archipiélago balear, estuvo destinado a la línea de Barcelona a Mahón y de Palma a Mahón; y más tarde, después de una estancia en el dique Nuevo Vulcano de Barcelona y de otra temporada en la línea de Barcelona a Valencia, en enero de 1919 pasó a cubrir la de Barcelona a Génova, con salidas decenales desde la Ciudad Condal. En la década de los años este buque realizó varias expediciones a los puertos del norte de África, con tropas y material de guerra, y el 8 de septiembre de 1925 —al mando del capitán José Navarrete Cantero— intervino en el desembarco de Alhucemas.

Cuando la Compañía Trasmediterránea decide convertir a los trillizos en motonaves, elige para sustituir a sus máquinas de vapor unos motores diésel de construcción alemana, marca M. A. N., tipo marino, del modelo FLOV 53, directamente reversibles, con 10 cilindros de trabajo y dos cilindros de compresores de aire. Desarrollaban una potencia de 1.350 CV efectivos, a 200 RPM, y se instalaron dos en cada buque, con los que éstos quedaron algo mermados de velocidad, aunque a pesar de ello aún se les podía considerar buques rápidos para aquellos tiempos, ya que aún podían alcanzar un andar de 16 nudos. Se trataba de un tipo de motor que la casa constructora había diseñado para propulsar a submarinos alemanes de la Primera Guerra Mundial, aunque los que se montaron en estas unidades militares sólo contaban con cinco cilindros.



La motonave *V. Puchol*, después de la Guerra Civil. Luce ahora la chimenea más baja y achatada que se le instaló a mediados de 1937.

El primero de los trillizos convertidos en motonave fue el *J. J. Sister*. Las obras de transformación finalizaron en el puerto de Amsterdam en abril de 1924, e inmediatamente fue destinado a la línea de Barcelona a Palma, en la que, durante un mes, prestó dos servicios semanales. El 6 de junio de ese mismo año salió de Valencia con gran número de invitados, para dar la bienvenida en alta mar al crucero italiano *Dante Alighieri*, a bordo del cual viajaban a la ciudad del Turia los reyes de Italia. Días después, inició servicios en la línea de Sevilla a Canarias, con escala en Cádiz y en los puertos canarios de Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. En 1925 estuvo destinado al servicio bisemanal rápido de carga y pasaje entre Barcelona y Valencia, en cuya travesía solía invertir 10 horas.

Los trabajos de sustitución de las máquinas de vapor del *V. Puchol* por motores diésel finalizaron a mediados de 1926 en la factoría Nuevo Vulcano de Barcelona, donde el *A. Lázaro* quedó igualmente transformado en motonave en los primeros días de 1928.

Entre los viajes extraordinarios prestados por estos buques en la segunda mitad de la década de los veinte, cabe citar el que realizó el *J. J. Sister* el día 2 de junio de 1927 de Valencia a Sagunto llevando a bordo el séquito del rey Alfonso XIII, con motivo de la inauguración del monumento a la restauración de la Monarquía en la persona del rey Alfonso XII. Su Majestad Alfonso XIII viajaba a bordo del *V. Puchol*.

Cuatro meses más tarde, el 5 de octubre, el *V. Puchol* condujo a Ceuta desde Algeciras al séquito de SS. MM., que viajaban a bordo del acorazado *Jaime I*.

El *J. J. Sister* participó el 15 de octubre de 1929 en la revista naval que tuvo lugar con motivo del fin de las maniobras que realizó la escuadra española en el golfo de Valencia, desfilando, con numerosos invitados a bordo, ante el *Infanta Cristina*, asimismo de la Compañía Trasmediterránea, desde el que presenciaban la revista S. M. el rey Alfonso XIII, el presidente del Gobierno, general Primo de Rivera y otras altas autoridades.

Al iniciarse la Guerra Civil, estas tres motonaves se encontraban adscritas a la línea de correo, carga y pasaje entre Málaga y Melilla. El servicio consistía en seis expediciones semanales que se cubrían con dos buques, en tanto que el tercero permanecía amarrado en Málaga, de reserva, situación por la que iban pasando cada uno de ellos, en turno rotatorio.

El *A. Lázaro* en la noche del 17 de julio se hallaba en Melilla, con pasaje a bordo, a punto de iniciar viaje para Málaga, cuando se le impidió la salida y quedó vigilado por fuerzas de carabineros. El *V. Puchol*, sin embargo, partió de Málaga esa misma noche, sin que se le pusiese ningún inconveniente, realizó la travesía sin novedad y atracó en las primeras horas de la mañana del día 18 a los muelles de Melilla. Ambos buques quedaron internados en este puerto hasta que, una vez libres las aguas del Estrecho para el tráfico nacional, son dedicados al transporte de tropas desde Marruecos a la Península y realizan varios viajes de Melilla y Ceuta a Algeciras y Cádiz.

Poco después, por decreto del Gobierno nacional, fechado en Salamanca el 27 de octubre de 1936 y Orden del Estado Mayor de la Armada, del mismo día, todas las unidades de la flota de Trasmediterránea que habían quedado en zona nacional —que ascendían a un total de 23— son militarizadas; y nueve de ellas, entre las que se encontraban el *A. Lázaro* y el *V. Puchol*, se habilitan como buques auxiliares de la Armada, con todas las prerrogativas de buques de guerra, con mando y dotación militar y sus tripulaciones mercantes militarizadas, con las asimilaciones correspondientes al personal de la Armada.

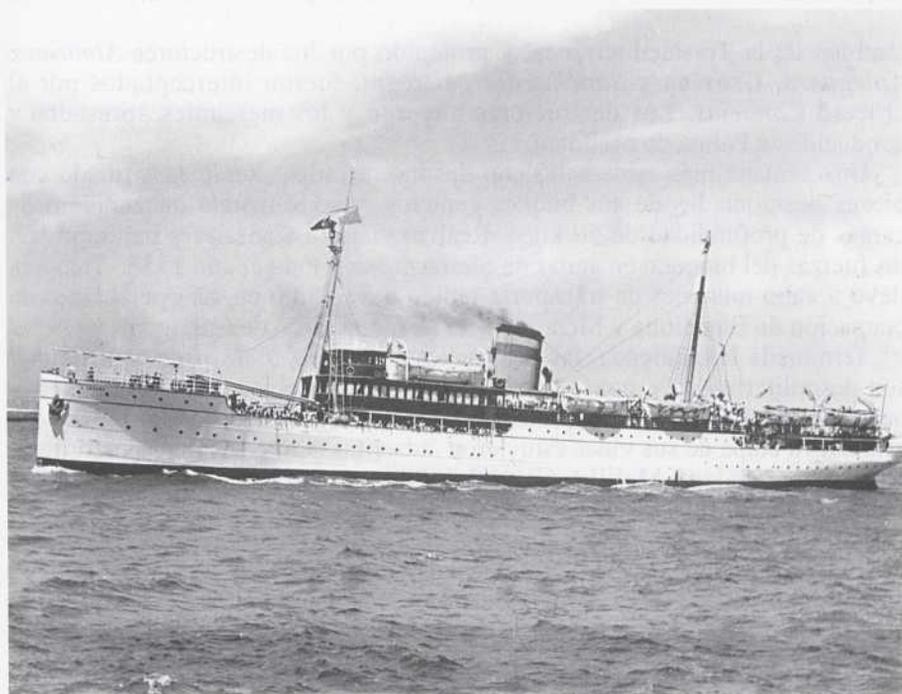
Al principio, los *A. Lázaro* y *V. Puchol* son convertidos en minadores, para lo que se les acondiciona en los astilleros de Echevarrieta y Larrinaga, de Cádiz. Concluida la transformación a primeros de febrero de 1937, pasan inmediatamente a minar aguas enemigas en las costas del Mediterráneo, alternando este cometido con el de transporte.

A mediados de ese año se les somete a una nueva transformación, consistente en la supresión del sistema de minado y en un cambio de la artillería, y quedan convertidos en cruceros auxiliares. Fue en esta ocasión cuando sus largas chimeneas cilíndricas son sustituidas por otras de menor altura y sección ovalada, con lo que sus siluetas sufrieron un notable cambio. Retornan al Mediterráneo, intervienen en el bloqueo del tráfico marítimo enemigo en el canal de Sicilia, y el *V. Puchol*, en sus navegaciones de exploración y descubierta, llega incluso hasta el cabo Matapán (Grecia) en julio de 1937. Y a finales de ese mismo año son incorporados a las Fuerzas Navales del Estrecho.

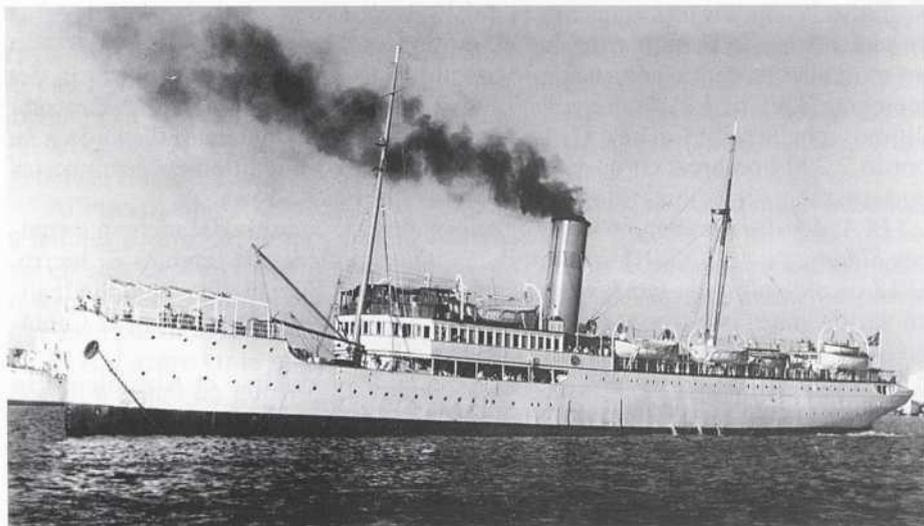
Entre las numerosas actuaciones del *V. Puchol* se pueden citar las capturas en el estrecho de Gibraltar del buque estoniano *Pomaron*, de 1.743 TRB, con un cargamento de carbón, hecho ocurrido el 21 de enero de 1938, y la del mercante soviético *Postishev*, de 3.545 TRB, el 31 de mayo siguiente; este último, rebautizado *Castillo Olite*, tuvo un trágico final cuando, llevando a su bordo 2.200 hombres, en un intento de desembarco, fue hundido por baterías costeras frente a Escombreras, el 7 de marzo de 1939.

El *A. Lázaro* también efectuó algunas capturas, como la del mercante francés *Sidney*, de 4.937 TRB, que conducía un cargamento de lingotes de hierro, el 17 de diciembre de 1937, en aguas del Estrecho. Y en el año siguiente realizó varios viajes con tropas desde Mallorca a Castellón y anduvo por el Cantábrico.

Distinta suerte corrió el *J. J. Sister*, que al producirse el Alzamiento se hallaba amarrado en Málaga, como buque de reserva. Al principio fue dedicado a prisión naval en ese puerto, y más tarde prestó diversos servicios de mar al Gobierno de la República. En enero de 1937 lo torpedeó un submarino nacional, aunque no llegó a ser alcanzado, y el 17 de septiembre de ese mismo año, cuando navegaba de Barcelona a Mahón, en convoy con el *Rey Jaime II*,



Motonave *A. Lázaro*.



Motonave *J. J. Sister*.

también de la Trasmediterránea, y protegido por los destructores *Almirante Antequera*, *Gravina* y *Sánchez Barcáiztegui*, fueron interceptados por el crucero *Canarias*. Los destructores huyeron y los mercantes apresados y conducidos a Palma de Mallorca.

Una semana más tarde salió con destino a Cádiz, donde es artillado con piezas desmontadas de sus buques gemelos, y se le instala un varadero de cargas de profundidad de 50 kilos. Realizó viajes a Canarias y participó con las fuerzas del bloqueo en aguas de Sicilia durante todo el año 1938. También llevó a cabo misiones de transporte rápido e intervino en las operaciones de ocupación de Barcelona y Menorca y en el desembarco de Cartagena.

Terminada la contienda, las motonaves *A. Lázaro*, *J. J. Sister* y *V. Puchol* son desmilitarizadas y, una vez desarmadas, se devuelven a la Trasmediterránea, que las mantiene en explotación durante otro cuarto de siglo más. En esta nueva etapa de sus vidas estuvieron adscritas a diversas líneas marítimas, tales como Málaga-Melilla, Ceuta-los Peñones-Melilla-Almería, Sevilla-Canarias, interinsulares de Baleares y de Canarias.

Pero, aparte de estos servicios marítimos de soberanía, específicamente previstos en el contrato suscrito con el Estado, también prestaron algunos otros de muy especiales características, como la línea semanal Alicante-Orán que cubrió el *A. Lázaro* en 1952; los cuatro viajes que realizó el *J. J. Sister* en la línea de Barcelona a Génova, así como otro de Barcelona a Civitavecchia, todos en 1947, y el que realizó el año siguiente, desde Génova a Portugal, transportando niños austríacos evacuados; o el del *V. Puchol* a El Pireo,

Estambul, Beirut y Alejandría, con un grupo de coros y danzas de la Sección Femenina, que inició a finales de 1950 y terminó en enero de 1951.

De las muchas anécdotas que se podrían narrar de estos buques, no me resisto a mencionar la intervención del *A. Lázaro* en la película titulada *Alhucemas*, que dirigiera José Luis Sáenz de Heredia. El buque simulaba ser el vapor *Vicente Ferrer*, que participó en las operaciones del célebre desembarco, y las escenas que recreaban la acción se rodaron el 18 de agosto de 1947 en la bahía de Cádiz. Los figurantes, ataviados con uniformes de rayadillo como los de la época, eran marineros de las milicias universitarias, que realizaban su periodo de instrucción en San Fernando, y quien escribe estas letras —entonces un joven adolescente que preparaba su ingreso en la Escuela de Náutica— tuvo la oportunidad de presenciar el rodaje desde el propio *A. Lázaro*.

Muchas millas navegaron aún estas motonaves y a cientos de miles ascendió el número de pasajeros que transportaron hasta que en el bienio 1963-1964 fueron dadas sucesivamente al desguace, primeramente el *A. Lázaro*, después el *V. Puchol* y, por último, el *J. J. Sister*, con lo que desaparecieron del escenario marítimo español tres veteranos buques precursores de la navegación a motor en nuestra patria.



BIBLIOGRAFÍA

- Compañía Trasmediterránea, S. A., Memorias, varios años.
 FERNÁNDEZ DE CASTRO y PEDRERA, Rafael: *El Alzamiento Nacional en Melilla. Hacia las rutas de una nueva España*, Melilla, 1940.
 GÓMEZ-SANTOS, Marino: *Todo avante*, Madrid, 1991.
 GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, Madrid, 1977.
 MARTEL, Carlos: *Patrulleros y minadores*, Cádiz, 1942.



Antiguos comandantes del submarino *Tonina* (S-62) el pasado 30 de septiembre en la ceremonia de su baja en la Armada en el Arsenal de Cartagena. (Foto: A. Arévalo).

MUSEO DEL MAR «LAS CARACOLAS» DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA

César O'DONNELL TORROBA
Teniente coronel del Cuerpo Militar
de Intervención de Defensa



SITUADO en la bella y señorial villa de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), cerca de la plaza del Cabildo, remontando la calle de la Amargura, nos encontramos con un edificio muy singular. Se trata de una antigua alcaicería (del árabe *al-qaisariyya*), un edificio cuadrado en forma de claustro, con habitaciones, depósitos y tiendas para los mercaderes, donde se vendían telas de seda cruda y otros valiosos productos, mandada edificar a mediados del siglo xv, en el callejón del Truco, por don Enrique de Guzmán, II duque de Medina-Sidonia y VII señor de Sanlúcar... Fue el principal centro comercial del Barrio Bajo, que extendió su influencia a las vías de acceso: calle del Torno, denominada así por la tornería entonces existente en el convento de las monjas dominicas de Madre de Dios, y calle de Bretones, donde residían los mercaderes oriundos del ducado independiente de Bretaña, incorporado a la corona de Francia en 1491.

En el centro de esta antigua alcaicería, cuyo trazado original tenía forma de cruz, se estableció en 1503 un apéndice de la Casa de Contratación, como almacén para la guarda y control de todas las mercancías que se enviaban o llegaban de las Indias.

El impactante Museo del Mar «Las Caracolas» está instalado concretamente en la parte izquierda de la entrada de esta antigua alcaicería, ubicada en el número 4 del callejón del Truco. Su propietario es José María Garrido García, de 71 años de edad, natural de Sanlúcar, hijo de un lancharo del barrio mariner de Bajo de Guía, del que aprendió el oficio. Es veterano de la Armada española, en la que realizó el servicio militar, en 1956, embarcado en el crucero *Miguel de Cervantes*. Durante algún tiempo, fue patrón de pesca, luego albañil y más tarde pintor y rotulista, aunque actualmente está jubilado.

Garrido comenzó hace más de 35 años a coleccionar cosas que recogía de la mar, principalmente caracolas (tiene alrededor de unas 80.000, recolectadas el 70 por 100 en el coto de Doñana y el 30 por 100 en la desembocadura del



río Guadalquivir), por simple entretenimiento, hasta que el aumento de su pasión le llevó a dedicarse por completo a recoger todo lo que las olas le traían, con la ilusión de incrementar cada día más su colección. Como consecuencia de esta afición, alberga en su domicilio —con más entusiasmo que medios— un auténtico Museo del Mar, un lugar muy recomendable, no solamente para los aficionados o estudiosos de la malacología, sino para todos los enamorados de la mar, ya que es una excelente y hábil combinación entre el arte popular y la historia de la ciudad, todo ello mezclado con todo tipo de objetos relacionados con la vida marítima.

El visitante, al cruzar el umbral de la puerta, se encuentra con una escalera cuyas paredes están absolutamente recubiertas de caracolas y fotos antiguas de Sanlúcar, junto a dichos y refranes populares y citas de personalidades de renombre.

Tras la subida a la primera planta, se entra en un piso de forma rectangular con un largo pasillo, al que dan varias habitaciones, cada una totalmente diferente de la otra y que únicamente tienen en común el estar «empapeladas» con caracolas de mar.

En una de ellas, presidida por el caparazón de una gigantesca tortuga, aparecen amontonadas en una esquina numerosas mandíbulas disecadas de cazones, peces lija y marrajos, de afilados y agudos dientes, cogidas en las playas. Encima están colocados varios marcos con nudos marineros (amarras, calabotes, balsos de calafates, cotes de pescador, lascas, margaritas, ojos de pájaro, vueltas de guirnalda, etc.), modelos artesanales de barcas de pesca,

botes, lanchas y veleros, figuras de pescadores realizadas en artesanía de madera, grabados de uniformes de Marina y de diferentes tipos de buques.

También se expone una importante serie de fotografías de finales del siglo XIX de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda, entre las que destacan: el Fuerte de San Salvador, la antigua estación de la Costa, los edificios de los Baños calientes, los suntuosos hoteles y casonas de las playas, las alamedas, los paseos, el vapor *San Telmo*, la venta de pescado en Bajo de Guía, los vecinos y celebridades de la ciudad, etc. En una de ellas se puede apreciar el temporal que inundó, en 1895, el barrio mariner de Bajo de Guía, situado en la desembocadura del río Guadalquivir. En otra aparece un grupo de bañistas paseando por la playa «por prescripción médica, para tomar el aire fresco», dice el pie de la fotografía.



En el siguiente de los aposentos, el visitante podrá ver, junto a un mástil con una enorme bandera española, una interesante reliquia histórica: un estandarte de Flechas Navales de Sanlúcar de Barrameda. A su lado, algunas fotos de la Guerra Civil española y otros recuerdos marineros.

Por último, podemos visitar la parte más espectacular del museo: la azotea. En ella Garrido ha recreado un pesquero, el *Amparito*, en homenaje y recuerdo a un mariner amigo suyo, muerto en 1968.

Todo está construido con material reciclado: el casco y el puente, con maderas procedentes de las cajas de las latas de caballa, de melva y de sardinas; la arboladura, con palos de las casetas de la Feria de la Manzanilla, y el velamen, con trozos de toldos de lona de los tenderetes ambulantes. Una «terracea-barco» que forma parte del paisaje de Sanlúcar de Barrameda y que se puede reconocer perfectamente desde de lo alto de la cuesta de Belén (llamada antiguamente Puerta de la Mar), junto a la primitiva fachada del palacio ducal de Medina-Sidonia.

Sin embargo, José María Garrido, en nuestra visita, se quejaba amargamente de que su peculiar museo no tiene en la tierra que le vio nacer ningún apoyo institucional y que la mayoría de sus visitantes son de otras comunidades autónomas o extranjeros guiados por el boca a boca. Asimismo, nos contó



que no está tranquilo porque se están realizando obras de demolición en la vivienda contigua, lo que está provocando la aparición de grietas en la suya y se teme lo peor. Además, nos dijo, y así lo ha denunciado en la prensa (1), que se están produciendo fuertes presiones inmobiliarias sobre su Museo, que buscan la declaración de ruina del mismo para luego reconvertirlo en un edificio para uso residencial.

Es triste y lamentable constatar que frente a la incuria, la indolencia, la escasez de sensibilidad cultural y la ilimitada voracidad especulativa de algunos promotores inmobiliarios sólo parecen alzarse las voces de ciertas asociaciones (2) y de algunos particulares de Sanlúcar de Barrameda, comprometidos con el ámbito de

la cultura y la preservación del legado histórico y del patrimonio arquitectónico de la ciudad, que se ven impotentes para frenar el incremento de estas actividades destructivas.

Desde hace ya muchos años, en Sanlúcar, edificios e instalaciones industriales, únicos en el mundo por su antigüedad y naturaleza, han sido totalmente demolidos. Sirvan de ilustrativos ejemplos: el primigenio edificio de la Aduana, construido en 1594 y que estaba junto al paseo de la Calzada; la fábrica de «nieve», de comienzos del siglo XVII, que conservaba su estructura y sus galerías; la fábrica de jabón «La Almona», de finales del siglo XVII y, finalmente, la cuesta de Belén, que se desfiguró en gran parte y se destruyeron cientos de casas, hasta conseguir que apenas quede rincón que preserve el encanto del entorno. Más recientemente y según informaba la prensa local (3), han sido demolidos, entre otros: la casa del Ingeniero del Gas; la casa del Vapor; la antigua taberna «La Taurina» y la casa de Las Palomas, junto al mercado de abastos. Asimismo, se ha denunciado (4) el deterioro progresivo que está sufriendo el palacio del marqués de Casa Arizón, magnífico conjunto residencial-industrial del siglo XVII, arquitectónicamente de un interés excepcional, al conservar todos los elementos característicos de las viviendas de los antiguos comerciantes de la bahía de Cádiz y sus relaciones comerciales con América durante la Edad Moderna.

Ante esta trayectoria, que parece obviar lo preceptuado en el artículo 46 de la Constitución (5), soy bastante escéptico con el futuro que le espera al

Museo del Mar «Las Caracolas». Esperemos que este caso nos sirva para intentar rescatar de la degradación y del olvido muchos bienes de nuestro patrimonio histórico que llevan padeciendo desde hace muchos años las consecuencias de la natural desidia y del inmemorial descuido que imperan en nuestro país frente a la Cultura y frente a la Historia. Y, sobre todo, como recientemente ha dicho Luisa Isabel Álvarez de Toledo, actual duquesa de Medina-Sidonia: «...sacudirnos esa ignorancia, que nos lleva a cambiar la dignidad por la esclavitud del dinero».

(Fotos: C. O'Donnell Torroba).

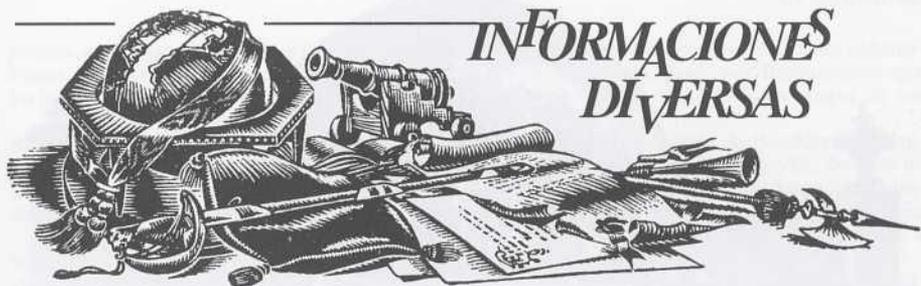


-
- (1) Canal Sur Web Andalucía. Informativos/noticias, de fecha 14 de febrero de 2005.
 - (2) Aula Sanluqueña de Investigación Histórica Gerión; Fundación Domínguez Lobato, y otros.
 - (3) *Diario de Cádiz*.
 - (4) Aula Gerión.
 - (5) «Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran. La Ley Penal sancionará los atentados contra este patrimonio». (Artículo 46 de la Constitución Española, sancionada por S. M. el Rey ante las Cortes el 27 de diciembre de 1978).

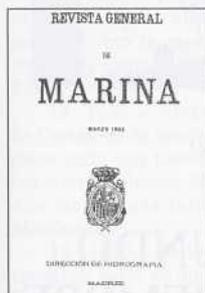


El submarino ex *Narciso Monturiol* (S-33) ex *USS Picuda* (SS-382), poco antes de iniciarse su desguace en Cartagena, a principios de 1980. (Foto: archivo RGM; autor: D. Quevedo).

INFORMACIONES DIVERSAS



HACE CIENTO AÑOS



Comienza el cuaderno de diciembre de 1905, último del tomo LVII, con trabajo titulado *El Cardenal Cisneros*, por Ramón Estrada, que trata sobre el naufragio de dicho crucero en el bajo de Meixidos, al sur de cabo Finisterre, el 28 de octubre de aquel año. Siguen: *Dos cartas*, en la que se transcriben la enviada por el vicealmirante Cervera, y la contestación de éste con ocasión de las condolencias sobre el naufragio del *Cardenal Cisneros*; *El combate de Trafalgar* (continuación), por Pelayo Alcalá Galiano (continuará); *Estado Sanitario de la Armada en 1904. IV*, por Tomás del Valle; *Convenio Internacional de Bruselas sobre abordajes y salvamentos*, por Víctor M. Concas; *El Tekino*, por R. E.; *Enseñanzas navales de la guerra* (traducido del *Standard*); *El Congreso de Arquitectura naval de Londres* (extractado del *Marine Rundschau*); *Cuatro años de prácticas con las calderas Belleville*, por Alfonso Greco, de la Marina italiana; *Entrevista a Rodjensvensky*, por R. E.; *Mr. Robert Whitehead*, por R. E.; *Los diagramas del Káiser*, por R. E.

La última parte del cuaderno está dedicada a *Información de la prensa profesional* (extranjera); *Sumario de revistas recibidas en octubre*, *Necrología*, *Bibliografía*, *Movimiento de buques de guerra e Índice general alfabético*, por autores y materias, del tomo LVII de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

HACE CINCUENTA AÑOS



Se inicia el cuaderno del mes de diciembre de 1955, último del tomo 149, con el trabajo *Divagaciones en busca de un equilibrio*, por Carlos Bastarache, capitán de corbeta. Siguen: *Los últimos tiempos de nuestra Infantería de Marina en Filipinas*, por José E. Rivas Fabal, coronel de

Infantería de Marina; *Algunas coincidencias sobre las faltas leves militares*, por Amancio Landín Carrasco, comandante auditor; *Remolque de blancos*, por Pompilio Marabini, teniente de navío.

En *Notas profesionales* se insertan los siguientes artículos: «La mínima distancia de dos buques que se cruzan». El punto de Corrad por el contralmirante Sénès (traducido de la R. M., febrero de 1955, por el capitán de corbeta, A. C.); *Navegación y oceanografía* (traducido del *The Journal of the Institute of Navigation*, octubre 1953).

En *Una información*, «VI exposición de modelos navales en Barcelona», por José María Martínez-Hidalgo, capitán de corbeta RNA (R).

En *Libros y Revistas*, se reseñan varias publicaciones nacionales y extranjeras, seguido de la sección *Noticario*.

En *Marina Mercante de Pesca y Deportiva* se inserta: «Algo sobre buques oceanográficos y biología marina», por el capitán de la Marina Mercante Manuel González Quevedo y «La pesca de la sardina en las islas Columbretes», sin firma.

Este cuaderno, en el que se insertan 65 ilustraciones y dos fichas, finaliza con *Información general*.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO

EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE

Día Año

1 1541.—El gobernador de la región del Plata, Cabeza de Vaca, llega en este día con sus barcos a un río que se llamaba el Iguazú, que quiere decir mucha agua, y aquí tomaron los pilotos la altura, pues para guiarse no tenían más que la brújula y la ballestina.

2 1547.—Muerte de Hernán Cortés, conquistador de Nueva España, en Castilleja de la Cuesta, Sevilla. Su cuerpo fue enterrado con gran pompa en la capilla de los duques de Medina-Sidonia y después fueron traídos sus huesos a la Nueva España.

3 1503.—Nicolás de Ovando, miembro de la alta nobleza extremeña, gobernador de las Indias en sustitución de Bobadilla, estando en La Española somete a los encomenderos levantiscos y a los indios que no aceptaban la dominación hispana.

4 1499.—Vicente Yáñez Pinzón obtuvo de los Reyes Católicos capitulación para armar una flota de cuatro carabelas y emprender viaje al hemisferio sur; a primeros sale con su flota del puerto de Palos de Moguer.

5 1533.—Llega en este día a la ciudad de Sevilla la primera de cuatro naves que habían sali-

do del puerto Nombre de Dios, al mando del capitán Cristóbal de Mena con oro del Perú.

6 1492.—Colón navegando por la costa de Cuba y al llegar a su final, se dirige a otra isla que después llamaron La Española y entró en el puerto de San Nicolás por ser su fiesta en este día.

7 1554.—El levantado Francisco Hernández Girón es apresado por las fuerzas reales; sentenciado a muerte y arrepentido en confesión, es ajusticiado en la plaza de Lima en este día.

8 1521.—Juan Sebastián de Elcano, habiéndose hecho cargo de la expedición de Magallanes a las Molucas, celebra con fastuosidad la fiesta de la Inmaculada en Tidore.

9 1541.—Fernán Pérez de Quesada, prosigue con su viaje de expedición al Dorado con grandes dificultades, pereciendo muchos de sus soldados por la falta de alimentos principalmente.

10 1546.—Pedro de Valdivia, recibe de su capitán Juan Bautista Pastene noticias de la rebelión de Gonzalo Pizarro en Perú y la venida del representante real La Gasca, que necesitaba ayuda para pacificar el Perú; Valdivia se embarca en Chile para el Perú en auxilio de La Gasca.

11 1542.—Cristóbal Vaca de Castro, gobernador del Perú, después de vencer a Almagro «El

joven» en la batalla de Chupas, se dirigió a Cuzco, donde fue recibido en este día con todos los honores de un triunfador.

12 1518.—La insistencia de Núñez de Balboa ante el gobernador Pedrarias Dávila logró que apoyase una expedición al Pacífico. Balboa finaliza la construcción de varios bergantines para dicha expedición.

13 1577.—Francisco Drake, famoso pirata inglés, sale en este día de Inglaterra en su segundo viaje de piratería a los territorios americanos de los españoles, con la intención de pasar al Pacífico y sorprender barcos y ciudades que no esperaban ataques por aquella parte.

14 1542.—Diego de Rojas se prepara con su expedición para entrar en la Argentina, cuyo propósito era la exploración y conquista de los territorios entre el sur de Charcas y el estuario del Río de la Plata.

15 1527.—Álvaro de Saavedra Cerón, primo de Cortés, en su travesía por el Pacífico hacia Filipinas sufre una fuerte tormenta perdiendo dos de sus naves; a bordo de la nao *Florida* conseguirá dos meses más tarde arribar a las costas de Mindanao.

16 1535.—Después de haber descubierto y recogido parte de los tesoros del Cenú, decidió Pedro de Heredia, Gobernador de Cartagena de Indias, mandar parte de su gente a una nueva expedición hacia el Darién, en tierras del cacique Dabaibe, señor de una tierra muy rica en oro y dueño de inmensas riquezas.

17 1502.—Colón, en su cuarto viaje a las Indias, navegando por las costas de Portobelo, sufre una terrible tormenta que juntamente con el calor y tanta humedad pudrió la carne y el bizcocho, quedando escaso de víveres; en este día entra en el puerto de Huíva para hacer provisión de maíz.

18 1519.—Diego de Ordás, conquistador de raza que ya en 1510 había participado en la conquista de Cuba, se une a Cortés y con su expedición se dirige a Guazalcalco en busca de puerto para México.

19 1543.—El gobernador de Venezuela Felipe Uten, se encuentra explorando territorios del interior; desorientado por una fuerte tormenta por la que casi estuvo a punto de perecer, se dirige a la ciudad de San Juan de los Llanos.

20 1539.—En diciembre llegó Hernando de Soto a Apalache, donde decidió invernar para evitar los fríos del invierno; provincia rica en maíz y frijoles, pero con el inconveniente de que estaba muy poblada y sus habitantes eran fieros y terribles flecheros.

21 1537.—Cruzado el río Papamene por Jorge Espira, se dirige a la costa esperando el

despacho de los Belzares que le hicieran gobernador de Venezuela, pasó por Barquisimeto que encontró asolado tras sufrir un ataque de los indios.

22 1536.—Sebastián de Benalcázar, adelantado de la gobernación de Popayán, después de fundar la población de Villa de Ampudia, se dirige por este mes a fundar la ciudad de Popayán en un antiguo fortín donde antes había derrotado a los indios.

23 1527.—Construido el fuerte Santi Spiritus por Sebastián Cabot, manda construir un bergantín más apropiado para la navegación fluvial con la intención de explorar el río Paraguay.

24 1534.—Concedida la gobernación de Paria a Jerónimo Ortal de Zaragoza, se encuentra en Cubagua concluyendo la conquista de esos territorios.

25 1555.—Destruída la ciudad de la Concepción en Chile por las tropas del cacique Lautauro, la Audiencia de Lima manda a Francisco de Villagrán la reedificación y poblamiento de dicha ciudad, comenzando la tarea por estas fechas.

26 1542.—Francisco de Orellana, amigo de Gonzalo Pizarro, en su exploración bajando por el río Amazonas se detiene en el pueblo de Aparia. Ante la oposición de su gente para regresar río arriba donde había quedado Pizarro, opta por continuar descubriendo el Amazonas en toda su extensión.

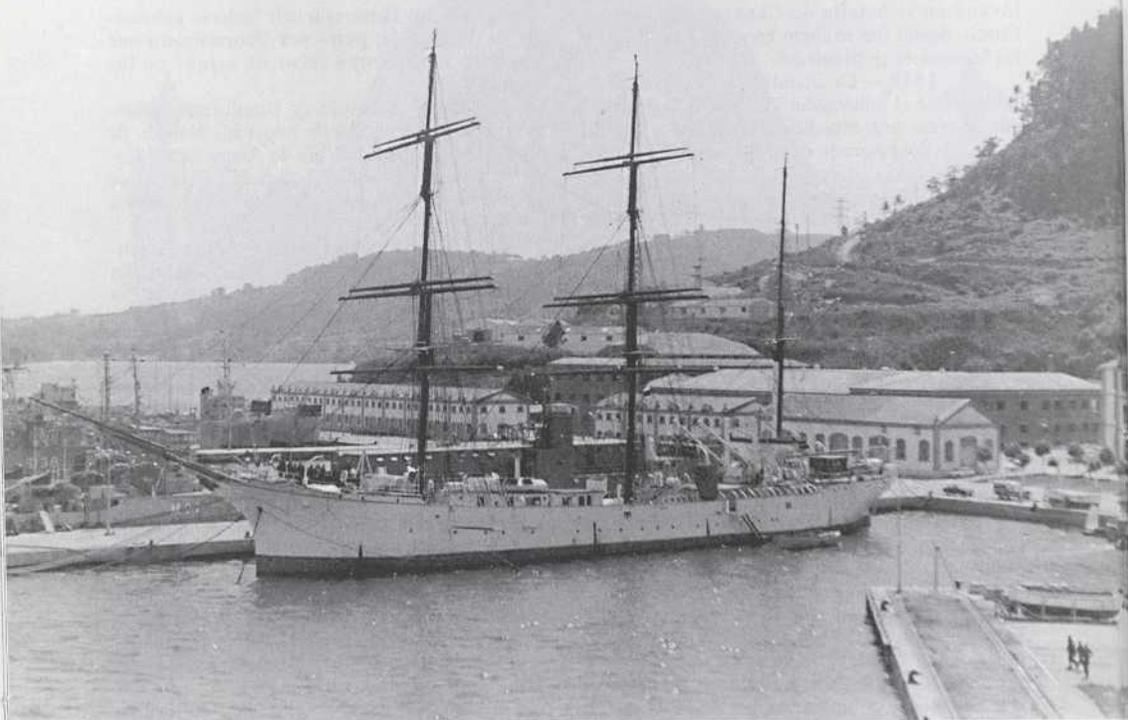
27 1530.—Francisco Pizarro bendice sus banderas antes de partir en la tercera y definitiva expedición para la conquista del Perú.

28 1523.—Lucas Vázquez de Ayllón, destacado conquistador del Caribe y norte de Cuba, llega por estas fechas a Sevilla para pedir una capitulación a la Corona que le permitiese proseguir sus incursiones en la costa septentrional de los actuales Estados Unidos.

29 1547.—La Gasca iba con la lentitud de un felino, pero con la misma seguridad en busca de Gonzalo Pizarro, que se encontraba descuidado en Cuzco. Por estos días La Gasca dio orden a su ejército de salir de Jauja.

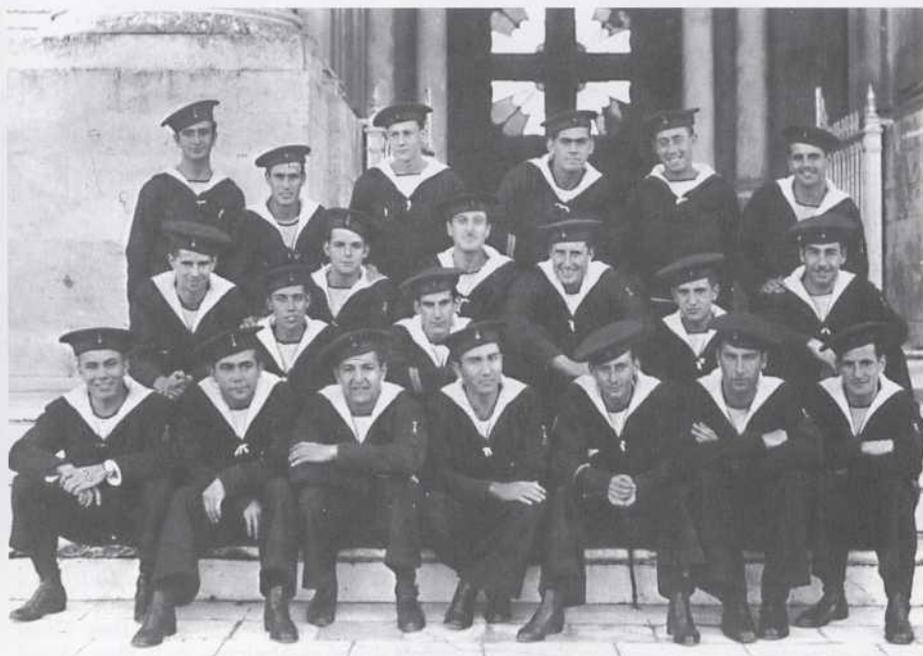
30 1502.—Se encuentra Alonso de Ojeda en pleitos con la Audiencia de La Española, que le embarga todos sus bienes y le quita la autoridad sobre sus naves; posteriormente sería restablecido en todo por el Consejo de Indias.

31 1519.—Muere en Barcelona fray Juan de Quevedo, religioso franciscano y primer obispo de Santa María de la Antigua del Darién, gran defensor de los indios.



El buque escuela *Galatea*, atracado en la Estación Naval de La Graña (Ferrol) a principios de 1980. (Foto: archivo RGM; autor: E. Guitart Reín).

VIEJA FOTO



(Foto: colección A. Arévalo).

Componentes de la promoción 336 del Cuerpo General de la Armada, que se incorporó a la Escuela Naval de San Fernando el 1 de octubre de 1934, lugar donde se tomó la fotografía.

De izquierda a derecha, primera fila:

Luis Ferragut Pou, Manuel Romero Cumbre, Guillermo Granullaque González, Luis Arévalo Pelluz, Teodoro de Leste Cisneros, Manuel Florez Cabeza de Vaca, Enrique Rolandi Gaité.

Segunda fila:

Idelfonso Nadal Romero, Rafael Márquez Piñeiro, Jacinto Ayuso Serrano, Vicente

Alberto Lloveres, Alfonso Gómez Suárez, José Fernández-Aceituno Llord, Félix Bastarache del Carre, Joaquín Florez y Cabeza de Vaca.

Tercera fila:

Juan Carlos Muñoz Delgado, Manuel Arnaiz Torres, José María Turnay Turnay, José María Chereguini y Lagarde, José Luis Samalea Pérez, José María de la Guardia y Oya.

J. J.



Firma del Acuerdo Técnico entre la Armada española y la Marina Nacional francesa relativo a la preparación y ejercicios de periodos de Calificación Operativa y Adiestramiento de buques de ambas marinas. La firma tuvo lugar en el Cuartel General de la Flota, en la Base Naval de Rota, el pasado 19 de septiembre. Por parte española, firmó el Almirante de la Flota, Ángel Tello (izquierda de la imagen), y por parte francesa el vicealmirante de escuadra Alain Dumontet, ambos por delegación de los respectivos ministros de Defensa. (Foto: ORP Flota).



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.

26.783.—Premio Antequera



La Real Orden de 14 de marzo de 1905 dispuso:

«Con los recursos propios de la Revista General de Marina se crea un premio anual de mil pesetas, que se denominará del *Contralmirante Antequera*, en memoria de tan preclaro general, fundador de la publicación de referencia en el año 1877.

Tendrán opción a este premio el personal de los diferentes Cuerpos de la Armada y se adjudicará al autor de la mejor memoria que se presente, de cien a doscientas páginas y con referencia al tema que previamente se designe para cada año.»

Tagomago



26.784.—Lujo y vanidad están fuera de lugar



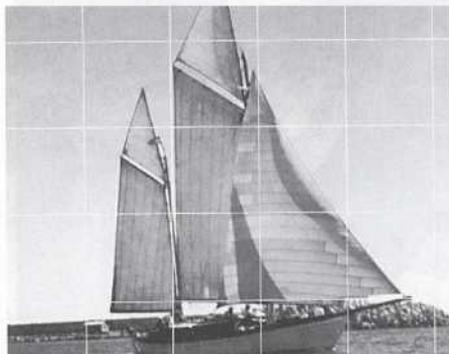
Cuando a primeros del año 1855 se recibió en Madrid el presupuesto elaborado en el Arsenal de La Carraca de las obras que necesitaba la fragata *Cortés*, el proyecto mereció una severa amonestación dirigida a los redactores, quienes, aunque a buen seguro lo hicieron con la mejor intención, parece que se excedieron algo en el aspecto ornamental. Algunas de las frases del escrito de contestación son bien elocuentes: «Se incluyen algunos efectos, como son butacones y taburetes de seda de Damasco, y mármol para una mesa, que en manera alguna son propios del alojamiento del Comandante de un buque de guerra, pues, si bien el Estado debe proporcionar a los Jefes y Oficiales que dotan sus buques alojamientos decorosos, no está en el caso de sufragar los gastos que un lujo mal entendido, oneroso y hasta ridículo, o la vanidad de sus subordinados le quieren causar...».

P. G. F.

26.785.—Un viejo velero



Presentamos el *Gipsy*, ex *Marichu*, construido en los astilleros gaditanos de Echevarrieta y Larrinaga en el año 1927. Su número de construcción fue el 16, como se ve en la fotografía adjunta, siendo el



número 15 del mismo año el que se le adjudicó en su construcción a nuestro buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Este viejo hermano de grada del vetusto velero de la Armada tiene como base, desde 1956, el Club Náutico de Tarragona. Actualmente está en el astillero de Navantia en Cartagena en proceso de restauración, previéndose su regreso a Tarragona al terminar las obras en curso. Sus armadores pertenecen a la familia Vilar de aquella ciudad catalana.

S. G.-LI.

26.786.—Pajes



Eran jóvenes que antiguamente embarcaban en los buques de guerra para aprender el oficio de marinero. Según don Cesáreo Fernández Duro (*Disquisicones Náuticas*, vol. VI): «Los pajes son muchachos desde 13 a 17 años: su obligación y ejercicios, en las mañanas, cantar los buenos días, y a la tarde, después de anochecido, las buenas noches. A boca de noche, la oración, encomendando en ella a las ánimas del purgatorio para que recen un *Pater Noster* y *Ave María*. Barren todas las tardes y mañana las cubiertas y... a boca de noche, traer en una linterna lumbre a la bitácora para que el timonero y piloto vean la aguja de marear, y...».

Vedrá

26.787.—El inicio de la batalla del Atlántico en la Segunda Guerra Mundial



A las 1100 horas del tres de septiembre de 1939 Inglaterra entró en guerra contra Alemania. Pocas horas después el teniente de navío Lemp, comandante del submarino alemán *U-30*, avistó en su zona de patrulla un buque al que consideró un mercante armado.

La orden que tenían los comandantes de los submarinos para el ataque al tráfico era llevarlo a cabo conforme al Derecho Interna-

cional, es decir, ateniéndose a la Declaración de Washington de 5 de enero 1922 que establecía: «...un buque mercante no puede ser destruido sino en el caso en que su dotación y pasaje hayan sido puestos previamente a salvo».

Desconocemos si Lemp actuó de buena fe o violó las órdenes recibidas, pero el barco corsario que creyó reconocer y que hundió era el trasatlántico británico *Athenia* de 13.500 toneladas, con 1.480 pasajeros. Fue la primera acción bélica de la batalla del Atlántico en la Segunda Guerra Mundial.

J. J. P. C.

26.788.—La justicia en tiempos pasados



Dar un salto atrás en el tiempo de doscientos años puede ocasionar un fuerte impacto ante cualquier hecho que observemos.

Veamos un parte redactado en el Arsenal de Ferrol el 22 de abril de 1804.

«Al Señor Comandante General de Arsenales da parte de haverse puesto en la Argolla a la vergüenza en la tarde de ayer al individuo que a continuación se expresa, por haber sido aprendido con porción de meollar que intentaba extraer del Arsenal: Peón del Ramo de la Recorrida del Sub-Director de Pertrechos J. de L. (en el parte consta el nombre completo), vecino de Ferrol M. C. color moreno, pelo y cejas negro, frente espaciosa edad 34 años.

José de Vargas.»

Por si eso no fuera suficiente, la autoridad militar decretó la pérdida del puesto de trabajo.

P. G. F.

26.789.—Mallorca y el nacimiento de Cristóbal Colón



Según se publica en la portada del *Boletín Informativo Cultural*, número 23 de octubre de 2005, que edita la Asociación Cultural Cristóbal Colón:



Vista aérea de Son Ramonet (Alquería Roja). Publicado en el Boletín Informativo Cultural de la Asociación Cristóbal Colón. (Foto: Heliposter, S. A. Barcelona).

«Cristóbal Colón nació en Felanitx, de la isla de Mallorca en 1460, y fue hijo bastardo del Príncipe de Viana y de Margarita Colom, la cual pertenecía a una distinguida familia asentada en la Alquería Roja (en latín *Terra Rubra*). La citada finca actualmente se llama Son Ramonet.»

Daus

26.790.—La ración de limón del rey



En la época en la que se desarrolló el combate de Trafalgar, la Marina británica consumía anualmente 225.000 litros de limón extraído. Tan sólo un mes antes de la contienda, el almirante Nelson encargó 90.000 litros para la flota del Mediterráneo, al objeto de suplementar los 135.000 litros que le había suministrado el Almirantazgo procedentes de su casa de Malta. El aporte de estos cítricos a la dieta alimenticia fue decisivo para que los marineros ingleses no padecieran escorbuto durante la citada campaña.

M. M.

26.791.—Dotación de un antiguo buque



Son tantas las curiosidades que ofrece el conocimiento de las características de los buques antiguos que sólo por eso vale la pena recordarlos.

La dotación del vapor correo trasatlántico *Isabel la Católica*, construido en Londres en

1851, vapor de ruedas de dos chimeneas y tres palos, era la siguiente:

«Un capitán de fragata (fue su primer comandante don José Lozano), un teniente de navío, tres alféreces de navío, un contador, un capellán, un primero o segundo médico cirujano, un practicante de cirugía, un segundo contra maestre, dos terceros contra maestres, un carpintero, un calafate, un maestre de víveres, un despensero, ocho cabos de mar, 10 marineros preferentes, 20 marineros ordinarios, 43 grumetes, un cabo de artillería, dos soldados de artillería, un primer maquinista, dos segundos maquinistas, dos terceros maquinistas, un calderero, 12 fogueiros y 12 paleadores.

Para completar las curiosidades en lo que a la formación de la dotación se refiere, digamos que los maquinistas de la primera dotación eran ingleses: Mr. W. Jack, Mr. Arch. Tompson, Mr. W. Holton, Mr. James Whitehead y Mr. W. Parien.

P. G. F.

26.792.—Construcción naval



Un prototipo singular, precursor de los galeones, fue el de las galeazas de Álvaro de Bazán, que construyó Domingo de Busturia en Portugalete (Vizcaya) en 1540.

Diseñadas como fortalezas flotantes para combatir la piratería en el Atlántico, fueron claves del éxito de la batalla de Lepanto (1571). La mayor de estas galeazas tenía un



arqueo de 1.000 t, 69,5 codos de eslora (codo de ribera o real equivalente a 0,574 m), 17,33 de manga y 12,25 de puntal; fue construida con tabla y clavazón dobles con el fin de que aguantase mejor la artillería, la vela y la mar.

J. A. G. V.

26.793.—El vómito negro



A finales del siglo XVII la administración española empezó a ocuparse de las enfermedades epidémicas que se desarrollaban en los bajeles. Generalmente tenían su origen en la mala calidad de los víveres y del agua potable, con excepción de la conocida como «vómito negro», causa de enormes estragos en las tripulaciones que frecuentaban ciertos parajes de las Indias.

Con el nombre de «vómito negro» se conocía a la «fiebre amarilla», enfermedad endémica de las costas de las Antillas y del

golfo de México, provocada por un virus que se transmite por la picadura de ciertos mosquitos.

J. J. P. C.

26.794.—Buque de investigación oceanográfica *Las Palmas*



El 20 de diciembre de este año se cumplen 17 desde que, por primera vez, un buque de la Armada española fondeó en aguas antárticas.

Fue el buque de investigación oceanográfica *Las Palmas*, todo un veterano antártico, que comandaba el entonces teniente de navío Juan García, quien a las 1424 horas locales del día 20 de diciembre de 1988 dio la orden de largar el hierro frente a la Base Antártica Española Juan Carlos I. Hacía unos 40 minutos que los componentes de la base, todos civiles, le habíamos visto doblar lo que hoy



Las Palmas. (Foto: E. Meana).

se conoce como punta Hespérides. El día, inusual en las Shetland del Sur, era magnífico, azul el cielo, azules los glaciares y azul la mar, apenas hacía viento, aunque, afortunadamente, de cuando en cuando, soplabla un SW capaz de hacer ondear la bandera de grueso paño que teníamos para las grandes ocasiones, y que, en honor a los recién llegados, acabábamos de sustituir por la habitual, una tan pequeña y ligera como las del número 9 de la Armada.

La fotografía que se incluye está realizada unos diez minutos después de la recalada, poco antes de que fondeara frente a la base.

E. M. D.

26.795.—Brindis sentados



Un privilegio de los oficiales de la Marina británica es el de permanecer sentados mientras brindan por Su Majestad. Tiene su origen en los días en que

las cámaras eran tan bajas que resultaba imposible levantarse sin dar con la cabeza en el techo. Hoy son más espaciosas, pero el privilegio subsiste.

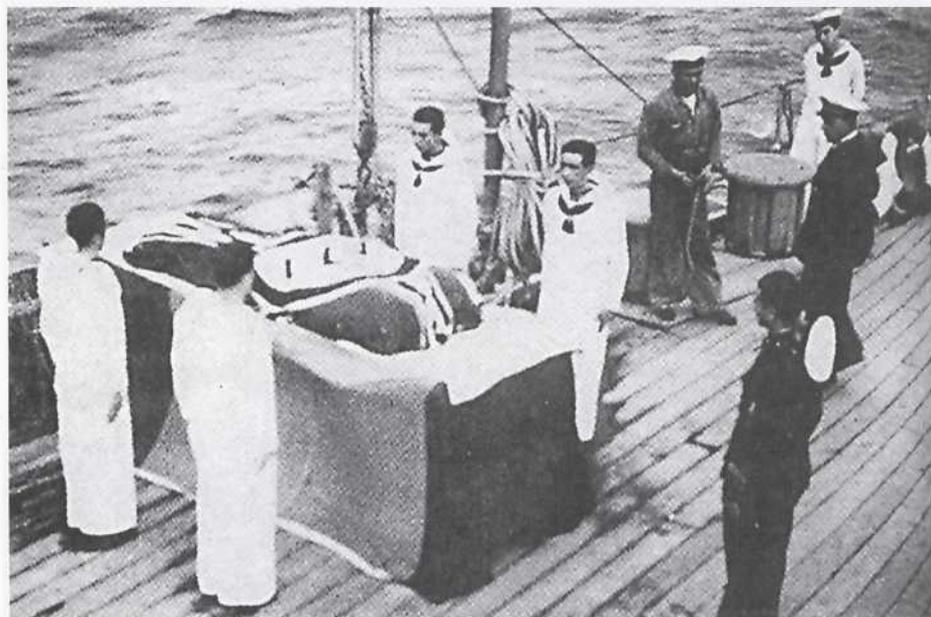
M. M.

26.796.—El Canarias en auxilio humanitario del Bismarck



A las 1140 horas del 27 de mayo de 1941, con fuerte temporal del noroeste, se hacía a la mar desde Ferrol el crucero *Canarias*, al mando del capitán de navío Benigno González-Aller y Acebal, acompañado por dos destructores. Su misión era prestar auxilio a los naufragos del acorazado alemán *Bismarck* que unas horas antes había sido hundido por la flota británica. La Armada alemana había hecho la petición de auxilio ante el previsible desenlace del combate.

El temporal afectaba notablemente a la navegación de los destructores, por lo que se



Ceremonia a bordo del *Canarias* con los cadáveres rescatados. (Foto: archivo RGM).

les ordenó regresar a puerto. Así, el crucero pudo llegar con más rapidez a la zona del hundimiento, lo que sucedió en la noche del 29 de mayo.

En el rastreo no encontraron supervivientes, sólo dos cadáveres, que en una sencilla ceremonia con honores militares celebrada en la toldilla fueron arrojados a mar envueltos en la bandera de su patria.

J. J. P. C.

26.797.—Valoración de terrenos



Uno de los oficiales de Marina de más brillante historial en la Armada ha sido don Manuel de Flores, sevillano, que llegó a desempeñar el cargo de virrey de Nueva España. Por sus señalados servicios, el rey le concedió en 1798, además de otros títulos, el ascenso al alto empleo de superior dignidad de capitán general de la Armada. En su etapa de comandante general de Marina en el Departamento de Ferrol, 1771-1775, comenzada ya la construcción de los arsenales y la nueva población ordenó la tasación de los terrenos para la plaza entonces llamada de Dolores, hoy Amboage, muy probablemente la más acogedora y entrañable de Ferrol. La tasación se efectuó en julio de 1783, valorándose en la cantidad de 8.382 reales de vellón, de los que correspondían al Priorato de Jubia 2.891 y 2 maravedís, y el resto a dos particulares.

P. G. F.

26.798.—Limosnas



El Santo Hospital de Caridad de Ferrol viene ejerciendo desde hace varios siglos una meritoria labor social dirigi-

da a las personas necesitadas. Una de sus fuentes de ingresos han sido las limosnas recogidas entre la población, destacando siempre por sus generosas aportaciones las del personal de la Armada. En el interesante archivo histórico de esta institución se encuentran documentos como la carta que reproducimos, fechada el 6 de febrero de 1795, del comandante de la urca *Cargadora*, Pedro Albarracín, y dirigida a Dioniso Sánchez de Aguilera:

«Muy Sr. mio y mi dueño:

por el Comandante de Fragata D. Juan Lopez Orozco, que lo es de la urca *Sta. Florentina* remito a Vd. mil reales de vellón, que es lo que hasta ahora he podido recoger en limosnas de los devotos de este buque para ese Santo Hospital de Caridad.

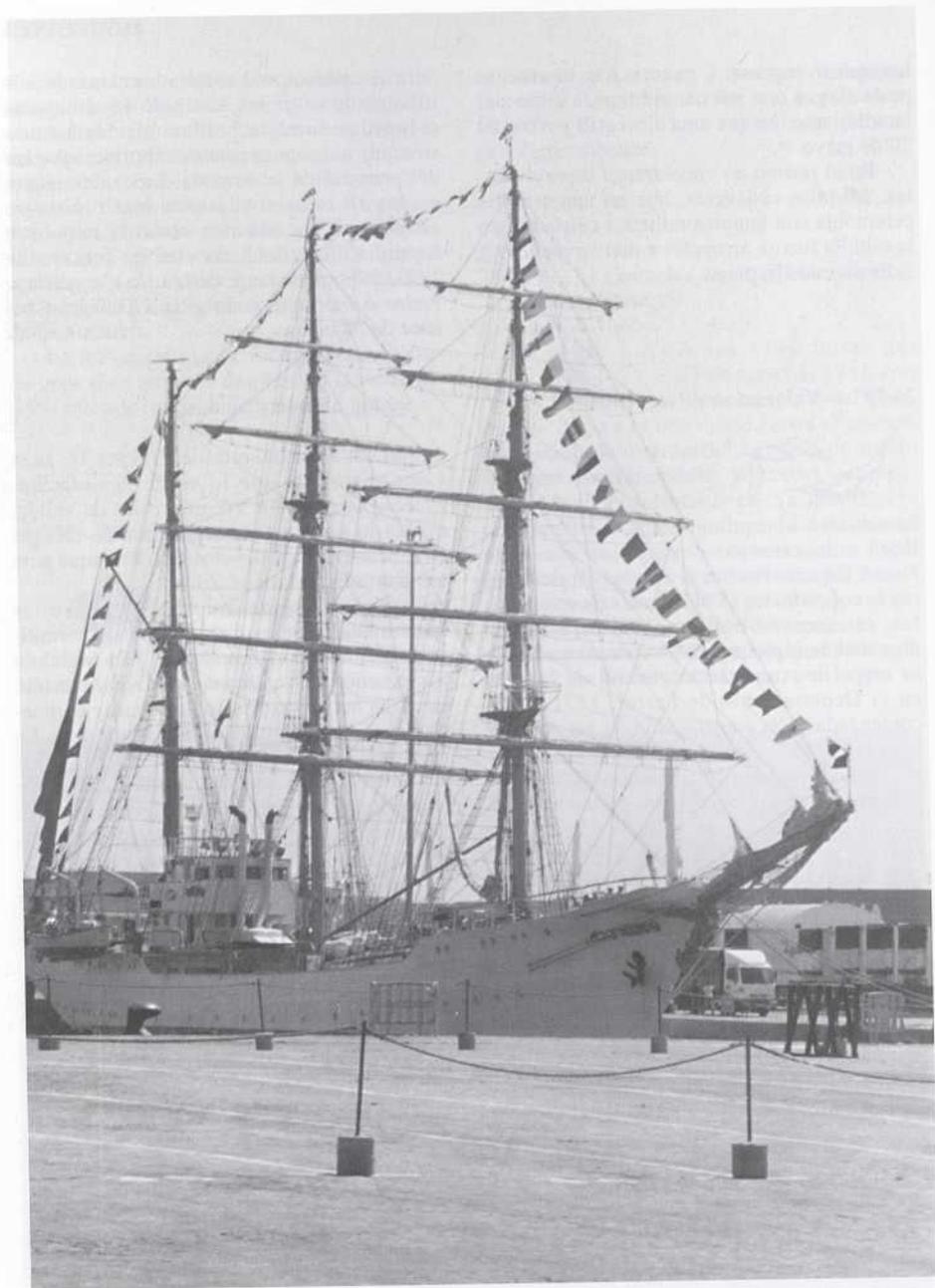
Quisiera fuesen muchas mas, pero las circunstancias de los tiempos, no han permitido juntar mas por lo poco que han pagado a la gente desde la salida de ese Departamento, en el día les deben un año de pagas, y el dinero del vino del viaje de ida y vuelta a La Habana.

Queda en mi poder el cepillo de hoja de lata, que Vd. me entrego con algunos cuartos: quedando yo con el cuidado de recoger cuanto se pueda en los pagamentos venideros y viaje que estamos proximos de hacer a Veracruz.

Con este motivo me repito a la disposición de Vd. deseando ocasiones en que acreditarle mi verdadero y fino afecto, con el que pido al Todo Poderoso que la vida de Vd. guarde muchos años.

Ayer dió la vela nuestra urca, Dios la libre de los franceses.»

TAL



El buque escuela de la Marina de Colombia *Gloria*, atracado en el puerto de Cádiz.
(Foto: J. del Cuviello).



PABELLÓN JEROSOLIMITANO DE DISPUTADA PROTECCIÓN

No hay constancia de que el capitán de puerto, en enero de 1895 en Sevilla, fuera hispalense; por su carácter y celo profesional podía serlo, como también puede que fuera calagurritano, egabrense, bilbilitano, onubense, pero el caso es que al entrar en sus aguas un buque llamado *Allak-Harim*, arbolando pabellón jerosolimitano, reclamó al cónsul de Francia la documentación del bergantín que dicho cónsul había recibido del consignatario.

Basaba su profesional y patriótico interés en tan elevadas razones como que S. M. la Reina de España ostentaba, entre sus innumerables títulos, el de Reina de Jerusalén. A tan distinguido y sutil argumento oponía el

cónsul reflexiones y motivos más prosaicos: el barco había sido construido en los talleres del Rey de Piamonte, de Chipre y de Jerusalén; el comandante era sardo; la tripulación era piamontesa e italiana; los documentos del buque franceses y en todas partes el rol del barco había sido visado por cónsules franceses. A él era, por tanto, a quien correspondía la tramitación de las gestiones y su custodia, y no los entregaría sin orden del embajador de Francia en Madrid, a quien pidió instrucciones. El capitán de puerto las pidió, a su vez, al capitán general de Andalucía, quien fue de la opinión de que dado que la soberana era reina de Jerusalén y el barco se encontraba en puer-

to español y siendo considerada la bandera de los Santos Lugares como de España, no necesitaba el *Allak-Harim* de la protección francesa, pero dado que el representante francés contestó negativamente a su requerimiento lo puso en conocimiento del ministro de la Guerra, quien por la naturaleza del tema las pasó al ministro de Estado para conocimiento de la soberana. Examinado el caso con la atención debida, como no podía ser menos, llegó la solución a tan complejo problema con la entrada en escena de una tercera nación: Turquía.

«Enterada S. M. de este incidente, se ha servido aprobar la conducta del capitán del puerto de Sevilla, y del Capitán General, que rechazaron la exigencia del vicecónsul francés. No cree S. M., sin embargo, que las razones expuestas por las expresadas autoridades sean ni convenientes, ni mucho menos incuestionables, ya que el título de Reina de Jerusalén no puede constituir un derecho de protección por parte de la España sobre un buque que pertenece a una nación independiente, así como de Francia, aun cuando fuera reconocido y aceptado por nosotros su exclusivo protectorado en Oriente, no podía alegar este título como suficiente para sostener la pretensión de su vicecónsul en Sevilla, de equiparar

los buques de aquella procedencia con los franceses; porque sabido es que al protegido no corresponden, por regla general, los mismos privilegios que al protector. Por último, el buque con pabellón jerosolimitano no puede considerarse sino como buque turco, puesto que los Santos Lugares forman parte de los dominios de la Sublime Puerta; y por lo tanto, me parece conveniente, como medio de esquivar la dificultad que se ha originado, y para evitar dimensiones sobre este punto con la Francia, que el Capitán General de Sevilla escriba al cónsul turco en Algeciras, invitándole a que se encargue de despachar los papeles a este buque. Si V. E. tiene a bien hacer en su consecuencia las prevenciones oportunas al Capitán General de Sevilla, sería necesario añadir que en ningún caso podría autorizarse que el buque de que se trata fuese considerado para el pago de derechos como buques francés, aun en caso de que, por ocurrir dificultades en que el cónsul turco despachase los papeles del buque, se encargase de hacerlo el cónsul de Francia, pues la bandera de Jerusalén impone al buque que la lleva la nacionalidad turca.»

Y aún dicen que el fenómeno de la globalización es de hoy.

P. G. F.



LA HORA FINAL. UN CLÁSICO DE LOS SESENTA

Fue a finales de la década de los cincuenta, con la llamada guerra fría en todo su apogeo y dividido el mundo occidental en dos grandes bloques, cuando el británico Nevil Shute escribe la novela, posteriormente un *best-seller*, en su inglés original *On the beach*, en su traducción fílmica en España *La hora final* (Estados Unidos, 1959, Stanley Kramer, 1913-2001). El tema central y que a su vez reflejaba una preocupación constante en la sociedad en aquellos días eran las consecuencias derivadas de una posible, probable guerra termonuclear. Con el rearme a todos los niveles de unas sociedades muy desarrolladas desde el punto de vista científico, de exploración y de avanzados estudios, no cabía

descartar tal posibilidad. No se debe olvidar que a los pocos años de la publicación de la novela estallaba en Cuba la crisis del los misiles y el enfrentamiento, a cara de perro, entre Kruchev y Kennedy. Y la humanidad, en vilo, mantuvo un pulso a lo largo de una semana dura y tensa. Según estudios recientes y publicados en revistas de prestigio, entre 1950, en plena Guerra de Corea, y 1962 (año de la citada crisis), la probabilidad de un estallido de la que hubiera sido la Tercera Guerra Mundial fue realidad. Por fortuna, la sangre no llegó al río. De todas maneras, el temor, la angustia de un posible ataque y posterior estallido se mantenía como probabilidad real, más viva en una sociedad



abierta como la norteamericana que no en la Unión Soviética, más cerrada al exterior, más controlada y vigilada. Cuestión de carácter, cuestión de información. O cuestión de régimen político.

La hora final traslada el principal campo de acción fílmica a 1964 y nos presenta, a través de un submarino de la Armada norteamericana navegando por mares de Australia, las consecuencias, ahora reales, no ficticias, producidas por el desencadenamiento de una guerra termonuclear, con el resultado de una humanidad casi desaparecida, víctima de un absoluto fuego nuclear entre los Estados Unidos y la URRSS. La guerra, no obstante, fue tan rápida, tan dolorosamente certera, que al emerger a la superficie el submarino USS *Sawfish* (en la película, al mando de un excelente Gregory Peck), el conflicto está liquida-

do. Quedan sus trágicas consecuencias. La radiación se extiende a lo ancho y a lo largo del planeta. Que su contaminación llegue a Australia es sólo cuestión de tiempo, quizá tan sólo de medio año. La angustia, la desazón, el miedo absoluto se apodera, lógicamente, de los habitantes australianos y de las fuerzas norteamericanas destacadas al lugar. Una esperanza de sobrevivir aparece; desde la base naval de San Diego, en el estado de California, se recibe de forma periódica una señal en código Morse. «Quizá la lluvia y la nieve del invierno —afirma uno de los personajes de la película— han podido hacer descender el nivel de radiación en el hemisferio norte...». Es una posibilidad, una probabilidad, una ventana, en definitiva, abierta a la esperanza, a la única esperanza a la que se agarra la tripulación del submarino. Ante tal situación, el comandante del submarino decide realizar un viaje de exploración en medio de un clima de escepticismo y desconfianza. En la clausura de la película, «en su hora final», las panorámicas desoladoras de San Francisco y San Diego devolverán, una vez más, a la realidad a los protagonistas de la película.

De la dirección, inspirada en un excelente y muy bien estructurado guión original de John Paxton, se encargó, así como de la producción ejecutiva, el experto Stanley Kramer. Si bien al cabo de los años se pasó al terreno de la dirección, su carrera cinematográfica se inició en las siempre competitivas áreas de la producción. Y algunos de las más célebres y prestigiosas películas de los cincuenta llevan su sello personal e intransferible: *Solo ante el peligro*, *Cyrano de Bergerac*, *Muerte de un viajante*, *Hombres olvidados*, *Los 5.000 dedos del doctor T*, *Salvaje*, *El motín del Caine*, fueron algunas de su más conseguidas producciones. En 1955, al rodar *No serás un extraño*,

compagina de forma simultánea la producción con la puesta en escena. El resultado fue espectacular: *Fugitivos*, *Vencedores o vencidos*, *Más allá del amor*, *El mundo está loco, loco, loco...*, *¿Adivina quién viene a cenar esta noche?* A la hora de traducir un tema a la pantalla se centraba en historias candentes que despertasen la sensibilidad, a flor de piel, del espectador; la segregación racial, el recuerdo todavía vivo del nazismo, la radiografía de una sociedad en quiebra moral, o el homenaje al clásico cine de toda la vida fueron algunas de sus constantes. «El film, por tanto, se centra —en palabras del crítico cinematográfico Alfonso J. Marcelo— en las relaciones humanas entre los supervivientes, con una idea que se repite hasta la saciedad, tanto aquí como en la novela; hay que vivir el día a día sin pensar en el futuro, ya que éste no va existir. Las distintas respuestas al problema de la muerte centran el esquema narrativo. Desde los que deciden suicidarse hasta aquellos que se proponen enfrentarse

cara a cara a una muerte inevitable...». Como un planteamiento de tipo moral, con un canto a la esperanza de un mundo mejor, vencidos los prejuicios de tipo social, racial, ideológico o político, *La hora final* se abre hacia un futuro mejor, de mayor calidad y equilibrio. Pero los años transcurridos desde la producción de la cinta, 46, no confirmaron la esperanza de su director. Un director que realiza en *La hora final* su trabajo de una forma práctica, derrochando profesionalidad por todos los costados, que imprime a la historia la intensidad, la poesía necesaria, que se acerca para estudiar a todos y cada uno de los personajes. Finalmente cabe destacar la calidad del espectacular reparto de actores, toda una demostración del *star system* que tanto agradaba a Stanley Kramer: Gregory Peck, Ava Gardner, Anthony Perkins, Fred Astaire, Donna Anderson, John Tate y Lola Brooks. Todo un lujo.

Toni ROCA





Relevo del mando de la Comandancia de la Fuerza de Medidas contra Minas en la mar, en aguas próximas a Cartagena, a bordo del *Diana*, buque de mando y apoyo a la Fuerza de MCM, escoltado por los cazaminas *Tajo*, *Tambre* y *Sella*. En la ceremonia, presidida por el jefe del Estado Mayor de la Flota, contralmirante Carlos Tortosa Saavedra, el capitán de navío Claudio Lago de Lanzos y Tomás (derecha de la imagen), relevó al también capitán de navío José Ignacio Franco Suanzes. (Foto: A. Arévalo).

La Mar en la Filatelia



OPERACIONES DE EMBARGO EN LA EX YUGOSLAVIA

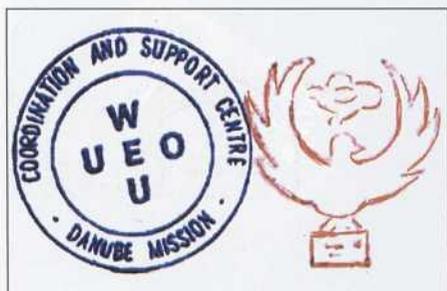
En el año 1992, la situación en los Balcanes había aconsejado a la Organización de Naciones Unidas (ONU) adoptar diferentes resoluciones encaminadas a mantener en lo posible la paz en la zona, algunas de las cuales establecieron un férreo embargo dirigido contra las repúblicas de la antigua Yugoslavia, y dictaron las normas para realizarlo. Como consecuencia de dichas resoluciones y de otras posteriores, se llevaron a cabo operaciones en el Adriático y en el Danubio, que empezaron de una forma un tanto tímida en 1992 para concretarse y afianzarse en 1993, se intensificaron en los años 1994 y 1995, hace ahora 10 años, y se mantuvieron hasta la suspensión del embargo en 1996.

En el Adriático, las operaciones empezaron a principios de julio de 1992, con fuerzas navales de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) en la operación MARITIME MONITOR, y de la Unión Europea Occidental (UEO) en la SHARP VIGILANCE, para vigilar el tráfico marítimo en apoyo del cumplimiento de las Resoluciones de embargo 713 y 757 de la ONU. El 22 de noviembre del mismo año, con la Resolu-



Danubio.

ción 787 se reforzó el embargo, y las operaciones pasaron a ser MARITIME GUARD para la OTAN y SHARP FENCE para la UEO. El 8 de junio se acordó cambiar la organización para mejor cumplir el embar-



DANUBIO.



SHARP FENCE.

go, reforzado con la Resolución 820, y ambas fuerzas navales de la OTAN y UEO se unieron en una sola operación, la SHARP GUARD, bajo un solo mando OTAN en Nápoles (Italia), que comenzó a operar el 15 de junio de 1993 y se prolongó hasta el fin del embargo. En todas estas operaciones participaron unidades de más de una docena de

países de la OTAN y OUE, entre ellos España.

Por las Resoluciones 787 y 820 antes mencionadas, el Consejo de Seguridad de la ONU extendió el embargo a los barcos que navegaban por el Danubio, y la UEO se encargó de su cumplimiento. Nació así en



IFOR.



IFOR.

abril de 1993 la Misión DANUBIO, con participación de personal de países de la UEO (guardias de aduanas, gendarmes, vigilantes

de fronteras y, en el caso de España, guardias civiles), con un centro de coordinación general en Calafat (Rumanía) y tres centros regionales de operaciones en Mohacs (Hungría), Calafat (Rumanía) y Ruse (Bulgaria).

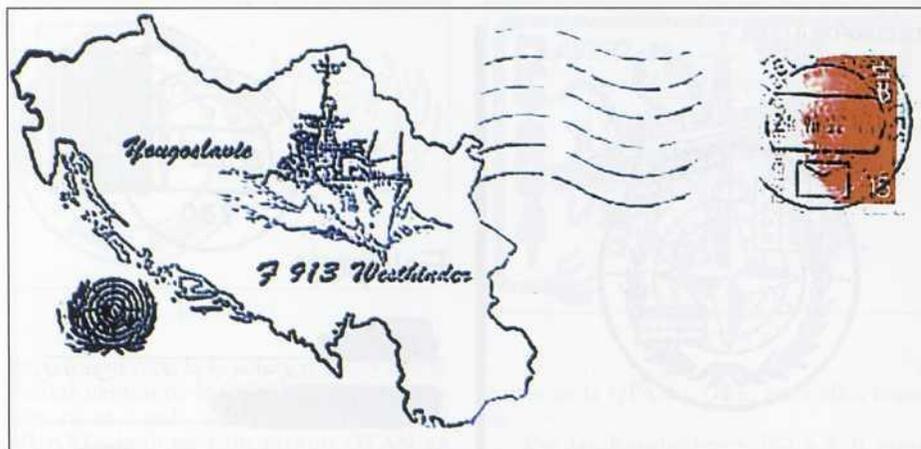
En diciembre de 1995, cuando el embargo se aproximaba a su final, las fuerzas de protección de Naciones Unidas cedieron su puesto a la Fuerza de Implementación (*Implementation Force*, IFOR) para supervisar y ayudar en el cumplimiento de los acuerdos de



SHARP GUARD.



SHARP GUARD.



Yugoslavia.



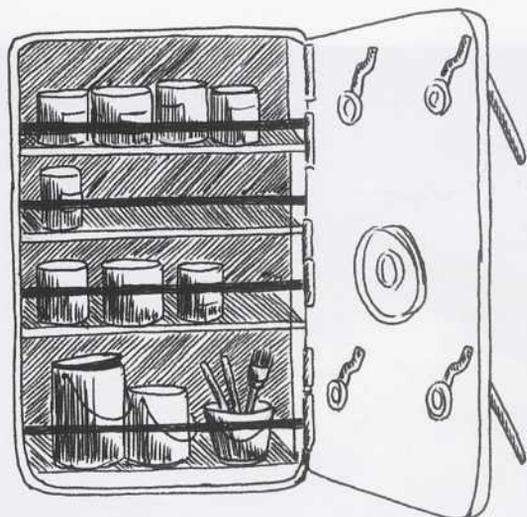
SHARP VIGILANCE.

paz, siguiendo el mandato de la Resolución 1.031 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

Las operaciones de embargo terminaron definitivamente en junio de 1966. Fueron una serie de actividades y misiones que se iniciaron hace 13 años, y estaban en su apogeo hace ahora 10 años, con la participación de gran cantidad de unidades, efectivos y medios de muchos países. De aquellas misiones nos quedan gran cantidad de documentos filatélicos utilizados en envíos postales oficiales y particulares, en los que se usaron marcas postales, y en ocasiones sobres y matasellos especiales. Se trata de cartas y otros envíos postales remitidos por los barcos en el Adriático, las unidades en el Danubio, los puestos de mando, los destacamentos en tierra, los centros logísticos, etc., cuya colección resulta muy interesante por corresponder a operaciones reales realizadas por la OTAN y la UEO fuera del área, y en cumplimiento de mandatos de las Naciones Unidas; algo que unos años atrás era simplemente impensable.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Pañol de Pinturas

MANUEL MARTÍN-OAR

Como en otras ocasiones la afición a la pintura de Manuel Martín-Oar y Fernández de Heredia ha constituido una sorpresa, que desgraciadamente vino en su día acompañada de la triste noticia de su muerte en Irak a manos de unos desalmados indeseables que más que hombres se asemejan a bestias salvajes, a las que pido disculpas por la comparación.

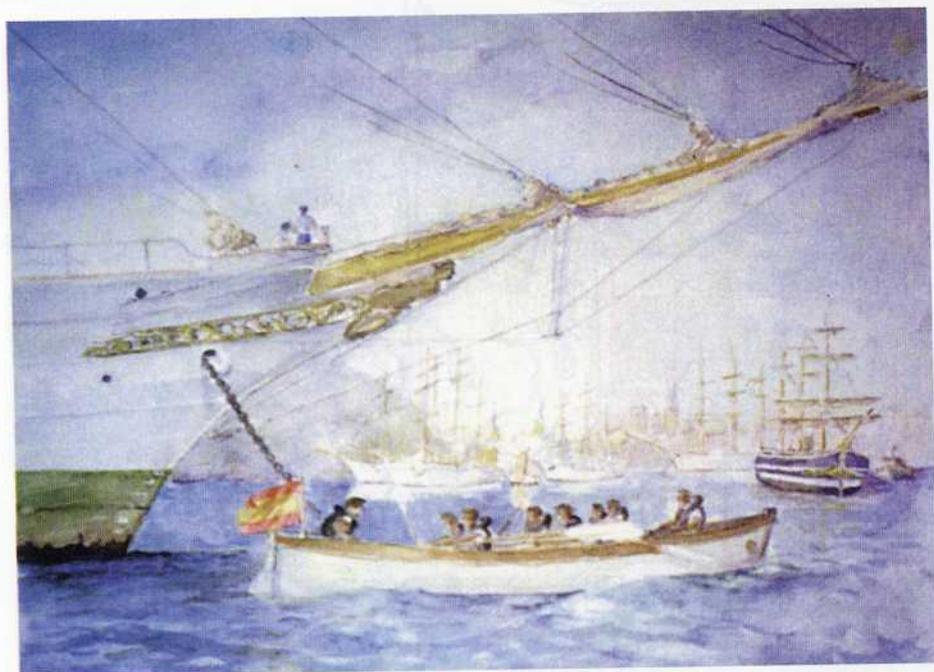
Martín-Oar, como muchos otros marinos, vivía en el cumplimiento de su deber, haciéndolo sencillamente, sin analizar la mayor o menor dificultad de su contenido, era un hombre de gran modestia, que nunca presumía, considerando cuanto hacía como algo que va unido a su propio honor y espíritu, inculcado desde la juventud en la Escuela Naval Militar, virtudes que muchos que se autocalifican de progresistas no comprenden y que Alfonso Ussía se encargó de recordárselo en un soberbio y emocionante artículo publicado en *ABC* el 22 de agosto de 2003.

En este *Pañol* siempre escribo sobre pintura, pero en esta ocasión mi pluma se ha ido casi inconscientemente hacia el corazón, y ha sido inevitable expresar sentimientos de

afecto y cercanía al compañero desaparecido y a su familia que tan ejemplarmente aceptó la fatalidad.



Manuel Martín-Oar.





Después de bastante tiempo escribiendo sobre la práctica de este bello arte por personal de la Armada, puedo manifestar, que en no pocas ocasiones las obras de estos pintores, reflejan y nos transmiten su manera de ser y su carácter; creo sin duda que éste es el caso de Martín-Oar, un hombre tranquilo con una profunda serenidad interior, fruto sin duda de la honestidad y hombría de bien.

Su pintura, utilizando la acuarela, sigue una línea clásica, es figurativa y de un colorido generalmente suave, que incorpora a la obra una sensación de sosiego que transmite sensación de paz e insta a la reflexión.

Con frecuencia, y sin duda llevado por su profesión, abundan las marinas en su quehacer artístico, con escenas diversas que van desde mares apacibles con numerosos botes como protagonistas a veleros empeñados en una regata luchando con vientos donde se trabaja arrimando el hombro.

Aunque su trayectoria podríamos calificarla con una considerable antigüedad, tenía, como todos los oficiales de Marina, los tiempos muy medidos para volcarse más en esta magnífica afición.

Durante su estancia en Italia por razón de destino tuvo el apoyo y los buenos consejos de Antón Ribas Jiménez Alfaro, protagonista de este *Pañol* y común amigo. Allí organizó Martín-Oar una exposición colectiva con

objeto de ayudar a un sacerdote sudamericano que ejercía su función pastoral en aquellas tierras donde nunca faltan penalidades y escaseces, un rasgo más del espíritu de solidaridad del entonces capitán de navío, hoy contralmirante (H.º) Martín-Oar.

Esta afición de Manuel tiene su origen, tal vez, los genes son culpables, en su padre, que pintaba al óleo.

Se le puede considerar autodidacta y entre las muchas obras que he podido contemplar en su casa abundan, además de las marinas ya comentadas, una notable cantidad de obras sobre temas urbanos, tan difíciles de llegar a un buen resultado, tratadas todas ellas con un gran sentido estético que sin duda poseía.

Lamento profundamente su pérdida y las ocasiones que con él se fueron de haber podido charlar los dos sobre pintura, esta afición común.

Agradezco a Emilia Ripoll (Belín), su viuda, haberme recibido amablemente y hacer posible esta modesta crónica, que a ella y su familia dedico, con mi respeto y admiración por la obra de Manuel Martín-Oar.

Rafael ESTRADA



MARINOGRAMA NÚMERO 413

Por TAL

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

La Odisea. Homero.

DEFINICIONES

Palabras

A.— Zool.: Mamífero acuático del orden de los sirenios, herbívoro, vive en el Atlántico en zonas cálidas, tanto en la costa americana como en la africana

22 2 24 10 9 6

B.— Nav. y man.: Navegar a lo largo de la costa sin perderla de vista

3 15 39 25 7 17 8

C.— Biogr.: Almirante japonés, comandante general de la flota nipona; bajo su mando se organizó en 1941 el ataque a Pearl Harbor.

64 40 33 49 51 19 56 23

D.— Geo.: Suspensión acuosa concentrada de minerales arcillosos y limo, con una cierta cantidad de materia orgánica.

1 26 14 31

E.— Pesc. y puer.: Edificaciones destinadas en los puertos pesqueros a la venta del pescado desembarcado.

21 38 27 18 42

F.— Zool.: Pez ecuatorial de gran colorido, se caracteriza por su hocico propongado semejante a un pico

11 4 13 37 54 46 29

G.— Man.: Pasar y correr un cable o cabo a la roldana de un motón o cuadernal de un aparejo.

98 63 5 55 32 20 69 88

H.—Biogr.: Teniente general de la Armada española, nacido en Santander en 1742 y muerto en Ferrol en 1825. Participó en la toma de Pensacola. Al mando del navío *San Agustín* participó en la batalla de Trafalgar. Terminó su brillante carrera militar como capitán general de Ferrol

45 101 35 61

I.— Constr. nav. y man. (plural): Pieza de madera que se fijaba al costado, entre las mesas de guarnición del palo trinquete y del mayor, a fin de protegerlo del roce de las embarcaciones que se atracaban a él

100 34 30 36 67 47 76 53

J.— Geogr.: Precioso pueblo costero de la ría de Marín, Pontevedra, muy buen punto de fondeo

80 66 44 84

K.— Arm.: Definen con este nombre a los proyectiles que pueden ser dirigidos y gobernados durante su trayectoria hacia el blanco

59 28 86 52 50

L.— Org.: Nombre popular de uno de los vehículos más utilizados por la Infantería de Marina

43 58 65

M.— Constr. nav.: Corte oblicuo que se da a la cabeza de un madero para empalmarlo con otro

82 78 62 103 68 41 85

N.— Zool.: Pez marino acantopterigio perteneciente a la familia de los espáridos. Tiene la boca muy grande y con muchos dientes. Su carne es excelente, se consume en fresco, especialmente cocinado al horno

90 91 83 75 71 95

O.— Nav y man.: Chocar, dar un buque sobre un bajo, sobre la costa o sobre otra embarcación

97 72 16 105 92 96 57 74

P.— Biogr.: General español de Marina (finales del siglo XVII, principios del XVIII). Mandó la escuadra que limpió de enemigos y filibusteros el Darién y el seno mexicano

77 89 48 94

Q.— Org.: Uno de los empleos de los suboficiales en la Armada española

93 99 70 73 81

R.— Nav.: Lugar en que se halla o se supone hallarse el buque, deducido por observaciones de los astros, estima, marcaciones, etcétera

60 12 102 87 79

S.— Com.: Vigésimo segunda bandera del Código Internacional de Señales, que izada aisladamente significa «necesito auxilio» ..

104

MARINOGRAMA NÚMERO 412

Por TAL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
M	A	R	I	N	E	R	A	M	A	D	
12	B	13	J		14	K	15	I	16	H	17
R	E		M	A	D	R	E	F	L		21
22	L	23	S	24	N	25	M	26	O	27	G
V	I	A	L		E	N		E	L		C
31	B	32	K	33	K	34	O	35	M		
O	R	R	E	R		D	E		R	I	O
41	J		42	I	43	J	44	J	45	M	46
S		M	A	R	I	N	A	M	A	D	
51	M	52	B		53	H	54	O		55	L
R	E		E	N		E	L		C	R	E
60	G	61	L	62	B		63	O	64	M	
C	E	R		D	E		O	L	A	S	
69	J	70	O	71	O	72	S	73	B		
M	A	D	R	E		D	E		P	U	E
79	O	80	D	81	O	82	O		83	F	
N	T	E	S		Q	U	E		C	O	N
89	J	90	B	91	P	92	K	93	B		
D	U	C	E	N		A		L	A		O
98	B	99	L	100	M	101	P	102	G		
R	I	L	L	A		S	E	G	U	R	A

Un poema de Máximo Aviles Blenda.



La autora de este trabajo es la niña Loreto Sanz Pascual, de siete años, con el que ganó en su colegio inglés un concurso de arte sobre el bicentenario de Trafalgar. El dibujo representa la revista naval celebrada en el canal de Solent (Reino Unido) el pasado 28 de junio, y permaneció expuesto en el Arsenal de Portsmouth durante los actos del Internacional Festival of the Sea, celebrados después de la revista naval. La autora del dibujo es hija del capitán de corbeta Gonzalo Sanz Alisedo, destinado en el Reino Unido dentro de un programa de intercambio de la Armada con la Marina británica.

NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

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

Operación MAR CARIBE (MINUSTAH) (20 de septiembre-finalización).—La FIMEX H-IV, que relevó a la H-III el pasado 4 de noviembre, 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 y asistencia sanitaria a la población local.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (17 de octubre-17 de diciembre).—En la operación participan las fragatas *Aviere* (IT) (CTG), *R. Ferdinand* (RU), *Westdiep* (BE) y *Bartin* (TU); los patrulleros *Infanta Elena*



Infante de marina del equipo de Protección de Fuerza de la USCAN, embarcado en el patrullero de altura *Cazadora*, en el alerón del puente durante el paso del estrecho de los Dardanelos el 7 de julio de 2005. (Foto: L. Díaz-Bedia).



La Agrupación SNMG-2 operando en aguas mediterráneas. (Foto: remitida por José M.^o Godín Porto, del Estado Mayor del SNMG-2).

(SP) y *Troupakis* (GR). El patrullero *Infanta Elena* se encuentra integrado en esta agrupación desde el pasado día 17 de octubre. Entre periodos de patrulla ha realizado escalas en Souda (15-18 de noviembre, Grecia) y Constanza (25-27 de noviembre, Rumanía).

Agrupaciones permanentes

Standing NRF Maritime Group 2 (SNMG-2).—La agrupación está compuesta por el destructor *Manchester* (UK) y las fragatas *Navarra* (SP) (CGT), *Gokova* (TU), *Espero* (IT), *Kanaris* (GR). La fragata *Navarra* se encuentra integrada en esta agrupación (antigua SNFM) desde el día 7 de noviembre en que relevó a la fragata *Almirante Juan de Borbón*. Realiza actividades y operaciones bajo mando de CSNMG-2, participando también en la operación ACTIVE ENDEAVOUR en periodos a determinar.

La agrupación, después de participar en el ejercicio DOGU AKDENIZ, inició tránsito

al puerto de El Pireo (Grecia), donde hizo escala del 21 al 25 de noviembre.

Standing NRF Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—La agrupación está compuesta por los cazaminas *Aliakmon* (GR) (CTG), *Homburg* (GE), *Duero* (SP), *Alkion* (GR), *Rimini* (IT) y *Enez* (TU).

La agrupación participó en el ejercicio TURKISH MINEX (8-18 de noviembre). A la finalización y tras una escala en Canakkale (Turquía) (18 de noviembre), inició tránsito en demanda del puerto de Siracusa (Italia), donde realizó una escala del 25 al 27 de noviembre.

Ejercicios

Ejercicio WATC (4 de octubre-30 de noviembre).—El WATC (*West African Training Cruise*) es un ejercicio liderado por Estados Unidos y con participación de una unidad de la Fuerza de Desembarco italiana y

otra española, consistente en un despliegue al oeste de la costa africana; el ejercicio prevé colaboraciones con las Fuerzas Armadas de Guinea Conakry (8-12 de octubre), Ghana (15-22 de octubre) y Senegal (27 de octubre-18 de noviembre). Además, en Senegal la fuerza del WATC participa en el ejercicio GREEN OSPREY con unidades navales y de la Fuerza de Desembarco de Reino Unido e Italia.

Por parte española, participa un contingente de Infantería de Marina formado por 25 hombres que embarcó en Rota en el USS *Gunston Hall* el 4 de octubre con objeto de incrementar el adiestramiento expedicionario multinacional en ambiente tropical y contribuir a mejorar la interoperabilidad y fortalecer las relaciones con fuerzas aliadas; tiene previsto el regreso a Rota el 30 de noviembre.

Ejercicio DOGU AKDENIZ (8-18 de noviembre).—Ejercicio INVITEX programado por la Marina turca que se desarrolló en aguas del Mediterráneo oriental. En este ejercicio participó la fragata *Asturias* para incre-



La fragata *Asturias* entrando en Rota el 29 de abril de 2005. (Foto: L. Díaz-Bedia).

mentar el nivel de adiestramiento de la dotación en operaciones marítimas litorales en apoyo de las operaciones de paz. El buque salió de Ferrol el pasado día 31 de octubre y embarcó un equipo de Infantería de Marina para operaciones cooperativas de interdicción marítima en Rota, y tras fondear en Izmir (Turquía) el pasado día 7, participó en la conferencia previa al ejercicio.

Ejercicio MIRLO INTRÉPIDO 05 (6-19 de noviembre).—Consiste en el planeamiento y ejecución de los ejercicios de operaciones especiales de reconocimiento especial (SR) y acción directa (DA) en escenario de litoral para incrementar el nivel de adiestramiento de las unidades de GNE. Se desarrollarán en áreas de las provincias de La Coruña y Lugo entre los siguientes puntos y localidades: cabo Prior, Cedeira, Neda y Guitiriz, Villalba, Meira, Rabade (incluidas las playas entre cabo Prior y Cedeira); con movimientos de patrullas de entidad no superior a ocho hombres, vehículos ligeros de ruedas por carreteras, vuelo de helicópteros y entradas en playas con embarcaciones neumáticas. Participan la UOE, el remolcador *Mahón*, los patrulleros *Serviola* y *Atalaya*, un destacamento del TEAR, FLOAN y un destacamento del TERNOR como OPFOR; colabora también un T-19/21 del Ejército del Aire.

Comisiones

Campaña Antártica 2004-2005 (18 de octubre de 2005-mayo 2006).—La nueva campaña en la zona antártica, programada por la Comisión Interministerial de Educación y Ciencia, contará este año con el apoyo del BIO *Hespérides* y el remolcador *Las Palmas*.

El remolcador *Las Palmas* salió del puerto de Cartagena el pasado día 18 de octubre para prestar apoyo logístico a las bases antárticas y colaborar con los proyectos científicos del Ministerio de Educación y Ciencia. En su tránsito de ida efectuará escalas en mar del Plata (Argentina) (14-17 de noviembre) y Punta Arenas (Chile) (22-25 de noviembre).

Por su parte, el BIO *Hespérides* tiene previsto salir del puerto de Cartagena en la primera quincena de diciembre.



El *Las Palmas* (A-52) saliendo de Cartagena para su campaña antártica 2005-2006. En segundo plano el *BIO Hespérides* atracado en el muelle de la factoría de Navantía. Octubre 2005. (Foto: J. Peñuelas).

Vigilancia marítima

Campaña NAFO (18 de octubre-16 de diciembre).—El patrullero *Arnomendi* efectuó una campaña en la zona de regulación de la Organización Pesquera del Atlántico Norte (NAFO) actuando como buque de inspección, asignado por la parte contratante de la Unión Europea dentro del esquema internacional de inspección mutua de la citada organización. Durante el transcurso de la campaña efectuó vigilancia e inspección de pesqueros abanderados en España, otros países de la Unión Europea y otras partes contratantes del convenio NAFO, en el marco de las medidas de control y conservación de dicha organización, y dentro de su zona de regulación. Llevó a bordo inspectores de la Secretaría General de Pesca.

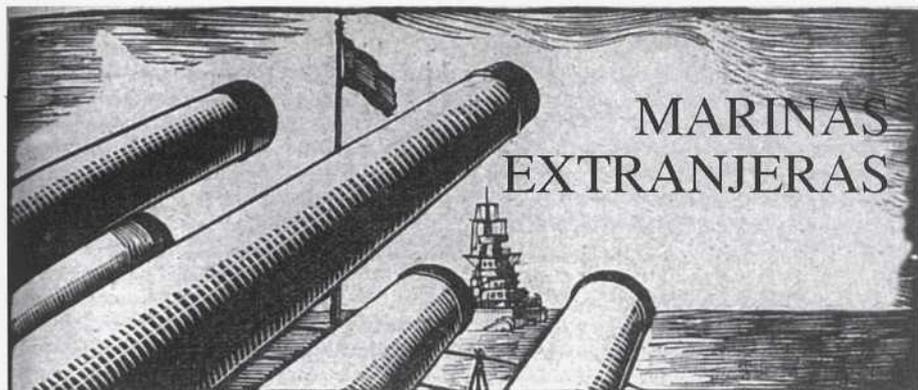
Vencedora (3-18 de noviembre).—Efectuó vigilancia marítima para proteger los intereses marítimos nacionales y contribuir a la consecución de los objetivos señalados en el Plan General de Vigilancia de Pesca en el archipiélago canario, detección y seguimiento de posibles actividades de inmigración ilegal y vigilancia de actividades de buques realizando investigación de yacimien-



El patrullero *Arnomendi* entrando al arsenal de Las Palmas en junio de 2005. (Foto: L. Díaz-Bedia).

tos de hidrocarburos en ZEE española, al este del meridiano de Santa Cruz de Tenerife.

S. N.



Australia

Nuevos patrulleros.—El buque más moderno de la Marina australiana, el HMAS *Armidale*, finalizó la evaluación operativa previa al inicio de sus misiones de patrulla de la costa australiana. El *Armidale* es el primer buque de una serie de 14 patrulleros ideados para incrementar la capacidad de aprehensión de buques sospechosos de ejercer la pesca ilegal, violar las aguas territoriales, ejercer la emigración clandestina y el contrabando, gracias a sus más de 3.000 millas de autonomía.

Estos nuevos patrulleros se unirán a la clase *Freemantle*, estando basados en Darwin. Los dos siguientes buques, *Larrakia* y *Bathurst*, fueron botados en agosto y octubre, respectivamente, de 2005, debiendo entrar en servicio dos meses después de su botadura.

Todos los buques cuentan con el cañón naval estabilizado Typhoon Mk-25 de 25 mm y el designador de blancos Toplite, del fabricante israelí Rafael.

Compra de torpedos.—El Ministerio de Defensa ha anunciado la compra de un número indeterminado de torpedos ligeros *MU-90* al consorcio franco-italiano Eurotorp y Thales Underwater Systems. Ambas compañías hicieron pública esta compra sin especificar el número concreto de armas adquiridas.

Este torpedo será integrado en el sistema de combate de las fragatas del tipo *FFG* y las clase *Adelaide*, y eventualmente en los aviones de patrulla marítima *Orion* AP-3C, helicópteros *Seahawk* y *Seasprite*.

Nueva fragata entra en servicio.—HMAS *Toowoomba*, la séptima fragata clase *Anzac*, entró en servicio el pasado 8 de octubre durante una ceremonia realizada en la base naval de Brisbane. La fragata, construida por los astilleros de Tenis Defence en Williamstown, es la penúltima de las ocho a realizar por el programa *Anzac*, con un costo total de 5.300 millones de dólares.



Botadura de la primera fragata de la clase *Anzac*.

La *Toowoomba* comenzará sus actividades en el mes de diciembre, con base en Perth. Su configuración le permite realizar operaciones de defensa aérea, antisubmarinas, de vigilancia, reconocimiento e interdicción. Su armamento lo constituye un cañón de 5 pulgadas, torpedos antisubmarinos y el misil *Evolved Sea Sparrow*.

Canadá

Nuevo retraso en el programa de submarinos.—El segundo de los cuatro submarinos clase *Upholder*, adquiridos al Reino Unido en 1998, el HMCS *Victoria*, se prevé entre en servicio a finales de 2007. Los ingenieros del astillero trabajan activamente para instalarle un nuevo sistema de combate, pero deberán pasar al menos dos años antes de que el primer torpedo pueda ser disparado. El primer submarino operativo será así el *Victoria*, segundo de la serie, siguiéndole los otros tres a intervalos de un año.

El HMAS *Chicoutimi* fue el último de los submarinos recibido de la Marina británica

como parte de la compra que, por un importe de 700 millones de euros, había realizado Canadá. Los cuatro submarinos habían entrado en servicio bajo el pabellón británico formando parte de la clase *Upholder* a comienzos de los años 90.

Una serie de fallos mecánicos, soldaduras defectuosas, tuberías de combustible corroídas por el agua salada, así como un incendio en uno de los buques, sumado al cambio del sistema de combate, han hecho que la entrada en servicio se haya dilatado más que si la Marina canadiense hubiese encargado la construcción de submarinos nuevos en 1998, fecha de la compra. Los cuatro ex *Upholder*, presentan también problemas de aprovisionamiento, al ser los únicos de su clase en el mundo y habiéndose iniciado su construcción hace casi 20 años.

Dinamarca

Nuevo buque polivalente.—A primera vista el nuevo buque de guerra danés *Absalon* parece una fragata, si no fuera porque en su



HMCS *Victoria*.

numeral de costado figura la letra *L* en lugar de la característica *F*. Esta designación engloba la capacidad multipropósito para este *Navy's Flexible Support Ship*, que tal es su denominación oficial, incorporando un sistema de mando y control para una fuerza conjunta internacional, con capacidad de transporte de vehículos acorazados, cubierta de vuelo para dos helicópteros y artillería para apoyar a las tropas en tierra.

El buque ha realizado un crucero de pruebas por aguas norteamericanas y canadienses, con escalas en Norfolk, Baltimore, Halifax y Nueva Escocia, así como una navegación por el Ecuador.

El *Absalon* entró en servicio en el 2004 y su gemelo, el *Esbern Snare*, a comienzos de este año, combinando en una plataforma el diseño de una fragata tradicional con la capacidad de un buque *roll-on/roll-off*. Ambos buques cuentan con un cañón de cinco pulgadas a proa y una cubierta de misiles en el centro con el Harpoon antibuque y el Evolved Sea Sparrow de defensa aérea.

Por debajo de la cubierta principal y con una longitud de 90 metros y una anchura de 30 se encuentran dos cubiertas de carga que pueden alojar hasta 10 carros *Leopard 2* y

más de medio centenar de vehículos de ruedas de todos los tipos, que se cargan gracias a una rampa abatible a popa, y aunque carece de un dique propiamente dicho, gracias a un sistema de raíles puede izar a bordo pequeñas embarcaciones. La velocidad máxima de estos buques es de 24 nudos con una autonomía de 9.000 millas.

Construcción de nuevas fragatas.—

Dentro de un programa de construcción naval de cinco años, la Marina danesa contará en el año 2011 con tres nuevas fragatas, aprovechando el modelo del *Flexible Support Ship Absalon* y eliminando las cubiertas de carga, aunque mantiene el diseño exterior de los buques y mejora la propulsión para alcanzar los 28 nudos de velocidad a costa de reducir su autonomía. Los buques serán construidos, al igual que la clase *Absalon*, en los astilleros Odense de Lindo.

Estados Unidos

Relevo del portaaviones Kitty Hawk.—

La Marina norteamericana ha anunciado que el portaaviones convencional USS *Kitty*



Portaaviones *Kitty Hawk*.

USS *Mount Whitney*.

Hawk, estacionado en la base naval de Yokosuka en Japón, será dado de baja en el año 2008. En su lugar será enviado uno de los nuevos portaaviones nucleares clase *Nimitz* para apoyo de las operaciones navales de los Estados Unidos en el Lejano Oriente. Este cambio de buque no implica un cambio del ala embarcada ni en su composición, así que la Carrier Air Wing Five permanecerá destacada en Japón. El relevo de portaaviones forma parte del plan de la Marina estadounidense para reemplazar los buques más antiguos por plataformas más modernas y capaces.

Desde 1964, unos 12.000 buques nucleares norteamericanos han visitado puertos japoneses, aunque ninguno ha estado basado permanentemente en un puerto nipón. Esta sería la primera vez que un buque de propulsión nuclear tenga su base en Japón, lo cual ha provocado la aversión popular, muy sensibilizada por las armas nucleares, en la ciudad de Yokosuka, sede de la VII Flota norteamericana.

El otro portaaviones no nuclear con que aún cuenta la Marina de los Estados Unidos, el USS *Kennedy*, será dado de baja el próxi-

mo año en un intento de reducir gastos. Los otros diez portaaviones en activo son todos nucleares.

Buque con dotación mixta civil y militar.—El USS *Mount Whitney*, buque insignia de la VI Flota, es el único buque de la Marina norteamericana con una dotación mixta civil-militar, con un 40 por 100 de marinos civiles del Military Sealift Command y el resto de la Marina norteamericana.

El *Mount Whitney* está siendo utilizado como plataforma de pruebas para esta dotación híbrida desde agosto de 2004, en que cambió su base de Norfolk por la italiana Gaeta en el Mediterráneo.

La dotación de civiles sigue la misma normativa que los miembros del USS Coast Guard, con la única diferencia de la edad, ya que la media de los civiles es de 49 años, mientras que la de los marineros es de 20.

El mando del buque es de un capitán de navío de la Marina norteamericana, auxiliado por un capitán de corbeta segundo comandante, pero las guardias de mar son realizadas por oficiales de la Marina mercante al igual

que las guardias de máquinas. La dotación militar tiene asignados los servicios de operaciones, comunicaciones, armas y vuelo, mientras que la dotación civil del buque es responsable de la navegación, faenas marineras, propulsión y servicios de habitabilidad. Con esta dotación híbrida se ha conseguido reducir la anterior dotación, compuesta totalmente por personal militar en un 30 por 100, si bien la dotación civil es relevada periódicamente cada seis meses.

Nuevo mando de operaciones especiales.—El secretario de Defensa Ronald Rumsfeld ha aprobado la creación del Mando de Operaciones Especiales de Infantería de Marina (MARSOC) como componente del USSOCOM o Mando de Operaciones Especiales de los Estados Unidos. El MARSOC estará organizado en tres unidades: el Regimiento de Operaciones Especiales, la Unidad de Adiestramiento Militar de Extranjeros y el Grupo de Apoyo de Operaciones Especiales, con unos efectivos autorizados de 2.600 infantes de Marina y un oficial general, el brigadier general Dennis J. Hejlik, como su jefe. La misión del MARSOC será la de organizar, adiestrar y equipar a las Fuerzas Especiales de Infantería de Marina. La unidad tendrá también capacidad de proporcionar inteligencia, logística y apoyo de fuego en una *Task Force* conjunta de operaciones especiales. El MARSOC estará basado en Camp Lejeune, Carolina del Norte, con un elemento del Regimiento en Camp Pendleton, California.

Superprueba del Forrest Sherman.—El destructor lanzamisiles de la clase *Arleigh Burke*, el USS *Forrest Sherman*, pasó la tercera superprueba en el golfo de México, banco de prueba ideado para comprobar el alistamiento de un buques antes de ser entregado a la Marina. El concepto de superprueba fue desarrollado por la industria y la Marina conjuntamente, y combina tres viajes diferentes de pruebas con unos ejercicios navales.

El USS *Forrest Sherman* es el destructor número 23 de los astilleros de Northrop Grumman. El sistema de combate más la propulsión y sistemas CIS, fueron probados

al completo en esta superprueba, superando las marcas establecidas. Esta secuencia de pruebas fue implementada por primera vez con USS *James E. Williams* en 2004, continuando posteriormente con el USS *Halsey* el pasado mes de noviembre.

Cierre definitivo de bases.—La Comisión para el cierre y reconversión de bases o BRAC, después de cuatro días de deliberación, hizo firme y definitiva la lista de base a cerrar o reconvertir. Los nueve miembros de la comisión se apartaron considerablemente de la propuesta del Pentágono referente al cierre de base, incluyendo entre otras recomendaciones la retirada de 15.000 soldados de Alemania.

En total la comisión decidió cerrar 33 bases principales y reconvertir otras 29, lo que ahorrará al presupuesto de Defensa en los próximos 20 años unos 49.000 millones de euros.

En lo que se refiere a la Marina, las bases que deberán cerrar próximamente son: la Estación Naval de Pascagoula en Florida, Estación Aeronaval de Atlanta, Georgia, Estación Aeronaval de Ingleside y Estación Naval de Corpus Christi en Tejas.

Por el contrario la comisión recomendó mantener abiertas la Base de Submarinos de New London y el Astillero Naval de Portsmouth, así como esperar hasta el 31 de marzo de 2006 para decidir sobre el cierre de la Estación Naval de Oceana.

Sale de varada el USS George Washington.—El portaaviones nuclear *George Washington* salió recientemente del dique de los astilleros de Northrop Grumman en Newport, después de completar siete meses de varada desde enero de 2005, para pasar posteriormente al muelle del astillero donde deberá pasar otros tres meses de obras antes de realizar las pruebas de mar pertinentes para comprobar todos los sistemas instalados y la modernización de una serie de equipos.

Entra en servicio un nuevo destructor.—El USS *Bainbridge* (DDG-96) se ha convertido en el buque más moderno de la Marina norteamericana, tras la ceremonia de izado de bandera el pasado 12 de noviembre en Port Everglades, Fort Lauderdale, Florida.

El nuevo destructor lanzamisiles lleva el nombre del comodoro William Bainbridge, que sirvió en la Marina entre los años 1789 y 1833. Con anterioridad otros cuatro buques han llevado el nombre de *Bainbridge*, incluyendo un bergantín de 259 t, dos destructores y un crucero nuclear.

El capitán de fragata John Dorey, graduado de la Academia Naval en 1986, es el primer comandante de este flamante destructor, que cuenta con una dotación de 292 personas. El buque ha sido construido en los astilleros de Bath Iron Works de Maine y hace el número 46 de los 62 destructores que compondrán la numerosa serie *Arleigh Burke*.

Francia

Presupuesto de Defensa favorable a la Marina.—Francia ha reafirmado la decisión de construir su segundo portaaviones al asignarle 926 millones de euros para el presupuesto del 2006, la mayor inversión del presupuesto de defensa, de 37.600 millones de euros, que sufre un incremento del 3,4 por 100 con respecto a 2005. El Ministerio de Defensa confirmó asimismo la adjudicación de las turbinas de las nuevas fragatas multi misión o FREMM, a la casa General Electric, en lugar de la Rolls Royce.

En el nuevo presupuesto de Defensa, se prima la proyección de fuerzas, así como los sistemas de mando y control. Además de las fragatas FREMM, los nuevos submarinos clase *Barracuda* tienen asignados 188 millones de euros y el misil balístico nuclear submarino M51, la no despreciable suma de 793 millones de euros, inversión que no es la única dedicada a los misiles porque el *Scalp*, misil de crucero de factura nacional, tiene a su vez asignados 552 millones de euros.

Firma del contrato para construir una fragata.—Las industrias navales de Francia e Italia firmaron recientemente un contrato por un importe de 4.500 millones de euros para construir 26 buques de última generación. El contrato para nueve fragatas europeas multi misión o FREMM, ocho para Francia y una para Italia, ha sido considerado el mayor contrato europeo desde la Segunda Guerra

Mundial. Este proyecto contempla unas fragatas de 5.500 t, con una eslora de 137 m, con dos turbinas de gas LM 2500+, que le permitirán dar 27 nudos con una autonomía de 6.000, siendo su armamento principal un cañón OTO Melara de 76 mm junto con 15 misiles Aster.

India

Modernización de los submarinos clase Kilo.—Los diez submarinos clase *Kilo*, que constituyen la columna vertebral de la flotilla de submarinos de la Marina india, recibirán una inyección de 300 millones de dólares para su modernización. Los trabajos necesarios serán efectuados en los astilleros de la ciudad sureña de Vizak. La mayor parte de esta cantidad irá a parar a manos de la industria de armamento rusa, aunque ingenieros indios tendrán a cabo la responsabilidad de esa modernización. Los astilleros de Vizak fueron construidos a mediados de los años 80 con ayuda rusa, pero hasta el final de la Guerra Fría todas las reparaciones y grandes carenas de los submarinos indios fueron siempre realizadas en astilleros rusos. Desde 1995 la India eligió realizar todos los trabajos en astilleros nacionales. Actualmente la Marina india posee 16 submarinos, 12 de procedencia rusa, entre los que se encuentran dos clase *Foxtrot*, y cuatro *U-209/1500* de origen alemán.

Construcción de seis submarinos.—La Marina india y los astilleros franceses han llegado a un acuerdo final para la compra de seis submarinos clase *Scorpene* por un importe de 2.980 millones de dólares, a construir en los astilleros indios de Mazagon Docks Ltd. (MDL). El *Scorpene* ganó el contrato en franca competición con el *U-214* de los astilleros alemanes Howaldtswerke Deutsche Werft (HDW).

Una bajada del precio del contrato permitió, la semana previa a la visita del primer ministro indio Manoham Singh, al presidente Chirac anunciar oficialmente la venta en París.

La empresa MBDA proporcionará los 36 misiles Exocet SM39 como parte de este



El submarino chileno *Carrera*, de la clase *Scorpene*, en su primera salida a la mar del puerto de Cartagena para sus pruebas de superficie. Noviembre 2005. (Foto: J. Peñuelas).

contrato. UDS International proporcionará el sistema de combate Subtics, que incluye los sensores submarinos de Thales, la óptica de los periscopios, el sistema de EW y los equipos CIS. El sistema de combate Subtics se lleva prácticamente la mitad de valor del contrato y la otra mitad se repartirá entre la DCN y los astilleros españoles Navantia, que percibirán el 30 por 100 de la parte industrial. La compañía francesa y la española esperan que este contrato les abra las puertas de futuras construcciones en Arabia Saudí, Emiratos Árabes Unidos y Venezuela, para unirse a los ya existentes de Chile y Malasia.

Italia

Botadura de la primera fragata Horizon.—El pasado 14 de octubre y en los astilleros de Fincantieri de Riva Trigoso, se botaba la primera de una serie de dos fragatas clase *Horizon*, la *Andrea Doria*, que deberá

entrar en servicio en 2009. A este programa de tan sólo dos unidades, se unirá próximamente otro de 10 fragatas, denominadas FREMM (*Frégates Européens Multi-missions*), desarrollado conjuntamente con Francia, al igual que las *Horizon*, que después de construir otras dos similares a la *Andrea Doria* iniciará la puesta de quilla de 17 FREMM.

Con una eslora de 153 m, la *Andrea Doria* se puede considerar más un destructor que una fragata, al desplazar 7.050 t, lo que no le impide alcanzar los 29 nudos gracias a sus turbinas GE LM 2500. Las dos fragatas clase *Horizon*, *Andrea Doria* y *Caio Duilio*, reemplazarán a los dos destructores clase *Audace*, el *Audace* y *Ardito*, modernizados entre 1987-1990.

El Gobierno italiano ha conseguido reunir una partida presupuestaria de 2.000 millones de euros para prefinanciar el programa de 10 fragatas FREMM.

Reino Unido

Retraso en el programa de portaaviones.—El primer portaaviones británico de 65.000 t no estará listo en el año 2012, como inicialmente se había planeado, a menos que el grupo industrial Alliance apoye plenamente la estrategia industrial del Gobierno. El grupo Alliance está formado por BAE Systems, KBR, Thales UK, el grupo VT y el Ministerio de Defensa.

El primero de los dos portaaviones a construir por el Reino Unido para reemplazar a los tres portaaviones clase *Invincible* debería entrar en servicio en el año 2012, si el acuerdo industrial se alcanza en el primer trimestre de 2006, para arrancar con la construcción en el 2008. A su vez, las autoridades de Defensa del Reino Unido esperan la decisión del Gobierno francés sobre la cooperación en la construcción del PA2, decisión que se espera para diciembre o enero de 2006. En la memoria de los constructores navales franceses pesa aún la retirada de los británicos del proyecto *Horizon* a construir entre Francia, Italia y el Reino Unido en 1990. En aquella ocasión, Londres desertó para construir la fragata *Tipo 45* totalmente de diseño nacional.

La Marina francesa cree que el proyecto británico y el francés son compatibles en un 85 por 100, aunque la primera embarcará el Rafale, y la Marina británica la versión STVOL del *Joint Strike Fighter* F-35.

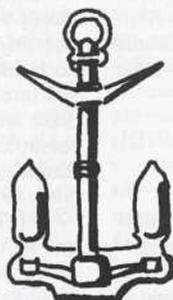
Finalizada la mitad proel de la primera fragata Tipo 45.—La proa de la primera fragata del Tipo 45, HMS *Daring*, fue puesta a flote a bordo de una gabarra capaz de soportar el peso de 1.000 t de esta sección y que viajará desde Portsmouth hasta Glasgow para ser ensamblada con el resto del casco.

Los astilleros VT Shipbuilding de Portsmouth ganaron el contrato para construir las secciones proeles de las seis fragatas de este tipo, bajo una subcontrata de BAE Systems. Los seis buques finalizarán su construcción en los astilleros de Scotstoun en Clyde. Las chimeneas y el palo de proa son construidos en Glasgow.

Turquía

Concurso para construir 16 patrulleros.—Las autoridades turcas han convocado un concurso para construir 16 nuevos patrulleros por un importe de 300 millones de euros. La construcción de este elevado número de unidades pretende incrementar la capacidad de la Marina en reconocimiento, vigilancia y patrulla de altura.

El desplazamiento de los nuevos patrulleros será de 400 toneladas, con dos consolas combinadas en su sistema de combate y una mesa de punteo producida localmente. El armamento principal lo constituirá un cañón de 40 mm y dos ametralladoras de 12,7 mm.

J. M.^º T. R.



ANAVE cifra en diez millones las pérdidas por el último bloqueo

Más de doscientos buques mercantes se vieron perjudicados por el bloqueo de numerosos puertos españoles (especialmente del litoral mediterráneo) por buques de pesca durante seis días, según datos de las autoridades portuarias recogidos por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

Las primeras estimaciones de esta organización cuantifican los daños y perjuicios producidos a las empresas navieras en más de diez millones de euros.

La imposibilidad de entrar o salir de los puertos con normalidad ha causado cuantiosos daños y perjuicios a buques mercantes, tanto de pasaje como de carga (productos petrolíferos, perecederos, químicos, carga general, automóviles, etc.) y tanto en tráficos internacionales como de cabotaje (incluidas numerosas líneas regulares con consideración de navegaciones de interés público) e intraeuropeos (*short, sea shipping*), según informan los navieros españoles.

Sin embargo, los perjuicios producidos a empresas industriales y logísticas pueden ser incluso superiores si se tienen en cuenta que en las islas Baleares prácticamente se quedaron sin existencias y una interrupción de los servicios marítimos de más de dos o tres días condujo a la paralización de industrias, como la de la construcción, y al desabastecimiento

de todo tipo de servicios de distribución (supermercados) e incluso sanitarios (hospitales).

Entre los perjuicios sufridos por las navieras que operaban en servicios de pasaje destacan que dos buques de Trasmediterránea, cada uno con unos 425 pasajeros, no



(Foto:A. Ortigueira Gil).



Isla de Botafoc. (Foto: A. Ortigueira Gil).

puedieron atracar en el puerto de destino, Almería, por lo que aquellos tuvieron que permanecer a bordo 24 horas más del tiempo previsto.

Otro buque permaneció atracado en el puerto de Mahón con 185 pasajeros y 55 camiones. Dos de los buques de Balearia, con más de 200 personas a bordo, estuvieron fondeados en los antepuertos de Denia y Barcelona.

Tras arduas negociaciones, el Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación y las cofradías de pescadores llegaron a un acuerdo según el cual se activarían las ayudas autorizadas por la Union Europea. No obstante, señala ANAVE, el importe global de estas ayudas será sensiblemente inferior a los daños y perjuicios producidos a las empresas navieras y a usuarios de puertos e industria.

Convenio por las autopistas del mar

El ministro francés de Transportes, Equipamiento, Turismo y Mar, Dominique Perben, y la ministra española de Fomento, Magdalena Álvarez, han acordado la creación

de una comisión intergubernamental que se encargará de la puesta en marcha de proyectos comunes de autopistas del mar.

Se trata del establecimiento de líneas marítimas que sirvan de enlace entre los distintos puertos de ambos países con el objetivo de descongestionar el tráfico de mercancías por carretera. Para ello delegaciones de ambos países tienen previsto elaborar en los próximos meses un pliego de condiciones que servirá de base para realizar la correspondiente licitación.

Tras la recepción de las ofertas, se efectuará la selección del proyecto más conveniente, que se espera entre en funcionamiento en 2007, y podrá tener como origen y destino uno o varios puertos marítimos, debiendo la comisión intergubernamental elaborar además propuestas de «medidas susceptibles de favorecer la puesta en marcha y garantizar el éxito de los proyectos de autopistas del mar», entre la que es de suponer deberán incluirse las mejoras, si fuese necesario, de las conexiones de los puertos con las redes de alta capacidad de carretera y ferrocarril.

J. C. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Navantía-San Fernando construirá un *ferry* para las islas Feroe

Navantía-San Fernando ha firmado un contrato para la construcción de un ro-pax para la empresa estatal de las islas Feroe Standfaraskip Ladsins.

La contratación de este *ferry* supondrá para el astillero su apertura al mercado de los ro-pax convencionales y una ocupación de 500.000 horas de trabajo con un plazo de entrega de 30 meses, además del suministro de la planta de energía propulsora por la División de Energía de Navantía.

La oferta de Navantía fue considerada la más ventajosa entre las más de veinte presentadas. El contrato se firmó el pasado abril en presencia de una delegación de altos cargos del Gobierno autónomo de las islas Feroe.

El buque está diseñado para operar en condiciones de vientos de fuerte intensidad, elevados estados de la mar y en puertos con accesos extremadamente complicados, como son los de las islas Feroe, admitiendo su capacidad de carga, además de pasajeros, coches, remolques, caravanas y mercancías peligrosas en dos cubiertas de garaje. Los accesos de vehículos y pasajeros al buque se realizan mediante dos rampas situadas a popa y una rampa situada al costado de estribor.

También Navantía-San Fernando construirá dos catamaranes para el transporte en la bahía de Cádiz, según acuerdo firmado por la empresa y el Consorcio de Transporte de la Junta de Andalucía. Dichos buques cubrirán las líneas, Cádiz-Rota y Cádiz-El Puerto de Santa María en veinticinco minutos.

Botadura del buque oceanográfico *Enma Bardan*

En los primeros días del pasado septiembre se llevó a cabo la botadura del nuevo buque oceanográfico *Enma Bardan* construido por los astilleros M. Cies. El nuevo buque, de 29 m de eslora y tecnológicamente dotado para renovar la cartografía del litoral español, es el segundo oceanográfico construido en este astillero tras el conocido *Vizconde de Eza* entregado el año 2000.

El *Enma Bardan* que debe su nombre a una de las mujeres pioneras de la oceanografía española de primeros del siglo pasado, cuenta con equipos de sonda para realizar prospecciones geológicas y elaborar modernas cartografías. De hecho participará en la renovación de las actuales cartas marinas. Además de realizar estudios de geofísica en el caladero nacional, participará en el proyec-



Patrullera de inspección pesquera *Lluerna*. (Foto: A. Ortigueira Gil).

to Espace de estudio de la plataforma continental española, así como en campañas científicas en reservas marinas.

El *Enma Bardan* estará destinado fundamentalmente a operaciones en el caladero nacional y Mediterráneo. Está dotado de modernos sistemas de navegación y de un laboratorio de acústica. El buque de 29 m de eslora, 7,5 m de manga y un puntal máximo de 4,7 m. Tiene una autonomía de 4.500 millas náuticas y una operatividad media de 320 días al año.

El barco dará cabida a una tripulación de once personas y tiene una capacidad de almacenamiento de 34,8 t de combustible.

J. C. P.

Entrega de una patrullera de vigilancia e inspección pesquera

El pasado 26 de septiembre tuvo lugar la entrega por parte del Ministerio de Agricul-

tura Pesca y Alimentación (MAPA) a la Generalidad de Cataluña de la patrullera de vigilancia e inspección pesquera *Lluerna*, dentro del programa de cooperación mutua en materia de control y vigilancia de la actividad pesquera. La embarcación pertenece al Modelo Rodman 58. Sus dimensiones son de 18 m de eslora por 4,90 de manga, con un calado de 1,20 m. Está propulsada por dos motores de 900 CV cada uno, alcanzando una velocidad de 30 nudos. Está además dotada de equipos especiales de vigilancia y detección, así como de otros auxiliares para la manipulación de artes de pesca y reconocimiento submarino, teniendo capacidad de alojamiento para seis personas.

A. O. G.



PUERTOS

La reforma de la Ley de Puertos no se prevé para antes de 2006

La reforma de la Ley de Puertos que prepara el Gobierno no se prevé que entre en vigor hasta el primer trimestre de 2006, ya que, además del proceso administrativo habitual que supone la reforma de esta normativa, el Gobierno ha estado trabajando en los Presupuestos Generales del Estado, según declaraciones del presidente de Puertos del Estado, que recoge la Asociación de Navieros en su informe mensual.

El responsable portuario ha explicado en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados que «se han introducido el máximo de alegaciones presentadas y que eran coherentes con el espíritu de la reforma»; las últimas corresponden a la negociación mantenida con el sector de la estiba y que llevó a la amenaza de paralizar los puertos españoles mediante un paro de tres días.

Igualmente el presidente de Puertos del Estado ha declarado que la inversión pública realizada en los puertos del Estado debe tener una contrapartida en forma de un uso pleno de todos los recursos a disposición del sector, aduciendo «que no se puede tener una instalación funcionando sólo cinco días a la semana durante ocho horas diarias».

El puerto de Marín prueba barreras contra la contaminación

De acuerdo con el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina, el puerto de Marín realizó recientemente una prueba de sus nuevas barreras oceánicas, siendo el objetivo comprobar el funcionamiento de los equipos anticontaminación recientemente adquiridos y entrenar al personal de la Autoridad Portuaria en su manejo.

Las barreras flotantes están diseñadas para detener el avance de hidrocarburos en caso de derrame, así como para cercar el

vertido y facilitar su recogida en aguas semi-protegidas. Las barreras adquiridas por el puerto son de fabricación danesa y están fabricadas en caucho resistente. Además están preparadas para resistir olas de hasta dos metros y su eficacia ya ha sido demostrada en siniestros como el del *Prestige*.

MálagaPort agrupará a entidades para promocionar el puerto de Málaga

La promoción de todos los servicios y actividades del puerto de Málaga y el acercamiento entre la ciudad de Málaga y su puerto serán los objetivos fundamentales de MálagaPort, la agrupación de interés económico que acaba de ser presentada en la sede de la Autoridad Portuaria.

La intención de MálagaPort es agrupar el máximo número de entidades públicas o privadas en torno al puerto y su área de influencia con el deseo de integrarlo en la ciudad.

Aparte de la mencionada promoción del puerto, los servicios que ofrece esta agrupación son, entre otros, el desarrollo del plan especial, la organización de eventos, realización de estudios, participación en foros y congresos y la mejora de los contactos empresariales entre los asociados.

Son socios fundadores de MálagaPort la Autoridad Portuaria, Unicaja, Ayuntamiento de Málaga, la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (Junta de Andalucía), la Cámara de Comercio, el Patronato de Turismo y la Diputación Provincial.

J. C. P.

Ampliación terminal de Bouzas del puerto de Vigo

La empresa japonesa Toyota tiene en estudio la construcción de una nueva terminal de carga y descarga de automóviles en los muelles de Bouzas del puerto de Vigo.



Puerto de Málaga. Fotografía del libro *Historia de la Navegación Comercial Española*. Tomo I, de Elena Ruiz Romero de la Cruz. Editado por el Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, Madrid 2004.

La nueva terminal se uniría a la ya empleada por el grupo PSA Citroën, y para Toyota significa centralizar en Vigo el 50 por 100 de sus exportaciones a la Unión Europea.

Vigo es ya empleado por la empresa nipona para canalizar hacia el Mediterráneo la distribución de los vehículos que produce en su planta sudafricana de Durban. Para ello emplea a la naviera Termicar, integrada por la naviera sueca UECC (United European Car Carriers) con un 51 por 100 y por la española Bergé Marítima con un 49 por 100.

Vigo Toyota dispone de una superficie de 130.000 metros cuadrados. Para la puesta en marcha de la nueva terminal podría llegar a adaptarse la solución de almacenar los coches en altura, hasta tres pisos, como ya se realiza en otros puertos españoles.

El tráfico marítimo de vehículos es una de las principales actividades exportadoras del puerto de Vigo, con un movimiento anual cercano a las 510.000 unidades.

A. P. P.





MARINA DE PESCA

El sector pesquero traslada sus preocupaciones a una delegación de la Unión Europea

Con motivo de la visita a la provincia de Almería de una delegación de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, con objeto de comprobar las necesidades del sector, armadores y pescadores han planteado a los representantes de la UE sus principales preocupaciones. El encarecimiento de los carburantes, el nuevo reglamento de pesca en el Mediterráneo, las ayudas para la modernización de la flota o la situación provocada por los barcos italianos y franceses que faenan en esta zona con redes de deriva frente al aparejo de que utilizan los españoles, fueron algunos de los asuntos tratados.

La delegación de pesca europea se comprometió a elevar a instancias superiores las consideraciones expuestas por los armadores y pescadores andaluces.

Plan estratégico de innovación tecnológica para la pesca

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Producciones y Mercados, ha puesto en marcha el Plan Estratégico de Innovación Tecnológica para el sector de la pesca. Este Plan cuenta con el apoyo de la Fundación Instituto para el desarrollo de las Industrias Marítimas (Innovamar) y el objetivo es impulsar el mismo en colaboración y coordinación con todo el sector, contando para ello con una página *web*, donde quien lo desee puede hacer su aportación.

En esa misma línea se van a realizar unas 4.000 encuestas directas en el sector para conocer la opinión de los afectados, desde la bajura a la altura, pasando por la agricultura, así como por los procesos de comercialización y transformación, mecanismos que van a permitir que en cada momento se pueda acceder a la página y conocer el estado del mismo.



Pesqueros en el puerto de Calpe. (Foto: M. M. J.).

Para la aplicación de este plan, se cuenta inicialmente con una dotación de un millón de euros como ayuda directa, al que se suman otros 6,7 millones de euros a través de diferentes organismos como avales y otros instrumentos financieros.

Buque de cooperación en materia de pesca

El Consejo de Ministros ha autorizado la contratación para la construcción de un buque cuya finalidad será apoyar a las empresas pesqueras radicadas en terceros países. El nuevo barco, cuyo coste se aproxima a los 21 millones de euros, permitirá a la Secretaría General de Pesca Marítima facilitar a las empresas la labor de formación de los trabajadores en tareas como la preparación y manipulación del pescado, las formas de congelación y transformación normativas higiénico-sanitarias, entre otras.

El barco dispondrá de una capacidad de alojamiento para cincuenta personas entre profesores y alumnos.

J. C. P.

Producción mundial del mejillón

Los informes de la producción mejilloneira mundial referida al pasado año 2004 marcan la irrupción de China en el primer puesto mundial, por encima de la producción total de los países de la Unión Europea.

La producción china está cercana a las 700.000 t y la comunitaria fue de 603.000 t. La producción total mundial alcanzó los 1,8 millones de toneladas, con once países que superan el umbral de las 100.000: Chile, España, Estados Unidos, Francia, Indonesia, Italia, Japón, Marruecos, Rusia y Tailandia.

El escenario de producción chino es similar al de las rías gallegas en España: ensenadas abrigadas con poco oleaje, mucha circulación de agua, zonas ricas en nutrientes y temperatura óptima para el desarrollo del molusco.

La Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO) prevé un vuelco en el mercado de abastecimiento mundial en el momento en que sean autorizadas las exportaciones chinas a Europa, al igual que ha pasado en otros mercados, como el textil. Los precios más bajos y los menores costes



Primer premio del concurso de fotografía realizado en el patrullero *Arnomendi* durante la campaña del Bonito 2005. (Foto: Francisco J. Olmos Machín).

productivos incidirán claramente en la penetración de los productos chinos en el mercado.

España es líder en la industria conservera del mejillón con una producción anual de 13.000 t y valor de 80 millones de euros; representa el 70 por 100 de la producción mundial de esta conserva.

Repoblación de las costas gallegas

La Consejería de Pesca de Galicia tiene previsto realizar una suelta de alevines de lubrigante a principios de 2006.

La iniciativa se incluye dentro del programa de repoblación de especies tradicionales

en las rías gallegas y que se llevará a cabo con otras especies de alto valor económico como el besugo o el rodaballo.

Precisamente, de esta última especie mencionada se ha procedido ya a la suelta de 10.000 alevines en tres puntos de la costa de la Muerte: en las playas de Nemiña, Moreiras y Lago.

En principio se ha elegido esta zona del litoral atlántico gallego por estar sometida a menor presión turística y ser una zona menos explotada desde el punto de vista pesquero y marisqueo.

A. P. P.



Primera visita de S. M. el Rey a la Fuerza de Acción Marítima, con cuartel general en Cartagena, el pasado 17 de noviembre. Después de ser recibido en el Arsenal por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, acompañado por el almirante de Acción Marítima, Mario Sánchez-Barriga, embarcó en el patrullero *Infanta Cristina*, donde presenció un simulacro de evacuación de un herido por medio de un helicóptero del Servicio de Salvamento Marítimo. (Foto: A. Arévalo).

XLIV SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

Con adelanto de una semana respecto a la anterior XLIII Edición, del 22 al 30 de octubre pasados (en Gran Vía M2), y del 26 de octubre hasta 2 de noviembre (en Port Vell), abrió sus puertas en Barcelona el XLIV Salón Náutico Internacional de Barcelona.

Como en anteriores ocasiones, el escenario donde se desarrolló el Salón fue doble, las instalaciones de Gran Vía M2, en L'Hospitalet de Llobregat, y la exposición a flote en el Port Vell (muelle de España paramentos N y NE).

A diferencia de la edición del pasado año, en este caso la inauguración se realizó por la mañana y por el alcalde de Barcelona, Joan Clos, aunque no deje de llamar la atención el hecho, tal vez «políticamente incorrecto», de que, al estar las instalaciones en terreno municipal de L'Hospitalet, no coinaugurase el acto el alcalde de aquella ciudad.

El XLIV Salón Náutico en guarismos

Según el *dossier* de prensa, el número de visitantes de este año se estimó en más de 175.000, una cifra que indica un tímido aumento respecto al del año 2004 (175.000). De cualquier modo, si se compara la cifra con la de 2001 (141.000), el aumento es considerable, ya que es del 24 por 100.

El mismo *dossier* aludido publica otros datos, éstos no estimados sino que son oficiales, que indican un franco despegue en indicadores tan decisivos como superficies



El alcalde de Barcelona Joan Clos, almirante de Acción Marítima Mario Sánchez-Barriga y el director del Instituto Hidrográfico de la Armada capitán de navío Fernando Quirós.

ocupadas, número de expositores y número de buques a flote en el Port Vell (gráfico 1).

Eventos varios

Paralelamente y como en anteriores ediciones, se desarrollaron diversos actos y/o se presentaron actividades relacionadas con la náutica. Las más importantes fueron:

	2001	2002	2003	2004	2005
M ² Gran Vía	47.167	49.195	50.298	52.946	60.000
M ² Port Vell	10.000	14.000	20.800	26.000	40.000
M ² Totales	57.167	63.195	71.090	78.946	100.000
N.º buques Port Vell	60	90	130	160	250
N.º expositores	472	480	518	553	600

Gráfico 1.



Vista general del pabellón de la Armada.

Primera Edición premios SNB-MDY

Organizado conjuntamente por Innovamar, Salón Náutico y Madrid Diseño de Yates, se presentaron 15 proyectos de diversos tipos de embarcaciones. Se trata de los premios a la (I + D + J) e (I + D + i) (Investigación/Desarrollo/Implantación; Investigación/Desarrollo/innovación) y participaron proyectistas/constructores nacionales y extranjeros.

Internáutica 05

Se trata de una bolsa de contratación de touroperadores organizada por Salón Náutico, Turespaña y Turisme de Catalunya. Además de las comunidades autónomas con costa (Andalucía, Baleares, Canarias, Cataluña, costa valenciana, Galicia y Murcia), asistieron touroperadores de Alemania, Francia, Holanda, Italia, Reino Unido y países escandinavos.

Cuarta Edición del PRO-AM de vela

Regata organizada por Centro Municipal de Vela y Federación Catalana de Vela. Además se realizaron cursos especiales para grupos escolares y/o empresariales formados por una clase teórica y otra práctica.

Muestra de libros sobre el mar

Con motivo del Año del Libro se ofreció una vasta muestra de bibliografía relacionada con el mar, pudiendo hallarse textos de autores como Homero, Julio Verne, Robert Louis Stevenson o Daniel Defoe.

Relatos sobre el mar

En su ya 5.ª edición y con la colaboración de Mobil Books, se promueve la publicación de un relato sobre el mar. En esta ocasión resultó favorecida la obra de Jordi Puntí, *Siete días en el barco del amor*. En esta línea

se vio también firmar ejemplares de su libro *Aventureros del Mar* al regatista profesional Guillermo Altadill.

Regatas y premios

Se presentaron diversas regatas: Copa del Rey de Vela, Volvo Ocean Race, Trofeo S. A. R. Princesa Sofía, Ruta de la Sal, Christmas Race Palamós, Circuito de Vela Canario, etc., entregándose varios premios, como el del campeonato de España de Cruceiros y el VI Premio Hempel.

Campeonato del Mundo de Fotografía Subacuática

Organizado por FEDAS (Federación Española de Actividades Subacuáticas) se realizó un pase de diapositivas de dicho campeonato.

En este mismo comentario dedicado al Salón Náutico de 2004, arrojábamos el

guante de que nunca ha estado presente en él uno de los grandes y espectaculares catamaranes a motor de la Clase 1, tipo de embarcaciones de tamaño relativamente manejable y peso nada elevado, la cual haría las delicias de todos los aficionados a la mar, la motonáutica y el deporte de la velocidad, algo que a juzgar por el número de aficionados a las carreras de coches y motos es considerable en nuestro país. Hasta el momento nadie lo ha recogido, lo cual no deja de ser una lástima, pues si en países como Turquía existe una notable afición al tema, hasta el punto de poseer uno de dichos catamaranes (*İçiklar*), no vemos ninguna razón lógica del porqué no haya de estar España dentro del grupo de tales selectas naciones. ¿Acaso el único problema sea el de la falta de un patrocinador adecuado? ¿O es que la correspondiente federación no está por la labor?

Asimismo comentábamos que si junto con el catamarán y con motivo del «Náutico» alguien lo bastante osado se lanzase a organizar una regata de esta categoría, mucho mejor





Buque hidrográfico *Malaspina* atracado en Barcelona con ocasión del Salón Náutico.

aún, pues no deja de ser una pena que de las más de una docena de regatas de la clase 1 realizadas en el mundo no haya ninguna afinada en España. Cuando menos de modo fijo y periódico.

La Armada en el XLIV Salón Náutico

Las habituales Operaciones BAUMAR, realizadas por la Armada española que destaca algunos buques a Barcelona para proporcionar a la juventud del área su primera singladura, este año se vieron afectadas por la huelga de pescadores, que comportó el bloqueo del puerto barcelonés. Sólo pudo realizarse la correspondiente al lunes 24, cancelándose las demás.

En un acto semejante realizado el domingo 23, y a bordo del patrullero P-77 *Infanta Cristina*, se ofreció una corona de laurel como homenaje a los marinos españoles que cayeron en Trafalgar, así como los ex marineros del minador *Eolo*, que como es sabido constituyeron una hermandad que agrupa a todos los catalanes que sirvieron a su bordo cuando este buque desempeñó tareas de patrullero en la costa catalana.





Miembros de la Asociación de ex marineros del minador *Eolo* lanzan una corona de laurel.

Pabellón Armada

Este año la ubicación del pabellón de la Armada siguió en el lugar del anterior año, es decir, el amplio pasillo que da entrada al Salón. Un lugar excelente por quedar sumamente a la vista del público, quien prácticamente se daba de bruces con él, si bien una mampara publicitaria del pabellón más próximo a la puerta dificultaba un tanto la visión.

El tema elegido este año para el pabellón fue el Instituto Hidrográfico de la Marina, cuyo embrión fue creado por R. O. de 17 de diciembre de 1797.

El pabellón estaba formado por un ámbito único, con isleta central a la que se podía rodear, con entrada y salida por dos de los ángulos. Tanto en la isleta central como en los laterales se hallaba buen número de modelos de buques de la Armada, muchos de los cuales habían pertenecido a las unidades

adsritas al Instituto o habían sido piezas principales en viajes y trabajos de levantamiento de cartas.

Además, las paredes del pabellón se hallaban decoradas con buen número de cartas marinas y diversos documentos al respecto. Llamó especialmente la atención una plancha de cobre de las utilizadas para editar los planos de la expedición de Malaspina.

En lo tocante a los modelos expuestos que habían desarrollado labores hidrográficas, llamaban especialmente la atención el *Giralda*, y uno del *Tofiño*, gemelo del *Malaspina*, antecesores de los actuales *A-31* y *A-32*, así como el *Juan de la Cosa* y alguno de los cañoneros, antiguos *bous* con distintos armamentos y prestaciones, los cuales fueron muy populares en la Armada de los años 30, 40 y 50 del siglo pasado.

Por lo que se refiere a buques en servicio o de incorporación programada, merece destacarse un modelo del *Bias de Lezo*, con



su nueva chimenea proel en bisel descendente, que actúa de pantalla de humos para que éstos no molesten al personal del puente ni perjudiquen el funcionamiento de las pantallas planas SPY.

Asimismo, despertó gran expectación un modelo a escala 1:100 del nuevo BPE o buque de proyección estratégica. Dos de los detalles que mostraba el modelo resultaban especialmente interesantes por ser la primera vez que pudieron verse, los montajes a/a y a/m Sea Ram, y la propulsión por *Pods*

giratorios con doble hélice tractora/impulsora.

En lo tocante al posible grupo aéreo con el que operará el nuevo buque, el hecho de que entre los aparatos se hallasen *Chinooks* y el futuro *F-35* despertó aún un mayor grado de interés, si cabe, pues lo que ello comporta de posible declaración de intenciones resulta sumamente interesante.

(Fotos: C. Busquets).

C. BUSQUETS



SALIDA DE VIGO DE LA VOLVO OCEAN RACE

El pasado 12 de noviembre la ciudad de Vigo, la más populosa de Galicia, se convirtió en la capital mundial de la vela con la salida de la regata oceánica más prestigiosa del mundo, que partió de aquella ría para recorrer más de 31.000 millas, en una competición que durará ocho meses y en la que se realizarán nueve escalas en los siguientes puertos: Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Melbourne (Australia), Wellington (Nueva Zelanda), Río de Janeiro (Brasil), Baltimore/Annapolis (Estados Unidos), Nueva York (Estados Unidos), Portsmouth (Reino Unido), Rotterdam (Holanda) y final en Göteborg (Suecia).

La salida de la regata fue apoteósica: cientos de miles de personas presenciaron la partida de los veleros apostados a ambos lados de la ría y encaramados en todos los espléndidos miradores naturales que la flanquean. Más de 2.000 embarcaciones se situaron cerca de la línea de salida establecida frente a la estación marítima. Desde el galeón sueco *Götteborg II*, Su Majestad el Rey Juan Carlos, acompañado del presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, y otras autori-







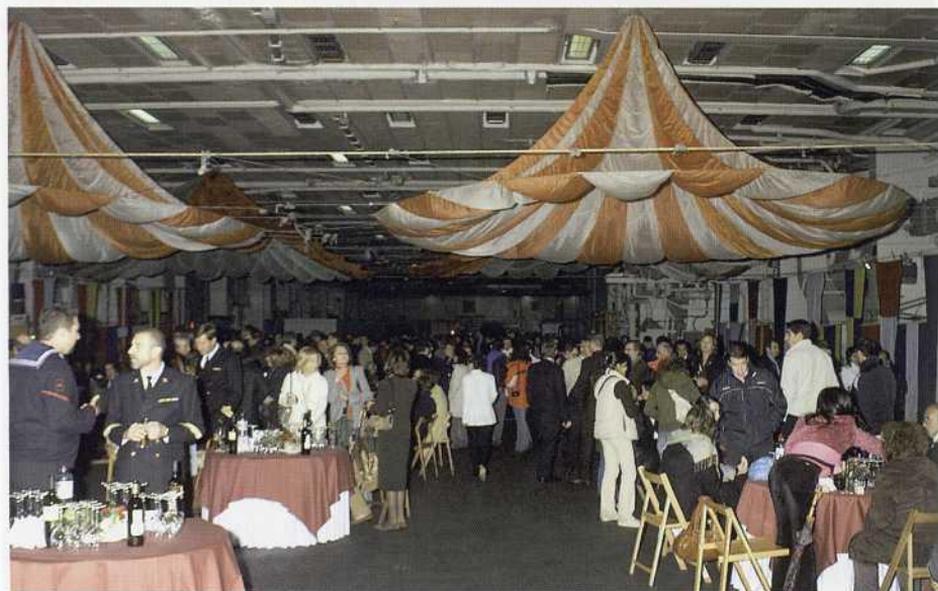
dades, apretó el botón que daba inicio a las 31.000 millas náuticas de recorrido, con un cañonazo que sonó a las 1400 horas. Las imágenes de la salida de la ría de Vigo fueron vistas por televisión por decenas de millones

de espectadores de todo el mundo. El portaaviones *Príncipe de Asturias*, atracado en el muelle de trasatlánticos de la estación marítima de Vigo, salió a la mar con cerca de 700 invitados para presenciar el inicio de la regata. Fondeó en la línea de salida y allí permaneció hasta que los veleros abandonaron la ría, para regresar a puerto. A bordo del portaaviones embarcaron, entre otras autoridades, el jefe del Estado Mayor de la Armada almirante Sebastián Zaragoza, el jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey almirante González-Aller, el teniente general del Mando Logístico del Ejército de Tierra, con sede en La Coruña, teniente general J. Yagüe, acompañado del jefe de su Estado Mayor, general de brigada José Gil Colón. Con anterioridad los siete veleros participantes, verdaderos «siete magníficos», *Ericsson*, *MoviStar*, *Brasil-I*, *Piratas del Caribe*, *ABN AMRO 1*, *ABN AMRO 2* y *Sunnergy and Friends*, habían soltado amarras para dirigirse al pasillo de seguridad establecido en el centro de la ría, donde dieron





Cuatro conselleiras da Xunta que presenciaron a saída desde o portaavións *Príncipe de Asturias*: de Vivenda, Teresa Táboas; de Cultura y Deportes, Anxela Bugallo; de Pesca, Carmen Gallego, y de Sanidad, María José Rubio. (Foto: M. M. J.).





El comandante del portaaviones *Príncipe de Asturias*, Fernando Querol, pronunciando unas palabras de bienvenida a los invitados al portaaviones.

unas bordadas de reconocimiento. Simultáneamente, la patrulla Águila de la Academia General del Aire de San Javier (Murcia) contribuía al espectáculo con las arriesgadas maniobras de los diestros pilotos del Ejército del Aire, que volvieron a asombrar con sus acrobacias sobre la ría junto al ensordecedor ruido de los motores de los aparatos.

Los veleros *Ericsson*, *MoviStar* y *Piratas del Caribe* pasaron por delante de la Estación Marítima en primer lugar, empujados por un viento de 15 nudos y dejando tras de sí la estela de las embarcaciones que le siguieron en su despedida hasta pasadas las islas Cíes, en donde se perdieron dentro de una espesa cortina de lluvia.

Además de las etapas de largo recorrido, también se realizaron un total de siete regatas costeras —*inshore*—, una en cada una de los puertos de destino. La primera regata

inshore se realizó el 5 de noviembre en Sanjenjo (ría de Pontevedra) y fue ganada por el velero sueco *Ericsson* que patronea Neal McDonald; también se han establecido los siguientes pasos puntuables: 1.—Fernando da Noronha, 2.—Isla Kerguelen, 3.—Isla Elipse, 4.—Cabo de Hornos, 5.—Fernando da Noronha y 6.—Cabo Lizard.

Las novedades introducidas en esta nueva edición, como las regatas *inshore*, permitirán acercar la vela y las competiciones de larga distancia al público. Además, cada embarcación contará con 10 cámaras a bordo, lo que permitirá la retransmisión más fiel de la prueba, un hito en los medios de comunicación, que hasta la fecha nunca habían realizado tal despliegue en la *Volvo Ocean Race*.

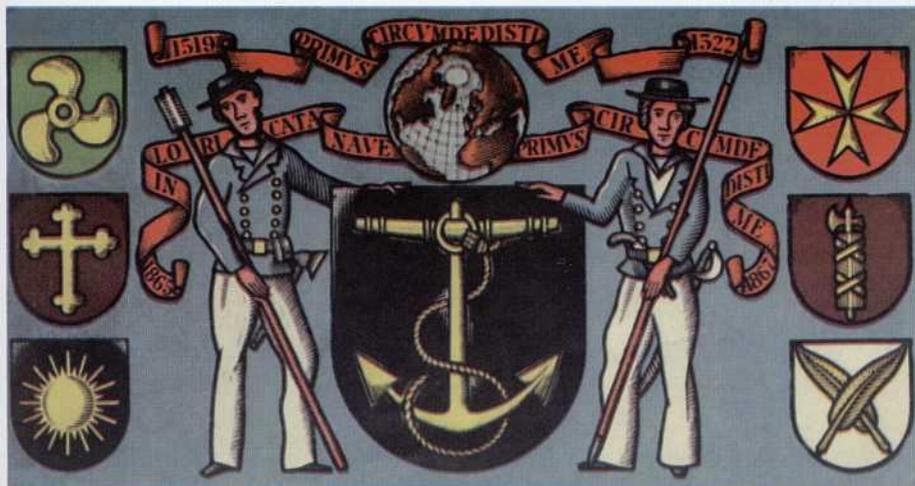
(Fotos: ORP, Armada).

F. A.





La isla de Tambo clausurada por la niebla, agosto 2005. (Foto: C. Guitart).



Cultura Naval

ENTREGA DE LOS PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN» Y «REVISTA GENERAL DE MARINA»

La entrega de premios «Virgen del Carmen» y «REVISTA GENERAL DE MARINA», se celebró el pasado 8 de noviembre, en el Museo Naval de Madrid, bajo la presidencia del ministro de Defensa José Bono.

El acto se celebró en la «Sala de Arsenales y de la Construcción Naval Española en el siglo XVIII», debidamente despejada y acondicionada para la ceremonia. Así, la mesa presidencial, en la que tomaron asiento el ministro, secretario de Estado y subsecretario del Departamento, el jefe del Estado Mayor de la Armada y el director del Instituto de Historia y Cultura Naval, estaba flanqueada por dos soberbios modelos de barcos del siglo XVIII, mientras que en el muro de la izquierda de la sala, se muestra el impresionante *Repostero* de la casa ducal de Fernán Núñez, pintado al óleo hacia 1690, montado sobre una vela de una galera turca apresada en Lepanto en 1571.

Una breves palabras de apertura del acto del AJEMA dieron paso a la exposición del director del Instituto, contralmirante Teodoro



El ministro de Defensa entrega el *Premio del Mar* para libros al contralmirante González-Aller.



El ministro de Defensa entrega el Premio *Álvaro de Bazán* de la REVISTA GENERAL DE MARINA al teniente coronel de Infantería de Marina José Luis Torres Domingo.

de Leste, quien se refirió a las dos efemérides del año: el IV centenario del Quijote y el bicentenario de Trafalgar.

Acto seguido se procedió a la entrega de los siguientes premios:

Premios «Virgen del Carmen 2005»:

— *Premio del Mar* para libros, al contralmirante (R) José Ignacio González-Aller, por su obra titulada *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus Documental*.

— *Premio Juventud Marinera*, a Elisa Benito, Marina Hernández, Ana M.^ª Juárez Martínez, Conchita Padilla y María Dolores Rodríguez, por su trabajo *Cuaderno de bitácora: crónicas de adolescentes*.

Al colegio Santa María de Yermo (Dominicas Misioneras de la Sagrada Familia) y a Plácido Juárez, director del trabajo.

A María Lozano, por su trabajo *Todo por nuestros seres queridos*.

Al Colegio de Huérfanos de la Armada, y a Teresa del Río, directora del trabajo.

— *Diploma de honor*, a la delegación de Cantabria de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate, por su destacada contribu-



Galardonados de los Premios «Virgen del Carmen» y «REVISTA GENERAL DE MARINA».

ción al fomento de los intereses marítimos españoles.

— Premio *Armada de Pintura*: primer premio a Juan Manuel Fernández Pinedo, por su obra *La Armada en el Astillero*. Segundo premio a Luis Gutiérrez Tudela, por su obra *Solidaridad o rescate de corbeta en la Talaya de Luanco*.

— *Accésit* a Antonio Hernández Pérez, por su obra *En la ría VI*. José María Díaz Martínez, por su obra *Nocturno en el puerto de Mahón*. José Francisco Rams, por su obra *El buque científico Tofiño y Elcano (puerto de Valencia)*.

Premios «REVISTA GENERAL DE MARINA»:

— Premio *Álvaro de Bazán*: al teniente coronel de Infantería de Marina (ES) José Luis Torres Domingo, por su artículo «Yo no sé lo que piensa el cabo...»

— Premio *Roger de Lauria*: al capitán de navío del Cuerpo General de la Armada (ES) Juan Génova Sotil, por su artículo «El hundimiento del *Wilhelm Gustloff*» (recogió el diploma su viuda, doña María Dolores Fuster).

— Premio *Francisco Moreno*: a los profesores de la Universidad de Granada



De izquierda a derecha, Juan Benigno Rodríguez Pérez-Prado, presidente del Club Amigos de la Mar; vicealmirante Antonio Blázquez, director de Personal de la Armada; Arturo Fernández, presidente del Grupo Cantoblanco; el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, y Enrique de Areilza, conde de Motrico.



De izquierda a derecha, Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar; Álvaro de Marichalar, capitán de navío Constantino Lobo; almirante Antonio González-Aller, jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey, y Juan Manuel Gracia, presidente de la Asociación Rescate de Galeones.



Javier Jordán Enamorado y Manuel R. Torres Soriano, por su artículo «La comunicación política en tiempos de guerra».

— Premio *Antonio de Oquendo*: al capitán de fragata del Cuerpo General de la Armada (ES) Luis Gonzaga Mollá Ayuso, por su artículo «Vivir y morir en la mar (cincuenta años del *Guadalete*)».

Con unas palabras del ministro de Defensa se clausuró el acto, al que asistieron, además de las autoridades reseñadas, los jefes de los Estados Mayores del Ejército y del Aire, director general de la Guardia Civil, almirantes y generales destinados en Madrid, la marquesa de Santa Cruz, el conde de Motrico, el director de Navantía, miembros del Patronato del Museo Naval, Asociación de Amigos del Museo Naval, de la Liga Naval Española, presidente del Club de Amigos de la Mar, presidente de la Fundación Letras del Mar, colaboradores de la REVISTA GENERAL DE MARINA, altos cargos del Ministerio de Defensa, así como familiares y amigos de los premiados.

(Fotos: ORP. Armada).

J. J.



De izquierda a derecha, vicealmirante duque de Carrero-Blanco, presidente de la Asociación Amigos del Museo Naval; la marquesa de Santa Cruz, el AJEMA y contralmirante F. Riaño.

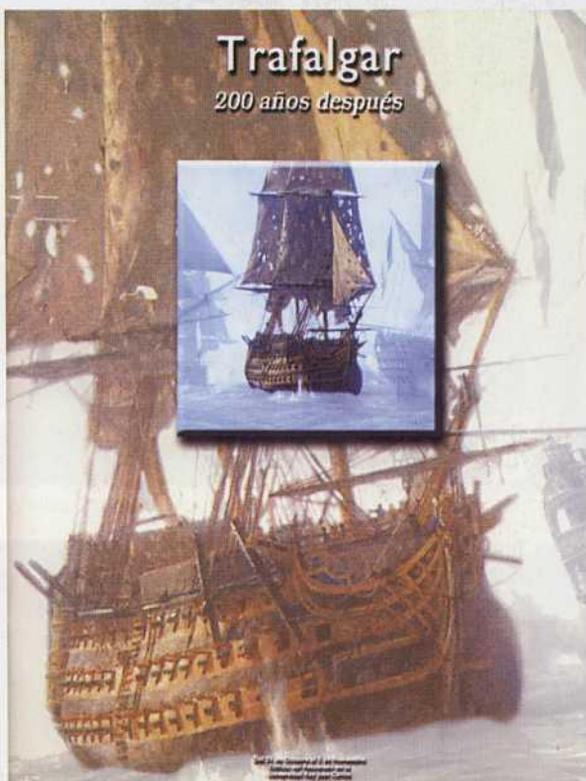
EXPOSICIÓN «TRAFALGAR 200 AÑOS DESPUÉS»

En Móstoles se celebró una exposición que bajo el título «Trafalgar 200 años después» analizó, en paneles informativos complementados con diversas piezas, el contexto histórico de España, Francia y Gran Bretaña a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX, hasta desembocar en el combate de Trafalgar del 21 de octubre de 1805. Esta exposición es parte de un ciclo de acontecimientos culturales que Móstoles inicia para desembocar en 2008 en la conmemoración del bicentenario del comienzo de la Guerra de la Independencia.

La exposición tuvo lugar entre los meses de octubre y noviembre de 2005, y estuvo organizada por la Asociación Histórico Cultural 2 de Mayo, el Ayuntamiento de Móstoles y la Universidad Rey Juan Carlos. Y contó con dos sedes: del 21 de octubre al 5 de noviembre, en el edificio del Rectorado de la Universidad Rey Juan Carlos, y del 7 al 23 de noviembre, en el centro Cultural de la Villa de Móstoles.

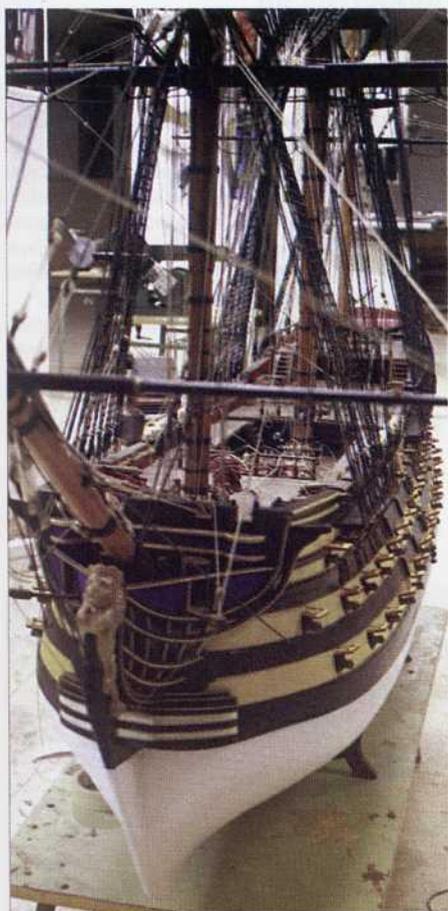
Entre las entidades colaboradoras estuvo el Museo Naval de Madrid, que contribuyó con algunas piezas de maniobra: cabos, motonería, nudos, rezones, etc., y sobre todo con el aporte de muchas imágenes reproducidas en los paneles.

Entre las piezas expuestas destacaron los modelos de cuatro navíos de línea que tomaron parte en el combate de Trafalgar; los españoles *Santísima Trinidad*, *Santa Ana* y *San Juan Nepomuceno*, y el británico *Victory*, además de una sección transversal de un navío de línea de finales del siglo XVIII o principios del XIX, y un cañón naval con todos sus elementos de carga y limpieza. Todas estas



piezas fueron realizadas por miembros de la Asociación Histórico Cultural 2 de Mayo de Móstoles que, tras profundos estudios, un montón de horas de trabajo y un verdadero derroche de optimismo, construyeron unos vistosos modelos que atrajeron poderosamente la atención del público visitante, y sirvieron para ilustrar con todo detalle cómo eran los navíos de línea de los tiempos de Trafalgar.

La exposición se complementó con un vistoso catálogo, que incluyó un análisis del contexto histórico de la época y el desarrollo del combate, las biografías de los principales personajes, las reseñas históricas de todos los navíos que participaron en el combate



Santa Ana.

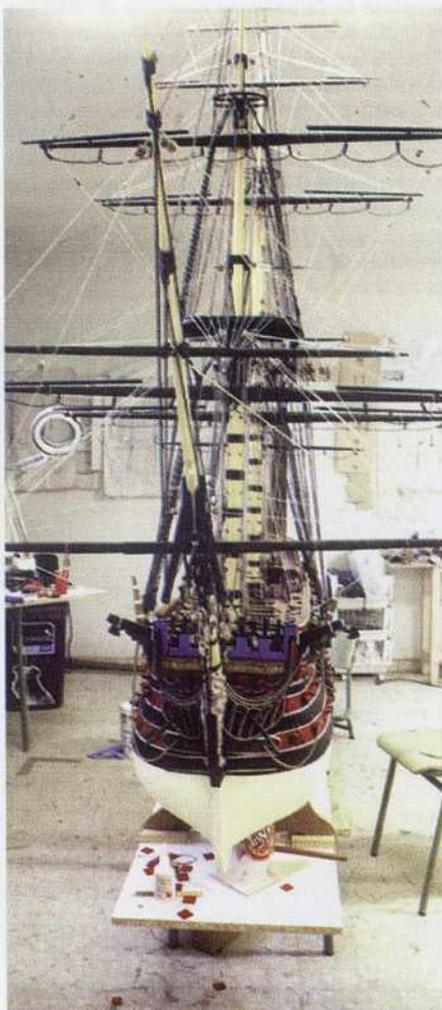
(15 españoles, 18 franceses y 27 ingleses), un reportaje gráfico de las construcciones de los modelos y un glosario de términos marinos.

Durante su celebración tuvieron lugar diversas conferencias sobre Trafalgar, sus barcos y su tiempo. Fue una interesante muestra que, además de por su contexto, destacó por el lugar donde tuvo lugar: Móstoles, una ciudad de la Comunidad de Madrid situada en el centro de la geografía española, a cientos de kilómetros de la costa más cercana, y que, sin embargo, durante un mes fue

capaz de llevar el espíritu naval y marinero a sus habitantes con una exposición excelentemente ambientada, en la que las principales piezas fueron confeccionadas por su propia gente.

(Fotos: M. Fernández).

M. G. F.



Santísima Trinidad.

EXPOSICIÓN MARÍTIMA. HOMENAJE A ALCALÁ-GALIANO EN SU CIUDAD NATAL, CABRA

La Liga Naval de Andalucía-Real Liga Naval Española ha deseado también rendir un homenaje al gran marino egabrense, muerto heroicamente en la batalla de Trafalgar: don Dionisio Alcalá-Galiano y Alcalá-Galiano.

Hasta las tierras cordobesas de Cabra, desplazó la Liga Naval el tesoro de arte que sus socios han construido con los modelos de Pepe Miralla, Fernando González, Álvaro García, Robert Bolle, Luciano Benjumea, Carlos Puya, Rafael F. Díaz, Eduardo Enriquez, Julián Irastaza, Luis Marín, Escuela Taller «Virgen del Carmen» de Astilleros Nereo de Málaga. Sin olvidarnos de los componentes del Club Landwenr, que recrearon la batalla en su totalidad, fijándola en el tiempo, dos horas después de empezar el combate.

Todo ello ha sido posible gracias al entusiasmo que todos los miembros de la Liga Naval han puesto en el empeño, y a la colaboración de la Asociación Cultural Dionisio Alcalá Galiano, realzado por el bellissimo entorno de la sala de exposiciones de la Capilla del Antiguo Asilo, cedida gentilmente por el Ayuntamiento de Cabra.

Tenemos que expresar nuestro profundo agradecimiento al pueblo de Cabra, pues sus habitantes, desde los niños hasta los más ancianos, nos han demostrado su cariño, escuchando nuestras explicaciones con atención y respeto.

R. DÍAZ NOGUERAS



(Foto: R. Díaz Nogueras).

BICENTENARIO DE TRAFALGAR EN EL ATENEO DE MADRID

La sección de Ciencias Históricas del Ateneo de Madrid, que preside el catedrático Alejandro R. Díez Torre, organizó una serie de conferencias los días 21, 24, 26 y 27 de octubre y una mesa redonda el día 2 de noviembre para conmemorar el Bicentenario de Trafalgar.

La primera conferencia corrió a cargo de Ángel Pozuelo, profesor de la UCLM, que trató sobre «Los impactos de Trafalgar y la continuación de la guerra contra Inglaterra». La del día 24, titulada «Estrategia y política a propósito de Trafalgar», fue impartida por el capitán de navío José M.^º Blanco Núñez, secretario de la Comisión Española de Historia Militar. «El contexto internacional de Trafalgar» fue la siguiente conferencia, que

corrió a cargo de Gonzalo Butrón, profesor del UCA. El día 27 de octubre se impartieron dos conferencias: «Por qué se perdió la batalla de Trafalgar», por Julio Terrón, y «Trafalgar y la era napoleónica», por José C. Cayuela.

El ciclo se cerró con una mesa redonda sobre «Impactos y trascendencia de Trafalgar», con las intervenciones de Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar; José Cervera Pery, general auditor, y Agustín R. Rodríguez, profesor de la Universidad San Pablo-CEU. Todas las sesiones fueron moderadas por Alejandro R. Díez Torre, presidente de la Sección de Ciencias Históricas del Ateneo.

J. J.

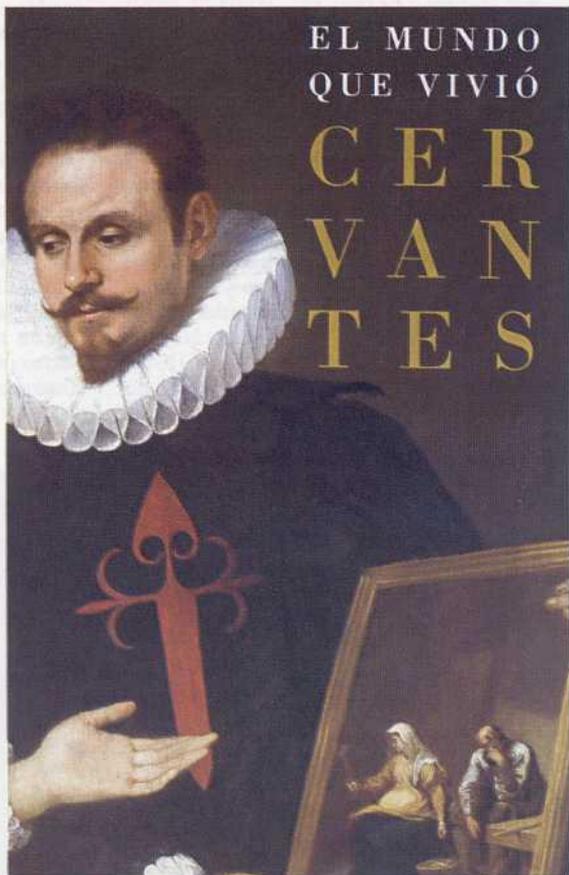


De izquierda a derecha, Agustín R. Rodríguez, profesor de la Universidad San Pablo-CEU; José Cervera Pery, general auditor; Alejandro R. Díez Torre, presidente de la Sección de Ciencias Históricas del Ateneo, y Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar. (Foto: M. M. J.).

EXPOSICIÓN «EL MUNDO QUE
VIVIÓ CERVANTES»

Del 13 de octubre de 2005 al 8 de enero de 2006, se celebró en el Centro Cultural de la Villa de Madrid, situado en la Plaza de Colón, la exposición «El mundo que vivió Cervantes». La muestra estuvo estructurada en tres grupos temáticos relacionados con la época en que vivió Miguel de Cervantes Saavedra y con su vida como hombre, viajero, soldado y escritor. El primer grupo desarrolló aspectos relacionados con la movilidad de las gentes, las relaciones entre el campo y la ciudad, la condición social y la búsqueda de medios para mejorar el nivel de vida. El segundo grupo desarrolló asuntos relacionados con las armas y las letras como dos de los medios para salir adelante en aquella época. Y el tercer grupo estuvo dedicado a las gentes de la época de Cervantes.

Se expusieron elementos procedentes de varios museos, colecciones particulares y entidades nacionales y extranjeras, entre las que se encontró el Museo Naval de Madrid, que participó con gran cantidad de piezas, entre ellas modelos de barcos, armas ofensivas y defensivas, cuadros, instrumentos y libros de navegación, medallas conmemorativas y elementos de la vida diaria. Fue una excelente exposición, que a lo largo de su recorrido efectuó un profundo análisis de la forma de vida, sociedad y población española en el paso del siglo XVI al XVII bajo diferentes aspectos: ambiente rural, ciudad y corte; movimientos en la búsqueda de fortuna; clases sociales, hidalgos, campesinos y gentes marginadas: pícaros, pobres, gitanos, moriscos y otros; ejércitos, armas, guerras y combates, con especial atención a la batalla de Lepanto, en la que Cervantes



tomó parte, fue herido y perdió la movilidad de un brazo; navegación; economía y mercado; literatura, tipos de libros y su influencia; justicia, cárceles, galeras, presos, cautivos y su redención, con referencias al cautiverio de Cervantes en Argel y su posterior rescate; religión, devoción e inquisición; medicina; fiestas, esparcimientos y diversiones, y vida de la mujer.

M. G. F.

JORNADAS SOBRE TRAFALGAR EN BARCELONA

En el Salón de Actos del Museo Marítimo de Barcelona, se celebraron los pasados días 16 y 17 de noviembre las jornadas sobre «El combate de Trafalgar», organizadas por el Instituto Español de Estudios Estratégicos, que dirige el contralmirante Jaime Rodríguez-Toubes, y el Consorcio de las Atarazanas Reales y Museo Marítimo de Barcelona.

La inauguración de las jornadas corrió a cargo de Carles Ruiz Novella, presidente del Consorcio de les Drassanes; Leopoldo Stampa, director general de Relaciones Institucionales de la Defensa; Roger Marcet, director general del Museo Marítimo y Jaime Rodríguez-Toubes, contralmirante director del I. E. E. E.

Las conferencias impartidas en las jornadas fueron: «España y Europa a inicio del siglo XVIII», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de UCM; «La maniobra estratégica combinada precedente al combate», por Rémi Monaque, contralmirante (R) de la Marina francesa; «Análisis de las fuerzas inglesas», por Charles J. Esdaile, catedrático de la Universidad de Liverpool y «Consecuencias estratégicas del combate», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío, secretario general de la Comisión Española de Historia Militar.

S. N.

Jornades

El combate de Trafalgar

Barcelona, 16 i 17 de novembre de 2005
Sala d'actes del Museu Marítim de Barcelona

museu marítim
Drassanes Reials de Barcelona

INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

ILDEFONSO SANZ Y DOMÉNECH,
MARINO PINTOR

Leo en uno de los últimos tomos de la REVISTA GENERAL DE MARINA, publicación hace tiempo ya imprescindible para mí, y dentro del espacio dedicado a la información cultural, que el Museo Naval de Madrid había recibido en calidad de depósito un cuadro de Ildefonso Sanz y Doménech que representa el combate de Santiago de Cuba. Las actas fueron firmadas por el depositante Fernando Peña Ponce de León y por el almirante director del citado museo.

El citado cuadro al óleo, de 66 x 100 cm, en perfecto estado de conservación, representa la salida de la escuadra de Cervera de Santiago de Cuba, el 3 de julio del 1898, poco antes de ser aniquilada por la escuadra norteamericana.

Entre los muchos marinos pintores que a lo largo del tiempo ha ido dando la Armada española, y que siguen con esa actividad artística, destacando muchos de ellos, Ildefonso Sanz sobresale por su rapidez de ejecución en la terminación del cuadro, que era verdaderamente asombrosa.

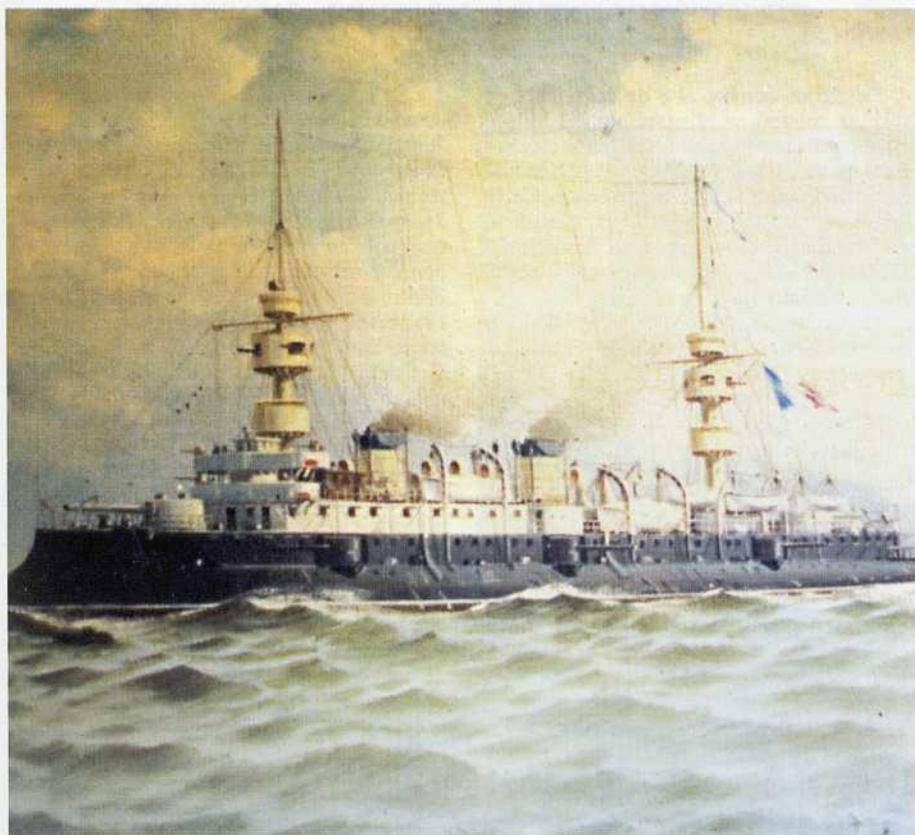
Había nacido en esa atractiva localidad coruñesa de Noya el 14 de enero del 1863, siendo hijo de Ildefonso y de Felisa, licenciándose en Medicina y Cirugía en la Universidad de Santiago en 1883, doctor por la Universidad Central de Madrid, habiendo ingresado en la Armada en julio de 1886, siendo su primer destino en el servicio de guardias del Hospital de Marina de Ferrol, y habiendo prestado diferentes servicios en Filipinas, Estacion Naval de Pollock, San Juan de Letrán... siendo nombrado en 1908 jefe de Sanidad del Arsenal de Ferrol, jefe de clínica del Hospital de Marina y en 1910 ayudante del inspector general de Sanidad, hasta el 1927, que ascendería a general de Sanidad, pasando a la reserva en 1931. Residiendo, en alguna de sus etapas, en Ferrol, es donde desarrolla con mayor actividad sus dotes de excelente pintor, ya que pintaría gran número de cuadros, la mayoría acuarelas sobre temas precisamente de barcos de guerra, caracterizándose por el detallismo y el

academicismo, sin alejarse de las pautas del marinismo de la época, asombrando por su rapidez de ejecución, ya que entraba un barco en el puerto y a las pocas horas aparecía la acuarela ya expuesta en el escaparate del periódico local *El Correo Gallego*. Las críticas de entonces calificaban las obras de Sanz de encantadoras, de auténtico verismo, obra de arte, completa y perfecta, fruto de una plena facilidad, destreza y buena armonía pictórica. Otras eran todo lo contrario, como la que se le hacía en enero del 1893, desde un diario local:

«No es ésta la primera vez que vemos la firma de conocido artista al pie de una obra pictórica, pues hemos tenido ocasión de leerlas repetidas veces en cuadros de más mérito artístico que los que van a ocuparnos. Es indudable que los asuntos que constituyen las marinas del Sr. Sanz no han sido tomadas del natural, y parece que son producto o de un original deficiente, o de la creación del artista: lo primero tiene que originar, necesariamente, un trabajo inexacto, incorrecto, y lo segundo reclama tal suma de estudios y conocimientos que sólo a los grandes maestros les es dado aventurarse en tal empresa, exponiéndose a correr el peligro de equivocarse en sus creaciones. El Sr. Sanz nos resulta más artista cuando copia del natural, y esto lo hemos podido notar en alguno de los cuadros en los que ha representado al *Howe*, pues está entonces más cerca de la verdad artística. Creemos firmemente que el Sr. Sanz tiene condiciones pictóricas, pero debe copiar del natural sus obras o sus errores persistirán y, con ellos, nuestras justas críticas.»

Críticas que, por lo visto, le fueron contestadas por el diario *El Correo Gallego*, volviendo a la carga el avinagrado crítico de arte escribiendo:

«El desprecio es la más elocuente de las contestaciones que pueden darse a escritos de la índole del que nos dedicaba ayer *El Correo*

Crucero *Cataluña*.

Gallego, al ocuparse de los juicios por nosotros manifestados al juzgar las obras pictóricas que se exhiben en los escaparates del diario nombrado. Los cuadros del Sr. Sanz dicen más de lo que nosotros hemos dicho de ellos, pues «huelen» a cromo desde el principio hasta el fin y pregonan la falsedad del colorido con más severidad que la que hemos nosotros pregonado.»

Muchos de los cuadros de este recordado marino pintor cuelgan actualmente en diferentes museos, especialmente en el Naval de Madrid, representativos del combate de Cavite, escuadra de cruceros, el acorazado *España*, varios cañoneros del apostadero en

Filipinas, etc., así como uno existente en la ex Capitanía General de Ferrol, el Crucero *Cataluña* (99 x 54 cm), 1902, óleo de fino dibujo que representa al buque, los veleros y la ría con todo lujo de detalles.

Hace poco tiempo una casa comercial de subastas de Madrid sacaba a la venta un cuadro sobre temas de buques de Ildefonso Sanz, fechado en 1902, de 41 x 69 cm, con un precio aproximado de salida de 1.000 euros. El agotado libro de *Pintura ferrolana* (1987) del profesor Leyra Domínguez, con prólogo de Camilo José Cela, lo reseña ampliamente en una de sus páginas.

C. B.

EXPOSICIÓN DE PINTURA «VIRGEN DEL CARMEN 2005»

Del 25 de octubre al 8 de noviembre de 2005, se celebró en el vestíbulo del Museo Naval de Madrid la exposición de los cuadros premiados y seleccionados en el concurso de pintura «Virgen del Carmen 2005» de la Armada. En total se exhibieron diez cuadros, entre los que se encontraban los dos premiados, tres accésit y otros cinco elegidos por el jurado calificador.

El primer premio, dotado con 5.000 euros, correspondió a Juan Manuel Fernández Pinedo por el cuadro *La Armada en el Astillero*. Se trata de un óleo sobre tabla de 114 x 160 cm, presidido por un gran primer plano de la orilla del mar con algunos charcos, un pequeño astillero al fondo a la izquierda, y rocas, mar y un luminoso cielo en último plano.

El segundo premio, de 3.500 euros, fue para Luis Gutiérrez Tudela por la obra *Solidaridad o rescate de corbeta en la Talaya de Luanco*. Óleo sobre tabla de 114 x 150 cm, ocupado en su mayor superficie por el primer plano de la proa de un velero que corta las olas navegando hacia otro barco que se adivina en último plano.

Se concedieron también tres accésit sin dotación económica a los siguientes pintores: Antonio Hernández Pérez, por su cuadro *En la ría VI*, escena de un puerto pesquero en técnica mixta sobre tabla de 89 x 130 cm. José María Díaz Martínez, por la obra *Nocturno en el puerto de Mahón*, óleo sobre lienzo en el que aparece el puerto levemente iluminado por las luces de la ciudad. José Francisco Rams Lluch, por el cuadro *El buque científico Tofiño y Elcano (puerto de Valencia)*, acuarela de 92 x 70 cm que en primer plano representa al buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* visto por su amura de babor y atracado al muelle, con el *Tofiño* al fondo atracado por babor.

La presente edición de los premios de pintura «Virgen del Carmen» es la quinta desde que el concurso comenzó su historia en el año 2001. El índice de participación ha sido grande, y la calidad de las obras mejora con el tiempo bajo todos los aspectos: nivel artístico, calidad técnica, originalidad y variedad, siempre con temas relacionados con la mar y su entorno.

M. G. F.



MESA REDONDA Y PRESENTACIÓN DE UN LIBRO SOBRE TRAFALGAR EN LA FUNDACIÓN «JORGE JUAN»

En la sede madrileña de la Fundación «Jorge Juan», que preside Mercedes Cort, tuvo lugar el pasado 3 de noviembre una mesa redonda sobre Trafalgar en la que intervinieron Agustín R. Rodríguez González, profesor de la Universidad de San Pablo-CEU, el coronel de Infantería de Marina Juan M. Aragón Fontenla, presidente de la Asociación «Mar de Leva», y el experto en modelismo naval y especialista en los buques que tomaron parte en aquel combate, Félix Sorli.

Al finalizar la mesa redonda se presentó el libro *Santísima Trinidad. 140 razones para la historia* de Juan Carlos Mejías Cavero y editado recientemente por la Fundación «Jorge Juan»

(Fotos: M. M.).



J. J.

Félix Sorli, experto en modelismo naval.



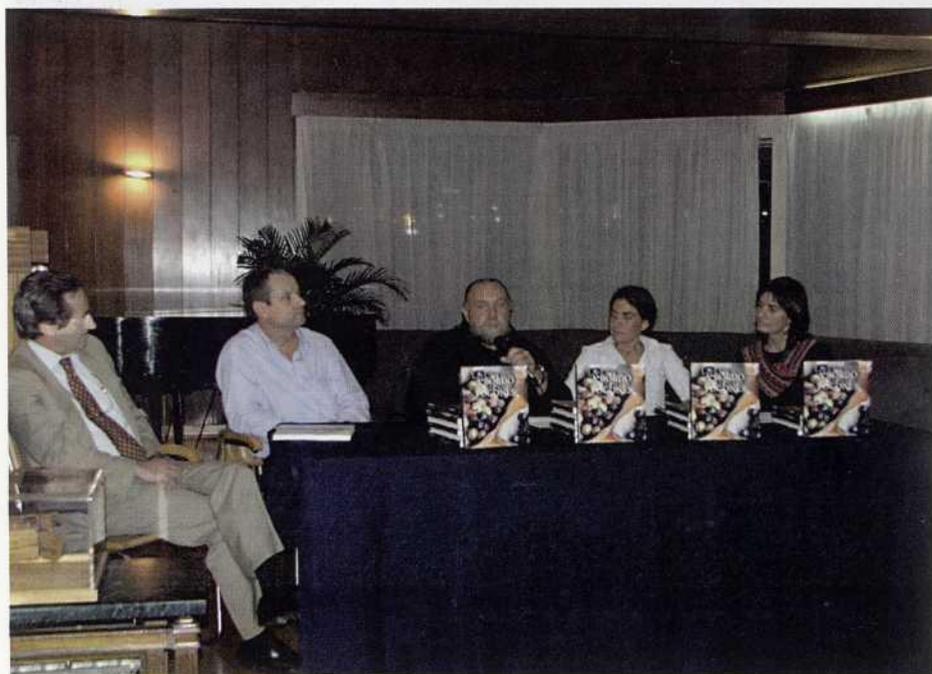
Jorge Juan Guillén (izquierda), secretario patrono de la Fundación Jorge Juan, presentando a los historiadores que intervinieron en la mesa redonda: de derecha a izquierda, Juan M. Aragón, Juan C. Mejías Cavero y Agustín R. Rodríguez, profesor de la Universidad San Pablo-CEU.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *LA COCINA A BORDO Y OTROS FOGONES*

El pasado 3 de noviembre, tenía lugar en las instalaciones del Real Club Marítim de Barcelona, la presentación del libro *La Cocina a Bordo y Otros Fogones*, publicado por la Editorial Juventud y del que es autor el capitán, después de cocinero (como él mismo se define), Pep Bermejo. A lo largo de sus 256 páginas se describen de manera fácil y amena (como corresponde a los libros de cocina que se deben de embarcar) más de un centenar de recetas debidamente compartimentadas en varios capítulos (canapés, ensaladas, salsas, conservas, pescados, guisos de mayor enjundia, patés, repostería), incluyendo una práctica lista-recordatorio del aprovisionamiento de la gambuza y del ajuar a estibar. Su autor, actual director de la Escuela de Navegación Pinya de Rosa, es un hombre polifacético donde los haya (escritor, pintor, navegante), siendo una de esas personas con la que es imposible terminar una conversación en una

solamente jornada, desde sus años de servicio en la Armada hasta sus múltiples anécdotas en los miles de millas navegadas, es un auténtico archivo vivo de vivencias marineras. Ese don de contar cosas lo transmite en este libro donde entre plato y plato se entremezclan esas «cosillas de la vida marinera», haciendo aún más amena la elaboración de la receta, con el añadido agradecido de la no necesidad de hacer instancia por triplicado para conseguir los ingredientes clásicos de la cocina de alta alcurnia. Aquí, todo se encuentra en el mercado de a diario, y si además no es necesario tener un máster para llevar a buen puerto las instrucciones, mejor que mejor. Sin duda un libro recomendable para llevar a bordo de cualquier buque, independientemente de su tonelaje.

A. O. G.



JORNADAS SOBRE TRAFALGAR EN EL REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA

Organizada por la Real Liga Naval Española, Delegación en Cataluña, a cuyo frente está José Luis de Zalbidea y Aguirrechu, ex oficial de la Armada, ex práctico del puerto de Barcelona y presidente de Remolcadores de Barcelona S. A., se celebró en el Real Club Náutico de la Ciudad Condal, el pasado 24 de octubre, una jornada en conmemoración del bicentenario de la batalla de Trafalgar, en la que intervinieron la catedrática de Historia Moderna, Mari Ángeles Pérez Samper, directora del Departamento de Historia de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona, quien versó sobre la situación política de Europa en general y de España en particular a finales del siglo XVIII y principios del XIX, y el capitán de navío Mariano Juan y Ferragut, director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, quien trató del

combate que se libró el 21 de octubre de 1805 a la vista del cabo Trafalgar, así como de la maniobra estratégica que le precedió —travesía de la flota combinada a través del Atlántico para operar en las Antillas— y del combate de Finisterre que se produjo al regreso del tornaviaje a la Península.

Actuó de presentador y moderador José Luis de Zalbidea y en el transcurso de la cena que siguió el presidente de la Real Liga Naval Española, Jose Antonio Fernández Palacios, que se desplazó desde Madrid para dicho acto, hizo una exposición sobre las actividades desarrolladas por la Liga Naval y las previstas para el próximo año 2006.

F. A.



EL CONTRALMIRANTE TEODORO DE LESTE, NUEVO DIRECTOR DEL MUSEO NAVAL Y DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

Recientemente ha tomado posesión de su cargo de director del Museo Naval, del Instituto de Historia y Cultura Naval, y del Subsistema Archivístico de la Armada el contralmirante Teodoro de Leste Contreras.

El contralmirante De Leste ha sido comandante del patrullero *Lazaga*, cazaminas *Guadalquivir*, fragata *Navarra* y del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. Entre sus destinos de tierra cabe destacar: jefe del helipuerto de Santa Ana, profesor de Táctica de la Escuela de Guerra Naval, secretario del Estado Mayor de la Armada; también fue el último ayudante de campo de S. A. R. el almirante Don Juan de Borbón, Conde de Barcelona. De contralmirante ha desempeñado los destinos de director de Gestión de la Jefatura de Personal y agregado de Defensa de la embajada de España en Washington (Estados Unidos).

Es diplomado en guerra naval, especialista en armas submarinas y piloto de aeronaves.

Del Museo Naval de Madrid dependen orgánicamente los museos navales de Cartagena, Ferrol, San Fernando y Canarias, el Museo Marítimo de la Torre del Oro en Sevilla y el Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán en El Viso del Marqués (Ciudad Real); el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz) depende también funcionalmente del Museo Naval.

En cuanto al Instituto de Historia y Cultura Naval tiene delegaciones en: Ferrol, San Fernando, Cartagena y Canarias, y recientemente las bibliotecas navales de Ferrol, San Fernando, Cartagena y Canarias dependen orgánicamente del Instituto de Historia y Cultura Naval a través de sus delegados en las respectivas localidades. La Biblioteca Central del Cuartel General de la Armada, también recientemente, ha pasado a depender directamente del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Con respecto al Subsistema Archivístico de la Armada, dependen orgánicamente el Archivo Histórico «Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán», los Archivos



Contralmirante Teodoro de Leste, en su intervención en la entrega de Premios «Virgen del Carmen» y «REVISTA GENERAL DE MARINA», el pasado 8 de noviembre. (Foto: ORP, Armada).

Navales de Ferrol, Cartagena, San Fernando y Canarias y el Archivo Central del Cuartel General de la Armada. El Archivo Histórico del Museo Naval y los Científicos del Real Instituto y Observatorio de la Armada y del Instituto Hidrográfico de la Marina tienen dependencia funcional del subsistema archivístico de la Armada, a efectos del cumplimiento de las directrices y normas técnicas dictadas en materias archivística.

S. N.

HOMENAJE A LA ARMADA EN LAS PALMAS EN RECUERDO DE TRAFALGAR

La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, señera institución fundada en 1776 y que actualmente dirige Francisco María Lloris, marqués de la Frontera, durante años vinculada a iniciativas que han procurado el encuentro entre las Fuerzas Armadas y sociedad civil, a través del estudio de la historia y de materias prioritarias en temas de Defensa, no ha querido dejar de acercarse al recuerdo de una efemérides tan trascendental para la historia de España como fue la batalla de Trafalgar, de la que se han cumplido 200 años en el mes de octubre del presente año.

Con este motivo organizó unas jornadas de conferencias, y una posterior ceremonia en la mar, en la que la Armada fue centro del homenaje a sus miembros de ayer y de hoy, con un especial recuerdo a cuantos murieron en aquella batalla. Las conferencias, que se impartieron el 9 de noviembre, fueron: *La Armada antes y después de Trafalgar*, por Hugo O'Donnel y Duque de Estrada, comandante de Infantería de Marina (EC) (R).

El Real Instituto y Observatorio de la Marina, por su director, el capitán de navío Juan Carlos Coma Sanmartín.

El día 10 de noviembre las conferencias fueron: *El Instituto Hidrográfico*, por su director, el capitán de navío Fernando Quirós Cebriá.

Pérez Galdós. Una mirada artística sobre Trafalgar, por Yolanda Arencibia Santana, catedrática de Literatura de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Con un acto en el Arsenal de Las Palmas, presidido por el jefe del Mando Naval de Canarias, vicealmirante Emilio Nieto Manso, se clausuró el homenaje a la Armada por la Sociedad Económica de Amigos del País, en el que se rindió honores a los caídos en Trafalgar con una corona de flores, seguido de un desfile militar. También en el transcurso del acto, la Económica entregó la Medalla de Oro de su 225 aniversario al almirante jefe del Mando Naval de Canarias.

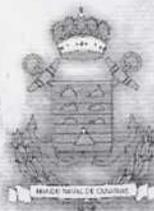
F. A.

Homenaje a la Armada con motivo de la conmemoración del II Centenario del Combate Naval de Trafalgar

(La Armada antes y después de Trafalgar)



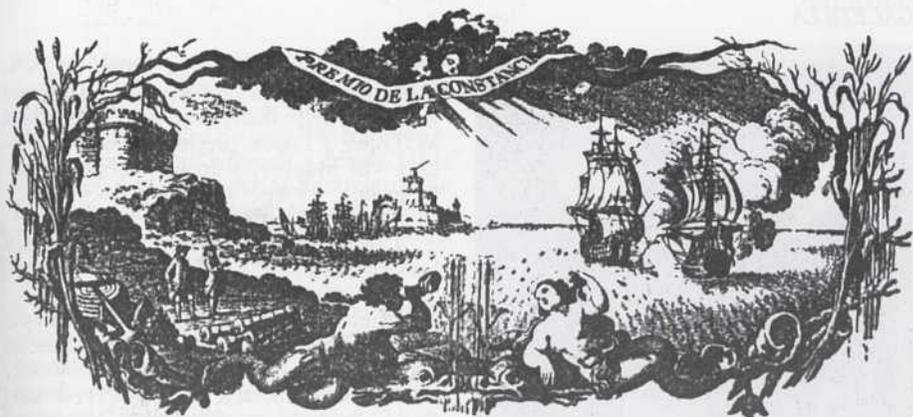
Real Sociedad Económica
de Amigos del País
de Gran Canaria



Mando Naval de Canarias



El ministro de Defensa, José Bono, impone la Gran Cruz del Mérito Naval al escritor y académico Arturo Pérez-Reverte. La ceremonia se celebró en el mar, en la cubierta de vuelo del portaaviones *Príncipe de Asturias*, navegando en aguas próximas a la bahía de Cádiz, dentro de los actos conmemorativos del bicentenario del combate de Trafalgar. (Foto: Pepe Díaz. RED).



GACETILLA

Imposición de condecoraciones en el Cuartel General

En el salón de honor del Cuartel General de la Armada tuvo lugar el pasado 7 de octubre la imposición de condecoraciones de la Orden del Mérito Naval concedidas con ocasión de la onomástica de S. M. el Rey.

La ceremonia fue presidida por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, quien estuvo acompañado por almirantes y generales destinados en Madrid, comisiones oficiales y familiares de los condecorados.

El AJEMA impuso la Gran Cruz del Mérito Naval a los siguientes:

Vicealmirante Rafael Martín de la Escalera, director de mantenimiento de la JAL; general de brigada de Intendencia Eduardo Vélez, subdirector de Contabilidad y Presupuestos de la Armada; general de brigada de Infantería de Marina Agustín Rosety, segundo jefe de la COMGEIN; contralmirante ingeniero José M. Sevilla, director del Canal de Experiencias de El Pardo; general de



El vicealmirante Rafael Martín de la Escalera pronunciando las palabras de agradecimiento en nombre de todos los condecorados.



El AJEMA condecorando al general de Intendencia Eduardo Vélez.

brigada médico Sebastián Royo, DISAN; general de brigada de Intervención Miguel Ruiz del Árbol, interventor del CGA; Ángel M. López y López, presidente de la Fundación «El Monte», y José R. López Díaz-Delgado.

La Cruz del Mérito Naval fue impuesta a los siguientes:

Director de Ingeniería de Navantia Luis Luengo; director del Instituto de Acústica del CSIC Carlos Ranz; coordinador área Ministerio de Medio Ambiente José Álvarez; coronel Carlos Puchol; capitán de fragata Manuel Triano; tenientes coroneles del Ejército de Tierra José González Requena y José Berzal; teniente coronel de Intendencia Manuel Guimerá; teniente coronel de la Guardia Civil Benito Salcedo; capitán de corbeta José Brandariz; capitán de Intendencia Felipe Cano; subtenientes Manuel López García, Miguel Gómez Úbeda y Francisco Navarro; brigada



El general de Infantería de Marina Agustín Rosety en la ceremonia de imposición de la Gran Cruz del Mérito Naval.

Miguel Méndez; sargento primero Francisco Jiménez Páez; cabos primeros Jorge Souto y Santos Gutiérrez; cabo Pedro Rey; soldado de Infantería de Marina Samuel Herrera; funcionarias Francisca Carmona y María Jesús Alcocer; titulada superior administrativo María Antonia Rodríguez; técnico superior Servicios Generales Baldomero Gutiérrez; laboral Manuel Torres.

En nombre de los condecorados, el vicealmirante Rafael Martín de la Escalera pronunció unas palabras de agradecimiento, que fueron contestadas por el AJEMA, quien entre otras cosas dijo:

La labor de los que nos han precedido y la de los que hoy formamos parte de la Armada ha sido clave para alcanzar una Marina moderna y equilibrada que, a día de hoy, tiene barcos y unidades de Infantería de Marina desplegados desde el Pacífico hasta



Contralmirante ingeniero José M. Sevilla.

el Índico, participando en operaciones y ejercicios junto a las Fuerzas Armadas de nuestros aliados con el objetivo común de garantizar y mejorar la seguridad y estabilidad internacionales.

A todos muchas gracias y, en especial, a dos personalidades que hoy nos acompañan:

A José Ramón López Díaz-Delgado, director técnico de Navantia, cuya permanente colaboración y dedicación a la Armada, de forma tan decisiva ha contribuido a que contemos hoy día con unos medios navales de primera línea.

Y a Ángel Manuel López y López, quien no sólo ha desempeñado un papel fundamental en la firma del convenio para la restauración de la Torre del Oro, sino que, además, desde su puesto de presidente de la Fundación «El Monte» ha gestionado la financiación para las obras de esta famosa torre sevillana tan vinculada a la Armada.



General de Sanidad Sebastián Royo.



Ángel M. López y López.

Quería hacer también una mención especial a dos oficiales de los Cuerpos Comunes, al general de brigada médico Sebastián Royo Guardiola, director de Sanidad de la Armada, y al general de brigada interventor Miguel Ruiz del Árbol Fernández, jefe de la Intervención Delegada Central del Cuartel General de la Armada.

Para finalizar, me gustaría referirme a los oficiales generales de la Armada que, desde diferentes ámbitos, tanto han aportado a esa Marina de hoy, de la que tan orgullosos podemos sentirnos: Rafael Martín de la Escalera Madillo, Eduardo Vélez del Rivero, Agustín Rosety Fernández de Castro, general de brigada de Infantería de Marina, José Ramón Sevilla López, contralmirante del Cuerpo de Ingenieros de la Armada.

Y a los demás, a quienes, de uniforme o de paisano, servís hoy entre nuestras filas y habéis dado constante testimonio de vuestra vinculación y cariño a la Armada, os reitero mi felicitación por las condecoraciones recibidas y os agradezco sinceramente vuestro buen hacer, en la confianza que este reconocimiento constituirá un estímulo para perse-

verar con renovada ilusión en el servicio a España.

Muchas gracias.

F. A.



José López Delgado.

Apertura de curso del Colegio Mayor Universitario «Jorge Juan»

El Colegio Mayor Universitario «Jorge Juan» de la Armada, enclavado en pleno campus de la Ciudad Universitaria madrileña, celebró el pasado 27 de octubre el acto académico de apertura del curso 2005-2006, presidido por el jefe de Personal de la Armada, almirante Rafael Lapique.

Después de la misa del Espíritu Santo, en el salón de actos, el director del colegio, capitán de navío Antonio Ugarte, dirigió unas palabras de salutación, que fueron seguidas por la lectura de la memoria del curso 2004-2005 a cargo de los alumnos. Seguidamente se impusieron becas a colegiales de honor y a nuevos colegiales mayores.

La lección magistral corrió a cargo del académico de la Historia Hugo O'Donnell, que trató sobre «Los hombres de Trafalgar». El acto finalizó con el canto del *Gaudeamus Ignitur*, sirviéndose a continuación una copa de vino español.

J. J.



II Reunión Hidalgo de Cisneros en homenaje a Don Baltasar Hidalgo de Cisneros y de la Torre

El pasado día 22 de octubre se celebró en Cartagena una reunión familiar en recuerdo y homenaje al teniente general de la Real Armada Baltasar Hidalgo de Cisneros y de la Torre (1758-1829) y a su mujer, Inés de Gaztambide Ponce (1765-1827), a la que asistieron cerca de 40 familiares, incluidos sus cónyuges.

Se iniciaron los actos con una visita guiada al Arsenal y un recorrido por el casco antiguo de la ciudad con visita a los lugares vinculados a la historia de don Baltasar, para terminar el recorrido en la iglesia de la Caridad, donde a las 1230 horas se celebró una misa privada en memoria de quien fue hermano mayor de su cofradía y miembro destacado de su junta de gobierno.

Posteriormente se celebró una comida de confraternización en el Club Naval de Oficiales, en la que se pusieron de manifiesto los lazos de unión existentes entre todos los componentes de la familia Hidalgo de Cisneros, así como el cariño y el recuerdo hacia tan ilustres antepasados, de quienes han heredado su religiosidad y el sentido de la familia, el respeto y la admiración hacia quienes nos precedieron, el reconocimiento a la labor

profesional y humana desarrollada por los miembros de nuestra Armada y el orgullo de ser españoles.

El número total de descendientes de don Baltasar y doña Inés son, al día de hoy, 226 (159 directos y 67 cónyuges), de los que viven 164 (119 directos y 45 cónyuges) y que, representados por los asistentes a la reunión de Cartagena, quisieron recordar con orgullo en dicho acto la figura de Baltasar Hidalgo de Cisneros y de la Torre, que culminó su brillante carrera como marino de la Real Armada en la batalla de Trafalgar, en la que participó como jefe de escuadra embarcado en el navío *Santísima Trinidad*, antes de ser nombrado virrey de España en el Río de la Plata y de llegar a ostentar, entre otros, el cargo de ministro de Marina y consejero de Estado antes de fallecer en Cartagena, siendo capitán general de dicho Departamento a los 71 años de edad.

Honor y Gloria a su memoria y a la de cuantos marinos supieron darlo todo, incluso su vida, en el cumplimiento de su deber y en su amor a España.

J. H. de C.



Toma de posesión del nuevo contralmirante del Arma Submarina

En una ceremonia celebrada en Cartagena, en la explanada frente al edificio principal de la Base de Submarinos —antigua Sala de Gálivos, sólida construcción del siglo XVIII—, el capitán de navío José Carlos Breijo Ruiz tomó posesión el pasado 14 de noviembre de la Flotilla de Submarinos, jefatura de la Base y dirección de la Escuela de Submarinos «Almirante García de los Reyes».

La ceremonia fue presidida por el contralmirante Carlos Tortosa Saavedra, jefe del Estado Mayor de la Flota, en el Cuartel General en la Base Naval de Rota. El nuevo jefe del Arma Submarina ha tomado el relevo de Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, que dejó el destino al ascender a contralmirante.

El capitán de navío Breijo nació en Cartagena en 1955, es diplomado en guerra naval y especialista en submarinos y en electrónica. Ha sido jefe del Estado Mayor de la Flotilla de Submarinos y de oficial ha estado embarcado en los submarinos *Marsopa*, *Galerna* y *Mistral*.

Ha sido comandante del submarino *Galerna* y de la fragata *Andalucía*. Su último destino ha sido el de jefe del Estado Mayor del Cuartel General Marítimo de Alta Disponibilidad de la OTAN.

J. J.



El capitán de navío Carlos Breijo durante su alocución el día de la toma de posesión de la Flotilla de Submarinos, y el contralmirante Carlos Tortosa Saavedra, que presidió el acto (izquierda de la imagen). (Foto: A. Arévalo).



Fotografía de la página web www.dappa.nl/principe.htm.

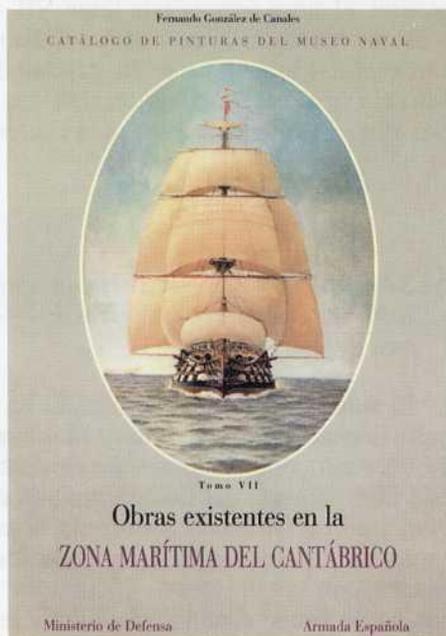


LIBROS

GONZÁLEZ DE CANALES y LÓPEZ-OBREGÓN, F.: *Catálogo de Pinturas del Museo Naval, tomo VII. Obras existentes en la Zona Marítima del Cantábrico*.—Folio, 342 páginas, biograf. de pint., bibl., índices. Madrid, Ministerio de Defensa. Museo Naval, 2004.

El *Catálogo de Pinturas del Museo Naval* de la Armada en Madrid sigue vivo. Lentamente la obra de Fernando González de Canales continúa aprobada al objetivo marcado cuando nació el volumen I, *Retratos de los Reyes de España*, en 1999. Hoy tenemos en las manos el tomo VII, que contiene todas las obras existentes en la que se llamó Zona Marítima del Cantábrico. La labor ha sido ardua y complicada para el trabajo personal del autor, quien ha sabido sortear escollos y, con una tenacidad envidiable, lograr reunir reproducciones de todos los cuadros, hacer un seguimiento de su vida y averiguar su localización actual.

La obra que tratamos se divide en



seis secciones, y dentro de ellas las pinturas van numeradas con dos dígitos, el primero para indicar la sección y el segundo para saber el orden dentro de ella. Teniendo en cuenta que toda la pintura de esta Zona va recogida en un solo tomo, el contenido de estas secciones responde a la clasificación hecha por el autor. Así, en la sección I agrupa los retratos de personas, con una biografía breve de la trayectoria militar de cada una; describe el retrato, facilita sus datos técnicos, hace una estimación de su valor estético, señala las vicisitudes por las que ha pasado y nos muestra su localización actual. La sección II recoge la pintura de historia marítima, con las mismas consideraciones. La sección III reúne los combates navales y las batallas terrestres. La sección IV agrupa los retratos de buques. La sección V las vistas y paisajes, y la sección VI la dedica a la pintura religiosa. No se olvida de los pintores, de los que nos traza unas notas biográficas en relación con la obra recogida en el catálogo.

Hay que advertir que al agrupar las obras de esta manera la línea de separación entre ellas es muy tenue, si se exceptúan los retratos y la pintura religiosa. De cada uno de los cuadros se hace, en primer lugar, una síntesis de los aspectos más representativos, ya se trate de un hecho histórico, un combate naval, una vista, etcétera, y se incluyen sus datos técnicos, como se ha hecho en la sección primera, así como las características más importantes y los historiales de los buques que recoge. El lector podrá disponer asimismo, de varios índices: numérico, alfabético, de títulos y onomástico y toponímico, lo que le facilitarán la búsqueda con rapidez. Con una bibliografía individual y otra general, el autor remata este tomo VII, cuando tiene ya en las manos el octavo y último tomo de la colección. Sabemos que desde el punto de vista de la edición (diseño, maquetación, calidad de las fotografías) el libro es mejorable, pero el trabajo y, en consecuencia, los datos están ahí y ya se puede trabajar con ellos. El final de la obra, a la vuelta de la esquina.

J. A. O.

ALSAR RAMÍREZ, Vital: *En la estela de Orellana*.—Edita y distribuye: José María Muñoz Aza. (ISBN: 84-609-7004-3). Madrid 2005; 317 páginas; ilustraciones.

El autor, experimentado marino en expediciones en balsas, desde Guayaquil (Ecuador) hasta Ballina y Mooloolaba (Australia), que admira las gestas de nuestros conquistadores de América, natural de Santander, rememora en este libro la gesta del descubrimiento del Amazonas en 1542 por el trujillano Francisco de Orellana, novelando la aventura de la primitiva expedición del explorador extremeño y reviviendo los personajes que participaron en dicha hazaña, con sus ilusiones, dificultades y la esperanza de su regreso a España, con un profundo sentido patriótico y lealtad a su capitán ante la presunta trai-

ción por no haber regresado río arriba del Napo para unirse a Gonzalo Pizarro.

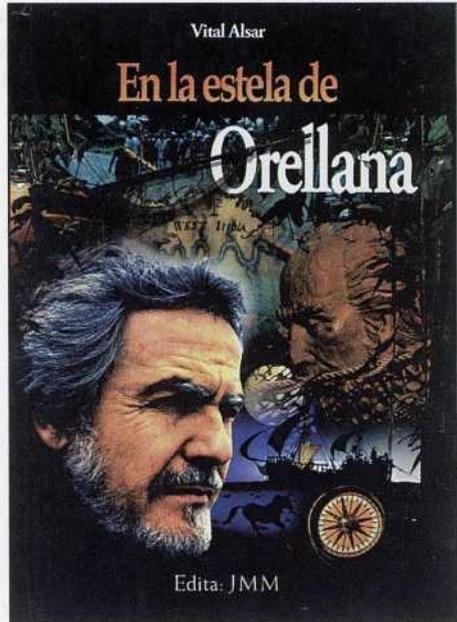
Narra el autor la parte real de su expedición, realizada cuatrocientos treinta y seis años después de la primitiva, siguiendo los pasos de Orellana. Sale de Guayaquil (Ecuador), ciudad que fundó el conquistador en 1537, iniciando su histórica y real marcha con veintitrés hombres y seis balsas, viajando a Quito, desde allí al puerto Francisco Orellana, conocido actualmente por Coca. Allí construyeron tres embarcaciones, *Ana de Ayala*, en honor a la que fuera mujer de Orellana, verdadera impulsora del sentimiento que le acompañó en la ruta, la *Quitus-Amazonas* en honor a Quito, y la *Cantabria*, su patria chica y puerto

final de su expedición por el Amazonas hasta llegar al puerto brasileño de Belém en aguas del Atlántico.

Va describiendo con naturalidad su viaje, salpicado de anécdotas y recuerdos de anteriores expediciones del autor; el lector poco a poco se va introduciendo con su relato en la realidad de una expedición que rememora la anterior. Los ríos y el territorio por donde pasaron son los mismos y los peligros del viaje similares, aunque disminuidos, pues los habitantes de la ribera fluvial no son ya aquellos guerreros hostiles que atacaron con flechas envenenadas, sino pescadores y mercaderes.

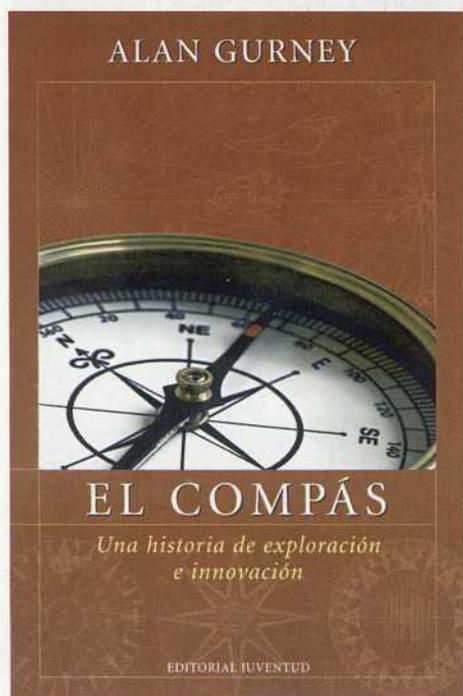
Se trata de un libro para recordar la historia pensando sobre las situaciones que vivieron los personajes, antiguos y modernos, valorando con honestidad sus sueños; gracias a su valor entrega y sacrificio fueron capaces de realizar esta gran hazaña.

En la península de la Magdalena en Santander, se perpetúa el recuerdo de la gloriosa gesta realizada con los tres bergantines por el río Amazonas como reconocimiento a estos intrépidos navegantes que trataron con su gesta de exaltar lo realizado por Francisco de Orellana.



Capitán JIM

GURNEY, Alan: *El compás. Una historia de explotación e innovación.*— (ISBN: 84-261-3466-1). Editorial Juventud, Barcelona 2005; 300 páginas; PVP: 22,50 euros.



Ésta es la historia del instrumento de navegación más importante de todos los tiempos: el compás, también denominado aguja magnética o brújula, nacido de la necesidad de encontrar medios de navegación fidedignos para recorrer las rutas marítimas alrededor del globo terrestre.

Durante más de 1.000 años, el compás fue el único instrumento en el que los marineros confiaban. Daban por sentado que podía, como un desdeñoso dios del mundo antiguo, vengarse con naufragios o muertes. Para hacernos consciente de su importancia, Alan Gurney empieza la historia con un espeluznante episodio marítimo moderno en el que todos los equipamientos tecnológicos de un yate fallan y la tripulación tiene que orientarse con las estrellas, y luego retrocede unos siglos atrás para explicarnos cómo

ha evolucionado la navegación hasta ahora en este aspecto.

El compás está organizado en orden cronológico, en 21 capítulos, en los cuales el autor presta una atención especial a los personajes y temas significativos. Aunque cuente más de 1.000 años de acontecimientos, personajes y barcos, mantiene con destreza el hilo de esta excitante historia de forma amena y apasionante. Gurney da vida al instrumento al que Víctor Hugo llamó «el alma del barco». La pasión del autor por el mar y sus relatos se percibe a lo largo de todo el libro.

Alan Gurney es diseñador naval, fotógrafo y escritor. Vive en el condado inglés de Sffolk.

S. N.

ROMERO, Alfonso: *Marino de España*.—(ISBN: 84-7486-153-5); Editorial Noray, Barcelona, junio 2005; 448 páginas, PVP: 19 euros.

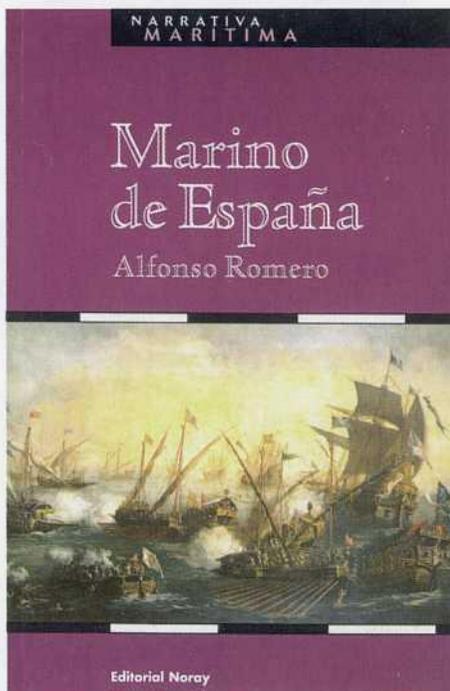
Ésta es la tercera novela de Alfonso Romero, que inauguró la colección «Narrativa Marítima» con *Océanos de gloria*. Su segunda obra, *El sueño perdido*, retrocede en el tiempo y nos sitúa en el siglo XVII, y la que ahora presentamos da otro salto atrás y nos sitúa en el siglo XVI. Estos retrocesos son sólo temporales, pues en cuando a enjundia y capacidad de fabulación este joven autor madrileño no deja de avanzar.

Marino de España está ambientada en la España del siglo XVI, en la época de las galeras y nos hace navegar desde las aguas de Berbería hasta el Atlántico en las islas Terceras. Es tiempo de conflictos europeos, de perenne guerra contra el turco, frente y más frente que los súbditos de su Majestad Católica no vacilan en cubrir a cambio de una mísera paga y la esperanza de un buen nombramiento.

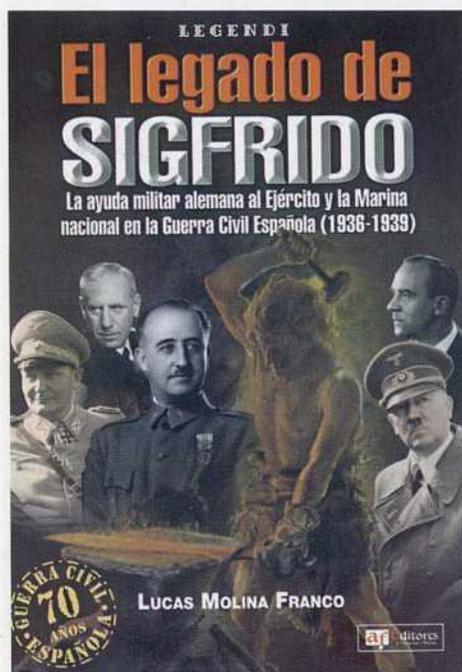
Acudiendo solícito a la llamada a las armas, encontramos a José de Talavera, arriscado joven de la montaña cuyo destino no estará en la tierra, sino en el mar: el mismo piélago azul al que dedicara sus sueños de la infancia, el mismo también que, agradecido, le irá elevando con imparable entusiasmo hasta las más altas cumbres de la fama y honor.

Pero don José de Talavera, el mejor capitán de mar del rey de España, un héroe para muchos, no sólo posee las virtudes de la España de la época, sino también esos defectos llamados a atraer sobre ella las sombrías nubes de la decadencia. Su espíritu de marino, valiente y leal como pocos, es a la vez en exceso apasionado, hasta el punto de embarcarle en una última lucha, más cruenta y difícil de ganar que ninguna otra al ser él mismo, su propio corazón, el enemigo a batir.

F. A.



MOLINA FRANCO, Lucas: *El legado de Sigfrido*.—(ISBN: 84-96016-59-5). AF Editores de Historia Militar. Valladolid, septiembre de 2005; 335 páginas; ilustraciones; PVP: 19 euros.



El legado de Sigfrido es un estudio minucioso y sistemático de la ayuda militar prestada por Alemania al Ejército y a la Marina del bando nacional durante la Guerra Civil 1936-1939, donde se analizan los orígenes de tal decisión, las vías de aprovisionamiento y el proceso de adquisición de las armas teutonas, así como las consecuencias prácticas que derivaron de tal ayuda para el bando nacional y para el devenir de la propia Guerra Civil española.

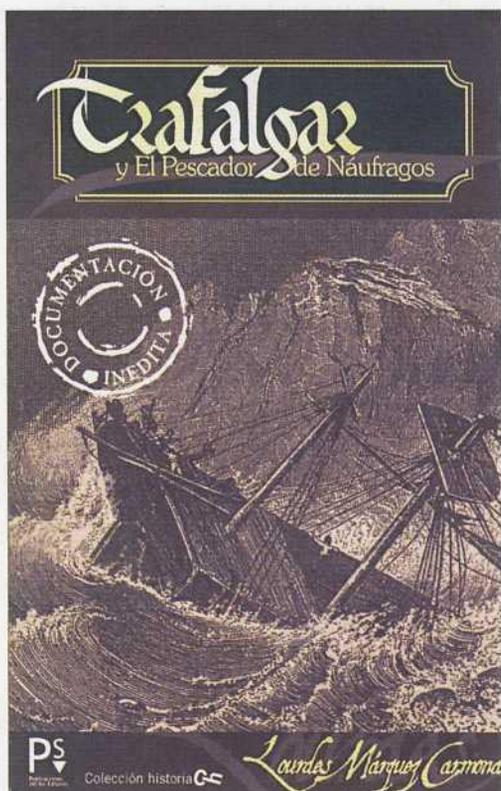
La obra tiene el rigor de una tesis doctoral, al ser fruto del trabajo de investigación presentado por el autor en la Universidad de Valladolid, aunque ello no es óbice para que no se lea con la facilidad a que nos tiene acostumbrados el autor en sus ya decenas de obras publicadas, gracias a sus dotes narrativas y a su facilidad para conectar con el lector.

Un sustancioso y breve prólogo de César Vidal, en el que hace hincapié en que los materiales enviados por Alemania entre 1936 y 1939 con destino al Ejército de Tierra y a la Armada dejaron mucho que desear. «No sólo eran escasos numéricamente, sino que, además, al proceder de los arsenales de la Primera Guerra Mundial, estaban usados y se hallaban en pobre estado. Su importancia militar fue escasa —pese a quien pese—, aunque hay que reconocer que las tropas nacionales hicieron un uso de ellos verdaderamente notable». Estas palabras del prologuista son un resumen del último capítulo de la obra, *Conclusiones*, que extrae el autor después de la exhaustiva investigación llevada a cabo en los principales archivos nacionales y extranjeros, lo que según César Vidal convierte esta obra en un hito, ya que a partir de sus páginas nadie tendrá ya base alguna para repetir determinados mitos sobre la intervención extranjera en la Guerra Civil.

S. N.

MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes: *Trafalgar y el pescador de naufragos*.—(ISBN: 84-95813-21-1). Editores: Íñigo Romero y Publicaciones del Sur. Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) 2005; 172 páginas; ilustraciones.

Éste es el tercer libro en el que se embarca como editor Íñigo Romero de Bustillo, notario de San Fernando y bodeguero en Sanlúcar, gran amante de las cosas de la mar, de la Armada y su historia, a la que está ligado por vínculos familiares. En 1997 botó la obra de José Cervera Pery *Entre la seda y el sol*; dos años después, otra de Fernando Romero, *Calle mar. Poemas primarios*, y ahora, al cumplirse el bicentenario de Trafalgar —y como homenaje a todos los que murieron con honor en aquel combate y a los hombres de mar de Sanlúcar que ayudaron a salvar muchas vidas en los naufragios que siguieron como telón de fondo en aquella tragedia—, patrocina este libro de la historiadora Lourdes Márquez, que durante los últimos años ha centrado sus esfuerzos investigadores en los aspectos humanos y las consecuencias sociales del combate de Trafalgar.



Se trata de un libro con importante volumen de información hasta ahora inédita, extraída, entre otras, de fuentes manuscritas, tales como los Protocolos de Marina de San Fernando, Actas Capitulares de los Ayuntamientos de Cádiz y San Fernando, del Cabildo de Sanlúcar, parte de la Vigía de Cádiz, etcétera.

Trafalgar y el pescador de naufragos pretende el análisis del combate y de sus consecuencias a través del estudio de historias personales hasta ahora desconocidas, investigando el lado humano de aquel trágico combate naval. Se desvelan anécdotas, como las memorias de Michel Mafiotte, timonel del navío francés *Indomptable*, hundido por el temporal en la bahía de Cádiz, o el caso del pescador de Sanlúcar Félix Otero, que salvó a muchos naufragos

de los navíos *Rayo* y *Monarca*. Todas estas pequeñas historias descubren un mundo diferente sobre aquella batalla y que han sido poco tratadas por los historiadores. El libro, que cuenta con un interesante capítulo sobre el coste económico que supuso la formación y el armanento de la escuadra española, finaliza relatando las labores de salvamento que llevaron a cabo tanto la población civil como la militar de las localidades costeras de Cádiz y Huelva.

S. N.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA