

# REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

OCTUBRE 2008





CARTA DEL DIRECTOR	419
CARTAS AL DIRECTOR	421

#### TEMAS GENERALES

LA NUEVA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE LOS ESTADOS UNIDOS	423
<b>Comandante de Intendencia Santiago Acosta Ortega</b> EL SAN PÍO V REIVINDICA LA OBRA MARINISTA DE RAFAEL MONLEÓN EN LA MUESTRA MÁS IMPORTANTE SOBRE EL PINTOR	437
<b>Capitán de navío Fernando González de Canales</b> ALGUNAS INQUIETUDES SOBRE LA DEFENSA NACIONAL	445
<b>Teniente de navío José María Seijo Casal</b> EL FUTURO DE LAS PROCESIONES MARINERAS EN EL LITORAL ESPAÑOL	453
<b>Capitán de corbeta Luis Antonio García Martínez</b> MOMENTOS OLVIDADOS DE NUESTRA HISTORIA	459
<b>Coronel de Caballería Manuel Ruiz Sierra</b> EL SERVICIO DE VIGILANCIA ADUANERA	463
<b>Alferez de Intendencia Jesús García-Ladrón de Guevara</b>	

#### TEMAS PROFESIONALES

LA NATO <i>TRAINING MISSION</i> EN IRAK O LA EVOLUCION DE UNA IDEA	471
<b>Capitán de fragata Juan Ozores Massó</b> EL RETO DE LA MODERNIZACIÓN DE LAS UNIDADES DEL ANTIGUO «GRUPO DE COMBATE»	487
<b>Capitán de fragata Alfredo Rodríguez Fariñas</b> UN PASO AVANTE EN EL SALVAMENTO Y RESCATE DE SUBMARINOS: <i>BOLD MONARCH 08</i>	503
<b>almirante José María Treviño Ruiz</b>	

#### HISTORIAS DE LA MAR

<b>CAPITÁN SEGARRA: UN BUQUE SINGULAR</b> <b>Capitán de la Marina Mercante Francisco Font Betanzos</b>	509
---	-----

#### VIVIDO Y CONTADO

ANÉCDOTAS DE LA GUERRA DE YUGOSLAVIA. 1995 <b>Coronel de Infantería de Marina Félix Anglada Monzón</b>	517
---	-----

#### INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
ODAS Y OLAS
MARINOGRAMA
MISCELÁNEA
CINE CON LA MAR DE FONDO
LA MAR EN LA FILATELIA

Nuestra portada: El portaaviones *Príncipe de Asturias* durante los ejercicios LOYAL MARINER 08.  
(Foto: J. Máiz Sanz).

NOTICARIO - CULTURA NAVAL  
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS



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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

NIPO: 076-08-021-5 (edición en papel)

NIPO: 076-08-022-0 (edición en línea)

---

## VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5  
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.  
Librería *Moya*. Carretas, 29.  
Diálogo Libros. Diego de León, 2.  
Librería *Castellana*. Paseo de la Castellana, 45.  
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.  
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.  
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.  
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.  
FERROL.—*Central Librera*. Dolores, 2. Página web: [www.centrallibrera.com](http://www.centrallibrera.com)  
*Central Librera*. Real, 71. Correo electrónico: [centrallibrera@telefonica.net](mailto:centrallibrera@telefonica.net)  
*Kiosko Librería*. Sol, 65  
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.  
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.  
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo).  
VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.  
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8.

---

## VENTA ELECTRÓNICA

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

---

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

---

**PUBLICIDAD:** Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

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

Correo electrónico: [viaexclusivas@viaexclusivas.com](mailto:viaexclusivas@viaexclusivas.com) - [macarena@viaexclusivas.com](mailto:macarena@viaexclusivas.com)

**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](mailto:regemar@fn.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

Asistimos en las últimas décadas a un transcurrir vertiginoso de los acontecimientos que adornan nuestra existencia, de forma que el devenir de los sucesos en los que el ser humano aparece como protagonista se ve caracterizado por una notable aceleración que dificulta a los responsables políticos y militares el desarrollo de los planeamientos adecuados para afrontarlos. Como consecuencia, se van emitiendo continuamente directivas y planes que, sin llegar a su plena aplicación, se ven pronto desbordados por la rápida y cambiante evolución de los distintos escenarios. En este sentido insertamos en el presente número, como primer artículo, el titulado *La Estrategia Marítima de los Estados Unidos*, del comandante de Intendencia Santiago Acosta Ortega, en el que se analiza el planteamiento estratégico estadounidense, desde el punto de vista naval, para adaptarse al nuevo entorno global. Los múltiples e intensos trabajos llevados a cabo quedaron plasmados en el documento titulado *A Cooperative Strategy for the 21st Century*, firmado en octubre de 2007 por el jefe de Operaciones Navales de la Marina norteamericana y los comandantes del Cuerpo de Infantería de Marina y de la Guardia Costera.



Pero esa rápida evolución de los acontecimientos no afecta únicamente al desarrollo de nuevas estrategias para determinar los medios materiales necesarios, sino que, como nos dice el teniente de navío José María Seijo Casal en su artículo —a continuación del anterior—, ejerce también su influencia en las organizaciones internacionales, en el concepto mismo de Seguridad, e incluso en el de los valores o ideales. Importante reto, pues la forma en que se le haga frente perfilará nuestro futuro.

Y al hablar de futuro queremos, desde estas líneas, expresar nuestros mejores deseos a los nuevos alumnos que recientemente se incorporaron a la Escuela Naval Militar para comenzar el curso escolar 2008-2009. En sus manos estará, en pocos años, la tarea de asesorar al Mando para la toma de decisiones. Y enseguida, casi sin darse cuenta, se verán en la tesitura de ser ellos quienes deban tomarlas. Acertar o no dependerá de múltiples factores, pero no cabe duda de que la formación adquirida alrededor del patio de D. Álvaro de Bazán, una vez traspasada la puerta de Carlos I, será elemento fundamental a tal fin. Buenos vientos, pues, a todos ellos.

Guillermo VALERO AVEZUELA



## 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 CD-ROM, con tratamiento de texto Word.** 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. 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 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. 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

## *USS Gudgeon y Castilla*

*Querido amigo y compañero:*

*Ya sabes que la situación de Reser - va proporciona mucho tiempo para dedicar a asuntos a los que, desgracia - damente, la actividad diaria de nuestra profesión no nos permitía. Entre esos asuntos, en mi caso, se encuentran en lugar preferente la lectura a fondo de la REVISTA que con tanto acierto diriges, y de la que soy suscriptor, y el uso de internet para satisfacer inquietudes y curiosidades. Debido a esta conjun - ción de aficiones, he detectado en el número de marzo de 2008 dos errores en la identificación de buques de guerra, uno de la Armada española y otro de la Marina norteamericana.*

*Comenzando por este último, en la página 343 se menciona el hallazgo del pecio de un submarino norteamericano desaparecido con toda su dotación en el Mar de Bering durante la Segunda Guerra Mundial. Todos los datos contenidos en la noticia son ciertos excepto (y a google me remito) el nombre, ya que se trata del USS Grunion (SS 216) y no, como se dice en la reseña, del USS Gudgeon. El USS Gudgeon (SS 211) que se menciona en la noticia desapareció también con toda su dotación, pero en fecha posterior —el 18 de abril de 1944— en las inmediaciones de Iwo Jima. De este submarino nunca se ha obtenido ningún indicio sobre su parade - ro, y en su historial le cabe el honor de ser el primer submarino de la USN que efectuó una patrulla de guerra en aguas japonesas, pocos días después del*

*ataque a Pearl Harbor, durante la que hundió al primer buque de guerra japonés a manos de un buque de la Marina norteamericana, el submarino I 73, que también se hundió con toda su dotación. Peligroso oficio el de submarinista.*

*En cuanto al buque español, me he basado menos en internet y más en mis recuerdos como componente de las dota - ciones del Mando Anfibio primero y Grupo Delta después. Se trata del artículo sobre el almirante Salgado Alba (página 298), en el que aparece una fotografía del Castilla, del que se dice textualmente: fue comandante Jesús Salgado Alba. Según el artículo, el almi - rante Salgado ejerció el mando del Castilla hasta enero de 1977, luego el Castilla que mandó fue el anterior, el L-12 (ex USS Achnar) que, obviamente, no es el de la foto, ya que el que se muestra pretende ser el Castilla L-21 (ex USS Paul Revere), que causó alta en la Lista de Buques de la Armada en enero de 1980.*

*Pero aún hay más, ya que el buque de la foto es el Aragón (L-22), aparente - mente gemelo del Castilla pero con algu - nas diferencias, como el palo de señales (trípode, el del Castilla era de celosía) y el radar SPS-40 (SPS-12 en el Castilla) y la antena de TACAN en el tope del palo de popa (el L-21 Castilla no llevaba TACAN).*

*Perdona tantos datos, pero te los comunico por si consideras conveniente publicar alguna referencia en la fe de erratas y disculpa si, a mi vez, he cometi - do también alguna errata.—Capitán de navío José Enrique Jarque Pérez.*

**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.

# LA NUEVA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Santiago ACOSTA ORTEGA



OS primeros años del nuevo siglo han visto en los Estados Unidos una proliferación casi inabarcable de documentos estratégicos a todos los niveles, resultado de la adaptación del planteamiento estratégico americano al nuevo entorno global. En ese sentido, los atentados del 11 de septiembre de 2001, que representaron una sacudida mundial, no hicieron sin embargo más que confirmar e impulsar un cambio en la concepción estratégica estadounidense que ya había comenzado diez años antes con el final de la Guerra Fría. Apenas 20 días después de los atentados, el secretario de Defensa publicó el informe sobre la nueva Revisión Cuatrienal de la Defensa (QDR). Finalizada bastante antes de la fecha fatídica, no se creyó en ese momento que fuese necesario añadir nada, ya que en realidad los atentados venían a confirmar la dirección estratégica y los principios de planeamiento a que la QDR había llegado en sus conclusiones.

Éste y otros documentos aparecidos desde entonces establecen conceptos que, aunque nuevos, ya nos resultan familiares: el planeamiento por capacidades, la «amenaza inminente» como legitimador del uso de la fuerza, la acción preventiva, la aparición de actores no estatales como generadores de amenazas o la declaración de Guerra Global contra el Terrorismo (GWOT por sus siglas en inglés).

En el ámbito naval, o mejor marítimo, esta adaptación ha tenido su última plasmación en el documento *A Cooperative Strategy for the 21<sup>st</sup> Century*, firmado en octubre de 2007 por el almirante jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos (USN) y los comandantes del Cuerpo de Infantería de Marina (USMC) y de la Guardia Costera (USCG).



## Evolución de la estrategia marítima estadounidense (*Sea Power 21*)

En octubre de 2002, el almirante Vernon Clark, jefe de Operaciones Navales (*chief of Naval Operations*, CNO), publicaba en el *USNI Proceedings Sea Power 21* su visión de cómo debía organizarse y transformarse la USN para hacer frente a los retos del nuevo siglo. Esta visión pasaba de la *Maritime Strategy* de 1986, centrada en la guerra en alta mar, a través del énfasis en las operaciones litorales de *...from the Sea* (1992) y *Forward... from the Sea* (1994), a una visión mucho más amplia de la estrategia en la que las Fuerzas Navales estarían completamente integradas en las futuras operaciones globales conjuntas contra los riesgos regionales y transnacionales.

Se detallaban cuatro grupos de capacidades navales fundamentales (*naval capability pillars*): *Sea Strike*, la capacidad de proyectar poder desde el mar de forma precisa y persistente; *Sea Shield*, capacidad de asegurar la propia defensa por todo el mundo; *Sea Basing*, para mejorar la independencia operacional y el apoyo a la fuerza conjunta, y por último, como elemento posibilitador, la *Force Net*, la integración de combatientes, redes, mando y control, plataformas y armas en una fuerza de combate completamente integrada (visión naval de la *Network-Centric Warfare*). El almirante Clark diseñaba



La fragata española *Juan de Borbón* integrada en el grupo de combate de un portaaviones de la Armada de los Estados Unidos.



USS *Michigan* (SSBN 727), de la clase *Ohio*.

también a grandes rasgos una nueva estructura de fuerzas más flexible, compuesta por grupos de combate de portaaviones, con todas las capacidades operativas, que serían el núcleo principal de la capacidad de combate de la USN; *expeditionary strike groups*, compuestos de los grupos anfibios a los que se añadirían unidades de superficie de combate y submarinos; grupos de superficie antimisiles; submarinos *Trident* modificados para proporcionar capacidad de proyección mediante inserción de fuerzas de operaciones especiales y misiles de crucero, y una fuerza de apoyo logístico capaz de proporcionararlo a una fuerza como la descrita dispersa por todo el mundo.

También en octubre de 2002 se publicaba el *Naval Power 21*, documento de la USN y el USMC que proporcionaba la visión conjunta de ambos partiendo de la base del *Sea Power 21* por parte de la USN, y del *Marine Corps Strategy 21* por parte del USMC. En él se afirmaba que la USN y el USMC «existen para controlar los mares, asegurar el acceso y proyectar poder más allá del mar, para influir en los acontecimientos e impulsar los intereses americanos a través de todo el espectro de operaciones militares. Y sobre todo, defendemos el territorio nacional, tanto a través de nuestras acciones en ultramar como por nuestro esfuerzo en nuestro territorio».

## La Estrategia Nacional para la Seguridad Marítima (*National Strategy for Maritime Security*)

Más allá de la estrategia puramente militar, el presidente emitía en diciembre de 2004 una Directiva Presidencial de Seguridad Nacional en la que se establecía la política de Estados Unidos, las líneas de acción y los puntos a implementar para mejorar la seguridad nacional y la seguridad del territorio nacional protegiendo los intereses marítimos estadounidenses.

Según esta directiva, los Estados Unidos deberían trabajar, en conjunción con amigos y aliados, y en colaboración con el sector privado, para asegurar que todas las actividades legales en el ámbito marítimo estuviesen protegidas y a salvo de cualquier tipo de ataques, ya que dichas actividades son críticas para la estabilidad económica global y el crecimiento y vitales para la seguridad nacional.

Así, los Estados Unidos tomarían todas las acciones adecuadas, dentro de la legalidad, para:

- Impedir ataques terroristas.
- Mejorar la seguridad nacional protegiendo centros de población, infraestructuras y puertos.
- Asegurar una rápida recuperación y respuesta a ataques procedentes del ámbito marítimo.
- Maximizar la alerta y vigilancia en el ámbito marítimo.
- Mejorar las relaciones internacionales y promover la integración de los aliados, así como de colaboradores del sector privado en un marco mejorado de seguridad marítima internacional.
- Asegurar una coordinación fluida de las autoridades con responsabilidad en este ámbito de todas las agencias y departamentos federales.

La Directiva ordenaba al secretario de Defensa y al de Seguridad Nacional que elaborasen conjuntamente una propuesta de Estrategia Nacional para la Seguridad Marítima, estrategia que fue presentada y promulgada en 2005. En ella se delimitaban las amenazas a la seguridad marítima, clasificándolas según su fuente en amenazas provenientes de Estados, amenazas terroristas, crímenes y piratería, destrucción del medio ambiente e inmigración ilegal por vía marítima.

Frente a ellas, se fijaban cuatro grandes objetivos estratégicos: impedir las acciones terroristas o criminales, proteger los centros de población e infraestructuras del entorno marítimo, minimizar los daños y recuperarse rápidamente de ellos, en su caso, y salvaguardar los océanos y sus recursos.

Por último, para la consecución de estos objetivos se definían cinco líneas de acción: mejorar la cooperación internacional, maximizar la alerta y vigilancia en el ámbito marítimo, asegurar las prácticas comerciales, establecer una

seguridad multidimensional y asegurar la continuidad del sistema de transporte marítimo.

Esta estrategia, redactada como se ha dicho por los departamentos de Defensa y de Seguridad Nacional, viene a ser la plasmación de cómo conseguir en el ámbito marítimo los objetivos marcados en la *National Strategy for Homeland Security* de 2002 (como ya se ha comentado, los últimos años han visto una proliferación casi inabarcable de estrategias de todo tipo en Estados Unidos). Pueden señalarse en ella tres principios fundamentales extraídos de otros documentos nacionales de seguridad:

- La libertad de los mares es una prioridad esencial, fundamental para ayudar al desarrollo del crecimiento económico mundial.
- El Gobierno debe defender el tráfico marítimo, dado que la economía estadounidense está indefectiblemente ligada a los océanos.
- Es preciso instituir un sistema multidimensional de seguridad marítima, que filtre e impida el paso a mercancías y personas indeseables.

La NSMS busca pues promover la estabilidad económica global, proteger las actividades marítimas legales e impedir las acciones ilegales en el ámbito marítimo, y establece que para ello es precisa la cooperación en el ámbito estatal (entre el Gobierno Federal y los de los diversos Estados, así como entre todos los departamentos y agencias federales), en el internacional (con amigos, aliados y organizaciones internacionales) y con el sector privado.

Explícitamente se reconoce que estos objetivos no pueden lograrse con la única participación de los Estados Unidos, sino que es necesaria una poderosa coalición de naciones respetuosas de la ley internacional. Dicha necesidad es reforzada por el hecho de que la mayor parte del ámbito marítimo está fuera de la jurisdicción de cualquier estado en particular, además de por la creciente interdependencia económica y globalización, en gran parte posible gracias al tráfico marítimo.

### *The 1000 Ship Navy*

En septiembre de 2005, en el 17.º Simposio Internacional del Poder Marítimo, el nuevo CNO, almirante Michael Mullen, lanza por primera vez el concepto de una «Marina de 1.000 barcos». Esta Marina internacional estaría enfocada a garantizar el uso seguro de los mares para proporcionar el bienestar económico y la prosperidad de todas las naciones participantes en la economía global. Este concepto, particularmente importante en un momento en que la Marina norteamericana no llegaba a los 300 barcos, se complementaba con la *Global Partners Initiative*, enfocada al intercambio de información e inteligencia entre sus participantes.

La definición de Seguridad Marítima usada para argumentar estos conceptos era innovadora en el sentido de que definía como principal cometido de las Marinas del siglo XXI el combatir las amenazas que afectan a la economía globalizada. La amenaza principal a la que hacer frente ya no viene de otras marinas, sino de actividades tales como la piratería, el tráfico de drogas, la inmigración ilegal, interrupción del comercio, ataques al medio ambiente, proliferación de armas, etcétera.

El almirante Mullen insistía en esta idea en un artículo de enero de 2006 en el *Proceedings*, cuando decía que «es tiempo de elevar la discusión del Poder Marítimo. Durante demasiado tiempo y de demasiadas maneras, ésta ha tratado sobre batallas entre grandes barcos y sistemas de armas de alta tecnología. La vida ya no será nunca más tan simple»; y también en junio del mismo año, cuando afirmaba en el Naval War College, en el inicio del proceso de redacción de la Nueva Estrategia Marítima, que «donde la vieja Estrategia Marítima se centraba en el Control del Mar, la nueva debe reconocer que el nivel económico de todas las naciones crece, no cuando los mares son controlados por una, sino cuando éstos son seguros y libres para todas. Hoy la globalización de la economía mundial es verdaderamente un generador de esperanza para las generaciones venideras». Por primera vez, después de más de un siglo, la Marina de los Estados Unidos comenzaba a alejarse de las ideas de Mahan, aunque, al menos de momento, sólo sobre el papel.

En perfecta sintonía con la NSMS se afirma que vigilar los mares requiere mucha más capacidad de la que los Estados Unidos o cualquier otra nación está en condiciones de proporcionar, por lo que es precisa una combinación de cooperación nacional, internacional y con la industria privada para proporcionar las plataformas, el personal y los protocolos necesarios para garantizar la seguridad de los mares frente a las amenazas transnacionales.

El concepto, sin embargo, no es más que una propuesta hecha pública sin que se sepa cómo podría llegar a materializarse, o si sería una auténtica coalición con una estructura combinada de mando y control o una coalición de marinas con su propia estructura de mando y control operando individualmente pero de forma combinada. A pesar de las buenas palabras recibidas, el propio concepto tal y como está enunciado levanta recelos en algunos países por temor a que pueda representar una pérdida de soberanía (a pesar de que no es ésa en absoluto la intención con que se formuló).

## **La Nueva Estrategia Marítima**

En junio de 2006, el CNO iniciaba el proceso para redactar una nueva Estrategia Marítima que describiese cómo habrían de estructurarse y utilizarse las fuerzas marítimas de la nación para asegurar la libertad y seguridad de los mares durante la próxima década.

No se trataba de actualizar un documento ya existente, sino de proporcionar una guía a la USN para desenvolverse en un entorno completamente nuevo y globalmente interconectado como nunca había existido en el pasado.

Dado que la anterior Estrategia Marítima databa de 1986, la redacción de una estrategia que asumiese la nueva situación surgida tras el 11S, adaptada a todo lo expresado en la ingente cantidad de documentos de estrategia en todos los ámbitos, parecía claramente necesaria.

Esta nueva estrategia debería responder a la pregunta básica de «¿para qué sirve la Armada?»; uno de sus objetivos, pues, era establecer y facilitar la comprensión pública del papel que el Poder Marítimo debe jugar en nuestra época, y demostrar el vínculo entre las fuerzas navales y la defensa del modo de vida americano.

Además de esto, por supuesto, había una serie de puntos ineludibles que debían contestarse y que el almirante Mullen señaló a los redactores de la nueva estrategia: adaptar la USN a las necesidades del país en una era de hiperglobalización, enfrentarse a la amenaza del terrorismo, detener la expansión de las armas de destrucción masiva, disuadir o controlar a un futuro competidor del mismo nivel en la mar y apoyar a amigos y aliados. Pero más allá de estos requerimientos básicos y esenciales, ¿hay algo más que la Armada pueda hacer para ayudar a la nación en esta era hiperglobalizada? La USN



*LST Pizarro, LPD Galicia, F 102 Juan de Borbón y A 14 Patiño en tránsito hacia el Líbano.*

entendía que la respuesta a esta pregunta debía ser «nacional», y no sólo profesional.

Así pues, se inició una serie de foros enfocados tanto a audiencias internas (de la USN) como externas, a los que se llamó «conversaciones con el país», con las que se pretendía incluir a los líderes de los ámbitos académico, civil y empresarial en la formulación de la estrategia. Además, se dirigió una consulta a las marinas de todo el mundo para pedirles opinión y sugerencias. El documento resultante, *A Cooperative Strategy for 21<sup>st</sup> Century Sea Power*, firmado por el CNO, el comandante del USMC y el comandante de la USCG, fue publicado en octubre de 2007 y presentado por los tres al Congreso en diciembre.

La colaboración del USCG en un documento de este tipo con la USN y el USMC es la primera novedad, y como el nuevo CNO, almirante Roughead, dijo en la presentación ante el Congreso, «el testimonio de su compromiso de integrar sus esfuerzos para defender los intereses vitales de la Nación».

El escenario estratégico que se describe, como no podía ser de otro modo, es el mismo que el de la NSMS de 2005: una nueva era de inestabilidad, con nuevos actores internacionales, nuevas fuentes de conflicto, peligro de armas de destrucción masiva, etcétera.

Aparte de las dos ya citadas (el proceso de elaboración y la participación del USCG), las principales innovaciones son:

- El concepto de que prevenir las guerras es tan importante como ganarlas.
- Enfatiza la importancia de la cooperación marítima como base para alcanzar la seguridad global en los mares.
- Subraya la importancia de la acción coordinada de todos los elementos del Poder Nacional: diplomático, de inteligencia, económico y militar, y la cooperación entre todas las agencias gubernamentales, la acción militar conjunta y las organizaciones no gubernamentales.
- Eleva a la categoría de elemento nuclear del Poder Marítimo la asistencia humanitaria y el apoyo ante desastres: «Siempre hemos hecho esto, pero ahora vamos a planear hacerlo». Además de éste, los otros elementos nucleares del Poder Marítimo son: presencia avanzada, disuasión, control del mar, proyección de poder y seguridad marítima.

El Concepto Estratégico se resume en: «Hay un sistema global interdependiente, crítico para la prosperidad del pueblo americano y para el de la comunidad internacional, sujeto a un espectro de amenazas que van desde un conflicto mayor a los desastres naturales. Ante esta realidad, las fuerzas marítimas:

- Defienden el territorio nacional y ganan las guerras de la nación.
- Juegan un papel crítico y único previniendo y mitigando los *shocks* que puedan alterar el sistema global.
- Promueven las relaciones que ayudan a sostener la confianza en el sistema global y lo permiten florecer».

Finalmente, la Estrategia se marca seis misiones clave: por un lado, limitar los conflictos regionales, disuadir una guerra entre potencias y ganar las guerras de la nación, lo que se conseguirá mediante una capacidad de combate creíble, regionalmente concentrada; y por otro, contribuir a la defensa en profundidad del territorio nacional, promover y apoyar las relaciones de cooperación y prevenir o contener las posibles alteraciones locales del sistema, para lo cual se dispondrá de unas fuerzas marítimas adaptadas a las diferentes misiones y globalmente distribuidas.

### **De las palabras a los hechos: *The Navy Long-Range Shipbuilding Plan***

En marzo de 2005, y respondiendo a la nueva obligación legal de presentar al Congreso un plan de construcciones navales a largo plazo junto con la propuesta de presupuesto de cada año, el Departamento de Marina presentó un plan provisional y sus peticiones presupuestarias para el año fiscal 2006. Dada la coincidencia en el tiempo de la QDR 2006, el primer plan definitivo no se presentó hasta la petición de presupuestos para 2007, en febrero de 2006, es decir, más de un año antes de que comenzase el proceso de elaboración de la Nueva Estrategia Marítima.

El plan preveía llegar a una flota de unos 313 barcos, partiendo de la existente de 281. Para el año fiscal 2011 se planeaba llegar a 11 portaaviones, 15 buques de combate de litoral (*Littoral Combat Ships-LCS*), concepto que aparece en los planes de la USN por primera vez en 2001, y 113 unidades de combate de superficie (*Surface Combatants*). En febrero de 2007, la USN presenta en el Congreso la actualización del plan correspondiente al año fiscal de 2008, que no muestra diferencias significativas con el anterior en cuanto a la composición de la fuerza prevista.

No deja de llamar la atención que el plan de construcciones a 30 años vista que va a determinar la estructura de la Fuerza para un plazo de tiempo aún más largo sea anterior incluso al inicio de la formulación de la nueva estrategia, lo que desde luego parece indicar que ésta no va a representar un cambio radical para la USN, a pesar del innovador proceso de recogida de opiniones llevado a cabo. Al fin y al cabo, los elementos nucleares del poder marítimo fijados en ésta no son en absoluto novedosos, con lo que en realidad lo único que cambia es el énfasis puesto en una u otra misión.





Recreación artística del *DD 1000*.

Si nos fijamos en los 41 buques en construcción durante el año fiscal 2007, comprobamos que hay portaaviones, destructores y submarinos, entre otros, tal y como podía haber habido hace 20 años. En realidad, los únicos buques con un concepto algo más innovador (dado que se empezaron a construir y diseñar a un tiempo) son los dos primeros Buques de Combate de Litoral (LCS). Éstos son de dos formas de casco diferentes (uno de casco semiplano y el otro un trimarán de aluminio) y están concebidos para ser rápidamente reconfigurables, atendiendo a la misión a desempeñar (guerra de minas, anti-submarina o de superficie, en un entorno litoral). Sus misiones, a pesar de lo innovador de su concepción, no son nuevas.

El otro «combatiente del futuro», el *DD 1000* (el primero de la serie a entregar en 2012), está diseñado para apoyar operaciones en el litoral (sobre todo proporcionar apoyo de fuego a los *marines*), ataque a tierra, apoyo a fuerzas de operaciones especiales, etc. Es decir, lo mismo que han venido haciendo las marinas de guerra desde hace mucho tiempo, aunque con una tecnología, eso sí, realmente nueva.

El plan de construcciones pues, basado en los planteamientos de la QDR 2006, no supone sino una adaptación de la Fuerza a los nuevos escenarios, pero sin introducir en realidad ningún cambio radical.

Por lo mismo, y dado que no parece que vaya a influir en la estructura futura de la Fuerza, diseñada antes de su aparición, la nueva estrategia tampoco va a necesitar un auténtico cambio de mentalidad en la USN, que va a seguir haciendo lo mismo (unas misiones con más intensidad y otras con menos que hace unos años, pero lo mismo al fin y al cabo), con prácticamente las mismas «herramientas».

## Conclusiones

El 11 S y el aluvión de documentos estratégicos que provocó —sobre todo la NSMS de 2005— hicieron necesario que la USN refinase su nueva visión estratégica. Tras el surgimiento del terrorismo como la nueva amenaza principal a la que hacer frente, el papel de la USN se veía muy desdibujado, sin cometidos claros que desempeñar en la declarada GWOT. La USN asumió el reto de contestar a la pregunta de ¿para qué sirve la Marina? con una cierta dosis de lo que podría parecer *marketing* de cara al público americano en general —e incluso al extranjero—, recabando opiniones en los sectores punteros de la sociedad americana y de las marinas extranjeras y haciendo énfasis en las tareas humanitarias que desempeñan las fuerzas navales.

El concepto de cooperación —entre agencias gubernamentales, con aliados extranjeros, con el sector privado...— nunca se había visto tan invocado como ahora, a pesar de que la necesidad de colaboración con los aliados siempre se ha reflejado en los documentos estratégicos americanos, en contra de lo que muchas veces se suele creer. Seguramente la experiencia de los últimos años, y la conciencia de la enorme tarea que supone la lucha contra el terrorismo a un nivel realmente global en un entorno como el marítimo, crucial para el bienestar de un mundo, valga la redundancia, globalizado, han hecho que el pensamiento estratégico americano sea más consciente que nunca de la imposibilidad de afrontar el reto en solitario.

Ésta es quizá la principal novedad de la actual estrategia, ya que a la hora de hacerla operativa los cambios no son, ni mucho menos, tan radicales como se podría haber esperado, y las misiones acaban siendo las mismas (tal vez porque no podría ser de otra manera), si bien cambiando el énfasis de unas a otras. Evidentemente, cambia mucho con respecto a la anterior de 1986, previa a la desaparición de la URSS, pero no deja de ser una continuación de los otros documentos estratégicos, conceptos operacionales, etc., publicados en los últimos años.

La Nueva Estrategia Marítima de 2007 es por el momento el último producto de la evolución del pensamiento estratégico, llevada a cabo para afrontar una guerra que se prevé larga y en un escenario incierto. Dado, sin embargo, que éste también es cambiante —China y su creciente poder militar

se perfila como la nueva preocupación de los Estados Unidos—, quizá no dure tanto como su predecesora.

Por último, y a pesar de las palabras citadas del almirante Mullen sobre la nueva visión del Poder Marítimo, lo cierto es que no parece haber un cambio sustancial en la mentalidad naval estadounidense, que continúa, a pesar de todo, apegada a las ideas de Mahan. Si en lugar de fijarnos en las palabras nos fijamos en los hechos, vemos que el programa de construcciones navales de la USN es casi puramente «mahaniano». Como dice William Lind, un conocido analista americano, en un reciente artículo, «hoy, como en los tiempos de la Guerra Fría, la Marina de los Estados Unidos está construyendo una flota perfectamente diseñada para combatir a la Armada Imperial japonesa».



#### BIBLIOGRAFIA

- BAER, George W.: *Notes Toward a New Maritime Strategy Naval War College Review*. Newport, primavera 2007.
- CLARK, Vernon: *Sea Power 21: Operational Concepts for a New Era*. Naval War College, Current Strategy Forum. Newport, junio 2002.
- CLARK, Vernon: *Sea Power 21. Proceedings*, octubre 2002.
- DOMBROWSKI, Peter (ed.): *Naval Power in the Twenty-first Century Newport Papers*. Naval War College Press. Newport, julio 2005.
- FREIER, Nathan: *Strategic Competition and Resistance in the 21<sup>st</sup> Century: Irregular, Catastrophic, Traditional, and Hybrid Challenges in Context*. Strategic Studies Institute, mayo 2007.
- HUGHES, Wayne P.: *A Bimodal Force for the National Maritime Strategy Naval War College Review*. Newport, primavera 2007.
- LIND, William S.: *Mahan or Corbett?*, octubre 2007. [http://d-n-i.net/lind/lind\\_archive.htm](http://d-n-i.net/lind/lind_archive.htm).

- MARSHALL, Margaret: *Perils Facing The One Thousand Ship Navy*. Naval War College. Newport, octubre 2006.
- MULLEN, Mike: *Remarks as delivered for the 17<sup>th</sup> International Seapower Symposium*. Naval War College. Newport, septiembre 2005.
- MULLEN, Mike: *What I Believe: Eight Tenets That Guide My Vision for the 21<sup>st</sup> Century Navy*. *Proceedings*, enero 2006.
- Navy League of the United States. *Maritime Policy 2007-08. Fighting and Winning our Nation's Wars*. Arlington, 2007.
- O'ROURKE, Ronald: *Navy Role on Global War on Terrorism. Background and Issues for Congress*. CRS Report for Congress. Washington D. C., febrero 2006.
- O'ROURKE, Ronald: *Navy Force Structure and Shipbuilding Plans: Background and Issues for Congress*. CRS Report for Congress. Washington D. C., agosto 2006.
- RATCLIFF, Ronald E.: *Building Partner's Capacity. The Thousand-Ship Navy*. Naval War College Review. Newport, otoño 2007.
- ROUGHEAD, Gary: *Executing our Maritime Strategy*. CNO Guidance for 2007-2008, octubre 2007.
- TILL, Geoffrey: *New Directions in Maritime Strategy? Implications for the US Navy*. Naval War College Review. Newport, otoño 2007.
- UHLS, Dan: *Realizing the 1000-Ship Navy*. Naval War College. Newport, octubre 2006.
- WINTER, Peter: *Role of the US Navy in Support of the National Strategy for Maritime Security*. US Army War College. Carlisle, marzo 2006.

Documentos oficiales:

- Congressional Budget Office: *The Navy's 2008 Shipbuilding Plan and Key Ship Programs*. Washington D. C., julio 2007.
- The White House: *The National Strategy for Maritime Security*. Washington D. C., septiembre 2005.
- The White House: *Maritime Security Policy. National Security Presidential Directive NSPD-41/Homeland Security Presidential Directive HSPD-13*. Washington D. C., diciembre 2004.
- United States Department of Defense: *The National Defense Strategy of the United States of America*. Washington D. C., marzo 2005.
- United States General Accountability Office: *Challenges Associated with the Navy's Long-Range Shipbuilding Plan*. Washington D. C., marzo 2006.
- United States Government: *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness for the National Strategy for Maritime Security*, octubre 2005.
- United States Navy: *Developing a New Maritime Strategy*, septiembre 2006.
- United States Navy: *Maritime Strategy Fact Sheet*, noviembre 2007.
- United States Navy, Marine Corps & Coast Guard: *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, octubre 2007.
- United States Navy and Marine Corps: *Naval Operations Concept 2006*. Washington D. C., 2006.
- United States Department of Defense: *Quadrennial Defense Review Report*. Washington D. C., septiembre 2001 y febrero 2006.



Visita del primer ministro de Rumanía, Calin Popescu-Tariceanu, al comandante de la Agrupación OTAN SNMG 1, contralmirante Juan Rodríguez Garat, que iza su insignia en la fragata *Almirante Juan de Borbón*. Acompañan al primer ministro —a quien se rindieron los honores de ordenanza— el responsable de la cartera de Defensa, Teodor Melescanu, y el jefe de Estado Mayor de la Defensa, almirante Gheorghe Marin. La visita tuvo lugar el día 28 de agosto, durante la escala efectuada por la citada agrupación en el puerto de Constanza. Acompaña al contralmirante Rodríguez Garat el capitán de fragata José María Godín Porto, comandante de la fragata. (Foto: S. Filiberto Vázquez).

# EL SAN PÍO V REIVINDICA LA OBRA MARINISTA DE RAFAEL MONLEÓN EN LA MUESTRA MÁS IMPORTANTE SOBRE EL PINTOR

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES



L Museo de Bellas Artes San Pío V de Valencia inauguró el día 24 de enero de este año la exposición «Rafael Monleón Torres. Pintor y arqueólogo naval (1843-1900)», que hace justicia al abandono injustificado de este insigne artista valenciano, que llegó a ser considerado en su época como el pintor marinista por excelencia: el más erudito arqueólogo naval y pintor, durante 30 años, de los hechos más relevantes de la Armada española.

La exposición se pudo contemplar hasta el día 23 de marzo, y presentaba 83 piezas procedentes del Museo Naval de Madrid, Museo de la Torre del Oro de Sevilla, Biblioteca Nacional de España, Museos de Bellas Artes y Nacional de Cerámicas de Valencia, Cortes Valencianas y colecciones particulares.

Había nacido Monleón en Valencia en 1843. Formado desde muy niño en la Academia de Bellas Artes y en la Escuela Náutica de su ciudad natal, en él se sintetiza la doble inclinación a la pintura y a la mar. Completa su formación artística en la Academia de San Fernando de Madrid, y la marinera navegando como piloto por el mar del Norte. Aquí conocería y trabajaría en los estudios de marinistas belgas y holandeses, que marcarían su línea artística futura.

En 1864 recibe mención honorífica en la Exposición Nacional de Bellas Artes por su óleo *Tempestad y naufragio en el cabo San Antonio*, primera de la varias que recibiera a lo largo de su carrera. En 1870 es nombrado pintor honorario del Almirantazgo y en 1881 pintor restaurador del Museo Naval de



Retrato de Monleón, por S. Martínez Cubell (1845-1914). (Colección particular).

Madrid; treinta años ligado a la Armada española en los que dio fruto a lo más extenso y variado de su obra.

Reorganizó el Museo y publicó su catálogo de 1892, realizando sus dos grandes obras maestras, por cada una de las cuales será reconocido como el primer arqueólogo naval español: *Historia gráfica de la construcción naval bajo su aspecto artístico*, conjunto de 90 acuarelas que recogen la evolución del buque de guerra, y el *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días, colocadas por orden alfabético*, ilustrado con 1.200 dibujos, planos y acuarelas, complemento a la colección de acuarelas. Por su competencia en esta materia, participó en la reconstrucción de la nao *Santa María*, que fue

enviada a los Estados Unidos para conmemorar el IV centenario del Descubrimiento. La cerámica y el grabado fueron otras de las actividades de su amplia gama artística.

Además de los premios que obtuvo en exposiciones nacionales e internacionales, fue condecorado con la Cruz del Mérito Naval y la Encomienda de número de Carlos III. Murió en Madrid en 1900, y su tierra natal le dedicó una placa en la casa de su nacimiento y una calle para perpetuar su nombre. La Armada española le debe estar agradecida por su dedicación al estudio e investigación de la cultura naval y la difusión de los hechos más relevantes de su historia hasta los más recónditos lugares.

La exposición se presenta en seis áreas temáticas para mejor comprensión del visitante.

Lo primero que se contempla a la entrada de la sala es un extraordinario retrato del autor (óleo 61 x 83 cm), obra de su paisano Salvador Martínez Cubell, coincidiendo con la primera área temática: *La Pintura de Historia Marítima*. En ella se recogen los hechos más notables de la Armada española



*Combate de Trafalgar.* (Museo Naval. Madrid).

desde los pasados, como *El combate de Trafalgar* (óleo 94 x 201 cm), hasta sus contemporáneos, como *La Escuadra de Cervera* (guache sobre cartón 62,5 x 121 cm), pasando por los apuntes para algunas de sus obras de mayor envergadura hasta los dibujos de su actividad como cronista naval de la época.

La segunda área está dedicada al *Retrato de Buque*, en el más amplio sentido de la expresión, como reflejo de la realidad y estudio científico y detallado de las embarcaciones del pasado. Éste se caracteriza por la técnica, el oficio y



*La Escuadra de Cervera.* (Colección particular).





Marina griega de guerra. (Museo Naval. Madrid).



Crucero Reina Regente. (Colección particular).



*Las carabelas de Colón.* (Museo Naval. Madrid).

el dibujo y el conocimiento detallado de la arquitectura naval, como lo corroboran las acuarelas (49,5 x 63,5 cm) del Museo Naval —*Marina griega de guerra, Naves normandas, Marina oceánica del siglo XVIII*, entre otras— y las de los buques de su época, como la del malogrado crucero *Reina Regente* de la Armada española (óleo 74 x 84 cm), perdido en la mar a la altura de cabo Espartel sin dejar rastro en 1895 o la del bergantín *Progreso* (dibujo lápiz/papel 22,9 x 31,7), que el autor retrató en distintas fases de su construcción en 1864.

La tercera, dedicada a las *Carabelas de Colón*, recoge los estudios preliminares realizados por el autor para su reconstrucción, con motivo de la celebración del IV Centenario del Descubrimiento. Señalamos como indicativo el titulado *Carabela. Siglo XV* (pluma/papel 88,4 x 63,2 cm), dibujo presentado a la junta nombrada por el ministro de Marina para la reconstrucción de las naos, y la acuarela *La Marina de la Edad Media. Siglo XVI. Las carabelas de Colón* (49,5 x 63,5 cm), obra que ha servido de modelo para la confección de sellos de correos de diversos países.

La cuarta área temática está constituida por las pinturas de la mar, las llamadas marinas. En diferentes soportes y técnicas podemos contemplar



Invitación para la inauguración de la exposición. *El correo entrando en el puerto de La Habana*. (Cortes de Valencia).



*El faro de Calais*. (Museo San Pío V).

cuadros sobre la mar, sus playas, acantilados, puertos, temporales, naufragios, producido todo ello de su experiencia marinera. *El correo entrando en el Puerto de La Habana* (óleo 33 x 58 cm), con el que se ha ilustrado la invitación a la inauguración, es un ejemplo del dominio del ambiente mariner, de la mar y del color, o los *Acantilados de Dover* (óleo 140 x 250 cm) que, unidos al imponente cuadro que representa *El faro de Calais* (óleo 200 x 128 cm), son muestra de por qué el autor fue en su época reconocido «como el marinista por excelencia».

La quinta recoge la pintura de paisaje y costumbrista, siguiendo la huella de su maestro Carlos de Haes, en



*Casa de labranza en un bosque.*  
(Biblioteca Nacional).



*Aldeano pastor.*  
(Biblioteca Nacional).

una serie de aguafuertes de las sierras de los alrededores de Madrid y de su tierra natal. Señalamos *Paisaje con barracas valencianas* (13 x 20,5 cm) y *Casa de labranza en un bosque* (28 x 22 cm), escena esta última que el autor contemplaría en sus excursiones por la sierra madrileña. En conjunto en todas las obras causa impresión la seguridad y precisión con el buril.

La última, en una pequeña sala anexa, trata de recrear el gabinete de su hotelito que se construyó en la calle Ramón de la Cruz de Madrid, para el que diseñó y realizó un conjunto, de muebles en la fábrica de cerámica de su hermano, «La Bellota», en Valencia: *La chimenea* (116 x 145 x 41 cm), reali-



Chimenea. (Museo Nacional de Cerámicas).

**RAFAEL MONLEÓN TORRES**  
PINTOR I ARQUEÒLEG NAVAL  
(1843-1900)



zado en madera barnizada y placas de cerámica; *Después de la tormenta* (60 x 90), que se muestra en el tríptico de la exposición, o *La paleta de madera del pintor* (29,9 x 19,5). Todo el conjunto forma parte de la faceta más olvidada del pintor.

Por último, un espléndido catálogo, que en palabras del asesor científico de la Consejería de Cultura de la Generalidad Valenciana, patrocinadora de la Exposición «Don Felipe Garin», constituye la primera y única monografía que se escribe sobre Rafael Monleón, ya que hasta ahora no se contaba con bibliografía de este creador, y que fue alabada por lo ameno y entretenido del catálogo, que contiene artículos de Hugo O'Donnell, Ana Ros, Lorenzo Monforte Monleón, María Paz Soler y Fernando Gonzalez de Canales, éstos últimos comisarios de la exposición.



# ALGUNAS INQUIETUDES SOBRE LA DEFENSA NACIONAL

José María SEIJO CASAL



S muy posible que estemos forjando el futuro de la Armada sin que siquiera nos percatemos de lo que realmente sucede a nuestro alrededor. Decía Nietzsche que «nuestro destino ejerce su influencia sobre nosotros incluso cuando todavía no hemos aprendido su naturaleza; nuestro futuro dicta las leyes de nuestra actualidad». Invito al lector con este artículo a reflexionar sobre el futuro de los militares, de la institución militar en España y de las Fuerzas Armadas en la Europa Comunitaria, intentando, desde el reconocimiento expreso de mi necesidad de mayores conocimientos y experiencia, ofrecerle caminos para esa reflexión.

En los últimos 20 años han ocurrido importantes cambios, tanto a nivel nacional como internacional, que nos afectan en gran medida y que aún siguen teniendo lugar. Algunos de ellos son tan palpables como el fin de la Guerra Fría, la eliminación del ejército de reemplazo, la renovación de antiguos barcos y tecnologías, la plena incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas, el surgimiento del terrorismo como amenaza para la paz mundial, el crecimiento y fortalecimiento de la Unión Europea, la extensión de la OTAN hacia el este, las nuevas misiones y ámbito de actuación de la OTAN o la nueva ley de personal militar.

Son destacables también otros cambios menos tangibles, pero no por ello menos importantes, como, por ejemplo, la pérdida de legitimidad de las partes contendientes en conflictos, para que delitos como el genocidio o los crímenes de lesa humanidad queden impunes, y que tienen su manifestación más clara en la creación de tribunales internacionales y de la Corte Penal Internacional; o bien, la predominancia actual de los conflictos intraestatales sobre los interestatales, diferenciándose de éstos en los

mayores niveles de violencia, que además es ejercida por distintas motivaciones, provocando modificaciones en la concepción de legitimidad de las acciones militares; o, por citar un último ejemplo, el impulso que están recibiendo asuntos como el de la cultura de paz o los estudios para o sobre la paz, que inspiran la resolución de situaciones de violencia estructural, dando lugar a procesos y procedimientos de construcción de la paz (*peace - building*).

Y más cambios, sin duda. Todos ellos grandes cambios que tienen repercusiones unos sobre otros y que nos afectan de una u otra manera. Pero aunque puede que no sean tan importantes a nivel personal, quizá nos estén dificultando ver «otras cosas» que están mutando y que realmente sí pueden ser fundamentales en nuestras vidas. Esos «otros cambios», que considero relevantes son: en el ámbito individual, los valores o ideales; en el ámbito nacional, los conceptos de seguridad, y en el ámbito internacional, la pérdida de influencia de la OTAN.

### **Ámbito individual**

Creo que ya está teniendo lugar un cambio en las ideas y valores que puede afectar a los cimientos más básicos de la institución militar. Todos nosotros juramos derramar, si fuera preciso, hasta la última gota de nuestra sangre en defensa de la soberanía e independencia de la Patria, de su unidad e integridad territorial y del ordenamiento constitucional, o bien, según la fórmula empleada, entregar nuestra vida en defensa de España. Pero hemos de preguntarnos si hoy día todo esto tiene alguna vigencia o aplicación. La unidad territorial depende de todos los españoles, y poca necesidad tiene la soberanía de España de nuestra sangre y sacrificio. No se vislumbran en el horizonte circunstancias que puedan motivar a entregar la vida por nuestra Patria. Y sin embargo hacen falta motivaciones para arriesgar la vida. Seguramente la mayoría de los militares en zonas de riesgo las encuentran. Pero son motivaciones personales, arrancadas de la pobreza, sufrimiento y desolación que suelen existir en las zonas en conflicto. ¿Valdrán como acicate si el conflicto se recrudece y las probabilidades de caer en combate crecen considerablemente? ¿Valdrán si hay que permanecer en zonas donde la población no nos considera bienvenidos? ¿Se pueden confiar el espíritu militar, de sacrificio y de lealtad hacia unos ideales, necesarios todos ellos en una guerra, a la inspiración personal para encontrarlos? No hace mucho se intentaba inculcar en el militar unos valores que le permitirían afrontar enormes sacrificios. ¿Se pueden afrontar esos sacrificios sin valores o ideales? Posiblemente aquellos valores e ideales que antaño nos inundaron ya no nos sirven para dar la vida. Habría que buscar otros e inculcarlos. Si no se hace así, el peligro es la transformación en mercenarios.



Niños de un poblado WOI. (República Democrática del Congo).

Por tanto, habrá que decidir si queremos ir a la guerra por dinero o por ideales. Y si nos decidimos por los ideales, habrá que encontrarlos. Sin duda tendrán que ver con la defensa del derecho internacional humanitario y de los derechos humanos, de la paz mundial, de la democracia y de las personas mismas. Todos ellos considerados valores universales, al menos en Occidente, y que son más propios de soldados internacionales que de soldados nacionales.

### **Ámbito nacional**

Pero muchos de los que hoy en día somos militares nos sentimos aún muy identificados con los ideales de defensa de la Patria y de los compatriotas, y luchamos por participar y ser protagonistas en la obtención y mantenimiento de la seguridad, ese gran bien común de casi todos los españoles.

Al desaparecer la amenaza directa al territorio nacional y surgir nuevos conceptos de seguridad, el militar se encuentra en la disyuntiva de qué hacer. La seguridad, a secas, era cosa de los militares y de las fuerzas y cuerpos de





Buque ONU de patrulla fluvial en la República Democrática del Congo.

seguridad del Estado. Ahora la seguridad es cosa de estos últimos, pero también de los servicios de protección civil, de los bomberos, agentes económicos y energéticos, e incluso ONGs. ¿Y los militares? Ya no aparecen al tratar las amenazas a la seguridad que atañen al ámbito del territorio nacional. Entonces nos esforzamos en participar; así nacen la UME o las misiones como la intervención en los dispositivos de lucha contra la inmigración. Elementos todos ellos que, en mayor o menor medida, tratan de asumir cometidos que en principio no tienen mucha relación con lo tradicionalmente militar.

Se podría rebatir que las Fuerzas Armadas siempre han participado o colaborado en la lucha contra los desastres naturales, el refuerzo de las medidas de seguridad en ciertas circunstancias o la lucha contra determinados delitos. Pero la diferencia estriba en que, al aumentar el peso específico que se da a los nuevos conceptos de seguridad, ahora los militares nos preparamos y equipamos para intervenir de manera activa en ellos, mientras que hasta hace pocos años se cooperaba simplemente por la capacidad de las Fuerzas Armadas para movilizar material y medios de manera rápida y coordinada, y porque

muchos de esos medios, sin ser los más indicados, eran de gran utilidad. Por decirlo en otras palabras, antes comprábamos una excavadora para hacer trincheras y servía para detener inundaciones; ahora compramos una excavadora que sirve para parar inundaciones y, si es posible, cavar trincheras (los populares hidroaviones apagafuegos son los innovadores de la aplicación de los nuevos conceptos de seguridad a las Fuerzas Armadas).

El desafío está en conjugar la preparación y medios puramente militares con la preparación y medios necesarios para que podamos participar, de manera efectiva, en la lucha contra amenazas dentro del territorio nacional, como la inmigración, el terrorismo, el narcotráfico, los desastres ecológicos o humanitarios, etc. De no contar con las herramientas adecuadas y verdaderamente efectivas para participar en la seguridad interior, nadie entendería nuestra presencia y llegaríamos a perder las competencias que actualmente nos reconocen las leyes.

Pero no termina ahí el desafío. Si finalmente decidimos no participar en los nuevos asuntos de seguridad, o nos vemos forzosamente desplazados de ellos, quedaríamos únicamente dedicados a las tareas puramente militares. En el contexto actual eso se traduce en misiones en el exterior, lo que unido a la desaparición de las misiones en el interior nos empujaría más y más hacia unas Fuerzas Armadas Expedicionarias. Este hecho, que realmente está sucediendo, va a reforzar la necesidad de que los dos Ejércitos y la Armada actúen de una manera más conjunta, capaces de actuar en cualquier escenario como una sola fuerza.

Habrà que decidir, por tanto, si queremos participar en la lucha contra las nuevas amenazas en el ámbito de la seguridad interior, conjugando estas misiones con las ineludibles militares, o queremos limitarnos a las misiones puramente militares. Si optamos por el primer camino y queremos ser percibidos como imprescindibles, habrá que conseguir los mejores medios. Y ello puede llevar a mayores cambios en la organización. Si optamos por lo segundo, habrá que decidir cómo conjugamos la necesidad expedicionaria y de misión conjunta de los dos Ejércitos y la Armada, con el mantenimiento de las características individuales de cada uno de ellos.

### **Ámbito internacional**

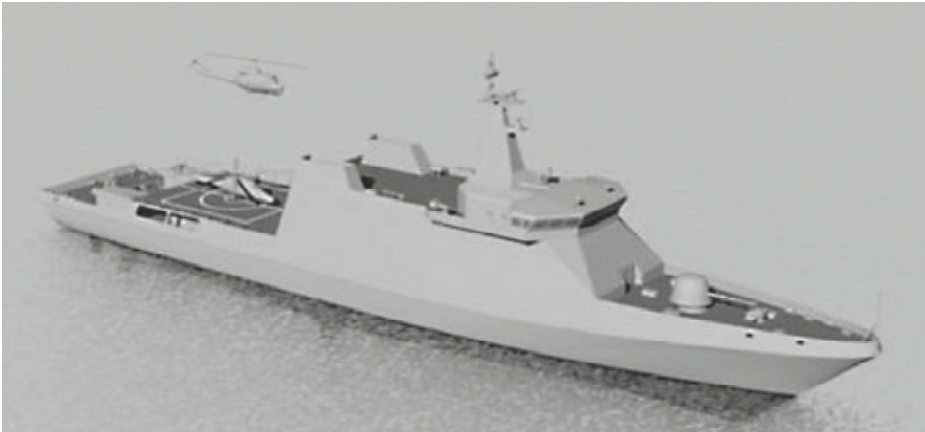
La OTAN todavía sirve, aunque sea una organización totalmente distinta a como se concibió originalmente. Sirve para unir a países antes separados, para mantener una presión disuasoria sobre Rusia, para promover diálogos y acercamientos con el norte de África y el Medio Oriente desde una postura de poder, para mantener canales de diálogo y cooperación entre los países integrantes y para realizar misiones como la que lleva a cabo la ISAF (*International Security Assistance Force*).



Unidad Militar de Emergencia (UME).

Pero los problemas que se están dando en Afganistán entre las fuerzas participantes y las que también actúan en LIBERTAD DURADERA indican que la OTAN tiene grandes dificultades para afrontar una guerra limitada y para que todos sus miembros concedan la misma relevancia a determinadas amenazas y, por tanto, estén dispuestos a invertir presupuestos para afrontarlas. Tampoco sirve, como así era antaño, para representar el grupo de liderazgo en tecnología y potencia militar... Ya no. La inversión que cada país europeo dedica a la defensa, cada uno priorizando sus peculiaridades, impide que el esfuerzo sea coordinado, realmente eficiente y comparable a la inversión estadounidense o a la china. Por otro lado, la incorporación de los nuevos países de la Europa del Este, más atrasados en medios y personal, impone unos «pies de plomo» a la Organización. No cabe duda que sigue siendo fuerte, pero difícilmente conseguirá una capacidad disuasoria como la que significó frente al Pacto de Varsovia. Hoy en día le falta compromiso político, económico y me atrevería a decir que también operativo para realmente disuadir en un escenario de conflicto limitado.

Ante esta situación, los Estados Unidos, junto a otros países como Canadá, Inglaterra, Japón o Australia, han «empezado a correr» tecnológicamente hablando. Parece que han decidido no esperar ni a la OTAN ni a los países que, de forma individual, no estén dispuestos a hacer un gran esfuerzo para



Buque de Acción Marítima (BAM).

seguirlos. Y esto provoca un desplazamiento de los países mejor preparados militarmente hacia el lejano Occidente, dejando a Europa en la disyuntiva de unirse o replegarse en su pequeño entorno geográfico.

El mayor desafío en este ámbito podría ser que el grupo de países más avanzados decidiese formar una nueva organización. Por poner un ejemplo, una organización llamada Organización del Tratado del Océano Pacífico (OTOPA). Amenazados por el desarrollo chino, los países del sureste asiático, como Japón, Corea del Sur, Vietnam, Nepal, Taiwan u otros, junto a Estados Unidos, Australia, por supuesto Inglaterra y quizá Francia e India, formarían una nueva organización que disuadiera, al más puro estilo de la OTAN, al gigante chino de iniciar una expansión. La OTOPA, casi sin lugar a dudas, sería la nueva gran organización militar, y poseería la mejor tecnología, con los procedimientos, adiestramiento y sistemas de combate más avanzados. Puede que éste sea el cambio menos visible por no existir todavía la citada organización, pero no sería raro que también estemos caminando hacia él. Sobre todo teniendo en cuenta el crecimiento de China en los últimos años y la amenaza que empiezan a sentir los países de la zona. Y si queremos participar, más vale que no nos quedemos muy atrás.

Mientras Europa sigue buscando una identidad y objetivos comunes a la vez que continúa creciendo, habrá que decidir si queremos estar en el grupo tecnológicamente más avanzado, lo cual nos va a exigir esfuerzos económicos, militares, políticos y diplomáticos, o por el contrario si nos limitamos a permanecer en la todavía útil, pero ya no tanto, OTAN.

## Conclusiones

Estos tres cambios no son independientes. De manera sinérgica interactúan unos con otros y, a su vez, con las transformaciones citadas al inicio del artículo. Pero representan, desde mi punto de vista, los desafíos clave que ya estamos viviendo y desde donde se debería empezar a analizar el futuro.

Cuando Unamuno recomendaba «ser más padres de nuestro porvenir que hijos de nuestro pasado», invitaba sin duda a participar en los sucesos de nuestra actualidad, interviniendo así en el proceso de construcción del futuro. Todos los cambios expuestos ya están sucediendo. Cuanto antes reconozcamos y clarifiquemos nuestra postura y objetivo hacia ellos, mejor será el resultado que obtendremos de su desarrollo. De no conseguirlo, podemos encontrarnos con que los aspirantes futuros a militares no tendrán claro qué tendrán que hacer, ni qué se les puede exigir, ni por qué lo hacen, ni siquiera dónde tendrán que hacerlo. Y eso podría, por ejemplo, desde causar el efecto de disuadirles de convertirse en militares hasta legitimar exigencias que hoy en día consideramos impropias de los militares.

Si los futuros militares sólo van a actuar en el exterior, es posible que no les motive mucho el dar la vida por su Patria. Y si van a actuar en el interior, habrá que dotarles de las mejores herramientas posibles, aunque ello conlleve variar el concepto actual que se tiene del militar. Y para actuar militarmente en el exterior, habrá que esforzarse por estar en el grupo más avanzado, quizá reconociendo que antiguas fórmulas ya no sirven. Para que el camino que seguimos esté perfectamente definido es importante tomar decisiones sobre estos asuntos de forma decidida. Como decía Ortega y Gasset: «la vida, que es, ante todo, lo que podemos ser, vida posible, es también, y por lo mismo, decidir entre las posibilidades lo que en efecto vamos a ser».



# EL FUTURO DE LAS PROCESIONES MARINERAS EN EL LITORAL ESPAÑOL

Luis Antonio GARCÍA MARTÍNEZ



L periodo veraniego es pródigo en festejos de todo tipo que, en España, van generalmente asociados a alguna advocación religiosa. El 16 de julio la iglesia católica celebra el día de la Virgen del Carmen, patrona de la Marina, por lo que todo el litoral español celebra la advocación mariana del Carmen con procesiones marineras.

Los orígenes de la festividad de Nuestra Señora del Carmen se hallan en la antigua Orden de los Carmelitas, fundada en el siglo XIII y que en su origen rememoraba la aparición de la Virgen a San Simón Stock el 16 de julio de 1251. Stock era un fraile inglés que sufrió una importante transformación espiritual a consecuencia de la peregrinación que realizó a Tierra Santa. Decidió entonces ingresar en el monasterio situado en el monte Carmelo de Palestina, donde la Virgen se le apareció (de ahí la vocación de María del Monte Carmelo, del Carmelo o del Carmen), quien le hizo entrega del escapulario como signo de salvación y de consagración a Dios, y que más tarde se extendería por toda Europa.

El patronato general de la Virgen del Rosario sobre la Marina de guerra española data de 1562, en que don Luis de Requesens obtiene de Pío V la institución de una cofradía de todos los individuos de la Armada. La victoria de Lepanto en 1572, atribuida al poder taumatúrgico del Rosario, fue lo que determinó en cierta manera el gran auge de esta devoción entre los marinos de la Armada.

Aunque de más tradición mediterránea y de galeras que atlántica y de buques de alto bordo, Nuestra Señora del Rosario fue patrona específica de la Carrera de Indias y de la del *Galeón de Manila*, vinculadas estas rutas a las milagrosas imágenes de Cádiz y de la capital filipina. Por este motivo aún se la conoce como «La Galeona».



En el año 1609 la congregación de Carmelitas acordó dedicar el día 16 de julio a su patrona, la Virgen del Carmen, celebración que en el año 1726 el papa Benedicto XIII extendería a la Iglesia Universal.

La Virgen del Carmen fue proclamada oficialmente patrona de la Armada por R. O. de 19 de abril de 1901, declarándose festivo y de gala el 16 de julio. El reconocimiento de este patronazgo se fue extendiendo a todo tipo de agrupaciones relacionadas con el mar: Marina mercante, Marina deportiva y Marina de pesca con sus cofradías de pescadores, que, de hecho, son hoy en día las encargadas de organizar los festejos en las poblaciones costeras.

Después de esta pequeña introducción quizá debiéramos plantearnos si tan singulares tradiciones se pueden ver abocadas a su desaparición dada la regularización normativa que al efecto viene surgiendo en los últimos años, y más concretamente después de ser promulgado el Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, publicado en el B. O. E. del jueves 7 de febrero de 2008, en el que se aprueba el «Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas».

Con este nuevo reglamento se trata de organizar y ordenar este tipo de eventos para que no vuelva a ocurrir lo que aún está presente en la memoria

de los armadores de Barbanza: la sentencia del Saleta. El armador se enfrenta al inminente embargo de sus bienes por un importe de 300.000 euros, debido a la indemnización que fue condenado a pagar tras el accidente que sufrió un niño a bordo de su barco en la procesión marítima del Carmen de Aguiño en 1998.

La posibilidad de que se puedan producir otros percances similares obligó al Ministerio de Fomento a regular mediante el citado real decreto este tipo de actividades maríneas, y que, como decía, pueden dar al traste con una tradición muy popular en la mayoría de los pueblos marineros del litoral español. Éste viene a contemplar unas figuras que serán las responsables ante la administración marítima de cualquier contratiempo que se pueda dar en el desarrollo de la actividad marítima en cuestión y en embarcaciones de las listas tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima.

En el capítulo I se definen, en primer lugar, los eventos que están sujetos a esta normativa, y en segundo lugar se determinan las entidades organizadoras de los eventos, entendiéndolas como las personas físicas o jurídicas que organizan el acto y por tanto tendrán la consideración de interesados en los términos a los que se hace referencia en la Ley 30/1992 del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común. Por otro lado, nace la figura del coordinador de seguridad, que será la persona designada por la entidad organizadora para ejercer la dirección del desarrollo del evento en cuestión, y que será el responsable de velar por el cumplimiento de las normas de seguridad ante la administración marítima. Dentro de este mismo capítulo se contempla la forma en que las entidades organizadoras están obligadas a poner en conocimiento del capitán marítimo las condiciones de seguridad



(Foto: A. Pintos Pintos).



del evento, junto con la solicitud de la correspondiente autorización, que deberá ser presentada al menos con treinta días de antelación a la realización del acto, debiendo ser contestada por el capitán marítimo en el plazo máximo de diez días desde su presentación. El capitán marítimo podrá prohibir la celebración del evento si no se cumpliesen los requisitos exigidos por la administración marítima o si hubiese constancia formal o material de que las entidades organizadoras, los coordinadores de seguridad o los patrones de las embarcaciones han falseado los datos.

Dentro de las obligaciones de la entidad organizadora, el capítulo II contempla como datos más destacados los siguientes: la comunicación y solicitud del evento por escrito, los datos y domicilio del coordinador de seguridad, la propuesta de las condiciones meteorológicas límites para la celebración del evento, los canales de comunicaciones, las zonas e itinerarios, el número previsto de buques o embarcaciones participantes, copias de las pólizas de seguros y condiciones alternativas de seguridad.

En cuanto a las obligaciones del coordinador de seguridad, se le exige la dirección interna de las actividades preparatorias y de ejecución. Para ello deberá comprobar que todas las embarcaciones participantes, así como los equipos y aparatos de que deban estar dotados, se encuentran en la debidas



condiciones de seguridad y que los certificados se encuentren en vigor; velará por que las condiciones meteorológicas no impidan la realización del evento, manteniendo en este sentido contacto con el capitán marítimo; dispondrá de la existencia de medios exteriores de ayuda y rescate que acompañen a las embarcaciones participantes, de tal manera que habrá de disponer al menos de una embarcación por cada veinte participantes; dichas embarcaciones habrán de ser de bordas bajas y estarán dotadas de un motor de al menos 25 CV de potencia, y pondrá en conocimiento del centro de coordinación de salvamento marítimo correspondiente la fecha, el horario y la zona de celebración del evento.

En cuanto a las obligaciones de los patrones de las embarcaciones caben destacar, entre otras, las siguientes: las embarcaciones deberán tener al día sus pólizas de seguros; en lo que afecta a la navegación, deberán navegar a las velocidades indicadas por el coordinador; las maniobras de atraque y desatraque se realizarán de forma paulatina, y durante la navegación no se realizará ninguna maniobra que pueda poner en riesgo la seguridad de las personas embarcadas. En lo que se refiere a las embarcaciones, destaca como nota más sobresaliente que ninguna embarcación de pesca o auxiliar podrá embarcar más personas de las que resultan de multiplicar la eslora por su manga y dividirla por dos, salvo que mediante cálculos se justifique que el barco es capaz de transportar más personas cumpliendo los criterios de estabilidad.

Y en lo referente a las obligaciones de las personas embarcadas, sólo destacar que no podrán embarcar personas menores de edad ni personas discapacitadas que no puedan valerse por sí mismas, a menos que vayan acompañadas por personas mayores de edad.

En el capítulo V se contempla el régimen sancionador, debiendo destacar que será la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM) la que entienda de las infracciones, distinguiendo como personas responsables de la comisión de infracciones tanto a las entidades organizadoras como a los coordinadores de seguridad, los patrones de las embarcaciones participantes, los tripulantes y las propias personas embarcadas.

Con todo esto, y teniendo en cuenta que en el momento de escribir este artículo estaba previsto que el mencionado real decreto entrase en vigor el 7 de mayo del presente año, se plantea muy difícil seguir manteniendo unas tradiciones tan arraigadas como las que comentábamos al principio.



Corporación municipal de Almonacid de Zorita, reina y damas de honor de las fiestas y miembros de la Real Liga Naval Española (RLNE) tras la celebración de la solemne Misa Mayor oficiada el día 8 de septiembre en dicha localidad con motivo de sus fiestas patronales en honor de la Virgen de la Luz. Los miembros de la RLNE participan en la celebración como acto de hermanamiento con la Virgen del Carmen del Lago de Bolarque. (Foto: J. Carlos Tamayo Gálvez).

# MOMENTOS OLVIDADOS DE NUESTRA HISTORIA

Manuel RUIZ SIERRA  
Coronel de Caballería



L título de este artículo ha surgido de los recuerdos de un familiar muy próximo que en su día publicó un librito denominado *Páginas olvidadas de la Historia Militar de España*, referente a la guerra separatista de la América española.

En diversas ocasiones he publicado parte de aquellas campañas «olvidadas». Como suscriptor de la REVISTA GENERAL DE MARINA, leo con absoluto agrado las páginas dedicadas a «España y el Nuevo Mundo» y sus efemérides. Me interesan mucho cuantos artículos de temas históricos aparecen en la REVISTA, en especial aquellos que tratan de nuestros antiguos territorios sudamericanos y sus personajes.

Tanto por razones profesionales como por cuestiones de estudios existe en mí una fijación sobre estos temas, ya que considero más fácil sentir mayor entusiasmo y comprensión sobre aquello conocido que sobre lo que no conocemos. Siendo comandante estuve en el Perú realizando el curso de Mando y Estado Mayor de su ejército, en la Escuela Superior de Guerra de Chorrillos (Lima), y debido a la larga estancia en tan significativas tierras llegué a conocer y a entender lo que posiblemente no pueda comprenderse de igual forma sin haber estado allí.

En los números 253 y 254 de la REVISTA GENERAL DE MARINA han sido publicados dos artículos bajo el título de «Venezuela en La Carraca», por lo cual aprovecho la ocasión para felicitar al autor, el teniente de Intendencia de la Armada Sánchez González. El haber vivido en el continente sudamericano, y conocer también La Carraca y su entorno (el penal de Cuatro Torres, los caños circundantes, el lugar donde estuvo prisionero Francisco Miranda, la celda donde permaneció recluso, o el cementerio donde reposaron sus restos), me ha llevado a considerar muy interesantes los artículos mencionados.

En ellos se denomina «precursor» de la independencia americana al personaje histórico protagonista, lo cual no es discutible. Pero desde el punto de

vista histórico más estricto es preciso matizarlo, ya que la independencia de aquellos territorios arrancó muchísimo antes de que Miranda pudiese ser considerado como tal «precursor». Por desgracia para nuestra historia no faltaron «precursores» desde casi los mismos años de los descubrimientos y conquista de América. Así, para mí, el «espíritu» —digamos rebelde— de las colonias no fue «nada perezoso». Muy al contrario, fue una consecuencia «inquieta» desde las primeras manifestaciones contra la dominación.

Los aborígenes poco pudieron decir una vez derrotados, pero lógicamente no se resignaron a considerarse vencidos. Pizarro hubo de hacer frente a varios movimientos insurreccionales. En 1538 se enfrentó con la sublevación de Manco Inca, descendiente del «incanato», cuya repercusión llegó hasta la misma ciudad de Los Reyes (Lima).

El espíritu rebelde se mantuvo, de tal manera que en 1572 el virrey Francisco Toledo se tuvo que enfrentar con la sublevación de Túpac Amaru, al que logró hacer prisionero y llevarlo a Cuzco, donde fue ejecutado. Los mismos españoles manifestaron también su disconformidad con las autoridades reales, de tal forma que las rebeliones de los almagristas contra Pizarro, de Vaca de Castro, y de Gonzalo Pizarro contra el primer virrey Blasco Núñez Vela —quien murió en la batalla de Añaquito contra el sublevado don Gonzalo— fueron una constante histórica.

En el siglo XVII surgieron nuevas sublevaciones, como la de los llamados «criollos»: José de Antequera en el Paraguay, entonces territorio del Virreinato de Perú, y los hermanos Salcedo en la región de Puno. Y en el siglo XVIII tuvieron lugar también importantes rebeliones, como las del año 1742 en Huánuco y Jauja, capitaneadas por el cacique Juan Santos Atahualpa, quien decía ser descendiente de los incas.

El virrey Villacorta y el conde de Superunda lograron acabar con la sublevación del año 1756. En 1776 se produjo la rebelión de los hermanos Catari en Charcas. En 1780 estalló la conspiración del criollo Lorenzo Farfán y el cacique Bernardo Pumayali en Pisac, que fue descubierta y puede considerarse como el verdadero antecedente de la sublevación del 4 de noviembre del mismo año: la «Gran Rebelión» de Túpac Amaru II, José Gabriel Condorcanqui, en la zona de Cuzco.

En el transcurso del siglo XVIII se produjo en Europa el movimiento intelectual que conocemos como la Ilustración. De él surgió el gran sentido de lo que también se denominó Despotismo Ilustrado, precisamente en la época de Carlos III. Durante el reinado de este gran monarca ocurrieron otros sucesos que no conviene olvidar. Precisamente uno de ellos, de calamitosas consecuencias tanto en la España metropolitana como en las colonias, fue la expulsión de los jesuitas. Los expulsados y desterrados se volvieron terribles enemigos de la monarquía española, y a su vez fervientes partidarios del «movimiento independentista» de las colonias; en especial Juan Pablo de Vizcardo de Guzmán. En aquellos años hubo dos acontecimientos de resonan-

cia mundial que coadyuvaron a la acción independentista en la América española: la Independencia de las colonias inglesas de Norteamérica (4 de julio de 1776) y la Revolución Francesa (14 de julio de 1789, toma de la Bastilla).

Debemos recordar que la actitud española frente al primero de aquellos sucesos no pasó desapercibida para el conde de Aranda, quien en una famosa carta/informe a Carlos III le advertía de las posibles reacciones de Inglaterra y de la nueva república norteamericana, una vez independizada, ante la postura de España y su ayuda a la insurrección frente a los británicos; y así fue.

De ahí que los considerados teóricamente «precursores» de aquellas independencias —uno de ellos Francisco Miranda— llegaban un poco retrasados a la situación. No pretendo restar importancia, pero el gran precursor de la independencia de América española, y por tanto de los países sudamericanos actuales, fue el mencionado jesuita Vizcardo de Guzmán, quien en el momento de celebrarse el tercer centenario del Descubrimiento escribió la célebre carta «A los españoles americanos», exhortándoles a luchar por la independencia.

Es indudable que antes de aquella exhortación habían ya ocurrido otros intentos de emancipación. Hemos citado los más importantes, en especial el de Túpac Amaru II, quien se levantó en Tinta, hizo prisionero al corregidor Antonio de Arriaga —al que ejecutó— y se dirigió hacia el norte, obteniendo la victoria en la batalla de Sangarara. Pero cometió el error de no seguir en la dirección inicial y atacar la ciudad de Cuzco, sino que viró al sur —sobre Lampa, en Puno— y allí intentó sublevar a las masas indígenas. Sobre él cayó el mariscal de campo José del Valle, y mediante un acto de traición de sus mismos seguidores, Túpac Amaru fue hecho prisionero y entregado a los españoles. Conducido a Cuzco, fue juzgado y condenado a muerte, siendo ejecutado el día 18 de mayo de 1781.

No hubo nuevo intento de rebelión hasta 1805, cuando Gabriel Aguilar intentó emancipar el Perú, uniéndosele Manuel Ubalde. Ambos fueron apresados y ejecutados. El 25 de mayo de 1810, en estrecha vinculación con su movimiento revolucionario, los argentinos enviaron un ejército a Charcas al mando del general Valcárcel y del abogado Castelli, pero la noche del 20 de junio las fuerzas realistas los derrotaron en Huaqui, a orillas del lago Titicaca, y el movimiento abortó. En 1811 tuvo lugar el movimiento de Francisco Antonio de Zela, que fue secundado por criollos, mestizos e indios, entre los que se encontraban los caciques José Rosa Ara y Miguel Copaja, y que los peruanos consideraron el «primer movimiento conjunto de independencia».

Sería muy largo de contar el proceso, cada vez más intenso, de las emancipaciones del continente sudamericano hasta llegar a la batalla de Ayacucho el 9 de diciembre de 1824. Mi intención no ha sido otra que, sin quitar protagonismo a nadie, reseñar unos antecedentes muy anteriores a Miranda, que se desarrollaron entre los siglos XVI y XIX y que constituyen importantes factores históricos relativos a otros «próceres» y «precursores» de aquellos países, hoy

independientes, aunque algunos todavía inseguros y fácilmente manipulables por políticas que, por desgracia, desde 1824 no han logrado su consolidación.

Llegados aquí, no me resigno a dejar de presentar la mencionada carta/informe del conde de Aranda al Rey:

«Llegará un día, Señor, en que la República Federal que ha nacido pigmea, crezca y se torne gigante y aun coloso terrible en aquellas regiones. Entonces olvidará los beneficios que ha recibido de las dos potencias y sólo pensará en su engrandecimiento. El primer paso de esta potencia, cuando haya logrado engrandecerse, será apoderarse de las Floridas, a fin de dominar el golfo de Méjico. Estos temores son muy fundados, Señor, y deben realizarse dentro de breves años, si no presenciamos antes otras conmociones más funestas en nuestras Américas.»

Todos estos vaticinios se cumplieron exactamente, de un extremo a otro del continente, y así pudo resonar el aforismo de Monroe, quinto presidente de Estados Unidos: «América para los americanos».

Por cierto, y ya que conmemoramos el bicentenario de nuestra Guerra de la Independencia, hay que decir que fue Caracas uno de los primeros puntos donde empezó el movimiento insurreccional nada más conocerse la noticia del levantamiento contra los franceses el 2 de Mayo. Coincidencia por coincidencia: la de este artículo y la carta «A los españoles de América» del jesuita Vizcardo de Guzmán.



# EL SERVICIO DE VIGILANCIA ADUANERA

Jesús GARCÍA-LADRÓN DE GUEVARA



pesar de su gran historia y de los múltiples éxitos obtenidos en la lucha contra el contrabando, el Servicio de Vigilancia Aduanera es una de las policías de ámbito estatal menos conocida en nuestro país, si bien su actual configuración data de 1954, año en el que en virtud de un Decreto de 17 de diciembre se articula el antiguo Servicio de Vigilancia Terrestre y Marítima de Tabacalera, pasando aquél a integrarse como un cuerpo perteneciente a la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda.

Tales datos atestiguan su mayor antigüedad con respecto al otro cuerpo policial que controla las aguas de nuestro país, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, que fue creado con objeto de cumplir los retos que la Ley Orgánica 2/1986 de 13 de marzo atribuía al benemérito cuerpo referente al control del mar territorial español. Así, el Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, estableciendo su primera organización (1).

Pero podemos hacer un recorrido hacia atrás en la historia para darnos cuenta de que nos encontramos con un cuerpo con auténtica solera, ya que tiene sus raíces en los Resguardos de Tabacos organizados por Felipe V —y posteriormente por Carlos III— para combatir el contrabando que ponía en peligro el monopolio del tabaco.

No fue ajeno a esta realidad el genial pintor Francisco de Goya y Lucientes, que inmortalizó a miembros del Cuerpo de Resguardo de Tabacos en 1779

---

(1) RICO SÁNCHEZ, Alberto: *El Servicio Marítimo de la Guardia Civil: Creación Funciones y Medios*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Julio 2007.





*Alcaravan-V* del Servicio de Vigilancia Aduanera.

(reinado de Carlos III), cuyo cuadro puede ser admirado actualmente en el Museo del Prado de Madrid.

El monopolio del tabaco ha perdurado hasta nuestros días, y también su particular Cuerpo de Resguardo, que se fue adaptando a las necesidades de cada momento hasta desaparecer al extinguirse el Estanco del Tabaco en virtud del Decreto de las Cortes de Cádiz de 9 de diciembre de 1820, aunque tal situación fue de corta vida, ya que tal decreto fue derogado por Fernando VII mediante otro de 16 de febrero de 1824.

El Cuerpo de Resguardo de Tabaco era un cuerpo que abarcaba tanto el ámbito público como el privado, ya que era la empresa concesionaria del monopolio del tabaco. Tenía a su disposición el Resguardo del Tabaco y se hacía cargo de todos los medios materiales y personales. El servicio de resguardo se consideraba como parte integrante del contrato; no obstante, el Gobierno conservaba la prerrogativa del nombramiento de los comandantes de apostaderos y buques, a propuesta de la empresa.

Tal era la importancia de este cuerpo que despertó los recelos de muchos políticos. El entonces director general de Rentas Unidas, Ramón Santillán, alertaba entonces del peligro que suponía para el Gobierno el hecho de que existiese una compañía a la que se le había concedido el monopolio del tabaco, y además había sido autorizada a «la creación de un resguardo armado terrestre y marítimo, tan numeroso como quisiera



(Foto: [www.telecable.es/personales/sva/alfa.html](http://www.telecable.es/personales/sva/alfa.html)).

tenerlo, así como a la organización de una administración que se extiende por todo el país como una red que no deja fuera ni la aldea más pequeña» (2). Tal hecho suponía consentir la existencia de un «ejército» y una «marina» privados, distribuidos por todo el territorio nacional, al servicio del marqués de Salamanca, que era entonces el adjudicatario del contrato.

Ramón Santillán hizo todos los esfuerzos posibles para que se rescindiera el contrato de arriendo que se le había concedido al marqués de Salamanca. Finalmente, siendo ministro de Hacienda Alejandro Mon, se acabó por rescindir dicho contrato el 1 de julio de 1844.

Éste fue el inicio del intento de terminar con el monopolio, que no llegó a lograrse hasta la aparición de la Ley de 1 de junio de 1969, aunque con efectos de 1 de julio de 1870. Pero por circunstancias de la política del momento,

---

(2) Página web Servicio Vigilancia Aduanera de Javier Somavilla [www.telecable.es/personales/sva/alfa.html](http://www.telecable.es/personales/sva/alfa.html)

los efectos de aquella disposición quedaron sin efecto y se mantuvo el estanco por medio de la Ley de 16 de noviembre de 1871. Posteriormente, por Decreto de 26 de junio de 1874, quedó otra vez completamente monopolizado el tabaco. La Ley de 27 de abril de 1887 estableció unas bases para la explotación del tabaco y se constituyó una empresa para hacerse cargo de su monopolio, a la que se denominó Compañía Arrendataria de Tabacos, que subsistió hasta el año 1944.

El contrato con la compañía arrendataria de tabaco se rescindió en el año 1944 y se adjudicó el monopolio a la empresa Tabacalera, pasando así el resguardo a depender de esta nueva adjudicataria hasta el año 1954, cuando se integró en la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda y pasó a constituir el Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, del que forman parte funcionarios civiles y militares.

En 1982, mediante R. D. 319/82, tiene lugar una nueva reestructuración, por la que pasa directamente a adscribirse al Ministerio de Hacienda y a llamarse Servicio de Vigilancia Aduanera.

Tras la creación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), por O. M. de 25 de septiembre de 1991 el Servicio de Vigilancia Aduanera se adscribe a este organismo autónomo. Y por O. M. de 27 de julio de 1998 se desarrolla la estructura del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

A continuación se indican algunos de los servicios más importantes que realiza el Servicio de Vigilancia Aduanera, establecidos en sus disposiciones organizativas:

#### *Contrabando:*

- Atestados, actas y diligencias referidas a la materia.
- Obtención de información y su investigación.
- Controles sobre puntos finales de venta (tabaco principalmente).
- Vigilancias y controles en tierra y en la mar.

#### *Apoyo en materia aduanera:*

- Control previo sobre tránsitos de productos sensibles.
- Investigaciones sobre fraude en el comercio exterior.
- Comprobación de recepción y salida de mercancías.
- Control de destrucción de mercancías abandonadas.
- Control de depósitos aduaneros.
- Despachos en factoría.
- Estudio de declaraciones sumarias.

- Percepción indebida de exenciones.
- Toma de muestras y extracción de facsímiles.
- Controles relacionados con la importación temporal y matrícula turística.
- Precintos y desprecintos.
- Control de IVA intracomunitario.

*Apoyo en materia de Impuestos Especiales (II. EE.):*

- Diligencias y comprobación en materia de II. EE.
- Recuentos y extracciones de muestras en la misma materia.
- Comprobaciones sobre precintos de circulación.
- Control de movimientos de productos sensibles sujetos a II. EE.
- Controles sobre los medios de transporte por posible uso indebido de gasóleos.
- Eliminación de marcadores y trazadores.
- Precintos y desprecintos.
- Vigilancia y control sobre fábricas, depósitos fiscales, almacenes fiscales y otros establecimientos.
- Otras actuaciones en materia de II. EE.

*Auxilio jurisdiccional:*

- Audiencia Nacional.
- Fiscalía Especial para la Represión de los Delitos Económicos relacionados con la corrupción.
- Fiscalía Especial para la Prevención y Represión del tráfico ilegal de drogas.
- Otros órganos judiciales.

*Asistencia mutua:*

- Organización Mundial de Aduanas.
- U. C. L. A. F. (Unidad contra la corrupción de la Unión Europea).
- Con distintos países.
- Blanqueo de capitales.
- Control de cambios.

## Otras actividades que puede realizar el Servicio de Vigilancia Aduanera

*Apoyo a los órganos de Inspección Tributaria:*

- Coordinación con los Órganos de Aduanas e II. EE en actuaciones comunes.
- Investigación de personas y patrimonios.
- Investigación de actividades y operaciones ocultas.
- Investigación de interposición de personas físicas y entidades mercantiles con finalidad de falseamiento de realidades jurídicas y datos tributarios.
- Localización de personas y contribuyentes, incluidos administradores de empresas desaparecidas.
- Citaciones y notificaciones de requerimientos que anteriormente no han sido atendidos.
- Investigación de contribuyentes con actividad o domicilio en el exterior.
- Relaciones judiciales.
- En adopción de medidas cautelares y ejecución forzosa de actos administrativos.
- En actividades ordinarias de la inspección, con resistencia de los sujetos pasivos.
- Registro de domicilios.



*Gavilán-III.*

- Comprobación de documentos y libros.
- En investigaciones por delito fiscal.
- Elaboración de propuestas para la inclusión en planes de inspección de personas físicas y jurídicas, e instrumento de valoración previa de planes de inspección.
- Obtención de información sobre contribuyentes con carácter previo a su inclusión en los planes.
- Práctica de gestiones ante distintos organismos (Tráfico, Policía, etc.).
- Otras actuaciones de control y apoyo.

*Apoyo a los órganos de recaudación:*

- Notificaciones de especial interés.
- Localización de deudores.
- Titularidad real de bienes.
- Descubrimiento de medios de pago.
- En adopción de medidas cautelares para evitar insolvencias previsibles.
- Investigación de sucesiones en la actividad y responsabilidad de administradores.
- Otras actuaciones en el ámbito de la recaudación.
- Colaboraciones con otros servicios de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Espero que tras estas breves líneas, cuando estemos navegando o vayamos por la playa y veamos esta bandera —establecida por R. D. 1511/97 de 21 de enero— en lo alto de una embarcación, no nos resulte ya tan desconocida la ejemplar labor que realiza el Servicio de Vigilancia Aduanera.





Economía de esfuerzos: nuevas tecnologías. (Foto. J. Álvarez Fernández).

# TEMAS PROFESIONALES



## LA NATO TRAINING MISSION EN IRAK O LA EVOLUCION DE UNA IDEA

Juan OZORES MASSÓ



### Introducción



L siglo xx, y principalmente el último tercio, ha sido fuente de acontecimientos sociales que han tenido un calado social hondo, condicionando el futuro de nuestra sociedad occidental. Hechos como la *Perestroika* en Rusia, el secuestro del *Aquille Lauro*, el comienzo de la intifada palestina, el atentado terrorista del avión de la PanAm en Lockerbie, el derribo del Muro de Berlín, la invasión de Kuwait, la primera Guerra del Golfo, la



desintegración de la antigua Yugoslavia... han agitado las bases y fundamentos socio-culturales europeos. Posteriormente, los ataques terroristas de los últimos años, Nueva York 11 septiembre 2001, Madrid 11 de marzo 2004 y Londres el 7 de julio de 2005, han despertado la aletargada conciencia social, impulsando políticas para la integración de minorías sociales y culturales.

Los caminos seguidos por esas políticas abarcan desde conversaciones multilaterales entre gobiernos a la creación de alianzas político-militares con objetivos concretos. El problema radica en que las zonas fronterizas son normalmente fuente de conflictos. Ahora bien, estas zonas donde convergen diferentes ambientes, sociedades, culturas, es decir, en las fronteras geográficas, culturales, religiosas y sociales, se producen también los intercambios más productivos, beneficiosos e innovativos.

La Declaración Universal de la UNESCO sobre la Diversidad Cultural, que se aprobó por unanimidad, brinda a los estados la ocasión de reafirmar que el diálogo intercultural es el mejor garante de la paz, y de rechazar categóricamente la tesis que auguraba un choque ineluctable entre las culturas y civilizaciones (1). Este diálogo debe partir del establecimiento de unos objetivos que permitan marcar la pauta a seguir en el devenir de las diversas conversaciones de los participantes.

Este artículo trata de dar una visión sobre el camino de diálogo emprendido por la OTAN con el Gobierno de Irak para conseguir un entendimiento perdurable, estableciendo unas relaciones entre su Gobierno y los países de la Alianza. El objetivo de todo ello es la creación de unas estructuras de gobierno estables, la constitución de una serie de centros de enseñanza y formación para los futuros líderes civiles y militares, y el establecimiento de las bases para el futuro desarrollo social del país.

## **Irak: un poco de historia**

Conocida antaño como Mesopotamia (tierra entre dos ríos), Irak fue invadida desde el año 538 a. C. por persas, griegos y romanos. Fue el lugar donde prosperaron culturas antiguas como la sumeria, acadia, babilónica, asiria y selyúcida, parta y sasánida (segundo imperio persa). Este periodo se prolongó hasta comienzos del siglo VII d. C.

Posteriormente, hacia mediados del siglo VIII, el clan abasí funda una nueva ciudad que se localizaría cerca de las ruinas de la antigua Babilonia, que se denominaría Madinat al Salam (Bagdad), o Ciudad de la Paz, y traslada

---

(1) HUNTINGTON, Samuel P.: *El choque de civilizaciones*. El autor nació en 1927 en los Estados Unidos.

a ella la capital. Fue concebida como una ciudad redonda, con cuatro puertas orientadas hacia Siria, Jerusalén, Bufa y Basora.

Entre mediados del siglo IX y principios del siglo XIII los turcos uгуzecos fueron poco a poco invadiendo los territorios de la península de Anatolia y los actuales Irán, Irak y Siria. A mediados del siglo XIII las hordas mongolas invadieron Bagdad; la saquearon e incendiaron un par de veces, arrasaron y destruyeron mezquitas, palacios, bibliotecas y hospitales de gran antigüedad. Hacia finales del siglo XIII el Imperio Otomano ocupa el territorio de Oriente Medio, controlando las rutas comerciales con el sur de Asia hasta primeros del siglo XVIII. La expansión de la cultura occidental del incipiente Imperio Español y los constantes enfrentamiento con los otomanos desembocaron en 1571 en la batalla de Lepanto, que frenó la expansión otomana hacia occidente.

Los movimientos políticos, económicos y sociales en la Europa de los siglos XVIII y XIX comenzaron a influir en el Oriente Medio y, merced al desarrollo industrial conseguido, Gran Bretaña inicia una política expansionista orientada hacia Oriente Medio. Este interés le lleva a impulsar una serie de alianzas y movimientos en esa zona, que entre 1916 y 1918 desembocan en una sublevación contra el poder otomano conocida como la Rebelión Árabe. Gran Bretaña se comprometió a apoyar la creación de un Estado árabe unificado, que comprendería el área abarcada desde Alepo, en Siria, hasta Adén, en Yemen. En la rebelión participa el oficial británico Thomas Edward Lawrence, conocido como Lawrence de Arabia, que cree sinceramente en la promesa británica de apoyar la creación de un Estado árabe.

## **Irak moderno**

Esta promesa se demostró falsa a raíz de la publicación por parte de Rusia de los acuerdos secretos Sykes-Picot de 1916, en los que Francia, Gran Bretaña y Rusia (posteriormente despechada) se dividían toda la región al término de la Primera Guerra Mundial. Un año más tarde, con la Declaración Balfour de 1917, Gran Bretaña apoyó la creación de un «hogar nacional judío» en Palestina. Para evitar un rechazo masivo entre la sociedad musulmana, se alentó la política del divide y vencerás, instigando la creación de múltiples estados árabes pequeños, fomentando el nacionalismo secular árabe y creando en lo posible nuevos estados pequeños, de modo que el Imperio Británico pudiera controlarlos con facilidad.

Con el fin de la Primera Guerra Mundial (1918), los tratados de San Remo y Sèvres (1920) dan respaldo legal a los intereses colonialistas de Francia y Gran Bretaña, sellados por una resolución de la Sociedad de Naciones aprobada en 1922. La zona bajo influencia francófona comprendía Siria y el Líbano. Las provincias otomanas de Mosul, Bagdad y Basora se unirían para formar



una entidad nueva llamada Irak; y también Palestina, que se comunicará con Irak a través de un pasillo en el desierto al que llamarán Transjordania (más adelante Jordania). Se conforma de este modo en gran medida lo que será el mapa de Oriente Medio en las décadas siguientes. Irak se independiza en 1932 y en 1945 se une a la Organización de las Naciones Unidas.

En 1955 el Pacto de Bagdad convierte a Irak, Turquía, Irán, Pakistán y el Reino Unido en aliados, y establece su sede central en esta ciudad. Este

pacto, que dio lugar a la Organización del Tratado Central o *Central Treaty Organization* (CENTO), originalmente llamado Organización del Tratado del Medio Este o *Middle East Treaty Organization* (METO), se inspiraba en la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y trataba de fortalecer la cooperación y protección mutua de los aliados, así como la no intervención en los asuntos de los otros. Su meta era la contención de la Unión Soviética mediante la situación de una línea de estados fuertes a lo largo de la frontera sudoeste de la URSS. A diferencia de la OTAN, no tenía una estructura militar unificada.

El 14 de julio de 1958 un golpe de estado militar populista proclamó la república derrocando la monarquía iraquí, que sería dirigida desde entonces por el partido nacionalista Baath, más próximo a Moscú. Irak abandonó la organización CENTO poco después y no dejaron de desarrollarse luchas internas por el poder, sucediéndose varios presidentes; el último, Saddam Hussein. La Revolución iraní de 1979 significó el fin de la organización. Desde esa fecha hasta la actualidad los hechos son ya conocidos y pertenecen a la historia actual.

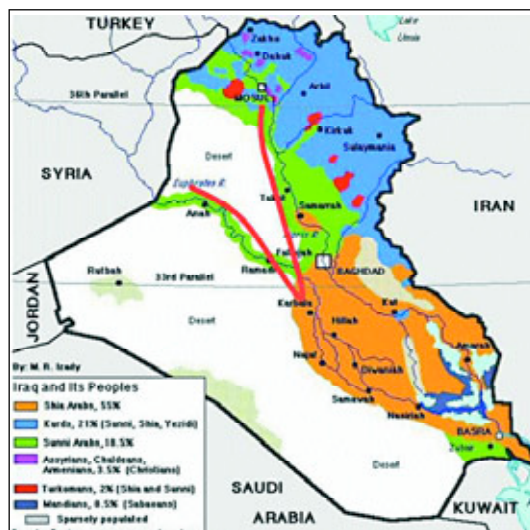
A partir de 2002 el Gobierno estadounidense acusó a Irak de mantener vínculos con la red Al-Qaeda y de poseer armas de destrucción masiva. Aunque estas afirmaciones nunca fueron debidamente sustentadas, a comienzos de 2003 se lanzó un ataque seguido de una invasión al país, que continúa hasta la fecha en que se escribe este artículo. Con este ataque fue derrocado el presidente Saddam Hussein, quien tras ser capturado, juzgado y acusado de cometer crímenes contra la humanidad, fue finalmente ejecutado en la horca en diciembre de 2006.

## Irak, la destrucción

Antes de la invasión de Irak, el país había soportado una década de sanciones económicas que había acabado con los ahorros de la clase media del país. Después de la guerra, y tras una serie de amnistías políticas a presos, entre los que se incluían ladrones y criminales comunes, la seguridad fue decreciendo rápidamente.

La disolución de las fuerzas armadas con la desmovilización de cerca de medio millón de soldados y su envío al «paro» más absoluto, sin posibilidad de recibir un salario con el cual alimentar a sus familias, provocó que la inseguridad creciese aún más y apareciesen trazos de hambrunas en un país considerado muy rico por las capacidades de producción de petróleo y reservas que poseía. La guerra había destruido las plantas potabilizadoras de agua, plantas eléctricas, depuradoras de aguas residuales, conducciones de agua y electricidad, carreteras, servicios de distribución de gasolina y otros servicios básicos, todo ello en una sociedad tenida por moderna. La distribución se hacía mediante camiones, lo que encarecía mucho los productos.

Comenzaron a aparecer bandas de criminales y policías corruptos que abandonaban sus puestos y se unían a estas bandas. No se investigaban los crímenes ni el pillaje y el país —sobre todo Bagdad— se convertía una zona similar al «salvaje oeste», donde las armas pululaban sin control alguno. Las manifestaciones populares se fueron produciendo con mayor frecuencia y las protestas aumentaron su violencia. Incluso el ataque al Hotel Canal, edificio sede de la Naciones Unidas en Bagdad, el 19 de agosto de 2003, donde muere el capitán de navío Manuel Martín Oar, parecía un ataque aislado, sin conexión alguna, y así lo manifestaban las autoridades militares. Pero pronto estas refriegas empezaron a coordinarse. Se configuran dos ejes de comunicación que comprenden Bagdad-Samarra-Mosul hacia el norte y Bagdad-Faluya-Ramadi-Anah por el oeste. Cualquier medida que se tomase hacía empeorar la



Ejes de ataques terroristas en Irak.

situación. Mosul, Karbala y Najaf (2) eran las ciudades iraquíes con mayores problemas de orden público. La insurgencia fue tomando cada vez más cuerpo y la guerrilla hizo su aparición como algo natural, concentrando sus ataques en los ejes formados por las ciudades de Karbala-Bagdad-Falullah-Samarra-Kirkuk y en el de Bagdad-Falullah-Ramadi-Anah.

El cambio de gobierno iraquí y la salida repentina del contingente español de Irak provocó un vacío de poder militar momentáneo, que se fue supliendo poco a poco con un incremento de compañías de seguridad privadas para la protección de edificios públicos e instalaciones consideradas de «interés estratégico». Entre ellas destacar la compañía Halliburton del vicepresidente Dick Cheney.

Estas «compañías de seguridad», formadas por soldados de fortuna, auténticos militares encubiertos no sujetos a las reglas de la milicia y que sólo dependían de sus contratistas, fueron minando poco a poco la insurgencia y disminuyendo el número de actos de desorden público en los ejes mencionados.

Los diversos análisis de esta situación hicieron que se comenzara a pensar en la necesidad de establecer de nuevo una policía y un ejército iraquíes, desaparecidos después de la guerra, que asumiesen la responsabilidad de hacer frente a este tipo de desórdenes públicos. Las acciones encaminadas a ello dieron un resultado que no fue muy prometedor, porque aquellos a los que intentaban combatir eran los mismos con los que estas fuerzas simpatizaban.

Entonces se pensó en preparar unas fuerzas de seguridad iraquíes, *Iraki Security Forces* (ISF), que asumieran sus propias responsabilidades según los criterios occidentales; es decir, un poder militar subordinado al poder jurídico y civil. Esta preparación traía un peligro ya manifestado en anteriores revoluciones y ocupaciones: el que una vez adiestrados los mandos militares éstos se subrogaban el derecho a conquistar el país y dirigirlo. No obstante, se decidió ir por esa línea valorando los avances en cada paso.

Se observó que lo que Irak necesitaba era una fuerza policial y no un ejército. Una fuerza policial que velase por la seguridad interior del país, apoyada por una fuerza multinacional que evitase la creación de un ejército, más preocupado de los problemas sociales internos que de la defensa del país, con el peligro de que se rebelase contra el poder establecido destruyendo una vez más el orden social y desembocando nuevamente en otro Saddam Hussein.

Una vez analizadas la situación de seguridad interna y sus posibles soluciones, se optó por la colaboración, mediante una organización internacional,

---

(2) Tres son las ciudades santas para los musulmanes: Medina, La Meca, Karbala y Al-Nayaf. Posteriormente se incorporó Jerusalén.

con el Gobierno de Irak. Por ello, en junio de 2004 el primer ministro del Gobierno provisional de Irak, Ayad Allawi, solicitó expresamente la ayuda de la OTAN para preparar y equipar las nuevas fuerzas de seguridad iraquíes. Es durante la Cumbre de Jefes de Gobierno de los países miembros de la OTAN celebrada en Estambul el 28 de junio de 2004 cuando se formalizó esa petición, que posteriormente se materializó en una proposición concreta: la creación de la *NATO Training and Implementation Misión in Irak* (NTIM-I).

## Irak, la evolución

Este tipo de misión tuvo grandes detractores dentro del seno de la OTAN por ser cuestionable su aplicación y su inclusión dentro de los tipos de misión que actualmente se contemplan como operaciones según el «Artículo 5» o «No Artículo 5».

La duda se planteaba al no ser una operación militar, sino una misión de entrenamiento y preparación de una fuerza militar-policial de un país localizado fuera de los límites considerados hasta ahora como responsabilidad OTAN. Además su realización significaba un novedoso método de expansión de la influencia OTAN a otros países no pertenecientes al ámbito europeo. Nunca antes se había llevado a cabo una misión de este tipo.

Tras un periodo de preparación y reconocimiento de la zona, en julio de 2004 se envía un equipo de reconocimiento y enlace (*Operational and Liaison Reconnaissance Team*, OLRT) y como resultado de ello la primera misión de adiestramiento de OTAN. La duda se planteaba en que al no ser una operación militar propiamente la doctrina y la documentación se desarrollarían partiendo prácticamente de cero, es decir, no había una experiencia similar. Claro está que esto no es del todo cierto, puesto que siempre existe la experiencia particular de los integrantes de la misión.

Paralelamente, continuaban los debates internos en el seno de la OTAN para definir la misión que iba a tener este grupo. Finalmente y tras bastantes discusiones, la NTIM-I se constituyó con unos cometidos muy específicos, que quedaron resumidos esencialmente en tres:

- Asistir en el equipamiento de las ISF.
- Auxiliar al desarrollo de las estructuras iraquíes para el adiestramiento.
- Organizar las instituciones de gobierno que faciliten y ayuden a las fuerzas de seguridad iraquíes (ISF) a crear unas fuerzas multiétnicas eficaces y capaces de su propio sostenimiento.

La forma de llevarlas a la práctica fue estableciendo unas condiciones previas al despliegue que aseguraran o permitiesen salvaguardar la vida de los integrantes de la NTIM-I; éstas fueron:

- Establecer un cierto nivel de seguridad y protección.
- Disponer de recursos económicos.
- Disponer del personal capacitado para llevarlo a cabo.

Cumpliendo estos tres condicionantes y manteniendo una política de información pública adecuada y frecuente, se creyó que la OTAN podría apostar por una oportunidad ideal que mejorase su credibilidad en el mundo.

Finalmente se aprobó en abril del 2005 un plan para ejecutar la misión encomendada a la NTIM-I. Se cambió el nombre de la misión por el de *NATO Training Mission in Irak* (NTM-I), suprimiendo la palabra «Implementación», que traía concomitancias colonizadoras de la época británica, cosa que se quería evitar, y se incluyeron las tres condiciones previas al despliegue de la misión:

- Fondos monetarios mediante unos aportes.
- Personal y nivel tecnológico.
- Seguridad para cumplir la misión.

Promover un cambio en la cultura iraquí hacia una democracia parecía ser una oportunidad inigualable, y el liderazgo de la OTAN en este aspecto, fundamental. El trabajo comenzó en varios frentes, pero todos tenían un punto focal o central sobre el cual se desarrollaría la misión: preparar al personal militar y civil que iba a participar en aspectos comunes y similares, creando la

idea central de equipo multinacional trabajando en un mismo propósito.

Previo al despliegue de las fuerzas se establecieron dos condiciones para salvaguardar a las personas que allí fuesen y habilitar unas instalaciones adecuadas a la labor a desempeñar. Junto a estas dos precondiciones además se requirió que este personal tuviese un adiestramiento específico antes del despliegue.

Se establece en el *Joint Force Command Headquarters* de Nápoles (JFC HQ Naples) una célula que formará el núcleo básico del entre-



Escudo NTM-I



namiento conjunto, inicialmente integrado por un oficial español y dos norteamericanos. La base del entrenamiento se focaliza en los cometidos a los que van a enfrentarse los componentes de la misión a su llegada a Irak. Allí además se les instruirá en aspectos más concretos sobre la seguridad personal y otras precauciones.

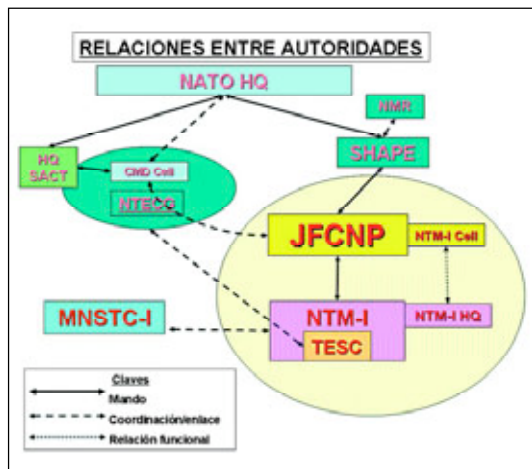
La misión que se asignó a este equipo fue la de «proporcionar, en cooperación con las autoridades iraquíes y el mando provisional de las fuerzas de la coalición en Irak, asistencia técnica para el equipamiento de las fuerzas de seguridad iraquíes con el fin de crear unas fuerzas de seguridad eficaces, multiétnicas y bajo un mando político que emane de unas elecciones democráticas».

El cuartel general se estableció en Bagdad, en la zona llamada *International Zone* (previamente conocida como *Green Zone*) y un segundo centro de mando en Ar-Rustamiyah, situada al ESE de la capital y base de una escuela militar iraquí con bastante antigüedad. En ella se canalizó el esfuerzo inicial para crear un centro de excelencia doctrinal y de enseñanza en el que los futuros líderes y gobernantes del país, militares y civiles, se pudiesen preparar para poder dirigir los designios de su pueblo.

### **Estructura del NTM-1**

Antes de continuar veamos la estructura de la NTM-I pues no sólo se componía de personal en zona, sino que agrupaba a otros componentes





Relaciones entre autoridades OTAN-NTM.

perteneciente a los diferentes cuarteles generales OTAN.

Esta misión está comandada, con doble «gorra» o responsabilidad, por el comandante jefe de la Coalición Multinacional de Seguridad (MNSTC-I) y a su vez comandante jefe de la *NATO Training Mission* (NTM-I). Subordinado a él, un segundo comandante OTAN específico para la NTM-I, que lleva el peso del día a día y varía de nacionalidad entre noruego, italiano y danés o cualquier otra que se decida pero perteneciente a un país OTAN. Después estaría la estructura

de mando orgánico y las relaciones funcionales entre cuarteles y mandos de la OTAN, que integrarían a JFC Nápoles con la célula NTM-I, SHAPE, las representaciones militares de los países y el Mando Aliado de Transformación (ACT). El proceso en la toma de decisiones y relaciones es bastante ágil sorprendentemente.

Analizada la estructura, veamos cuáles son los pilares en los que se sustentaba la misión y cuáles las líneas de acción que se establecieron para poder coordinar esfuerzos:

- El cuartel general y su *staff*, donde radican las misiones de personal, logística y transporte, CIS y presupuestos. A su frente se halla un jefe de Apoyo.
- El Grupo de Adiestramiento y Doctrina, a cuyo frente se halla la División de Planes y que engloba también la parte de Lecciones Aprendidas. Aquí debemos señalar que está la base de las futuras escuelas de suboficiales, academia militar y de otras escuelas militares específicas.
- La Universidad de Defensa y el grupo de Adiestramiento y Doctrina trabajan en directa coordinación para el desarrollo del plan de preparación previsto. Este grupo se encuentra en Ar Rustamiyah, al mando de un general italiano, y asumirá la responsabilidad de la futura academia básica de oficiales.
- El Grupo de Adiestramiento-Operaciones y Ejercicios.

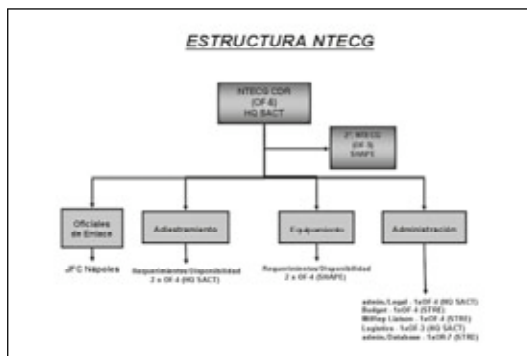
Fijados éstos tras un proceso de planeamiento y discusiones a muy alto nivel, se determinan dos líneas de acción fundamentales y una tercera bastante compleja por las implicaciones internacionales que conlleva:

- La primera fue el adiestramiento y conserjería de los mandos políticos y militares. Ésta es quizá la base o esqueleto de la misión, por tratarse propiamente de la responsabilidad de preparar y supervisar la labor de los futuros jefes políticos militares iraquíes.
- La segunda es el desarrollo de un Mando de Doctrina y Adiestramiento que sirva de base para crear una futura estructura iraquí. Estas dos primeras son las que dan fundamento al que se denominó *Training Education and Doctrine Center* (TEDC) y que englobaría diversos centros de adiestramiento localizados en los ministerios de Interior, Defensa y escuelas militares.
- La tercera, quizá la más compleja, pues engloba a todos los países amigos, no NATO y las relaciones con países NATO efectuadas fuera del ámbito de la NATO. Ésta es la armonización de los pedidos de material y equipos militares para dotar las fuerzas de seguridad y el adiestramiento de los iraquíes fuera del país.

Para ello se creó un grupo *ad-hoc* llamado *NATO Training, Equipping, Coordination* (NTECG). Este grupo está subordinado al *Allied Command for Transformation* (ACT) y consta de tres elementos:

- La célula de mando del NTECG, ubicada en el Cuartel de la NATO en Bruselas (Bélgica).
- La célula de equipos, transporte y logística del NTECG, ubicada en SHAPE, Mons (Bélgica).
- La célula para la coordinación del adiestramiento iraquí fuera del país del NTECG, ubicada en el CG del ACT de Norfolk (Estados Unidos).

Ésta fue la opción estimada más conveniente: mover grupos de militares en pequeños grupos. Todo ello requería, claro está, la coordinación del transporte y permisos de armas y munición entre países en aviación civil y militar. La coordinación también incluyó la aduana de Kuwait y el equipo de enlace norteamericano en el aeropuerto como centro



receptor del personal y punto desde donde después se repartiría a Bagdad en aeronaves norteamericanas o británicas.

Se convino disponer de un avión C-17 mensual, al cual se podía acceder mediante una petición formal de la OTAN y previo pago y aprobación del coste de vuelo. También existía un segundo vuelo vía Europa: desde Frankfurt-Nápoles-Irak y retorno.

El liderazgo del JFC Naples HQ en la misión hizo que los vuelos aumentasen a tres o cuatro por mes, abaratando los costes y mejorando la coordinación entre los distintos estamentos.

### Fases y etapas de la misión

Para llevar a cabo esta misión se estableció una serie de fases y etapas que se va cumpliendo en el tiempo con mayor o menor éxito. Una primera fase inicial estableció las bases de las estructuras de mando y control, mando del adiestramiento, y creó las bases para el desarrollo de un grupo asesor para el equipamiento de las fuerzas de seguridad.

En esta primera fase se creó el *Training and Equipment Coordination Committee* (TECC), comité de asesoramiento del mando militar para el adiestramiento y la adquisición del material necesario.

La segunda fase, de apoyo gradual, se efectúa en una serie de etapas:

- La primera etapa comenzó al alcanzar la NTM-I su capacidad operativa inicial. Esta capacidad incluía una serie de elementos de protección, que aún hoy es difícil de conseguir en su totalidad, dependiendo la misión en gran medida de una seguridad privada y de la protección de las fuerzas de la coalición de la operación IRAQI FREEDOM. El aceptar una seguridad privada en zona de operaciones ha significado un cambio en la política de contratación de la OTAN, que ha tenido que acudir a concursos internacionales para asignarlos a empresas de conocida solvencia y con unos requisitos especiales determinados en cada concurso. Varias fueron las empresas que participaron, y aún algunas continúan en la protección de la OTAN en Irak, cumpliendo su contrato con éxito.
- La segunda etapa comenzó con el establecimiento de la Escuela de Estado Mayor Conjunto (EMACON), embrión de la escuela de preparación para los futuros líderes militares iraquíes. Su localización es en Ar-Rustamiyah, una población situada al SE de la ciudad de Bagdad y a pocos kilómetros. El comienzo fue difícil, como en toda escuela que se precie. Hubo una selección de oficiales de todo el país a la que se valoró por la capacidad de trabajo y preparación especiales para poder

formar el núcleo del profesorado de la escuela, escogiéndose un total de 26 oficiales y algún personal civil.

Posteriormente, durante el proceso de formación de los profesores, se inició una selección por todo el país, principalmente centrada en ciudades donde existían destacamentos militares importantes, que fue realizada por un grupo mixto de oficiales iraquíes y de la OTAN.

En estas fechas el primer curso ha finalizado con éxito, por lo que los primeros oficiales están ocupando los puestos importantes para los que han sido preparados. Las presiones políticas y gubernamentales para escoger a los mejores han sido muy grandes, ya que la preparación, la capacidad de trabajo, inteligencia y capacidad de liderazgo de estos nuevos oficiales son notables.

Junto con este Curso de Estado Mayor Conjunto también se inició un curso para oficiales generales y personal civil de la administración y gobierno, finalizando con éxito en un acto de clausura oficial.

Como parte del entrenamiento del personal para ocupar puestos en la dirección del Estado, Gobierno y fuerzas de seguridad, se está desarrollando en paralelo una Universidad Nacional para la Defensa (UND) o *National Defense University* (NDU). Esta universidad es un concepto que desarrollará diferentes cursos para las *Iraqi Security Forces* (ISF):

- *Junior Staff Course*, que comenzó el 25 de septiembre de 2005.
- *Senior Staff Course*.
- *Higher Defense Studies*, que comenzó en septiembre de 2006 en Arrustamiyah.



Proceso de las peticiones del TECC.

## Los fondos para la misión

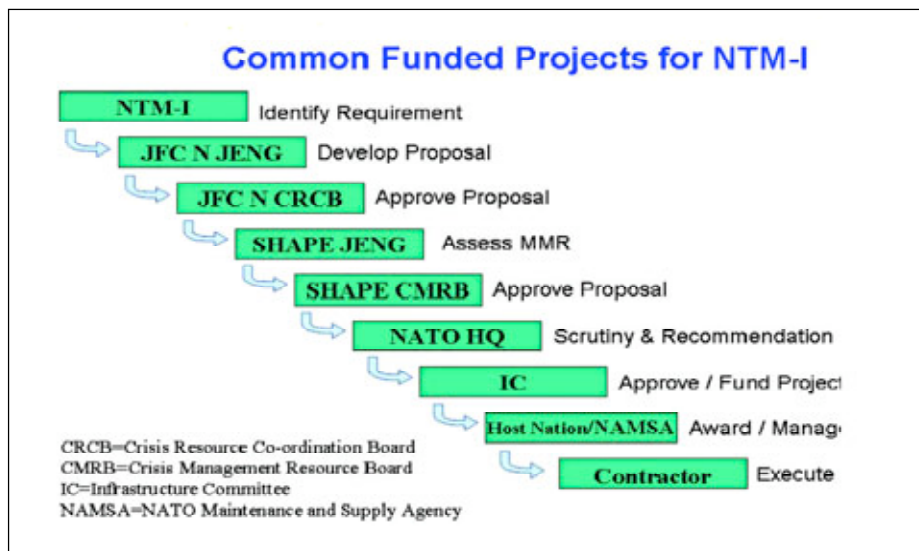
Fue difícil determinar qué tipo de fondos se utilizaría para financiar la misión, ya que las múltiples reticencias de determinados países hacia un gasto desproporcionado e incontrolable obstaculizaban el control.

La OTAN convino un procedimiento para financiar la misión mediante un tipo de fondos desconocido hasta la fecha, los *Trust Funds*. Mediante ellos la OTAN podía convenir apoyar determinadas partes de la misión que no estuviesen gestionadas por los fondos legales establecidos, los *Colon Funds* o los *Infrastructure Funds*. Un ejemplo de ello serían los gastos dedicados al adiestramiento de los iraquíes en escuelas fuera de Irak, es decir, España o cualquier otro país perteneciente a la OTAN. El requisito para que este tipo de presupuesto pudiera funcionar es que una nación liderase el gasto, o sea, se comprometiese a proporcionar los fondos necesarios.

El desarrollo normativo todavía hoy se está discutiendo en SHAPE, aunque posiblemente se haya recorrido bastante camino y quede poco para darle un baño «legal». El proceso para seguir se resume en la figura siguiente.

## Futuro de la misión

Actualmente son 27 las naciones que forman la coalición para la reconstrucción de Irak, 13 de las cuales pertenecen a la OTAN. Este número de naciones permite tener unas mejores expectativas de éxito.



Los objetivos futuros se centran en el área de Bagdad, en la zona llamada internacional, y Ar-Rustamiyah, un enclave social ubicado a unos 10 km al SE de la ciudad.

La zona internacional anteriormente era conocida y denominada como *green zone*, pero por consideraciones propagandísticas cedió su nombre y pasó a llamarse con el nombre por el que se conoce actualmente.

Se han hecho grandes progresos dentro del seno del Ministerio de Defensa, Ministerio del Interior y del Cuartel General del Ejército. La MTIM-I proporciona apoyo de tres formas principalmente:

- Adiestramiento y consejería al personal militar y civil.
- Desarrollo de una cultura de liderazgo en la sociedad.
- Establecimiento de un proceso de Mando y Control organizado y eficaz.
- Proporcionar equipamiento y armonizar la adquisición del material de seguridad.

La posibilidad de progreso de la misión radica en conseguir implantar una cultura social de seguridad mediante la creación de instrumentos que faciliten a las autoridades establecer una sociedad segura, para lo que son necesarias unas fuerzas de seguridad cuyo entrenamiento debe realizarse en una academia de policía interior similar a la Guardia Civil (término éste no aceptado por nuestra marcha de Irak) o a la Gendarmería o Carabinieri, únicas tres fuerzas policiales de carácter militar existentes en Europa, capaces de actuar con seguridad bajo una estructura militar y a la vez civil para conjuntar y servir de nexo de unión entre las fuerzas de seguridad y la sociedad civil.

También son necesarias unas fuerzas de seguridad que protejan las fronteras nacionales, capaces de guardar y controlar el tráfico de estupefacientes e inmigración existente en la actualidad.

El éxito de la misión radicará en la consecución del objetivo marcado durante la Conferencia de Presidentes de Gobierno en junio de 2004, en la que su presidente expuso la necesidad de una colaboración con la OTAN para conseguir que Irak consiga ser dueño de su política interior, de controlarla y evitar las posibles algaradas y revueltas que pudieran ocasionarse en cuanto las fuerzas de ocupación occidentales abandonen el país.

No es sencillo el futuro de Irak. La influencia religiosa de las diferentes ramas del islam hace que sea muy complicada la solución. Pasarán varios años hasta que el país vuelva a ser capaz de decidir su propio destino, libre y democráticamente. Su futuro, desde mi punto de vista, yace en el deseo que tengan los iraquíes de transformar su sociedad feudal, caudillista, anclada

## TEMAS PROFESIONALES

mentalmente en la Edad Media, en otra donde primen los valores fundamentales del ser humano, su derecho a decidir libremente, de no ser discriminado por la adscripción tribal o religiosa y de que la mujer adquiriera el respeto que se merece.

*No pretendemos defender nuestras equivocaciones;  
pero tampoco queremos cometer la mayor de todas: la de  
esperar con los brazos cruzados y no hacer nada por  
miedo a equivocarnos.*

Don Pedro Arrupe Gondra, prepósito general de la  
Compañía de Jesús (Bilbao el 14 de noviembre del 1907).



## BIBLIOGRAFÍA

- R. POLK, William : *Understanding Iraq*, Ed. Harper Collins.  
POWELL, Colin: *My American journey with Joseph E. Persico*. Ed. Ballantines Book.  
MINTZBERG, Henry; ASHLSTRAND, Bruce, & LAMPEL, Joseph: *Safari a la estrategia*. Ed. Garnica.  
WOODWARD, Bob: *Bush at war*. Ed. Simons & Schuster.  
KRAMES, Jeffrey A.: *The Rumsfeld way*. Ed. McGraw Hill.  
*Gran Enciclopedia Larouse*.

# EL RETO DE LA MODERNIZACIÓN DE LAS UNIDADES DEL ANTIGUO «GRUPO DE COMBATE»

Alfredo RODRÍGUEZ FARIÑAS



L mes de diciembre de 2007 la *Revista Española de Defensa* publicó un artículo titulado «Una modernización A FONDO», de Octavio Díez Cámara, que recogía las opiniones del director de la Unidad de Producción de Reparaciones de Cádiz-San Fernando y del jefe del Programa de Modernización, y en el que se hacía una síntesis del proceso y trabajos de modernización en las fragatas *Victoria* y *Numancia*. Me gustaría añadir la visión del comandante de los dos primeros escoltas que han pasado por el astillero.

Con este artículo pretendo mostrar los aspectos más destacables de la modernización, analizando la organización, los asuntos de personal y de logística y las obras realizadas, para concluir con algunas lecciones aprendidas.

## Antecedentes

En el mes de febrero de 2005 las fragatas citadas fueron inmovilizadas y se trasladaron al astillero de Navantia en Cádiz a la espera de comenzar las obras que, dentro del recurso económico disponible, contemplaba el NSR (1) del Programa de Modernización de Media Vida de las antiguas unidades del Grupo de Combate (2). Entre febrero y diciembre de 2005 los buques estuvieron en condición de baja disponibilidad y sus dotaciones se vieron reducidas (3), sien-

---

(1) *National Staff Requirement*, Requisitos de Estado Mayor, uno de los pasos del PAPS.

(2) Se corresponde con la Orden de Ejecución del Proyecto 419-A/3 de 27 de diciembre de 2005.

(3) Se estableció un núcleo de mantenimiento formado por unas 35 personas por barco.



do su cometido principal preservar y mantener los equipos y sistemas de a bordo. Dos eran los objetivos que se pretendían alcanzar con la modernización:

- Restituir las capacidades de los buques, degradadas por el paso del tiempo.
- Potenciar las necesarias, en el actual escenario operativo, y hacerlas compatibles con las nuevas unidades que se prevé entren en servicio.

Para ello, estructuradas en un total de treinta obras de plataforma y doce del sistema de combate, se acometieron las siguientes tareas:

- Obras de mejora de equipos y servicios principales y auxiliares.
- Obras de equipos (Mk 92, SATCOM, compresores de aire de alta presión, bombas C. I., compactadoras, pescante de la RHIB, etcétera).
- Desmontaje de equipos obsoletos (consolas tácticas, radar de navegación, equipo de guerra electrónica, TACTAS, motores diésel-generadores, sistema de halón, separadores de sentinas, evaporadores, planta de ósmosis, compresores de aire de baja presión, UPS 115 volt/60 Hz.)



Fragata *Victoria*, julio 2006. Primera varada. Dique Núm. 1 Navantia (Cádiz).

En el mes de noviembre comenzaron los trabajos de modernización. Durante el transcurso de las obras se han efectuado simultáneamente, coincidiendo con su final, un Periodo de Inmovilización Programado (PIP) para reactivación de equipos no afectados por la modernización y las obras de renovación de alojamientos de suboficiales y marinería (CAVIMAR).

Una circunstancia reseñable la constituye el hecho de que el astillero acometió simultáneamente los trabajos de ingeniería con las labores de acopio y producción, lo que en algunas ocasiones produjo algún trastorno. Una prueba es el número de varadas que fue necesario realizar. Si el pro-



Fragata *Numancia*, 31 enero 2007, 1100A. Comienza maniobra para segunda varada. Dique Núm. 4 Navantia (Cádiz).

grama de modernización contemplaba una única varada en la que se acometerían las tareas programadas correspondientes a una varada reglamentaria, la realidad refleja el hecho de haber entrado —cada buque— tres veces en dique. Si la primera varada de cada buque (verano de 2006) fue a requerimiento del astillero para poder retirar equipos de gran volumen que no podían ser despiezados a bordo, la segunda (diciembre de 2006 para la *Victoria* y enero de 2007 para la *Numancia*), programada inicialmente como la reglamentaria, trajo la ingrata sorpresa de localizar daños en los núcleos de las hélices de ambos barcos. Debido al tiempo necesario para su reparación, éstos salieron de dique y fue necesario programar una varada posterior y simultánea de ambos —entre el 11 y el 29 de mayo de 2007— para la instalación de las hélices y finalizar el pintado de la obra viva.

Después de todos los cambios de pesos debidos al desmontaje de algunos equipos «no útiles» y el reemplazo de un número significativo de otros, estaba programado realizar una experiencia de estabilidad que la *Victoria* efectuó el 22 de agosto de 2007, a flote, en la dársena del astillero, y cuyos resultados



Palas hélice fragata *Victoria*, 25 enero 2007.  
Taller Astillero Navantia (Cádiz).

han constituido los datos de partida para la elaboración de la nueva documentación de estabilidad.

Por último, y no por ello de menor importancia, están las tareas de apoyo logístico que la Armada, dentro del programa de modernización, requería de Navantia como contratista principal, necesarias para garantizar el adecuado apoyo de los equipos instalados en las unidades modernizadas. Esta tarea, que debía haber estado concluida a los veintidós meses de la firma de la Orden de Ejecución, seguía aún en ejecución al escribir este artículo (finales de 2007), habiendo adquirido Navantia el compromiso de mantener los equipos para los que aún no había proporciona-

do documentación, repuestos ni apoyo que permitieran el mantenimiento de Primer Escalón.

Tras esta puesta en escena, comienzo con el análisis de los diferentes puntos enunciados en la introducción.

## Organización

Para la ejecución de la modernización fue adoptada la estructura habitual de un programa de nueva construcción; en este caso, bajo la dirección de una oficina del programa dependiente de la DIC, asignando al ALARDIZ (4) la responsabilidad en la ejecución e inspección a través de la ICODIZ. Al tratarse de un buque ya en servicio y encuadrado en la Flota, su dependencia orgánica continuó siendo de ésta, si bien ha existido una dependencia funcional del ALARDIZ para todos los asuntos relacionados con la modernización.

---

(4) AJEMA 33269 120725Z, diciembre 2005.

Durante todo el periodo se produjeron algunas interferencias debidas a los siguientes factores, y que fue preciso soslayar adoptando las siguientes medidas:

- Canibalizaciones de equipos, algunos de ellos afectados por la modernización, como la dirección de tiro Mk 92 o el sistema de comunicaciones SATCOM.
- Retraso en la ejecución de obras y tareas programadas de PIP.
- Ejecución del programa CAVIMAR (5).
- Interferencias internas entre el contratista principal (Navantia) y los subcontratistas (Faba, Fábrica de Motores de Cartagena, Indra, etc.).
- En menor medida, otras acciones propias de un buque en servicio (modificaciones, nuevas instalaciones, inspecciones...).

A la vista de lo anterior, y teniendo en cuenta la complejidad del programa, debería considerarse la necesidad de una única voz coordinadora de todas las actividades de sostenimiento que se efectúen a bordo durante la modernización, evitando la dispersión de interlocutores entre DIMAN, DIC y DAT.

## Personal

Al inicio del periodo de baja disponibilidad, si bien permaneció a bordo la práctica totalidad de oficiales y suboficiales, se produjo un desembarco masivo de marinería. Esta situación llevó a que al inicio de la modernización la dotación de cada buque estuviese compuesta por unas 50 personas, lo que se demostró claramente insuficiente a lo largo de la ejecución de las obras. Particularmente crítica fue la falta de personal en el Servicio de Aprovisionamiento, en quien recae el cometido de iniciar el proceso de reconocimiento y clasificación de un gran número de equipos y repuestos para su desembarco, así como la actualización de las existencias en pañoles. Ante esta situación establecí para ambos buques de mi Mando las siguientes prioridades:

- Garantizar la seguridad física de los buques, así como extremar el cumplimiento de la normativa de Seguridad Operativa (SEGOP).
- Apoyar a la ICODIZ en la inspección de obras.
- Mantener los equipos no afectados por la modernización.

---

(5) CAVIMAR: Calidad de la Vida en la Mar.

A medida que avanzaban las obras, y en mayor medida desde verano 2006, gracias a la previsión y tesón del capitán de navío Martínez-Avial, a la sazón COMANDES-41, se produjo el embarque de personal procedente básicamente de las escuelas de formación. Al finalizar las obras, la dotación de la *Victoria* superaba el objetivo inicial de 139 efectivos (6), al estar formada por más de 190 personas; sin embargo, cualitativamente continuaban existiendo graves carencias en la categoría de cabo primero de algunas especialidades (Sistemas Tácticos, Electrónica y Electricidad). Es de reseñar que durante todo el periodo las dotaciones han podido realizar un significativo número de cursos monográficos. Por otro lado se procuró embarcar a los más bisoños en otras unidades de la Flota, en comisión de servicio, para que pudieran familiarizarse de forma práctica con sus respectivas especialidades.

## Aspectos Logísticos

### *Infraestructuras*

Para permitir el alojamiento del personal de la guardia de puerto, la Armada adquirió al astillero, por el procedimiento de *leasing*, unos módulos de habitabilidad que fueron equipados con mobiliario, enseres y electrodomésticos con cargo a los fondos de ambos buques. Su capacidad era, en un principio, adecuada a las dotaciones existentes manteniendo una guardia conjunta para ambos buques; pero a medida que avanzaron los trabajos y se incrementaron las dotaciones se sintió la necesidad de separar las guardias de los buques, por lo que se adquirieron módulos adicionales para el personal de la guardia de puerto y para albergar taquillas para el resto de la dotación.

Para el trabajo administrativo se dispuso, en régimen de alquiler, de oficinas en un edificio del astillero próximo al buque. Durante los periodos de baja carga de trabajo a bordo, al comienzo del periodo de obras, el espacio de trabajo fue claramente insuficiente para atender a la formación a través de la UVICOA, si bien a medida que avanzó la modernización y el trabajo a bordo fue en aumento esta carencia se hizo menos notoria, aunque siguió resultando muy significativa en el último aspecto citado.

El CIGA de San Fernando acometió los trabajos necesarios para que desde las oficinas se tuviera acceso a la intranet y a la RPV telefónica del Ministerio de Defensa. Por requisitos de seguridad quedó sin instalarse el acceso a la red SACOMAR (7), debiendo efectuarse el tráfico de mensajes mediante el

---

(6) Plantilla de fragatas con grado de alistamiento A3.

(7) Propuesta de establecimiento de un CECOM. VIC 00661 120917Z, diciembre 2006.

desplazamiento de un teletipista al CECOM de la E. N. de Puntales, donde estaba instalado el servidor de cada buque.

La carencia de cualquier tipo de estos servicios en los muelles supuso una dificultad añadida al intentar restablecer la vida a bordo, ya que se carecía del básico acceso a la intranet de la Armada.

### *Seguridad*

Durante los periodos de máxima actividad productiva se sobrepasaron, en cada uno de los buques, los 200 operarios trabajando a bordo en dos turnos, que abarcaban desde las 0700 hasta las 2200 horas, salvo domingos y festivos.

Debido a las reducidas dotaciones, supuso un gran esfuerzo mantener el control adecuado del personal de las empresas, tanto durante la jornada normal de trabajo como fuera de ella, por la ajustada composición de la guardia de puerto, cuya entidad estaba condicionada por las capacidades de alojamiento en los módulos de habitabilidad. Esta tarea resultó complicada, aun contando con el apoyo de vigilantes de seguridad proporcionados por el astillero.

Desde la vertiente de la seguridad industrial, el jefe de buque designado por el astillero ha aplicado con rigor y eficacia todo lo relacionado con la seguridad e higiene en el trabajo (8). De hecho, se puede considerar un éxito el escaso número de accidentes producidos ante la envergadura de las obras efectuadas (sólo uno significativo, la caída de dos operarios de una empresa subcontratada por Navantia por el tronco de admisión de aire de una turbina).

El jefe de buque del astillero, conforme a lo dispuesto en los Planes de Seguridad y Emergencia aceptados por la Armada, es quien asume toda la responsabilidad ante cualquier tipo de accidente o emergencia en el que la participación de las dotaciones se concreta en el apoyo con medios materiales y humanos, algo que en principio puede resultar difícil de aceptar desde el prisma de la Seguridad Interior en el ámbito naval.

### *Apoyos recibidos*

Al haberse establecido un horario de trabajo en el que se incluía el tiempo necesario para el traslado de las dotaciones de la base al astillero y regreso, se dispuso de medios de transporte con cargo a la Armada y se reintegraron los gastos de tren al personal que lo utilizó. Los medios de transporte de Rota a

---

(8) Conforme a lo dispuesto en la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales.



CIC de la fragata *Victoria*, 18 octubre 2007. Inspección previa a la entrega.

Cádiz y regreso fueron mejorando, desde un sistema mixto de autobús, tren de cercanías, hasta un servicio de autobús directo desde la base hasta el interior del astillero. De esta manera se consiguió mantener una jornada de «trabajo presencial», con un horario de mayor duración al disminuir el tiempo empleado en transporte, a la vez que se proporcionaba mayor comodidad a la dotación.

Finalmente, para apoyar a la inspección en la supervisión de la puesta en marcha e inicio de pruebas de los equipos instalados, contando con la participación del personal de las dotaciones, se autorizó el empleo del catamarán que enlaza Rota y El Puerto de Santa María con Cádiz.

El teniente de navío Mira Calvo realizó un estudio, a la vista de las diferentes opciones disponibles y en función del número de utilizadores, para racionalizar el gasto de transporte, que fue puntualmente elevado a las autoridades pertinentes.

El racionamiento del personal de la guardia de puerto se efectuó en el comedor del astillero, autorizando AJALDIZ el gasto correspondiente. Igualmente, debido a la falta de instalaciones y servicios de habitabilidad a bordo

por los retrasos de Navantia, fue autorizado el racionamiento de las dotaciones al completo, en jornadas enteras y para trabajos puntuales (entradas y salidas de dique, arranchado y pertrechado, etcétera).

### *Mantenimiento*

Con la creación del Núcleo de Mantenimiento, y mientras se dispuso durante el periodo de baja disponibilidad —entre febrero y noviembre de 2005— de servicios auxiliares en los buques (contraincendios, agua dulce, aire de alta y baja presión, etc.), se estableció un programa de mantenimiento de determinados equipos y de preservación de otros, que fue necesario revisar «a la baja» en dos ocasiones al no disponer paulatinamente de los mencionados servicios, y descartar, por su elevado coste, que el astillero dispusiera medios alternativos a los propios de los buques, situación que obligó a recortar los mantenimientos que eran posibles realizar.

El retraso en las fechas previstas de finalización de las obras relacionadas con la plataforma y los servicios auxiliares supuso que alguno de los equipos no afectados por la modernización estuviera al menos 15 meses sin ponerse en marcha.

### *Recurso económico*

Una acertada medida fue reducir las diferentes asignaciones económicas de ambos buques durante el año 2006 en beneficio de los restantes buques de la Escuadrilla. Sin embargo, el alistamiento general de los buques en 2007, tras dos años y medio de inmovilización, produjo un gasto que las asignaciones «normales» de los diferentes fondos no han podido soportar. De hecho, fueron concedidas ampliaciones para afrontar gastos de «Material Nacional» y de «Vida y Funcionamiento».

## **Obras**

### *Alcance*

La Orden de Ejecución incluía treinta obras en plataforma (fue anulada una relativa a refrigeración de equipos electrónicos) y doce obras en el sistema de combate. Al inicio de la modernización las dotaciones no dispusieron de información que detallase el alcance de cada una de las actuaciones. Ésta fue distribuida vía intranet, a través de la base de datos de ICODIZ, ya bien entrado el año 2006. En general, se dispuso de esa información cuando muchos de los



equipos ya habían sido instalados, lo que en múltiples ocasiones impidió aprovechar la valiosa experiencia que acumulan las dotaciones para resolver las dificultades que se plantean durante la instalación de circuitos, equipos y sistemas.

En otros casos el alcance de la «actuación» se limitaba al recorrido o inspección de un equipo o sistema, lo que obligaba, en caso de detectarse una anomalía, a que para su corrección fuera necesario recurrir al Segundo Escalón de Mantenimiento (ISEMER), que por lo general las ejecutó durante el PIP coincidente con los meses finales de la inmovilización.

Esta manera de proceder, que se demostró ineficaz y llevaba en muchos casos a deshacer el trabajo ya realizado, se intentó corregir a medida que avanzaban los trabajos de modernización. Baste citar como ejemplo el recorrido de las bombas de contraincendios: la modernización únicamente contemplaba el recorrido de la bomba, cuando meses después fue necesario desmontar el motor eléctrico y acoplamiento flexible de algunas de ellas para su reparación y para sanear y pintar las basadas del conjunto.

### *Planificación de la modernización*

A pesar de los reiterados esfuerzos realizados por Navantia, ha resultado difícil disponer de una planificación del conjunto de obras de modernización (plataforma y sistema de combate), CAVIMAR y PIP.

Al contratista principal le ha resultado extremadamente complicado cumplir los plazos programados. El grado de avance de las obras hacía necesario presentar nuevas programaciones en cada una de las CAP (9) debido a las interferencias que surgían entre las tareas de la plataforma y del sistema de combate con el CAVIMAR, PIP, la reactivación de equipos no afectados por la modernización, el pintado del buque y el alistamiento general (arranchado y pertrechado).

Se estima que los retrasos se han debido a:

- Iniciar las obras de modernización sin haber desarrollado la ingeniería.
- Solapar labores de ingeniería con trabajos de producción.
- Dificultad para localizar proveedores.
- Dilatados plazos de entrega para acopio de materiales.
- Falta de familiarización del astillero con el Apoyo Logístico de la Armada.
- Agilidad del astillero para afrontar la complejidad del programa.

---

(9) Conferencia de Avance del Programa.

- Necesidad de mayor control y coordinación entre Navantia y sus empresas subcontratadas.

La combinación de estos factores dio como resultado programar la ejecución de diversas actuaciones en momentos críticos y próximos al final de la modernización, con el consiguiente riesgo de retrasos, tal y como sucedió con la inspección del núcleo de la hélice (10).

### *Ejecución*

Durante la primera parte de la modernización se efectuaron inspecciones para determinar el alcance de las actuaciones, que supusieron un elevado coste, tanto económico como de esfuerzos. Considero que con el asesoramiento de la dotación y bajo la dirección del ISEMER (verdaderos conocedores del estado de conservación y mantenimiento del buque) se podría haber reducido notablemente el mencionado esfuerzo, con la subsiguiente economía de trabajo y presupuestaria.

En los periodos de mayor intensidad de producción, el principal obstáculo fue la falta de coordinación entre las empresas, que hizo que el trabajo ya realizado hubiera que deshacerlo en muchas ocasiones, como ya he mencionado.

Las deficiencias existentes al finalizar la modernización fueron recogidas en el Acta de Entrega. Las más destacables fueron:

- Quedó pendiente la instalación del equipo de guerra electrónica.
- Falta de documentación logística y de sostenimiento, por ejemplo la de seguridad interior.
- Falta de identificación y rotulación generalizada de accesorios de seguridad interior, válvulas y circuitos, tanto recorridos como de nueva instalación.

### **Lecciones aprendidas**

Para evitar los retrasos sufridos por las fragatas *Victoria* y *Numancia*, cuyas obras de modernización finalizaron en octubre y diciembre de 2007 tras más de treinta meses inmovilizadas —y veintitrés de obras en el caso de la *Victoria*—, las medidas a tomar deberían de pasar por:

---

(10) Fue necesario programar una tercera varada 45 días antes de la fecha prevista de finalización.

*Optimizar la organización del Programa:*

A la vista de las obras contratadas y ante las siguientes consideraciones, parece conveniente que el programa sea dirigido por los organismos de mantenimiento de la Armada, coordinado por el ISEMER y con el apoyo puntual de la Inspección de Construcciones (ICODIZ) para los equipos de nueva instalación:

- El alcance de la mayoría de las actuaciones consiste en mantenimientos de rehabilitación.
- Las deficiencias detectadas deben ser corregidas por los escalones de mantenimiento.
- La ejecución de un PIP con responsabilidad del ISEMER.
- La ejecución del CAVIMAR bajo control del ISEMER.
- La preservación inicial y reactivación de equipos no afectados por la modernización, muchos de ellos incluidos en los contratos centralizados de mantenimiento bajo el control del ISEMER.

*Concretar hitos de planificación:*

Para asegurar la finalización de la modernización en el plazo previsto considero que deben establecerse al menos los siguientes hitos:

- Finalización de las actuaciones de plataforma que proporcionan los servicios auxiliares del buque (con pruebas de puerto aceptadas por la inspección) al menos con tres meses de antelación a la fecha final, pudiendo establecerse las pruebas de puerto como hito de pago.
- Finalización de todas las actuaciones restantes de plataforma y la totalidad de las del sistema de combate (con pruebas de puerto aceptadas por la inspección) un mes después de la fecha citada anteriormente (esto es, dos meses antes de la fecha de fin de obras).
- Finalización del adecentamiento del buque (pintado interior y exterior) un mes antes de la fecha de fin de obras.
- Alistamiento general del buque por parte de la dotación y pruebas de mar durante el último mes.

Además de estos hitos, creo necesario que el PIP se desarrolle a lo largo de todo el periodo de obras para evitar situaciones como alguna indicada previamente.



Fragata *Victoria*, 18 octubre 2007. Firma Acta Recepción. Obra Modernización.

### *Mejorar la infraestructura y los apoyos recibidos*

Se debería disponer de mayor espacio de trabajo en el complejo de oficinas y considerar la posibilidad de dotarlo de un CECOM con acceso a la red SACOMAR.

Convendría considerar las conclusiones del informe para racionalizar el transporte puesto a disposición de las dotaciones.

### *Planear bien el ritmo de embarque del personal*

El ritmo de embarque de personal a partir del verano de 2006 fue adecuado, aunque cualitativamente persisten graves carencias en algunos destinos cinco meses después del fin de las obras. Considero que la estricta adhesión al Proceso de Trabajo 0312 «Alistamiento del Personal de la Flota» en los siguientes buques contribuirá de forma decisiva a paliar esta cuestión.

Las oportunidades de instrucción con la programación de cursos industriales a los que asistieron oficiales, suboficiales y cabos primeros, así como las oportunidades de adiestramiento mediante el embarque de personal en otras unidades han permitido afrontar con moderado optimismo el periodo de adiestramiento básico.

### *Mejorar la Seguridad*

Ante la gran cantidad de trabajadores a bordo y la naturaleza de varias actuaciones, el buque es vulnerable en una gran parte de los compartimentos. Es conveniente, por tanto, que las próximas unidades se trasladen al astillero con los mínimos pertrechos posibles al objeto de evitar desapariciones que en ocasiones, con independencia de su valor económico, pueden ser de dilatado plazo de reposición.

### *Ejecutar, en la mayor medida posible, el mantenimiento programado*

Ante la posibilidad de que los buques permanezcan un tiempo excesivamente prolongado sin disponer de los servicios auxiliares propios, deberían adoptarse las siguientes medidas:

- Preservar todos los equipos no afectados por la modernización.
- Disponer de los servicios auxiliares (aire a presión, 400 Hz, aire acondicionado, potencia eléctrica estable...) mediante instalaciones externas y portátiles.

### *Contemplar posibles ampliaciones del recurso económico*

El Programa de Modernización no contempla, en muchos casos, las reparaciones derivadas de las inspecciones. Por tanto debería, previo estudio e informe de ISEMER, adoptarse alguna de las siguientes alternativas:

- Aumentar el presupuesto del PIP en la cantidad que se determine.
- Disponer de un recurso «extra» para afrontar obras incidentales con cargo al Programa de Modernización.

Si el periodo de modernización está solapado en dos ejercicios económicos debería considerarse un aumento de las asignaciones del buque en los fondos de «Material Nacional» y de «Gastos de Vida y Funcionamiento».

*Disponer de la información con antelación*

Es imprescindible que las dotaciones dispongan, con la antelación suficiente, de la información relativa a las actuaciones para que, con su experiencia, puedan contribuir a un mejor apoyo a la inspección y al propio astillero, de manera que pueda incrementarse la calidad de los trabajos.

**ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS**

**NSR:** *Nacional Staff Requirements*, Requisitos de Estado Mayor, uno de los hitos de la planificación de armamento por fases.

**PAPS:** *Phased Armament Programmed System*, Sistema de Programación de Armamento por Fases.

**SATCOM:** *Satellite Communications*, Comunicaciones por Satélite.

**RHIB:** *Rigid Hull Inflatable Boat*, Embarcación Inflable de Casco Rígido.

**UPS:** *Unit Power Supply*, Fuente de Energía Alternativa o de Emergencia.

**PIP:** Periodo de Inmovilización Programada.

**CAVIMAR:** Calidad de Vida en la Mar: Programa de modernización y mejora de habitabilidad.

**DIC:** Dirección de Construcciones (Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada, JAL).

**AJEMA:** Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.

**ALARDIZ:** Almirante del Arsenal de Cádiz.

**ICODIZ:** Inspección de Construcciones (Arsenal de Cádiz).

**DIMAN:** Dirección de Mantenimiento (JAL).

**DAT:** Dirección de Abastecimiento y Transportes (JAL).

**SEGOP:** Seguridad Operativa (programa y acciones para prevención de accidentes).

**COMANDES-41:** Comandante de la 41.ª Escuadrilla de Escoltas, unidad orgánica que integra a las fragatas de la clase *Santa María*.

**UVICOA:** Universidad Virtual Corporativa de la Armada.

**SACOMAR:** Sistema de Comunicaciones Navales.

**CECOM:** Centro de Comunicaciones.

**AJALDIZ:** Almirante Jefe del Apoyo Logístico en la Bahía de Cádiz.

**ISEMER:** Instalaciones del Segundo Escalón de Mantenimiento en Rota.

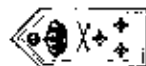
**CAP:** Conferencia de Avance del Programa.



El pasado día 9 de septiembre el almirante de la Flota, Juan Carlos Muñoz Delgado, y el comandante general de la Infantería de Marina, Juan A. Chicharro Ortega, acompañados de diversas personalidades de la vida política y económica de Madrid, e invitados por el embajador de los Estados Unidos en España, Eduardo Aguirre, efectuaron una visita al buque estadounidense *Iwo Jima* (LPH 7). Dicho buque está encuadrado en la 6.ª Flota y navegaba en esos días por aguas del Mediterráneo español, con rumbo al golfo Pérsico. Durante la visita se llevó a cabo una demostración aérea por parte de los aviones *Harrier* embarcados, así como un espectáculo de artes marciales por personal de Infantería de Marina del MEU y, seguidos de una comida con los oficiales del citado buque. (Foto: J. A. Sáinz Caso).

# UN PASO AVANTE EN EL SALVAMENTO Y RESCATE DE SUBMARINOS: *BOLD MONARCH 08*

José María TREVIÑO RUIZ



## Introducción



L 15 de agosto del año 2000 una terrible noticia aparecía en las portadas de todos los periódicos del mundo: el submarino nuclear ruso *Kursk* (K 141) de 18.300 t se había hundido en las frías aguas del Mar de Barents con su dotación. Los infructuosos intentos de la Marina rusa con todos sus medios de salvamento para intentar rescatar a los supervivientes, agrupados en el noveno compartimento, a popa del reactor, mantuvieron varios días en vilo a la opinión pública, que veía cómo las horas iban pasando inexorablemente sin que pudiera abrirse la escotilla de popa para aliviar los sufrimientos de los ateridos miembros de la dotación todavía vivos. El resultado final es de todos conocido: una empresa de salvamento noruega pudo abrir la escotilla finalmente, pero sólo para certificar que no había ningún superviviente entre los 110 hombres de la dotación del submarino siniestrado.

Pero aquí no acaba la historia. Tan sólo cinco años después, el 5 de agosto de 2005, de nuevo un accidente de otro submarino ruso ocupaba las primeras páginas de todos los rotativos: el submarino de salvamento *Priz* (AS 28), que había intervenido en la operación de salvamento del *Kursk*, se encontraba atrapado en una red metálica a 190 m de profundidad en la bahía de Beryozovaya, península de Kamchatka, con siete hombres a bordo y con menos de 120 horas de oxígeno para sobrevivir. De nuevo los medios de salvamento rusos fueron incapaces de librar al *Priz*, pero la rápida intervención de la Marina británica, con el ROV *Scorpion 45*, consiguió cortar los cables de acero que aprisionaban al submarino, que finalmente consiguió salir a la superficie con todos sus tripulantes sanos y salvos.



## El ejercicio BOLD MONARCH 08

La Alianza Atlántica, desde su creación en 1949, ha mostrado una gran preocupación por los accidentes de submarinos; de ahí la doctrina vigente del ATP-57 y el STANAG 1297, en lo que a la teoría se refiere, y a la larga serie de ejercicios de salvamento y rescate reales (LIVEX) realizados, inicialmente denominados SORBET ROYAL y que posteriormente han pasado a denominarse BOLD MONARCH.

Así, en el ejercicio BOLD MONARCH 08 (BM 08), séptimo realizado por la OTAN con un supuesto de salvamento y rescate, y quinto en el que de forma real se practica el rescate de los miembros de la dotación del submarino siniestrado, se simulaba el hundimiento de un submarino ficticio, el HMS *Serendipity*, que al colisionar con un mercante se hundía en una sonda de 100 m con los 80 miembros de su dotación, e incluía la primicia de una alerta internacional y el desplazamiento de diferentes medios de salvamento y personal de otras naciones. La participación incluía no sólo a los estados miembros de la Alianza Atlántica, sino también a los componentes de la Asociación para la Paz (PfP), con una destacada actuación de Rusia, que aportaba un minisubmarino de salvamento de la clase *Priz*, el AS 34, capaz de actuar a 1.000 m de profundidad, y el buque de salvamento *Gregori Titov*. Asimismo estaba prevista la actuación de compañías civiles de salvamento y de la organización internacional de salvamento de submarinos ISMERLO (*International Submarine Escape and Rescue Liaison Office*).

El contralmirante británico David Cooke, comandante aliado de los Submarinos del Norte (COMSUBNORTH), además de ejercer como Autoridad Operacional de Submarinos (SUBOPAETH) a bordo del buque holandés HNLMS *Rotterdam*, dirigió el ejercicio programado por el también británico almirante Mark Stanhope, comandante del Mando Componente Marítimo (MCC) de Northwood en Inglaterra.

Los días 6 y 7 de mayo fueron para la alerta y movilización de todos los medios en los distintos cuarteles generales. La fase de puerto se llevó a cabo en Oslo entre el 21 y el 25 del mismo mes. El 26 salieron de puerto todas las unidades para proceder a la fase en la mar, hasta el día 5 de junio, en la costa de Kristiansand, al SE de la península escandinava. En total participaron tres submarinos aliados, tres sistemas de rescates y diez buques de superficie de 14 naciones, con observadores de otras diez: Argentina, China, Corea del Sur, India, Israel, Japón, Pakistán, Singapur, Sudáfrica y Ucrania.

### Los submarinos participantes

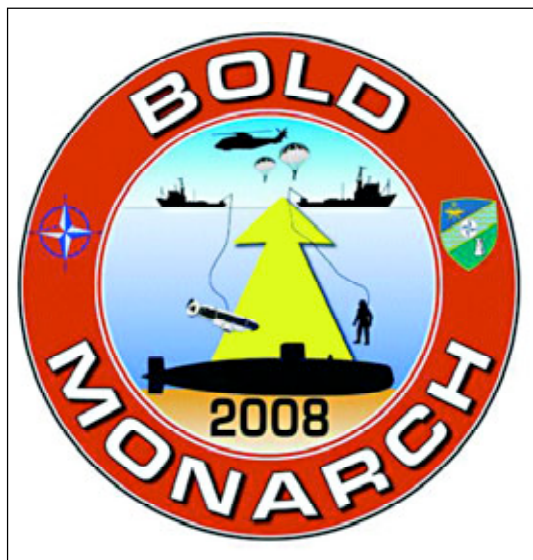
La misión del BM 08, además del adiestramiento, pretendía demostrar que la OTAN, con la participación de otras naciones poseedoras de submarinos,

podía colaborar en operaciones de salvamento de cualquier submarino siniestrado en el fondo, incluyendo la participación de los elementos de sanidad relacionados con los accidentes de submarinos. Como segundo objetivo se buscaba validar los diferentes medios y procedimientos existentes en el mundo entero, buscando la interoperabilidad y el desarrollo de los diferentes procedimientos y sistemas de salvamento, así como conocer las capacidades de salvamento y rescate de naciones no pertenecientes a la Alianza. Los tres submarinos que actuaban como siniestrados (DISSUB), el holandés *Dolfijn* (S 808) de la clase *Walrus*, el noruego *Uthaug* (S 304) de la clase *Ula* y el polaco *Sep* (S 295) de la clase *Kobben*, participaron muy activamente en el ejercicio. Los sistemas NSRS (*NATO Submarine Rescue System*), SRDRS (*Submarine Rescue Diving and Recompression System*) y el submarino ruso *AS 34* efectuaron 14 acoplamientos en la escotilla de salvamento y escape del *Dolfijn*, y realizaron además un ejercicio de escape libre (ESCAPEX) desde la profundidad a la que se encontraba el submarino —unos 90 metros— hasta la superficie. En el *Uthaug* noruego se realizaron 12 acoplamientos a su escotilla por los mismos sistemas anteriores, llevándose a cabo otro ejercicio ESCAPEX sin problemas. El único fallo ocurrido tuvo lugar sobre el submarino polaco *Sep*, que después de realizar nueve acoplamientos con los sistemas NSRS y SRDRS no pudo conseguir un acoplamiento fiable con el *AS 34*, suprimiéndose la transferencia de personal del submarino polaco al ruso. De esta forma, los diferentes equipos de buceadores de Canadá, Grecia, Holanda, Italia, Rusia, Turquía y Ucrania tuvieron oportunidades de trabajar juntos y realizar escapes reales desde los submarinos «siniestrados».

### Los medios utilizados

En este complejo ejercicio, el mayor realizado hasta la fecha, aparte de los medios ya mencionados, entre los que se encontraban los sistemas y vehículos de salvamento y rescate de la Marina rusa (*AS 34*), el Sistema de Rescate Submarino de la OTAN (NSRS) y el Sistema de Recompresión y Buceo de Rescate Submarino (SRDRS) de la Marina norteamericana, intervinieron también buceadores de gran profundidad, un avión de patrulla marítima, el Grupo Paracaidista de Apoyo a Submarinos (SPAG), el Grupo de Apoyo Médico y un total de diez buques de superficie.

El ISMERLO, con sede en Norfolk (Virginia), utilizó internet como medio de coordinación, y su plana mayor estaba compuesta por expertos de Estados Unidos, Noruega y España. Esta organización fue una parte integral del ejercicio, demostrando su habilidad para coordinar todos los esfuerzos para el rescate de la dotación del submarino siniestrado (DISSUB). El ISMERLO operó bajo la autoridad del *Submarine Escape and Rescue Working Group* (SMERWG) de la OTAN, con la colaboración rusa, para coordinar que los



medios de salvamento mundiales estuviesen disponibles en un momento dado. Este organismo es fundamental para obtener una rápida respuesta, ya que un submarino siniestrado rara vez cuenta con una ventana superior a las 72 horas para que su dotación sea rescatada. La eficacia del ISMERLO quedó plenamente comprobada durante el rescate real del submarino ruso *Priz* (AS 28) en 2005, al movilizar en menos de 24 horas la ayuda necesaria. Los buceadores tuvieron asimismo un papel vital en el salvamento y escape de la dotación del

DISSUB. Inicialmente bajaron para inspeccionar el casco del submarino siniestrado, dejando expedito de obstáculos el acceso a la escotilla de salvamento para conectar las mangueras que proporcionaban aire fresco a las cámaras y aire de alta para soplar los lastres y poder llevar el submarino a la superficie. Adicionalmente llevaron contenedores estancos con víveres y medicinas para socorrer a la dotación siniestrada. A profundidades superiores a los 100 metros los buceadores italianos utilizaron el *Atmosphere Diving Suit* (ADS), que les permitía actuar a mayores profundidades para realizar las tareas descritas.

El avión de patrulla marítima (MPA) utilizado fue el popular P3C *Orion*, en este caso con matrícula alemana, que proporcionó la capacidad de exploración a larga distancia, así como el mando y apoyo inicial en el área de escena del submarino siniestrado.

El SPAG (*Submarine Parachute Assistant Group*), compuesto por 25 paracaidistas de Grecia, Italia, Reino Unido, Rusia y Ucrania, ejerció su cometido de ser la primera respuesta en la operación de rescate, siendo lanzado en el área de la última situación conocida del submarino. El apoyo médico asociado al salvamento de la dotación del DISSUB fue muy complejo y delicado, previendo los accidentes ocurridos durante los escapes libres, con el alistamiento de cámaras de descompresión de los buques de salvamento para tratar inmediatamente los posibles ataques de presión, al mismo tiempo que disponía de todo lo necesario para atender a los posibles heridos o intoxicados por una posible contaminación de la atmósfera interior del DISSUB. El ejercicio BM 08 concentró a los más prestigiosos especialistas en esta área tan específi-

ca. Las diferencias de lenguaje y procedimientos de las distintas naciones participantes, en un ambiente estresante, supuso una valiosa experiencia, así como lecciones aprendidas para el futuro.

El minisubmarino ruso de salvamento *AS 34* llegó al área de acción a bordo del buque de salvamento de la misma nacionalidad *Titov*. Posteriormente el buque de salvamento cambiaría su fondeo con objeto de que el *AS 34* pudiese acoplarse a los tres submarinos de la OTAN que actuaban de DISSUB. Los acoplamientos con el *Dolfijn* y el *Uthaug* se hicieron con total normalidad, llegando a evacuar a 12 miembros de la dotación del submarino noruego de una sola atacada. El submarino polaco no pudo acoplarse por problemas de medidas de la escotilla de salvamento. Como anécdota cabe resaltar que el *AS 34* llevó como *raiderns* a bordo al vicealmirante Boiffin francés, al contralmirante Luther alemán y al general de división húngaro Makk, jefe de la Misión Militar en Moscú.

La utilización del sistema de salvamento denominado *NATO Submarine Rescue System* o NSRS por parte de Francia, Noruega y el Reino Unido resultó un éxito. El NSRS, que comprende dos subsistemas que pueden operar independientemente, se basa en un pequeño vehículo submarino denominado IROV o *Intervention Remotely Operated Vehicle*, además de un portal de lanzamiento y recuperación portátil (PLARS) para poner en el agua un minisubmarino denominado SRV (*Submarine Rescue Vehicle*), capaz de rescatar hasta 15 personas de una vez, y un equipo de transferencia bajo presión o TUP con dos cámaras hiperbáricas capaces de alojar hasta 72 personas. Todos estos sistemas y equipos actuaron desde el buque de salvamento francés *Argo-naute*. La capacidad de actuación del NSRS llegaba hasta los 610 m de profundidad.

La Marina norteamericana participó con el buque de salvamento USS *Apache*, de la clase *Powhatan*, que operaba con el SRDRS, cuyo minisubmarino DSRV (*Deep Submergence Rescue Vehicle*) pudo acoplarse con el holandés *Dolfijn* y el noruego *Uthaug* a la profundidad de 140 metros, mientras que con el submarino polaco *Sep* lo hizo a tan sólo 85 m, profundidad a la que pudo abrir su escotilla de salvamento y evacuar a varios miembros de la dotación.

La Marina holandesa, además del buque de mando LPD *Rotterdam* y el submarino *Dolfijn*, aportó el HNLMS *Mercur* para el apoyo de buceadores. Noruega, además del submarino *Uthaug*, participó con el buque de salvamento y apoyo de buceadores *Tyr*, el rompehielos de apoyo logístico *Valkyrien* y el multipropósito *Harstad*, capaz de apoyar el *NATO Submarine Rescue System*, y su minisubmarino SRV. Por último los polacos, además del submarino *Sep*, enviaron el buque de salvamento y rescate *Lech*, con un sistema de posicionamiento dinámico.

## Conclusiones

El BOLD MONARCH 08 ha sido el ejercicio de salvamento y rescate de submarinos más complejo realizado hasta la fecha y en el que fue necesario coordinar las acciones precisas para intervenir en tres submarinos posados en el fondo, con la participación de diez buques de superficie y tres minisubmarinos de salvamento.

La participación de la Marina rusa, acoplando el submarino *AS 34* a dos submarinos de naciones pertenecientes a la OTAN y evacuando a sus tripulantes, constituye un hecho histórico y un paso adelante en la relación de la Alianza con la Federación Rusa.

La utilización de los nuevos sistemas de rescate y salvamento europeo (NSRS) y norteamericano (SRDRS) constituyó todo un éxito y permitió la evacuación real de miembros de las dotaciones de los submarinos que participaron como DISSUB.

Por último, se pudo comprobar y mejorar considerablemente la interoperabilidad de los sistemas de rescate y salvamento, así como el apoyo sanitario a los evacuados.

Aunque la Armada española no participó en esta ocasión directamente con medios, envió observadores del CBA, OVAS y buque de salvamento *Neptuno* para obtener las lecciones aprendidas de este complicado ejercicio LIVEX.





## HISTORIAS DE LA MAR

### *CAPITÁN SEGARRA: UN BUQUE SINGULAR*

Francisco FONT BETANZOS  
Capitán de la Marina Mercante



L hallazgo entre viejos papeles de una fotografía del vapor *Capitán Segarra* (1) me ha hecho recordar la historia marinera, larga y accidentada, de este singular buque, en la que se entremezclan episodios de guerra con naufragio, incendio, abordaje y embarrancadas. Todo ello acompañado de una eficaz trayectoria comercial en las líneas que cubrió: Barcelona-Canarias, Sevilla-Canarias, Cantábrico-Canarias, Guinea, etcétera.

Fue construido en los astilleros de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, S. A., por encargo de la Compañía Valenciana

---

(1) El buque tomó el nombre del capitán José María Segarra, fallecido en el naufragio del vapor *Mariano Benlliure*. DÍAZ LORENZO, Juan C.: *Historia de la flota*. Madrid, (1998). Compañía Trasmediterránea, p. 189.



El *Capitán Segarra*. (Fuente: Compañía Trasmediterránea).

de Vapores «Correos de Africa». Esta naviera, junto a Sociedad Anónima Navegación e Industria, Sociedad Línea de Vapores Tintoré y Ferrer Peset Hermanos constituyeron, el 25 de noviembre de 1916, la Compañía Trasmediterránea. Botado en junio de 1917, año en que inició su actividad la recién creada naviera, fue el primer buque de nueva construcción que se integró en su flota. Sus características principales eran (2): eslora total, 85,34 metros; puntal, 7,20; eslora e. p. p., 80,77; manga, 11,13; calado, 7,55; registro bruto, 2.061 toneladas; peso muerto, 2.110; registro neto, 1.081; potencia, 1.300 caballos; velocidad, 13,2 nudos; pasajeros, 66; matrícula, Valencia; propulsión, una máquina alternativa de triple expansión

Sus primeras navegaciones tuvieron como destino los puertos de Sudamérica e Inglaterra, incorporándose posteriormente a la línea Barcelona-Canarias junto al *Marqués de Campo*.

El 8 de noviembre de 1924 arriba al puerto de Cádiz con 220 enfermos y un alférez de Caballería herido; todos procedían de la zona de Larache. Los enfermos pertenecían a los cuerpos de Infantería, Caballería, Ingenieros, Artillería y Regulares (3).

En las operaciones del desembarco de Alhucemas, en el año 1925, el *Capitán Segarra* quedó integrado en la 5.<sup>a</sup> flotilla junto a otros tres buques de la

---

(2) DÍAZ LORENZO, Juan; C.: *op. cit.*, p. 189.

(3) *Diario de Cádiz* de 8 de noviembre de 1924.

Compañía Trasmediterránea (4): *Capitán Segarra* (capitán Cristóbal Doménech Peiró), *Vicente La Roda* (capitán Joaquín de Seoane Segovia), *Vicente Ferrer* (capitán Juan V. Azcárate Mendiáldua), *Menorquín* (capitán José Boix Mingot).

Debemos recordar que casi todo el transporte de personal y material de guerra para el desembarco se realizó en buques de la Compañía Trasmediterránea. El *Capitán Segarra* recibió durante el desembarco varios impactos en su cubierta, aunque no hubo que lamentar, afortunadamente, desgracias personales. En estas operaciones de Alhucemas fue muy celebrada la actuación de las tripulaciones de los buques de la Compañía Trasmediterránea. Carrasco García, al relatar el desembarco y las actuaciones posteriores de la operación señala (5):

«De los buques del convoy, el que primero se acercó a tierra fue el *Hespérides*, que transportaba material sanitario, por propia decisión de su capitán al considerar que tal material era de importancia vital para poder hacer frente a la curación de las bajas que se fuesen produciendo, en una maniobra muy arriesgada que fue muy celebrada por la oficialidad de los buques de guerra, hay que tener en cuenta que los buques mercantes estaban mandados por sus propios oficiales, sin que los de aquellos tuviesen intervención alguna en sus maniobras. El mencionado buque fue seguido por el *Vicente La Roda* y el *A. Cola*.»

El jefe de la Armada que estaba al frente del convoy marítimo dijo al rendir informe de cómo se habían desarrollados las operaciones:

«Dentro del espíritu general, que nada dejó que desear, y del esfuerzo personal que nadie, militares ni paisanos de la marina mercante regateó un momento, la de servir a V. E... No obstante, me es satisfactorio consignar que ambos (refiriéndose a sus auxiliares, los capitanes Figuerola y Pinto) se excedieron en el cumplimiento de su misión y multiplicaron extraordinariamente, con su labor enérgica y tenaz, la total de los servicios en la mar, a la que se oponían de consumo el enemigo, el tiempo y la inexperiencia de gran parte del personal que intervino» (6).

---

(4) CARRASCO GARCÍA, A.; DE MESA GUTIÉRREZ, J. L.; DOMÍNGUEZ LLOSA, S. L.: *Imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Madrid, 2000. Almena Ediciones, p. 45.

(5) CARRASCO GARCÍA, A.; DE MESA GUTIÉRREZ, J. L.; DOMÍNGUEZ LLOSA, S. L.: *op. cit.*, pp. 46-47.

(6) Compañía Trasmediterránea (1946): *Memoria*, p. 31.



Referente a esta operación militar, el presidente de Trasmediterránea, José Juan Dómine, se pronunciaba de la siguiente manera ante el Consejo de Administración de la naviera el 18 de mayo de 1926 (7) con motivo de la presentación de la *Memoria* correspondiente al ejercicio 1925:

«Constituye, no obstante, un hecho que merece muy especial mención, el esfuerzo realizado por la Compañía para cooperar, sin reparar en medios ni sacrificios de ninguna clase, al brillantísimo éxito militar del desembarco de nuestras tropas en la Playa de la Cebadilla como hecho inicial y preparatorio para la sucesiva conquista y ocupación de toda la costa occidental de la Bahía de Alhucemas hasta los Caseríos de Axdir. Puso la Compañía a disposición del Gobierno 24 vapores que quedaron adscritos de un modo permanente a las necesidades de la campaña mientras duraran los preparativos para el desembarco, y hasta después de terminadas las operaciones de aprovisionamiento complementarias de aquél. Para otras necesidades eventuales fueron indispensables aún otras unidades, y hubo momentos en que sumaban 36 los que la Compañía tuvo a disposición del Gobierno.»

El 5 de octubre de 1934, con motivo de la convocatoria de huelga general en Asturias por parte de las centrales sindicales, el Gobierno consideró conveniente enviar al foco subversivo tropas suficientemente preparadas para abortar el intento revolucionario. Desde Ceuta, y a bordo de los cruceros *Almirante Cervera* y *Miguel de Cervantes* y del vapor *Capitán Segarra*, fueron enviadas a la Península tropas del Tercio y Regulares.

Al inicio de la Guerra Civil Española el *Capitán Segarra* se encontraba en zona republicana, y durante algunos meses fue habilitado como buqueprisión mientras se encontraba atracado en el puerto de Almería. Desde el inicio de la contienda hubo un intenso tráfico de buques soviéticos desde los puertos del Mar Negro a los del Levante español, pero el hundimiento del *Komsomol* por el *Canarias*, en diciembre de 1936, hizo que los citados tráficos fueran realizados por buques de navieras españolas como Trasaatlántica, CAMPSA, Ybarra y Trasmediterránea; uno de los buques de esta última compañía que formó parte de estas expediciones fue el *Capitán Segarra* (8).

Como transporte efectuó en noviembre de 1936 un viaje a Rusia; posteriormente realizaría varias expediciones, con la misma actividad, a puertos franceses del Mediterráneo. En julio y agosto de 1938, armado con dos ametralla-

---

(7) Compañía Trasmediterránea (1925): *Memoria*, p. 9.

(8) MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando, y MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*. Vol. 1-4. Madrid, (1998). Edit. Alborán, pp. 1.471-1.472.

doras y a la espera del montaje de dos cañones (9) procedentes del cañonero *Laya* y con dotación de la Marina de guerra, continuó con sus viajes entre Valencia-Barcelona-Cartagena-Mahón y Alicante. El 22 de enero de 1939, pocos días antes de la liberación de Barcelona, a las 1800 horas el *Capitán Segarra* salía en lastre desde la Ciudad Condal con destino a Valencia (10). Este buque, una vez finalizada la guerra, fue recuperado en Orán para la Compañía Transmediterránea.

Un hecho desgraciado sucedió en noviembre de 1944 cuando el *Capitán Segarra* se encontraba atracado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. A consecuencia de una explosión ocurrida en el muelle se declaró un gran incendio en el buque, que sufrió importantes daños, y ocasionó la muerte de su capitán, Joaquín Fuentes Aomero, y heridas graves a varios tripulantes. El *Capitán Segarra* tuvo que ser remolcado fuera del puerto al objeto de evitar la propagación del incendio a otros buques.

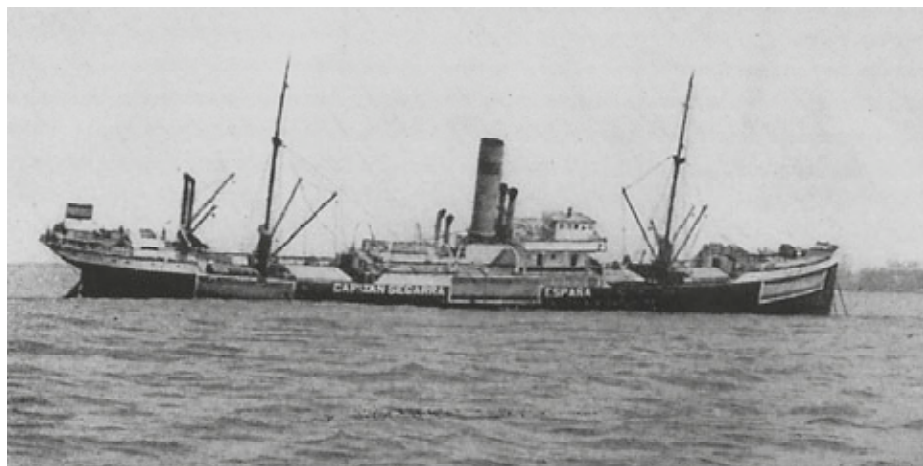
El 13 de abril de 1945 el *Capitán Segarra*, asignado en esa época a la línea Cádiz-Canarias, al aproximarse al puerto gaditano procedente de Vigo y debido a la niebla reinante, embarrancó en el bajo Los Cochinos. Eran las cinco de la madrugada y tan escasa la visibilidad que el capitán, Joaquín Miller, creyó encontrarse al sur de Chipiona. Las características del lugar del accidente impedían a los remolcadores y barcasas aproximarse al buque para iniciar su



Patente de Navegación del buque *Capitán Segarra*.  
(Fuente: Dirección General de la Marina Mercante).

(9) Hay constancia del montaje de un cañón Withworth-Armstrong de 120/40 en cada uno de los buques *Escolano* y *Capitán Segarra*. Estas piezas procedían de Estonia enviadas el 29 de abril de 1938 por la Comisión Técnica de París (Expedición 3858). MORTERA PÉREZ, Artemio: «Artillería para la República». *Revista de Historia Militar*, núm. 18, diciembre 2001.

(10) MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando, y MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Salvador: *op. cit.*, pp. 1.779, 2.395, 2.405 y 3.269.



El *Capitán Segarra* embarrancado en «Los Cochinos» en Cádiz (13 de abril de 1945).  
(Fuente: Compañía Trasmediterránea).

descarga y hacerlo reflotar, por lo que hubo que empezar a tirar al mar la carga estibada en cubierta. Aunque, en principio, fueron 250 las toneladas arrojadas, el buque no consiguió salir de las piedras. Los once pasajeros en tránsito hacia Canarias se alojaron en el buque *Plus Ultra* hasta que fueron transbordados al *Ciudad de Sevilla* que los llevaría hasta su destino. La REVISTA GENERAL DE MARINA (11) de la época detallaba los acaecimientos y las actuaciones tomadas para reflotar el buque:

«Al entrar en Cádiz el 13 de abril de 1945 el vapor *Capitán Segarra*, construido por Euskalduna (1918) y dedicado al servicio de la línea Cádiz-Canarias, embarrancó en “Los Cochinos” a consecuencia de la niebla. Saltó al siguiente día un tiempo del SW, el buque se abatió sobre las piedras del citado bajo, se le averió seriamente el casco por babor y se hundió. El remolcador *Rescue*, inglés, intentó los primeros ensayos de salvamento; pero al ver que no se trataba simplemente de un buque embarrancado que requeriría algunos tirones, sino de un buque totalmente inundado, abandonó la empresa. Encomendada la tarea de salvamento al autor del presente artículo, empezó por montar a bordo nueve bombas de achique, un compresor de aire, una maquinilla para la descarga y un grupo de alumbrado, contándose con la ayuda del remolcador

---

(11) RECHEA, M.: «Salvamento del *Capitán Segarra*». (COMISMAR X-1945). REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo 130, febrero 1946, pp. 303-304.



El *Capitán Segarra* embarrancado en Guinea (Santa Isabel frente a punta Cristina) y auxiliado por la corbeta *Descubierta*. (Fuente: [www.raimonland.net](http://www.raimonland.net). Factoría Victorero).

*Angela Comes*. Se efectuaron los convenientes taponamientos y empezó el achique, teniendo que aguantar los obreros duros temporales que hacían difícilísima la labor. El 30 de junio el buque empezó a flotar, libre de la carga y del agua, con una escora de ocho grados. No pudo zafarse el buque aún en tal fecha por no poder remontar las piedras del bajo. El día 8 de julio volvió a flotar y, aprovechando la marea favorable, se empezó a tirar suavemente de la popa con dos remolcadores consiguiendo dejar amarrado el buque al muelle del Rey en la Factoría Naval de Matagorda a los sesenta y dos días de duros esfuerzos. Al día siguiente el *Capitán Segarra* fue pasado al dique de la citada factoría quedando en seco para proceder a cerrarle los rumbos que en el casco produjeron las piedras del bajo en donde embarrancó.»

Una vez reflotado el buque a la dirección de la Compañía Trasmediterránea se le planteó la disyuntiva de desguazarlo o repararlo, optando la naviera por la segunda alternativa, por lo que fue enviado a la Unión Naval de Levante a remolque del *Ciudad de Melilla*. El *Capitán Segarra* permanecería en la factoría valenciana hasta 1950, aprovechando la estancia en astillero para cambiar el sistema de propulsión y sustituir el carbón por el combustible líquido (12), además de efectuar una gran reparación y recorrido general.

---

(12) El *Capitán Segarra* consumía 30 toneladas de carbón por singladura, y al cambiar el combustible sólido por el fuel pasó a consumir la mitad de toneladas, todo ello para una misma velocidad. Se conseguía, además, aumentar la capacidad de carga, al eliminar las carboneras, y reducir el personal del departamento de máquinas al suprimir los carboneos.

Hasta la fecha de su desguace el *Capitán Segarra* sufrió algunos accidentes, aunque de escasa importancia, como la colisión contra el muelle del Puerto de la Luz, en Las Palmas, en la medianoche del 30 de septiembre de 1951. El río Guadalquivir fue escenario de otros dos incidentes; el 1 de diciembre de 1951, al maniobrar para zafarse de un banco en el que había quedado varado en las proximidades de la esclusa (13), abordó al buque francés *Foría*. También al año siguiente en otro incidente, el *Capitán Segarra* sufrió diversas averías en el timón al quedar varado en las proximidades de San Cristóbal, en el mismo río. Asimismo, sirviendo la línea de Guinea, en junio de 1965 embarrancó en las proximidades de Santa Isabel, frente a punta Cristina, siendo asistido por la corbeta *Descubierta*.

En 1970, al elaborarse el plan estratégico de nuevas construcciones de la Compañía Trasmediterránea, el *Capitán Segarra* fue desafectado de los Servicios de Comunicaciones Marítimas, Rápidas y Regulares de Soberanía y desguazado. Este buque, que había sobrevivido durante los cincuenta y dos años de su vida marinera a varios episodios bélicos, un gran incendio y varias embarrancadas, no pudo evitar ni superar el efecto letal del soplete.

#### BIBLIOGRAFÍA

- DÍAZ LORENZO, Juan C.: *Historia de la flota*. Madrid. Compañía Trasmediterránea. 1998.
- CARRASCO GARCÍA, A.; DE MESA GUTIÉRREZ, J. L.; DOMÍNGUEZ LLOSA, S. L.: *Imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Madrid. 2000. Almena Ediciones.
- CERVERA PERY, José: *La Marina Mercante española. Historia y circunstancia*. Madrid, 1990. San Martín.
- Compañía Trasmediterránea (1925): *Memoria*. Madrid. Compañía Trasmediterránea.
- Compañía Trasmediterránea (1944): *Memoria*. Madrid. Compañía Trasmediterránea.
- Compañía Trasmediterránea (1946): *Memoria*. Madrid. Compañía Trasmediterránea.
- Compañía Trasmediterránea (1950): *Memoria*. Madrid. Compañía Trasmediterránea.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La Marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*. San Martín. Madrid (1977).
- MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando, y MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*. Vol. 1-4. Madrid. Edit. Alborán.
- MORTERA PÉREZ, Artemio: «Artillería para la República». *Revista de Historia Militar*, núm. 18, diciembre 2001.
- RECHEA, M.: «Salvamento del *Capitán Segarra*». (COMISMAR X-1945). REVISTA GENERAL DE MARINA. Tomo 130, febrero 1946. *Diario de Cádiz*.

---

(13) DÍAZ LORENZO, Juan C.: *op. cit.*, p. 190.



# ANÉCDOTAS DE LA GUERRA DE YUGOSLAVIA. 1995

Félix ANGLADA MONZÓN



## Introducción



URANTE la guerra que se desarrolló en la antigua Yugoslavia hubo cientos de anécdotas vividas por soldados españoles. Algunas son conocidas y otras, las más, sólo constan en la memoria del interesado y, como mucho, en su Hoja de Servicios. Fueron muchos y terribles los bombardeos en la Guerra de Yugoslavia, como los de Sarajevo, Belgrado, Knin, la bella y rústica Dubrovnik y el terrible bombardeo de Bukovar, donde no se tuvieron en cuenta los hospitales, ni a la «respetada» Cruz Roja, ni a la población civil.



El caso que me propongo relatar es un percance o curiosidad y la segunda anécdota que publico de algo que me sucedió durante los seis meses que viví inmerso en una guerra. Entonces, allá por el año 1995, el que suscribe era comandante de Infantería de Marina, destinado en la Guardia Real. Siempre fue para mí una aspiración profesional participar en un conflicto bélico, o si eso, gracias a Dios, no era posible, estar cerca del campo de batalla como observador, ayudando en la pacificación de las partes enfrentadas en el marco de la ONU o la OTAN. Por fin, satisfacción y deseo cumplidos. En esas fechas estaba en plena efervescencia el conflicto de la ex Yugoslavia entre serbios, croatas, bosnios, eslovenos, monte-

negrinos y macedonios, que profesaban tres religiones diferentes: ortodoxa, musulmana y católica. Mezclamos las nacionalidades, las religiones y las etnias y nos saldrá la Guerra de Yugoslavia de 1991-1998. Para más *inri*, el caldo de cultivo era haber salido de la desintegración de un país comunista que gobernó con mano de hierro el general Tito durante varias décadas. Gracias a todo ello me surgió la posibilidad de ser nombrado observador de Naciones Unidas para la antigua Yugoslavia; el popular y coloquial casco azul. La ONU, a través de UNPROFOR, UNCRO, UNPREDEP, UNTAES y UNMOP continuó la misión de paz que no pudo finalizar la Comunidad Europea CE/UE con los observadores de la ECMM (*European Community Monitoring Mission*), los llamados popularmente «lecheros» porque iban uniformados de blanco, con casco y zapatos blancos, uniforme nada práctico y muy delicado para un observador metido de lleno en una guerra. Finalmente la pacificación la asumió la OTAN por medio de la IFOR/SFOR. El 30 de junio de 1999 la misión de SFOR finalizó su mandato, asumiendo la OTAN que había que mantener una fuerza multinacional y una nueva operación, que fue denominada JOINT FORGE y en la que participaron 26 países (17 OTAN y nueve no OTAN).



Estando aún en España, mientras recogía y preparaba el equipo especial para la misión (chaleco antibalas, casco, botiquín, prismáticos, brújula...) y andaba liado con la multitud de papeleo, vacunas, pasaporte diplomático etc., comenzó la historia que les voy a contar.

### **Lanzamiento de cohetes sobre Zagreb (Croacia)**

Desde el principio de la guerra de los Balcanes, Bosnia Herzegovina (BH) fue un auténtico polvorín. Había tres bandos enfrentados: la población serbo-bosnia apoyada por Belgrado, las milicias musulmanas y los bosnio-croatas. También tuvieron su incidencia los serbios de la autoproclamada independiente República Serbia de la Krajina, con capital en Knin. El día 2 de mayo de 1995 fuerzas serbo-bosnias, quizá con ayuda de rebeldes serbios de la Krajina, lanzaron once cohetes desde el norte de Bosnia sobre la capital de Croacia, Zagreb. Nunca tales lanzamientos fueron reivindicados y nadie se adjudicó su autoría. La realidad es que tal acción era impopular ante los ojos del mundo, aunque para algunos exaltados de alguno de los bandos enfrentados eso era lo que menos les importaba. El lanzamiento de cohetes los días 1 y 2 de mayo era, aparentemente, una represalia de las fuerzas serbias de BH contra el Ejér-



cito croata, con el trágico balance de siete civiles muertos y 175 heridos. Los malditos y «cobardes» cohetes cayeron sobre casas, calles y plazas de la capital, alcanzando a ciudadanos que iban al trabajo, paseaban o simplemente descansaban de una guerra que duraba ya cuatro años. Alguno cayó sobre el aeropuerto, pero con otras intenciones. Los once cohetes impactaron en pleno centro de Zagreb y a hora punta. Su objetivo evidente era causar el máximo terror y el mayor número de bajas entre la población civil.

Eran las cinco de la tarde del día 2 cuando una estridente sirena avisaba del fin del bombardeo. La gente dejó de correr, abandonaba los refugios y volvía la tranquilidad, cuando un toque de sirena más prolongado advertía de nuevo del riesgo inminente de bombardeo. A esa hora, las doce de la mañana, se producía el segundo ataque de los rebeldes serbios en apenas dos días contra el corazón de su gran enemigo. Entonces, 11 proyectiles cargados con pequeñas bombas de fragmentación alcanzaban la capital de Croacia, de un millón de habitantes, mataban a un policía y herían a otras 60 personas. Era un duro balance entre muertos y heridos en dos días. Los impactos de los cohetes Orkan, disparados desde sus lanzaderas móviles en zonas a menos de 60 kilómetros de Zagreb, volvieron a sembrar el pánico en la capital. Uno de los proyectiles abrió un cráter de dos metros junto al Teatro de la Ópera Nacional, en pleno centro. Su onda expansiva destrozó una claraboya y la lluvia de cristales hirió a 24 bailarines extranjeros que estaban de gira, a cinco de ellos de gravedad. Fuentes hospitalarias señalaron que un británico se debatía entre la vida y la muerte. Cerca del teatro, en la céntrica plaza Gjure Dezelica, la metralla arrasaba una terraza al aire libre. Uno de los clientes del bar se arrasaba con el abdomen perforado buscando refugio entre los escombros. Otro cohete cayó en el patio de un hospital pediátrico e hirió a seis personas, familiares de los niños ingresados.

El aeropuerto de Zagreb-Pleso permaneció cerrado por miedo a que se repitiese la situación del día anterior, cuando al menos dos Orkan serbo-croatas cayeron cerca de las pistas. Fue un mazazo para Croacia, que vio amenazada físicamente su capital por BH desde el propio territorio bosnio. Croacia, a través de su ministro de Asuntos Exteriores, afirmó que su país no iba a responder militarmente a estos bombardeos serbios, en un esfuerzo internacional para detener este nuevo foco de guerra en los Balcanes. Fue además un hecho único y sin precedentes, y por suerte no se volvió a repetir. ¿Por qué los serbios bombardearon Zagreb? Se dice que como represalia militar por la reconquista de territorios del Ejército croata en la región de Eslavonia Occidental durante la Operación FLASH. Tampoco hubo confirmación oficial.

¿Qué incidencia tuvo este lanzamiento de cohetes en nuestra historia? Pues resulta que el punto de entrada en Yugoslavia del Equipo de Observadores Militares Españoles era precisamente Zagreb. Y lo primero que hizo Croacia fue denunciar los hechos ante Naciones Unidas, y lo segundo, pero lo más importante para mí, fue cerrar el aeropuerto internacional de Pleso de dicha

capital. Así que, sin salir de Madrid, el grupo de oficiales españoles nos veíamos abocados a no poder cumplir nuestra misión de Naciones Unidas. No hay vuelos a Zagreb; no podemos salir. Finalmente, nuestra compañía aérea, Swiss Air, nos promete un vuelo a Zurich, enlace en avión a Ljubljana (Eslovenia) y el trayecto de Ljubljana a Zagreb, de apenas 200 kilómetros, en autobús. Eslovenia casi no estuvo en guerra; su conflicto con la todavía Yugoslavia duró diez días, y finalmente obtuvo una hábil independencia, rodeada de países hermanos en guerra. De los nuevos países surgidos en los Balcanes se puede considerar a Eslovenia como el más estable de todos.

Una acción puntual, como el bombardeo de una ciudad, Zagreb en este caso, puede dar al traste con una misión de Naciones Unidas e impedir que un grupo de observadores que han sido seleccionados (imprescindible inglés) y preparados para ello (aptos en el Curso de Observador) puedan llevar a cabo su cometido.

### **Vuelo Zurich-Ljubljana**

Finalmente el 3 de mayo obtenemos el *placet* y volamos con rumbo incierto a Yugoslavia. Hasta Zurich fue un vuelo completamente normal, con turistas, hombres de negocios, familias con niños y los siete observadores españoles. Volábamos en la mejor compañía aérea suiza y los servicios y atenciones que recibíamos eran de primar orden, como en España. Pero nos acercábamos a la zona de guerra y, al cambiar de avión y de compañía, algo varió. Para empezar, los controles de seguridad fueron durísimos y nos pidieron la documentación hasta cinco veces; y eso que como observadores viajábamos con pasaporte diplomático. Se notaba psicosis de guerra. Las policías europeas veían ex soldados y militares por todas partes, e incluso temían el tránsito de mercenarios y de los temidos espías. Todo empezó a cambiar de verdad cuando nos informaron que Swiss Air no volaba a Eslovenia y que el vuelo sería en la compañía croata Croatian Air, compañía nueva surgida de la desmembración de Yugoslavia. El avión se veía viejo y el servicio de las azafatas escasito, por no decir nulo. El «pelaje» de los pasajeros varió muchísimo: militares de uniforme, otros que se veía que eran militares pero iban de paisano, civiles sin identificar y los siete observadores «novatos» españoles (de paisano). Las «pintas» eran muy variadas: mucho barbudo, otros sin afeitarse, algunos con aire misterioso y otros mal encarados. En definitiva, había gente «rara». No había familias y por supuesto ni un niño. Fue un vuelo corto y a nuestra llegada a Ljubljana ya se notaba que estábamos muy cerca de la guerra. El aeropuerto estaba militarizado y había más presencia de policía militar que de policía normal. Los controles se endurecieron aún más, y encima con malas caras por tener derechos especiales debido a nuestro pasaporte y ser observadores de la ONU. En la aduana nos abrieron todas las maletas y

petates con nuestro equipo militar y personal, aun gozando de inmunidad por nuestro pasaporte diplomático, categoría de servicio. Muy lentamente, al fin, pasamos la exigente aduana.

### **Autobús Ljubljana-Zagreb**

Una vez pasada la aduana, unas azafatas nos fueron preguntando si teníamos interés en continuar el viaje en autobús hasta Zagreb. Por supuesto, los siete UNMOs españoles éramos los primeros de la fila. Repartieron a los pasajeros en dos autobuses, y después de dos horas de inexplicable espera (nadie nos dio la más mínima razón) partimos al fin de la capital eslovena rumbo a nuestro destino final: Zagreb.

La carretera, excepto las autovías de salida y llegada a ambas capitales, era una nacional de sólo dos calzadas, una vía mal cuidada y con baches, alguno de ellos producto de algún proyectil yugoslavo perdido. Estaba atardeciendo y no sabíamos cuánto tiempo tardaríamos en recorrer los aproximadamente 200 kilómetros que separaban Ljubljana de Zagreb. La salida de la capital eslovena fue tranquila, con tráfico lento, no muchos coches y muy poca gente por las calles. Ya en carretera, nuestros dos autocares circulaban a unos 80 km/h, con lo que nos dio tiempo a observar el precioso paisaje de las verdes campiñas eslovenas.

Este nuevo país surgido de la partición de Yugoslavia es pequeño y muy montañoso, con menos de dos millones de habitantes, de población étnicamente homogénea (91 por 100 de eslovenos), frontera con Austria, Croacia, Hungría e Italia. Al que más se parece de sus vecinos es a Austria. Una de sus principales fuentes de ingresos es el turismo, sobre todo el de invierno, ya que dispone de muy buenas estaciones de esquí. Tras conseguir la independencia, Eslovenia estableció la estructura de un estado democrático. Desde entonces ha trabajado para anclarse en el mundo occidental. Su objetivo principal ha sido integrarse en una amplia gama de organizaciones internacionales, especialmente las consideradas esenciales para el desarrollo económico: el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial. Además, ha intentado mejorar su seguridad haciéndose miembro de organizaciones tales como la ONU y la Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa (OSCE). Fue admitida en el Consejo de Europa y posteriormente se integraría en la Unión Europea (UE) y en la OTAN.

Transcurría nuestro viaje con precaución, pero plácidamente, por las verdes campiñas eslovenas, cuando nos detienen en un puesto de control de carretera. Hay cierto sobresalto inicial, sobre todo cuando suben cinco policías a nuestro autobús. No les entendemos, ya que hablan serbo-croata, aunque intuimos que sólo quieren identificarnos. Enseñamos nuestros pasaportes, y sin novedad. Algún pasajero del bus tiene problemas con la policía; no sabe-

mos de qué tipo, pero finalmente se soluciona y continuamos viaje. A medida que nos acercamos a la frontera con Croacia el paisaje cambia y nos aproximamos a zona de guerra. Se ven algunas unidades militares y algo más de policía. Y al estar anocheciendo, nadie por la calle.

La aduana de la frontera está tomada por las policías militar y civil. Nos hacen bajar a todos de los autobuses para control de pasaportes y otros trámites. Los Cascos Azules pasamos sin novedad, pero otra vez un par de «yugoslavos» tienen pegas con la policía. Discusiones y algunas voces, pero finalmente les visan los pasaportes y podemos continuar el viaje.

Nada más pasar la frontera y entrar en Croacia cambia totalmente el panorama. Croacia sí que está en guerra con BH, Serbia, la República serbia de la Krajina y Eslavonia oriental. Hay muchos más puntos de control y la presencia del Ejército es «excesiva». Nos cruzamos con unidades militares a pie y en vehículos, incluso con un columna de carros de combate croatas de procedencia rusa (vendidos por la antigua Alemania oriental) y otra unidad motomecanizada con blindados para transporte de tropas. La actividad militar se puede palpar.

Ya no tuvimos más incidentes dignos de reseñar, salvo otro punto de control muy cerca de Zagreb, que fue de verdad el último de este viaje. Una



vez allí, la situación fue normalizándose y en la capital de Croacia no parecía que su país estuviese en guerra. Tras alojarnos en un hotel próximo al Cuartel General de la ONU, y después de una merecida ducha, nos fuimos a cenar a un restaurante típico. Pero antes teníamos que ver las huellas de los cohetes y granadas que casi nos impiden venir a Yugoslavia. En efecto, localizamos en una plaza de Zagreb, la Gjüre Dezelica, los impactos en el pavimento y aceras. Todo estaba bastante limpio y recogido; sólo quedaban pequeños cráteres que estaban siendo reparados con diligencia.

Ésta es la historia de unos cohetes que cayeron en una gran ciudad, Zagreb, capital de Croacia, y sus daños colaterales.

### Recuerdos de compañeros internacionales

Han pasado doce años desde mi misión en Yugoslavia y recuerdo perfectamente los nombres de todos mis compañeros, aquellos que en los buenos y malos momentos fueron eso, «compañeros». Éramos de distintas naciones, cuerpos y ejércitos, de distintas escalas, diferente educación, cultura, religión y raza. Y en honor a ellos he de decir que en seis meses no hubo el menor problema. Dicen que la adversidad —la guerra en este caso— une; creo que es cierto. De los 19 UNMOs, sólo dos eran tenientes coroneles: el brasileño y el neocelandés; el resto éramos comandantes, menos el inglés y el noruego, que eran capitanes.

Mi primer jefe, el mejor jefe de equipo de observadores, el comandante Reijo Kuutti (Finlandia); el resto de amigos: el simpático Joseph Michie y el rústico Daniel Bartonjo (Kenya), el prusiano Roy Stegeman y el veterano Jog Goven (Holanda), el periodista Peter Marti (Suiza), el experto en cerveza Pavel Komper (Chequia), el enigmático Hani Rashed (Jordania), el deportista Henrik Laegteskov (Dinamarca), el super *marine* Alfonso Ribeiro Cléber (Brasil), el tranquilo Ahmed Muneer y el musulmán Kamrul Islam (Pakistán), el casi inglés Neville Reilly (Nueva Zelanda), el casi espía Alexander Chernetky (Rusia), el capitán de corbeta africano Samuel Mensah (Ghana), el cerebral Kari Anttila (Finlandia), el resolutivo Richard Head (Gran Bretaña) y el experto Thor Munkelien (Noruega).

También es de justicia recordar a nuestras intérpretes serbias Duska Babic (controlador aéreo), Sandra Bibic (profesora) y Olga Ivanovic (estudiante), las cuales tuvieron que huir a primeros de agosto de 1995 a Bosnia Herzegovina o a Serbia a consecuencia de la victoria militar de los croatas en la Krajina del Sur. Los croatas arrasaron con todo lo serbio: iglesias ortodoxas, personas, casas... por lo que nuestras intérpretes se vieron obligadas a huir a zonas serbias para salvar la vida. Era la llamada «limpieza étnica», inventada por el general Joseph Tito y que emplearon su sucesor Slobodan Milosevich, el serbo-bosnio Radovan Karadzic y el croata Franjo Tudman. Gracias a todos, observadores e intérpretes.

## Colofón

Ésta es la pequeña historia de un pequeño bombardeo que este observador vivió durante la guerra de Yugoslavia en 1995, en la que los protagonistas fueron unos cohetes serbo-bosnios que actuaban como bombas de fragmentación, que lanzados por fuerzas serbias o bosnias cayeron en una ciudad, Zagreb, capital de Croacia, y de sus «daños colaterales». Posiblemente desde la Segunda Guerra Mundial sea éste el último bombardeo (aunque en mucha menor escala) en que se haya visto afectada una gran capital europea.

Lamentablemente éramos sujetos pasivos en una guerra que continuamente producía víctimas, civiles y militares, y sentíamos la impotencia de no poder hacer nada para evitar tamaña catástrofe. Esperemos que los Balcanes dejen de ser, tristemente, alguna vez el famoso «polvorín».

*Qui desiderat pacem, praeparet bellum* («Si quieres la paz, prepara la guerra»).

Flavius Vegetius Renuatus, *Epitoma Rei Militaris*, 3.

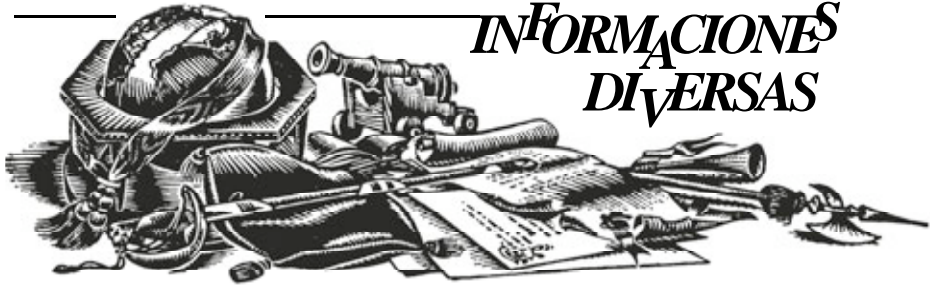


## BIBLIOGRAFÍA

- Carta de las Naciones Unidas.  
*El contingente español en la antigua Yugoslavia: Manual de área*. Estado Mayor del Ejército (División de Inteligencia), marzo 1999.  
*Nordic U. N. Stand-by Forces*.  
 NORDSAMFN, edición 1993.

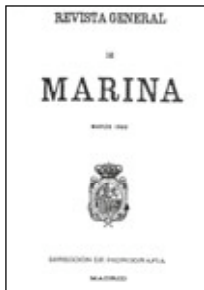


Ingreso de nuevos alumnos en la Escuela Naval Militar para el curso escolar 2008-2009 (79 alumnos de acceso directo, que constituirán las promociones 413 del Cuerpo General, 143 de Infantería de Marina, 84 de Intendencia e Ingenieros). Estas promociones se completaron el 1 de octubre con la incorporación de los alumnos de promoción interna, un total de cinco, pertenecientes a los cuerpos General, Ingenieros e Intendencia. Éste es el primer año que no ingresan alumnos en las escalas de oficiales, al haberse suprimido éstas en la actual Ley de Personal de las Fuerzas Armadas. (Foto. E. N. M.).



# INFORMACIONES DIVERSAS

## HACE CIENTO AÑOS



Un nuevo artículo de R. P. Alcalá Galiano sobre *El combate de Trafalgar* abre la REVISTA de octubre de 1908. Relata en él la arribada de la escuadra hispano-francesa a Vigo en julio de 1805, bajo el mando de Gravina y Villeneuve respectivamente, la actuación de Calder y el traslado posterior de la escuadra combinada a Cádiz. También continúa con su serie de artículos sobre *La*

*contratación de los servicios en la Armada* el contador de fragata José Barbastro, hablándonos en este número del pago de los servicios. Vienen a continuación los siguientes artículos: *De la pesca*, por el teniente de navío Ramón Bullón; *La rendición del cazatorpedero Bedovij*; *Ante el Consejo de Guerra*, traducido del *Mitteilungen*, interesante relato sobre la actuación del citado buque en la batalla de Tsushima, en la que no se hallaba en su puesto al costado del buque del almirante cuando fue necesario, y posteriormente se rindió sin combatir al buque japonés *Sazanami* de la misma clase; *Informe sobre los acorazados americanos*, tomado del *Army and Navy Journal*, en el que se expone un extracto del informe elaborado sobre las supuestas deficiencias de los acorazados estadounidenses; *Las construcciones navales en el Japón*; y *La rotación de la Tierra*, por Nicolás de Ochoa.

Las *Noticias de la prensa profesional extranjera* incluyen información sobre las marinas de Alemania (cruceros acorazados *F* y *G*), República Argentina (aprobación de crédito para el programa naval), Brasil (el acorazado *Minas Geraes*), Estados Unidos (los acorazados tipo *Delaware*, *Delaware*, *North Dakota*, *Florida* y *UTA*); los exploradores *Chester*, *Salem* y *Birmingham*), Francia (grave accidente a bordo del *Latouche-Treville*), Holanda (el acorazado *Heemskerck*), Inglaterra (la botadura del *Saint Vincent*), Italia (la Escuela Naval italiana), Japón (maniobras navales y buques que tomaron parte en ellas) y Rusia (pruebas del crucero acorazado *Rurik*).

Las *Misceláneas*, noticias diversas sobre la Marina Mercante y el *Sumario de revistas nacionales y extranjeras* ponen punto final a la REVISTA de octubre de 1908.

G. V. A.

## HACE CINCUENTA AÑOS



Nuestro prestigioso historiador y académico Julio F. Guillén, siendo capitán de navío, nos proporciona el primer artículo de esta REVISTA, dedicada a la figura de Carlos V al cumplirse cuatrocientos años de su fallecimiento, bajo el título de *Por la mar de Carlos V*, al que siguen: *La importancia del dominio del mar durante el reinado de Carlos V*, por el capitán de fragata Enrique Manera; *La*

*náutica en tiempos del Emperador*; por el coronel Salvador García Franco; *La sanidad naval al servicio del Emperador*, por el coronel médico Salvador Clavijo; *La cartografía en tiempos del emperador*, por el teniente de navío Roberto Barreiro-Meiro; *La artillería naval en la época del Emperador*, por el alférez de navío Pedro Castiñeiras, escueta exposición de las diversas armas de fuego utilizadas a bordo de nuestras naves en la época del Imperio; *Las navegaciones de Carlos V*, por Diego De Valera; *Túnez*, por el capitán de fragata J. Yusty Pita, en el que se relata la campaña llevada a cabo sobre Túnez por Carlos V en 1535 para privar de una importante base naval al enemigo; *Los libros de náutica en los años del Emperador (1517-1558)*, por el capitán de navío J. F. G. T.; y *El crucero Carlos V (1895-1932)*, por Juan B. Robert, vocal del Patronato del Museo Naval.

En la sección de *Notas Profesionales* encontramos los siguientes artículos: *¿Será posible evitar una nueva guerra mundial?*, por G. Spezialetti, traducido de la *Rivista Marittima*; *La política naval de los fenicios*, por M. Gabriela, traducido también de la *Rivista Marittima*, y *Veinte proyectos de investigación de los Estados Unidos destinados a la construcción de nuevos tipos de buques*, de autor desconocido. Viene a continuación una amplia reseña sobre los *Campeonatos deportivos de la Marina, 1958*, celebrados en Marín entre los días 20 y 26 de septiembre de dicho año.

Con las *Misceláneas*, el *Noticiero* sobre asuntos de interés marítimo y la sección de *Libros y Revistas* se da por concluida la REVISTA de junio de hace cincuenta años.

G. V. A.





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

## ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE

### Día Año

**1 1565.**—Andrés de Urdaneta, marinero vasco, ahora religioso agustino, descubriendo la ruta del Poniente, llega al puerto de Navidad en esta fecha a bordo de la nave *San Pedro*, después de haber navegado 1.893 leguas desde el puerto filipino de Cebú.

**2 1501.**—Tras el tumultuoso periodo de los hermanos Colón y el aparente fracaso de Bobadilla, los reyes creyeron necesitar en La Española un hombre maduro, competente, leal y discreto. Nicolás de Ovando fue nombrado gobernador en este día, estando la Corte en Granada.

**3 1532.**—El Inca Atahualpa, desde Huamachuco, envía a Cuxi Yupanqui a la ciudad de Cuzco y destruye el adoratorio del ídolo Catequil.

**4 1494.**—Llega a La Española Antonio Torres desde España con cuatro naves cargadas de suministros. Trae consigo cartas de los reyes para Colón, informándole del acuerdo con Portugal y la posibilidad de enviar todos los meses un barco con suministros para las Indias.

**5 1539.**—Hernando de Soto, en su viaje de exploración por tierras de La Florida con Juan Ortiz, antiguo soldado de Narváez que había sido

prisionero de los indios durante once años, su marcha por el interior se convierte en una pesadilla por las muchas dificultades encontradas.

**6 1500.**—Francisco de Bobadilla, abusando de su poder, pone presos mediante grillos a los hermanos Colón y los envía a España. Por estas fechas sale la Armada de Santo Domingo rumbo a España; el capitán Alonso Vallejo quiso quitarle los grillos al almirante, que se negó para que así le vieran los reyes.

**7 1542.**—Juan Rodríguez Cabrillo, en su viaje de exploración por la costa del Pacífico a bordo de la nave *San Salvador* que él mismo construyó, descubre el archipiélago del Norte, hoy conocido como islas de Santa Bárbara.

**8 1501.**—En este día, fue armado caballero por el rey Fernando II, en la torre de Comares del Palacio Real de la Alhambra, Vicente Yáñez Pinzón, experimentado marino por lo mucho y bien que había servido en el descubrimiento de las Indias.

**9 1558.**—Juan Rodríguez Suárez, funda en este día la ciudad venezolana de Mérida. Un año después, Juan de Maldonado decidió su traslado al sitio actual.

**10 1498.**—Roldán encabeza la rebelión en La

Española contra los hermanos Colón. En esta fecha Roldán escribe una carta al arzobispo Jiménez de Cisneros, acusando al almirante de querer ceder La Española a los genoveses.

**11 1534.**—Francisco Pizarro y Diego de Almagro, después de la muerte de Atahualpa, se decidieron a tomar posesión de todo el reino y antes que nada de la capital, el Cuzco. Durante el camino, iban los españoles descuidados y fueron sorprendidos por varios ataques de los indios.

**12 1582.**—La última gran odisea por las bocas del río Orinoco la llevaría a término el ya anciano Antonio de la Hoz Berrio, que provocó el mito de El Dorado. Berrio, prepara su segundo viaje de más de dos años de locura en la selva amazónica.

**13 1493.**—Colón reemprende su travesía desde la isla de La Gomera hacia las Indias, variando su ruta de navegación del primer viaje por latitudes inferiores.

**14 1566.**—Tras diversas negociaciones, en esta fecha, el virrey del Perú Lope García de Castro ratifica el Tratado de Acobamba, por el cual el inca Titu Cusi Yupanqui reconocía su sumisión a la Corona española, aunque se le permitía residir en sus territorios de Vilcabamba y mantener allí los indios que lo desearan.

**15 1555.**—A petición de Pedro de Valdivia, la Corona emite las capitulaciones de ampliación del gobierno de Chile hasta ciento setenta leguas hacia el estrecho de Magallanes. Ante la imprecisión de los territorios, sabiamente las condiciona a «no siendo perjuicio de los límites de otra gobernación».

**16 1566.**—La Corona nombra a Gastón de Peralta virrey de Nueva España. Durante su gestión tuvo que conocer los procesos contra Martín Cortés, abrió en México un hospital de acogida para ancianos y desvalidos, fue el primero que recibió el tratamiento de excelencia en su cargo.

**17 1593.**—Gómez Pérez Dasmariñas, quinto gobernador de Filipinas, no se contentó con tener paz en sus islas, sino que quiso conquistar las islas del Maluco. Dasmariñas, a bordo de la capitana con varios navíos más, sale de Manila con este fin.

**18 1495.**—Arriba a la Isabela Juan Aguado, comisionado por los reyes para tomar nota de los hechos que sucedían en la isla. Colón, enfurecido y humillado, piensa regresar a España para defenderse de las acusaciones de los conquistadores españoles.

**19 1469.**—Preludio de la unificación de los reinos de Castilla y de Aragón es el enlace matrimonial de Isabel I de Castilla y Fernando II de Aragón celebrado en este día.

**20 1548.**—En las quebradas de Chequiapu, al pie de la más bella montaña de la cordillera, el Illimani, prestigiosa por sus lavaderos de oro, Alonso

de Mendoza fundó en este día la ciudad de Nuestra Señora de la Paz, actual La Paz y sede del Gobierno de Bolivia.

**21 1492.**—Colón en su primer viaje a las Indias, navega por el archipiélago de las Bahamas dando nombre a las islas descubiertas, como Santa María de la Concepción, Fernandina e Isabela.

**22 1534.**—Ante los deseos del emperador de ver la posibilidad de comunicar el Atlántico y el Pacífico por el istmo de Panamá, el gobernador Pascual de Andagoya en carta fechada en este día, niega tal posibilidad y da como alternativa reparar el camino y abrir el río Chagre.

**23 1555.**—Rebelados los cimarrones en Panamá, a cuyo frente designaron como rey a Bayano, el gobernador Pedro de Ursúa, llegado a Panamá, prepara una expedición contra los rebeldes.

**24 1536.**—Estando en Cartagena de Indias, Pedro Cieza de León desarrolla una gran actividad en fundaciones de nuevos pueblos. Acompañado de Alonso de Cáceres sale con una expedición hacia San Sebastián de Buenavista y Urute.

**25 1499.**—Concedidas capitulaciones para descubrir a Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís, ambos capitanes preparan sus cuatro naves en el puerto de Palos.

**26 1603.**—Estando de virrey de Nueva España, Gaspar de Zúñiga y Acevedo es nombrado virrey del Perú. Por estas fechas parte de Acapulco para Lima a hacerse cargo de su gobernación.

**27 1500.**—Bobadilla, en La Española, reactiva la extracción del oro de las minas de la zona central de la isla y decreta que los nativos de la isla son vasallos libres de la reina de Castilla.

**28 1518.**—Bartolomé Las Casas sale de Zaragoza para recorrer los pueblos de Castilla y reclutar agricultores para establecerse en territorios de Venezuela.

**29 1513.**—Vasco Núñez de Balboa, navegan- do por el recién descubierto mar del Sur, en el golfo de San Miguel portando el pendón de Castilla, toma posesión de las islas llamadas de las Perlas por la abundancia que de las mismas encontraron.

**30 1533.**—La expedición cortesiana, compuesta por los navíos la *Concepción* y *San Lázaro*, bajo el mando de los capitanes Diego Becerra y Hernando Grijalva respectivamente, sale del puerto de Santiago para explorar las costas del Pacífico.

**31 1555.**—Jerónimo de Alderete, gobernador y adelantado del reino de Chile, regresa nuevamente a Cádiz para arreglar sus barcos, desarbolados por una fuerte tormenta.



El buque de aprovisionamiento de combate *Patiño* proporcionando combustible al portaaviones *Garibaldi* de la Marina italiana en aguas del Líbano. (Foto: L. Alberto Fernández).

# ODAS Y OLAS

## *Y CONTRA VIENTO Y MAREA*

Armada de viento y olas  
está la mar armada:  
mar gruesa y tormentosa,  
montañosa y arbolada,  
la mar huracanada.

Y los barcos combaten  
contra ejércitos de olas:  
cada golpe de mar  
con golpes de pantoque  
acuchillan las proas.

Prudente marinero  
navega a son de mar  
y nunca de costado,  
que la mar no respeta  
al barco atravesado.

A. E. G. M.



## MARINOGRAMA NÚMERO 440

Por TAL

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

*De Veinte mil leguas de viaje submarino. Julio Verne.*

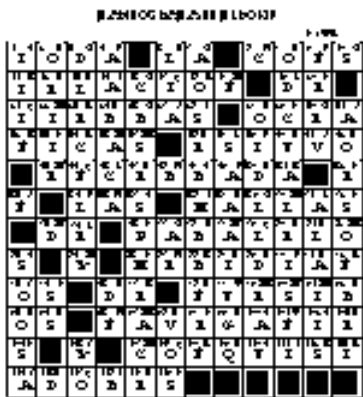
### DEFINICIONES

### Palabras

- A.— Arm.: Dispositivo o ingenio que al estar en presencia de las minas o entrar en contacto con ellas provoca su explosión o las hace subir a la superficie . . . . .
- B.— Org.: Marineros de clase inferior que había en las galerías .
- C.— Táct.: Embarazar, cerrar, impedir o dificultar el paso o la acción a través de una determinada zona, vía, canal o conducto
- D.— Art.: Antigua pieza de artillería a modo de culebrina . . . . .
- E.— Biogr.: Escritor inglés nacido en Londres en 1660, autor de *Las Aventuras de Robinson Crusoe* . . . . .
- F.— Man.: Voz levantina con que se designa la mayor cangreja de los bergantines . . . . .

4	28	13	67	108	101		
3	23	93	75	105	68	19	
56	64	1	17	66	91	44	85
76	5	27	86	16	104		
6	65	90	103	2			
84	15	11	47	58			

G.— Arq. Nav. y Man.: Cada uno de los lados entre los cuales median la cajera de un motón o cuadernal . . . . .	24	7	97	8	52	102	33
H.— Arq. Nav.: Conjunto de cálculos y planos precisos para la contrucción de un buque . . . . .	77	94	37	36	89	21	53
I.— Hidr.: Puede ser abierta, brava, mansa, abordable, aplacerada, acantilada, etcétera . . . . .	38	49	83	55	107		
J.— Man.: Reme . . . . .	51	9	82	10	41		
K.— Astr.: Constelación del hemisferio austral limitada por las de El Dorado, Buriil, Heridano, Hidra y El Retículo . . . . .	29	48	57	18	32		
L.— Pesca.: Pieza de hierro de dos orificios que se coloca en el extremo anterior de la malleta, sirviendo de unión entre ésta y la puerta. Su nombre deriva de su forma . . . . .	20	43	22	31			
M.— Zool.: Uno de los nombres del cangrejo ermitaño. Sus conchas se usan en la confección de pulseras y brazaletes . . . . .	14	50	34	80	30	54	
N.— Mar. Depor.: Serie francesa de balandros de regata con una vela mayor y sin foque . . . . .	45	35	73	62			
O.— Mit.: Ninfa de las aguas en la mitología del norte europeo . . . . .	39	42	71	60	61	63	
P.— Zool.: Nombre vulgar de un orden de gasterópodos de los cuales los antiguos obtenían la purpurina . . . . .	88	25	40	70	96	95	
Q.—Man.: Cobrar con fuerza y mantener firme un cabo, estacha o cable . . . . .	100	12	69	59	46	87	
R.—Geogr. y mit.: Nombre moderno de Salmideso, una de las escalas de los Argonautas en su demanda del Vellochino de Oro . . . . .	106	74	79	92	81		
S.— Arq. Nav. y Man.: Longitud del péndulo que oscila los segundos de tiempo . . . . .	98	99	26				
T.—Com.: Bandera del Código Internacional de Señales que izada aisladamente significa «hombre al agua» . . . . .							78





Entrando en la playa. (Foto: F. J. Herráiz Gracia).



## 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.

### 24.229.—Torres de moros



En la segunda mitad del siglo XVI las costas españolas del Mediterráneo se cubrieron de torres de vigilancia para advertir la presencia de corsarios turcos y poder tomar las medidas más adecuadas para protegerse de ellos, antes de que desembarcaran en la playa y asolaran todo lo que podían. Muchas de estas torres subsisten todavía. Algunas, situadas en la cumbre de montículos, son perfectamente visibles aún hoy. Otras, en cambio, al estar en lugares llanos y cerca de la playa, han sido absorbidas por el pueblo que las rodea, siendo necesario ir prácticamente hasta ellas para verlas. Por lo general, estas torres son un gran atractivo turístico y en muchos lugares han sido bien restauradas, mostrándolas con orgullo a todos los visitantes.



Cabo Roche.





San Pol.



Malgrat de Mar.

Sin embargo, en algunos casos las torres se han dedicado a otros usos, que es el aspecto que vamos a destacar aquí. Como sabemos, en cabo Roche, provincia de Cádiz, hay una que hace de base del faro allí existente, según vemos en la fotografía cedida amablemente por don Miguel Ángel García García. Sin embargo, las aplicaciones más originales se dan en la provincia de Barcelona. Una de ellas se encuentra en San Pol de Mar. Allí, la torre está adosada a la iglesia parroquial del pueblo, y en su día se aprovechó para erigir encima el campanario. Otra, en Malgrat de Mar, se ha convertido en mirador, habiéndosele instalado un excelente antejo de larga vista con el que los visitantes pueden deleitarse contemplando el entorno. Sin embargo, la más curiosa y sorprendente es la que se ha dado a la parte que se conserva de la torre existente junto a la estación del ferrocarril de Santa Susana, en cuyo interior se ha instalado nada menos que la taquilla donde se despachan los billetes de tren.


Aunque muchas de estas aplicaciones pueden parecer una aberración, lo cierto es que gracias a ellas las torres afectadas se conservan. De no haber sido así, es probable que hubieran desaparecido.

L. C. R.



Santa Susana.

## 24.230.—Accidentes



Los accidentes en los que intervienen buques de guerra suelen tener gran repercusión mediática, no sin asombro de los que han pasado parte de su vida en la mar, porque saben que es hasta cierto punto normal que ocurran, a pesar de las exigencias de la formación del personal, procedimientos, medidas de seguridad operativa, gestión de riesgos, etc. Para convencer a los demás, tal vez sirva la siguiente estadística:

En el periodo 1945-1988 hubo 1.276 accidentes en la mar en los que participó de alguna manera algún buque de guerra. En ellos perdieron la vida un total de 2.800 personas.


De esos accidentes, 406 implicaron a escoltas, 359 a submarinos, 228 a portaaviones, 182 a buques logísticos, 142 a buques menores y 75 a buques anfibios. En total, por nacionalidades, destaca claramente Estados Unidos con 799 eventos.

Las causas principales fueron las colisiones, con un total de 456 (190 entre buques de guerra, 184 entre buques civiles y militares y 51 con portaaviones), 267 incendios, 130 varadas, 130 explosiones y hasta 75 hundimientos, de los que 27 fueron de submarinos. Por último, hubo 34 accidentes de aeronaves navales en dicho periodo.

Aunque nuestra exigencia es y ha de ser siempre cero accidentes, gracias a Dios y a la Virgen del Carmen, si miramos a la parte que nos toca podemos presumir, un poquito, de estar muy por debajo de la media.

G. V. R.

## 24.231.—Por Fernando VII, vencer o morir



Nos lo cuenta Montero y Aróstegui en su muy conocida *Historia y descripción de la Villa y Departamento de Ferrol* (Ferrol, 1858) cuando llega a relatar lo acaecido en la Guerra de la Independencia y explica la necesidad que tenía el Ejército



Fernando VII.

formado en Galicia, de contar con compañías de zapadores:

«Formáronse instantáneamente dos compañías de zapadores de lo más florido de aquella maestranza (del Arsenal de Ferrol), con la fuerza de 108 plazas cada una. Los sargentos y cabos fueron elegidos entre los mismos operarios y la oficialidad se compuso de los subalternos del cuerpo de ingenieros de la armada. La primera compañía se puso al mando del ingeniero teniente de navío D. Fernando Tovar, y la segunda al de igual clase D. Miguel Carranque. Consistía el armamento de este improvisado cuerpo en carabinas y los útiles de palas, picas, hachas, sierras y demás correspondientes al arma de zapadores. Por el cortísimo tiempo que medió entre la formación y su salida, no pudieron vestirse uniformemente. A mediados de julio de 1808, entre las demostraciones del más acendrado patriotismo, salieron a campaña estas compañías, llevando cada individuo el

traje de su uso ordinario, sin más distinción que una cinta en el sombrero con el lema de: “Por Fernando VII, vencer o morir”.»

A pie de página inserta una nota que dice:

«De la 1.ª Cía. muy pocos fueron los que regresaron a Ferrol; unos perecieron en las batallas, y otros marcharon prisioneros a Francia, sucumbiendo en medio de las mayores privaciones. La 2.ª fue más feliz. Después de haber estado en las acciones de Rioseco, Espinosa, Puerto de Bocos y otras, en que la división española tuvo que ceder a la superioridad y torrente de las armas francesas, se retiró a Galicia con poca pérdida unida al ejército del marqués de la Romana, regresando a Ferrol a mediados de 1809.»

E. C.

#### 24.232.—Insólita solución



A principios del siglo XX un profesor de anatomía extranjero, cuyo nombre no fue revelado, hacía público un sencillo procedimiento para calmar la sed a bordo. Decía que bastaba con sentarse en el borde de un bote o balsa, sumergiendo las piernas en el agua hasta las corvas durante varios minutos para que al momento se calme la sed, pues la piel sirve de filtro, introduciéndose el cristalino líquido en el interior del organismo por adosmosia (*sic*), completamente desprovisto de las materias salinas que tiene el agua en suspensión.

J. A. G. V.

#### 24.233.—Comandante de montes



Muy importante cuestión era a principios del siglo XIX todo lo relacionado con los montes y arbolados necesarios para «proporcionar la mayor abundancia posible de maderas para la construcción de baxeles en mis Reales Astilleros y Arsenales». Tanto es así que la «Real Ordenanza para el Gobierno de los Montes y Arbolados

de la Jurisdicción de Marina» establecía, en el art. 4 del Título II, que los departamentos se dividirían en provincias, y estas en partidos. «En cada una de las primeras habrá un comandante de Montes, oficial de Marina, cuya graduación será de brigadier o capitán de navío»; sus obligaciones están recogidas en el Título 10, y de la importancia del rango da una idea el que a las inmediatas órdenes de cada comandante de provincia figuraba un capitán de fragata. Los capitanes generales de los tres departamentos eran los conservadores en sus respectivos territorios, y recaía el título de conservador general en el generalísimo de mar y tierra, príncipe de la Paz, en tanto que director general de la Real Armada.

P. G. F.

#### 24.234.—Guantánamo/Bahía Escondida



La bahía de Guantánamo, ocupada por Estados Unidos y reclamada por Cuba, situada al sur de la isla, cerca del paso de Barlovento, es la antigua Bahía Escondida, descubierta por Cristóbal Colón en uno de sus viajes. El almirante recabó en ella, alabando su frondosidad y belleza.

DAUS

#### 24.235.—Paloma antártica



Nuestra base polar «Juan Carlos I» estrenó su andadura en el verano austral de 1988 poniendo en su logotipo un ave marina como declaración de intenciones: la paz sea con vosotros. Como no podía ser menos, la elegida fue una paloma de la mar, a la que se le suponía la concordia como el valor se le supone al militar. Se trataba de la paloma antártica, *Chionis alba*, que fascinó a los primeros expedicionarios españoles por su blancura y por el poder balsámico de su nombre, un cóctel clásico de sentimientos que encendió aquellos corazones pioneros más por su toque romántico que por la horripilante y para ellos ignorada biografía del



bicho en cuestión, ya que la volátil elegida ni es antártica ni es paloma, primero porque su área de cría se distribuye también por Argentina, Chile, Uruguay e incluso Brasil, y después porque en realidad pertenece a la familia de las Chioníidas, que nada tiene que ver con la de las Colúmbidas, donde se encuentran las verdaderas palomas de vocación. En definitiva, el logotipo de nuestra base antártica se refiere a un ave marina carroñera que se dedica en labor de buitres antártico a comer desperdicios y a despellejar pingüinos muertos, y a zamparse pollitos desvalidos de cualquier especie que se despiste, empezando por sacarles los ojos para seguir cómodamente la pitanza hincándoles el pico hasta las enjundias. Pero aquello de la «paloma antártica», soñada como una sensible versión polar de la paloma de la paz, sonaba bien en las emociones de aquellos exploradores, y no muy duchos en ornitología, que llegaron a la Antártida hoy hace 20 años, que según el tango «no son nada» pero que para mí son más que suficientes para que hayan prescrito los antecedentes penales de *Chionis alba*. Por tanto, pelillos a la mar y bien está lo que bien acaba. Y, por encima de cualquier otra consideración, valga el símbolo de nuestra base por lo que quiere representar y sea loada la paloma blanca de su logotipo como mensajero que anuncia ese deseo de fraternidad universal que es la paz..

J. C.

#### 24.236.—Marino distinguido



En febrero de 1885 la prensa se hacía eco del proyecto y posterior aprobación por el Ministerio de Marina de un guardacosta torpedoero diseñado por el ingeniero de Marina, ya en situación de reserva, Tomás Tallerie y Amatller (Cartagena 1828-1900). El *Temerario*, que así se denominó, se construiría en Cartagena y sería cabeza de una serie de seis. Su puesta en quilla se efectúa en 1887 y su entrada en servicio en 1891. En 1900 causó baja como torpedoero y continuó en servicio como guardacostas hasta 1916. En la ciudad de Cartagena se guarda grata memoria de este insigne ingeniero naval, además, por haber sido hermano mayor del Santo y Real Hospital de Caridad y artífice de la iglesia donde se venera a su patrona, Nuestra Señora de los Dolores, desde el año 1895.

J. A. G. V.

#### 24.237.—Epitafio del almirante Vernon



Los restos del famoso almirante inglés, derrotado por Blas de Lezo en Cartagena de Indias, reposan en el mausoleo de la abadía de Westminster. En su lápida se lee: *He subdued Chagres, and at Carthagea conquered as far naval force could carry victory* («Ocupó Chagres, y con una fuerza naval lejana intentó conquistar victoriosamente Cartagena»).

VEDRÁ

#### 24.238.—*Columna rostrata*



En la antigua Roma era costumbre llevar como botín del combate los rostrales o espolones de las naves de guerra derrotadas con los que se adornaban la tribuna de los oradores del foro. La primera noticia es del 338 a. C. y se refiere a la conquista de la ciudad latina de Antium, que se había

rebelado contra el imperio, donde se capturó su poderosa flota. De allí los romanos se llevaron seis espolones.

Sin embargo, fue a raíz de la hazaña de Cayo Duilio, que venció en la batalla de Milai a la flota cartaginesa el 260 a. C., lo que dio motivo para erigir en dicho lugar del foro romano una *columna rostrata*, conmemorando así la primera victoria naval conseguida por los romanos en la mar y motivo de orgullo para ellos.

L. C. R.

**24.239.—Compañerismo heroico**



El 19 de julio de 1926, finalizadas las maniobras de la División de Instrucción (destruidores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*) en las que participó la Escuela de Aeronáutica Naval, se organizó un desfile aéreo. Finalizado este desfile, al romper filas las escuadrillas de caza, el aparato pilotado por el teniente de navío Juan Manuel Durán

González chocó con otro de su formación pilotado por el teniente de navío Joaquín García Charlo, cayendo al mar frente a la desembocadura del río Llobregat. En las proximidades estaba el dirigible mandado por el teniente de navío Ricardo Casas Mysticota, que gobernó rápidamente hacia los restos del aparato. Al estar encima, a una altura de 20 a 25 metros, el teniente de navío Antonio Núñez Rodríguez se lanzó al mar, acercándose a nado al avión que ya se estaba hundiendo y, tras varios intentos, logró rescatar el cuerpo agonizante del teniente de navío Durán, sosteniéndole a flote hasta que fueron recogidos por un bote del *Alsedo*.

Este acto de compañerismo no pudo salvar la vida del aviador naval Durán, uno de los tripulantes del legendario vuelo del *Plus Ultra* desde Palos de la Frontera a Buenos Aires. El teniente de navío Núñez fue recompensado por su heroico comportamiento con la Medalla Aérea (6 de agosto 1926) y con la Medalla de Oro de Salvamento de Náufragos, que le impusieron solemnemente en Barcelona el día 19 del mismo mes.

J. J. P. C.

**24.240.—Miras de proa**



Según el *Vocabulario Marítimo*, impreso por disposición de la Universidad de Mareantes de Sevilla para estudio de los niños de su Real Seminario, segunda edición, año 1722, «son los cañones que se ponen en dos portas, mayores que las de los costados, que están debajo del castillo a vno, y otro lados del bauprés».

M. R. B.

**24.241.—Adhesión del Departamento de Cádiz al Movimiento Patriótico de 1808**



Don Juan Joaquín Moreno, que había contribuido al rechazo de los ingleses cuando, al mando de la escuadra del Departamento de Ferrol, participó con eficacia en los combates que siguieron al desembarco del 25 de agosto de 1800, se encontraba



Teniente de navío Juan Manuel Durán González.

al frente del Departamento de Cádiz el 31 de mayo de 1808. Este departamento contaba con el prestigio de haber sido el más antiguo de los tres existentes, por sabia disposición de Patiño, pues desde él se ejercía el mando militar de la Armada, por llevar anexo el cargo de director general de la Marina su capitán general, hasta que se llevaron la Dirección General a Madrid en 1795. Por tanto sus decisiones eran muy esperadas y respetadas en los otros dos.

Ese día 31, don Juan Joaquín Moreno contestaba, en los términos que siguen, a la Junta Suprema de Gobierno de la nación establecida en Sevilla:

«El 30, antes de recibir el obsequio de los Cuerpos de Marina de mi mando, en celebridad de nuestro augusto Soberano, traté en junta extraordinaria de Generales, sobre la contestación que debíamos dar a la comunicación que V. E. se ha servido hacerme de la exención de la Suprema Junta de Gobierno que V. E. es dignísimo Presidente, y todos convinieron conmigo en ser de incalculable aprecio al servicio del Rey Nuestro Señor y al bien de las Españas, tan sabia elección, en unas tan críticas circunstancias, cual jamás se ha visto en la Nación y en este concepto nos ofrecemos al cumplimiento de las disposiciones que tenga a bien dictar esa Suprema Junta de Gobierno, y como se halle aquí el Excmo. Sr. D. Eusebio de Herrero, vocal de ella, daré a S. E. las noticias que V. E. me previene, en fecha del día 28 próximo, así como franquearé todo cuanto puedo, para contribuir al logro de las atenciones de esta Plaza (de San Fernando) y Arsenal. En consecuencia de la prevenciones de dicho Sr. Ministro de ella, y en virtud de la orden por la que se le autoriza completamente, se determinó que en este pueblo se proclamará hoy mismo nuestro augusto Soberano, el Sr. D. Fernando VII, como se ha verificado con la solemnidad y pompa que ha permitido la cortedad de tiempo, en la tarde de este día, y con el júbilo que es consiguiente, en un pueblo tan amante de su Soberano y cuya mayor porción es de militares e individuos del Ejército y Marina, a quienes caracteriza la lealtad a su legítimo Monarca.»

E. C.

#### 24.242.—Construcción naval



Durante los dos siglos que separan la muerte de Pedro III (1285) de la llegada de Isabel la Católica al trono (1474), las naves aragonesas dominaron el Mediterráneo, y en las continuas campañas se usaron galeras construidas en las Reales Atarazanas de Santander (desde 1372). Entretanto, la Castilla de los Trastámara se vio envuelta en alianzas y luchas con las coronas de Francia, Inglaterra y Portugal, las cuales, aunque le permitían el intercambio de naves y de soluciones constructivas con aquellos países, no lograron evitar la decadencia de la construcción naval.

J. A. G. V.

#### 24.243.—Boicot



En el diario *ABC* de Madrid, de fecha 10 de febrero de 1918, se publicaba la siguiente noticia remitida desde Barcelona:

«La sociedad española de maquinistas navales ante las inútiles gestiones realizadas cerca de la casa Tayá para el pago de los sueldos a los oficiales del vapor *Guadalquivir*, que trasladó los pertrechos de guerra a Italia, y agotados todos los recursos y con los respetos que procede dentro de la dignidad de la clase, ha acordado declarar el *boycott* a dicha casa de acuerdo con la Asociación general de maquinistas navales y la Asociación de maquinistas de Cádiz. El presidente, Tomás Méndez.»

M. R. B.

#### 24.244.—¡Ay! ¡Ay! ¡Ay!



Muchas han sido las *misceláneas* publicadas en esta REVISTA, cuyo tema era lo curioso, sorprendente o enigmático que resultaba el nombre de algún barco de guerra. Naturalmente, si ampliáramos el campo de trabajo de manera que abarcara a

las otras marinas, mercante, deportiva, etc., la lista de curiosidades sería infinita. Como simple ejemplo de ello, se puede citar el caso de un yate de la serie de ocho metros, del Club Náutico de Bilbao, en 1907, cuyo nombre era, exactamente, el del título de esta miscelánea.

P. G. F.

**24.245.—Las corrientes del canal de Bahama**



Las define así López de Velasco en su *Geografía General de Indias* (página 56):

«El curso que hace [el agua del mar] llaman los marineros aguajes o corrientes, que por lo ordinario siguen el curso de los vientos que mueven las aguas y los hacen correr para la parte donde ellos caminan cuando las costas de la tierra no las embarazan y hacen torcer el camino, como en diversas partes acontece..., suelen retardar o acelerar mucho la navegación, porque los navíos con mediano viento, caminando para donde van las corrientes, hurtan muchos lugares de viaje y caminan mucho más de lo que parece; y con el mismo viento mucho menos de lo ordinario cuando van contra el curso de las aguas; y algunas veces pueden tanto que, aunque el viento sea contrario, llevan los navíos contra él, como en la canal [nuevo] de Bahama.»

Y añade don Gonzalo Menéndez Pidal, que trascribe el párrafo anterior en su *Imagen del Mundo 1570* (Madrid 1944, p. 27):

«Efectivamente, las flotas de Indias que salían de La Habana para el Viejo Mundo navegaban el canal nuevo de Bahama regidas por las corrientes que allí se concentran repelidas del Yucatán y de todo el Golfo de México y que movían los barcos aún en contra de los vientos allí dominantes.»

Esas corrientes fueron las que ayudaron a convertir La Habana en el puerto de concentración y salida para España, de las flotas y escuadras de Indias.

E. C.

**24.246.—Submarinos**



Entre el fracaso en 1776 del ataque al *Eagle* por el artefacto denominado *The Turtle* y las pruebas del submarino *Peral*, existieron numerosos intentos para construir un buque submarino. Comenzaremos por el *Ictíneo* de Monturiol en 1861, al que sigue el construido durante la Guerra de Crimea por el ingeniero naval inglés M. Scout Russel; entre 1860-67 Baum construyó en Rochefort el *Plongeur*; en 1876 fue construido por M. M. Cochrane de Liverpool, bajo planos de M. Garret, uno de 45 pies de eslora y con extremidades cónicas; en 1884 el profesor Tuck de Nueva York construyó el *Peacemaker*, el ingeniero sueco M., el *Nordenfelt* en 1885; en 1886-87, el *Nautilus* por Mr. M. A. Campell; en 1888 en Liverpool el ingeniero J. F. el *Waddington*, y en 1887 cuando habían comenzado las pruebas del *Peral* se simultanearon con las del *Gymnote*, construido en Francia con los planos de M. Sedé, director de Construcciones Navales.

J. A. G. V.





## MADAGASCAR ES EL ESCENARIO

*El capitán Kidd* (Rowland V. Lee, Estados Unidos, 1945) no tiene la emotividad de *El mundo en sus manos*, ni la emoción de la pura aventura en estado casi sublime que se detecta en *El hidalgo de los mares*. Tampoco se aproxima a la calidad de *Mares de China* o de *Rebelión a bordo*. Títulos (hay más, que la filmografía de cintas sobre escenarios de la mar es larga y densa) todos ellos superiores en la historia del cine. Hasta aquí, todo comprensible y claro. Pero no cabe la menor duda, la cinta fue en su tiempo, y aún ahora pese a los años transcurridos, una

más que notable aportación al género de las películas de aventuras, más concretamente de aventuras en la mar, con piratas desesperados, impostores de todo tipo, traiciones, infidelidades, amores y desamores, generosidades de monarcas, cortes de intriga y dolor... Todos los elementos propios del género en una película ambientada en la Inglaterra de Guillermo III. Corría el año de gracia de 1699.

La historia a narrar en principio es simple, y se somete con fidelidad a las reglas y fórmulas que desde siempre han marcado el género. También en esa faceta el Hollywood de aque-





llos días poseía la receta para poder llevar la nave a buen puerto de seguro refugio. Nuestro protagonista de hoy (extraordinario como siempre el actor inglés Charles Laughton, dominando el escenario y la pantalla), personaje que existió en la corte de Guillermo III, aunque históricamente la cinta no es muy fiel a la realidad, tras diversos incidentes ocurridos en Madagascar en torno a un fabuloso tesoro, retorna con parte de la tripulación —compinches todos, aunque su jefe está a la altura de las circunstancias— a la ciudad de Londres. Como era de esperar, aunque quizá no de desear, sus intenciones son turbias,

malévolas y perversas. Personaje de larga tradición en el mundo de la delincuencia a pesar de ostentar ahora el título de capitán, en un pasado borrascoso y oscuro se dedicó a la piratería. Vocación y profesionalidad que siempre le acompañarán. Pero, fiel a su pasado, sus intenciones, ambiciones y proyectos de escasa nobleza son otros y corresponden a una trama siniestra y violenta. Ahora Kidd se encuentra en inmejorable posición económica y social. Persona de reconocido prestigio, su respetabilidad y honor están lejos de cualquier remota sospecha. Enterado el monarca de su profesionalidad en la mar,

reclama sus servicios para una arriesgada odisea en aguas de Madagascar y la India. Entre otras cosas, le encarga que organice la expedición, busque tripulación adecuada y, después, se lance a la captura, para las arcas reales lógicamente, de un antiguo navío que en sus bodegas esconde un importantísimo tesoro... Advertido del detalle, Kidd acepta la oferta. Promete fidelidad a la corona y servirla de forma honrada y honesta. Sus planes, comprensiblemente teniendo en cuenta la catadura moral del personaje, son otros. Y el escenario principal, Madagascar. Sobre este aspecto conviene recordar las palabras escritas por el historiador cinematográfico Nelson Eddle: «La piratería no sólo fue en el Caribe español. Ni mucho menos. *El capitán Kidd* trata sobre la piratería que se realizaba en Madagascar, lugar donde tenían que pasar los barcos ingleses rumbo a India. Está basado en la vida del capitán Kidd, y si bien no se ajusta a la realidad, sí hay que decir que la interpretación de Charles Laughton es soberbia. Todo aquel que quiera saber los tejes y manejes que un gran capitán pirata debe seguir para conservar la vida, tanto de su tripulación como de sus reyes, debería ver la película. Gran película no es, pero sí es buena para saber cómo debían de comportarse los piratas en realidad. En su época

fue considerada por la crítica una obra cumbre de piratas...».

Con estos mimbres, los guionistas Norman Reyllie y el hermano del director, Robert N. Lee, pusieron manos a la obra para estructurar y articular un guión que coordinara a los diversos personajes que intervienen, trazando las historias, pequeñas historias que se entrelazan a lo largo del metraje. Un guión funcional y descriptivo, que abre al espectador a todo un mundo de sugerencias, donde la aventura, el riesgo, el peligro, en definitiva la emoción inevitable —pero también deseable— presiden todas y cada una de las secuencias. A la altura de la situación, la puesta en escena tiende a la perfección técnica. Rowland V. Lee fue un buen artesano, en cuya filmografía destacan *Ladies love*, *La torre de Londres*, *El hijo de Frankenstein*. Probablemente *El capitán Kidd* sea su mejor película. Ajustándose a los cánones del género, aborda el rodaje influido por las cintas entonces de moda, a base de piratas, secuestros, saqueos... Una dirección clara y limpia, sincera y profesional. En el reparto interpretativo, un repertorio de actores famosos y ya entonces en la cumbre de su carrera: Randolph Scott, Barbara Britton, John Carradine y Gilbert Roland.

Toni ROCA



Orto en el caladero canario. (Foto: A Ortigueira).

# La Mar en la Filatelia



## LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

Metidos en las conmemoraciones del bicentenario de la Guerra de la Independencia, esta sección de *La Mar en la Filatelia* no puede pasar por alto el tema, ya que, si bien la mayor parte de los enfrentamientos de aquella guerra tuvieron lugar en tierra, la mar jugó un gran papel. Gracias a su dominio, ejercido junto con los aliados ingleses —¡quién se lo iba a decir tres años antes!—, se pudo llevar a cabo una serie de acciones que contribuyeron a la victoria final: mantener abiertas las líneas de comunicaciones marítimas; abastecer a las tropas por mar; transportarlas de unos puertos a otros; efectuar evacuaciones rápidas; hostigar las costas enemigas; minimizar los efectos de bloqueos terrestres de zonas costeras, y neutralizar las actividades navales enemigas. Y algunos de los protagonistas de aquella guerra y de algunas de sus hazañas se han asomado a los sellos de correos y a otros documentos filatélicos.

En la Guerra de la Independencia, la Armada española intervino sobre todo con barcos de mediano y pequeño porte: fragatas, bergantines, lanchas cañoneras —que prota-





Bailén, 19 de julio de 1808.



gonizaron grandes intervenciones— y otras embarcaciones menores, ya que los problemas que venía arrastrando desde antes del combate de Trafalgar, acentuados tras dicho combate y profundizados en los años siguientes, no permitieron utilizar los navíos más que en muy contadas ocasiones, lo que por otra parte hizo que muchos hombres de la Armada participaran en operaciones en tierra integrados en unidades regulares, formando agrupaciones o en guerrillas.

Cuando el 2 de mayo de 1808 España empezó a escribir uno de los capítulos más gloriosos y más trágicos de su historia al levantarse contra los hasta hacía poco aliados franceses, la situación de la Armada era poco menos que desastrosa, y empeoró a lo largo de la contienda. «Gracias» a la gestión de Carlos IV y Godoy, los barcos estaban faltos de mantenimientos y de pertrechos, se pudrían, se iban al fondo por falta de carena o había que desguazarlos, y por vejez y falta de medios no soportaban los temporales ni las navegaciones, y naufragaban. Y sus escasas dotaciones estaban faltas de adiestramiento, mal alimentadas, mal vestidas, sin recibir sus pagas y sin poder atender a sus familias. Hubo gente que vivió en la indigencia y algu-



Juramento de los sitiados de Zaragoza en 1808.

Cádiz, que tuvo lugar el 14 de junio de 1808, en una lucha sobre todo de lanchas cañoneras y baterías en tierra contra los barcos franceses: cinco navíos y una fragata en perfectas condiciones Eran los restos franceses del combate de Trafalgar. ¿Quién se lo iba a decir

nos murieron de hambre. Pero llegada la hora de la verdad, la Armada respondió con todo su espíritu utilizando los barcos disponibles, armando unidades auxiliares y desplegando a su personal en frentes alejados de la mar, donde cumplieron con su deber a pie, a caballo, en trincheras, en campo abierto o en guerrillas, luchando por España y por su rey Fernando VII «el Deseado» (sin comentarios).

Ya antes del levantamiento contra los franceses las cosas no iban bien con nuestros aliados, como se había visto en febrero de 1808, cuando Cayetano Valdés se había negado a cumplir las órdenes de Napoleón, y en lugar de llevar los barcos de su mando a Tolón los dejó en Mahón. Al comienzo de las revueltas, una compañía de granaderos de Marina se batió en Madrid el 2 de mayo de 1808. Juan Pérez Villamil, auditor general del Almirantazgo, intervino con los alcaldes de Móstoles en la redacción del bando del alzamiento que siguió a la revuelta de Madrid. Y una vez iniciada la guerra, no hay que olvidar que la primera victoria contra los franceses fue la toma de la escuadra de Rosily en



Napoleón en una tarjeta postal.



Madrid, 2 de mayo de 1808.

también a ellos en 1805! (Por cierto que las tropas enviadas por Napoleón al mando de Dupont para apoyar a Rosily fueron vencidas el 19 de julio por el general Castaños en la batalla de Bailén). También se produjo el apresamiento del navío *Atlas* en Vigo. Después vinieron los reembarques de 1809 en Galicia escapando del empuje francés; la posterior reconquista de tierras gallegas con acciones como la de Puente Sampayo, en que actuaron fuerzas terrestres y lanchas cañoneras; la defensa de Cádiz con cañoneras, sobre todo a partir de 1810; la fallida expedición cántabra de Renovales en 1810; el naufragio de la fragata *Magdalena* y el bergantín *Palo-mo* en la ría de Vivero por un fuerte temporal del norte; la batalla de Chiclana de 1811, sin resultados decisivos, y diversas acciones en las que en algún momento se dejaron ver navíos y fragatas como los *San Justo*, *Montañés*, *Príncipe de Asturias*, *Santa Ana*, *Terrible*, *San Fulgencio*, *San Leandro*, *Diana*, *Venganza* y otros, en ataques y en transportes de tropas, azogue, armamento o caudales. Algunos de ellos fueron llevados lejos de la Península para que no cayeran en manos francesas y quedaron amarrados en puertos como el de La Habana, donde terminaron yéndose al fondo por falta de carena.

En todo este tiempo muchos mandos y unidades de la Armada se batieron en tierra. Unidades de Artillería de Marina se repartieron por otros ejércitos con piezas de campaña, o lucharon como infantes por toda la geografía española, y lo mismo ocurrió con la Infantería de Marina. Regimientos y batallones con personal de la Armada operaron en Bailén, Tudela, Zaragoza, Talavera, Ocaña, Espinosa de los Monteros, San Marcial, Tolosa y muchos otros lugares. Varios oficiales de Marina mandaron regimientos, y hubo marinos en los ejércitos regulares, en Artillería, en Infantería, en Caballería y en las guerrillas. Y muchos de alta graduación ocuparon puestos relevantes en el Gobierno de la nación.

Fue una larga lucha que dejó el suelo patrio asolado. Pero la gente salió de ella con la cabeza alta, orgullosa de haber vencido al gran general y emperador francés, y por ello con cierta euforia, que desgraciadamente le duró poco; de ello se encargó «el Deseado» a su regreso; pero ésta es otra historia.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación ACTIVE ENDEAVOUR (OAE).**—Dentro de la contribución española a la operación ACTIVE ENDEAVOUR en el presente año, el submarino *Tramontana* participará en dicha operación bajo control operativo de COMSUBSOUTH entre mediados de septiembre y finales de octubre, llevando a cabo diversas escalas en puertos mediterráneos.

**Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo 06-finalización).**—La Armada continúa su participación en la Operación NOBLE CENTINELA mediante la aportación de diversas unidades al dispositivo aeronaval que se estableció en aguas de Canarias y adyacentes para localizar e informar del



Submarino *Tramontana* (S 74) saliendo de gran carena.



## NOTICARIO

tránsito de embarcaciones de transporte de inmigrantes ilegales y disuadir a los posibles buques nodriza de su acción, apoyando a las autoridades civiles y las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado en el control de la inmigración ilegal y prestando apoyo humanitario en caso necesario. Durante el mes de junio participaron en la misión los patrulleros *Centinel*, *Tagomago* y *Medas*.

**Operación UNIFIL (31 de mayo-05 de noviembre).**—El patrullero *Infanta Elena* se incorporó a la operación el pasado 5 de agosto, integrándose en el grupo de patrulleros (TG 448.03) en lugar de hacerlo en el de fragatas y corbetas (TG 448.01) en que se encontraba anteriormente. A finales de septiembre efectuó una escala en Limasol (Grecia).

**Operación EUFOR CHAD/RCA (15 de marzo 08-15 de marzo 09).**—La Resolución 1778 (2007) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas autorizó el despliegue de una fuerza de la UE en el Chad y República Centroafricana por un periodo de un año. El

pasado 2 de junio se inició el despliegue del contingente nacional, al que la Armada aporta, desde el 12 de septiembre, una unidad de apoyo CIS (Sistemas de Comunicaciones e Información) compuesta por cuatro efectivos de Infantería de Marina con el correspondiente material técnico durante un periodo inicial de tres meses.

### Agrupaciones permanentes

**Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG-1).**—El comandante de la agrupación, contralmirante Juan Rodríguez Garat, arbola su insignia en la fragata *Almirante Juan de Borbón*, que relevó a la de su misma clase *Blas de Lezo* el pasado mes de julio. La fuerza, compuesta por el buque alemán de aprovisionamiento *Spessart* y las fragatas *General Kazimierz Pulaski* (Polonia), *De Ruyter* (Holanda) y *Taylor* (Estados Unidos), junto a la fragata española, se incorporaba en el Mediterráneo a la Operación NOBLE MIDAS a finales de septiembre.



Estado Mayor de la agrupación OTAN SNMG-1, bajo el mando del contralmirante español Juan Rodríguez Garat.

**Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).**—También esta agrupación participa en la Operación NOBLE MIDAS junto a la SNMG-1. Actualmente está compuesta por las siguientes unidades: *Rhein* (buque de Mando y Apoyo de la Marina alemana) y los cazaminas *Tambre* (España), *Dilligen* (Alemania), *Milazzo* (Italia), *Evropi* (Grecia) y *Enez* (Turquía).

## Ejercicios

**MAR 83 (15-18 de septiembre).**—Conjunto de ejercicios básicos colectivos para adiestramiento de los escoltas, orientados al planeamiento y conducción de ejercicios en la mar, llevados a cabo en aguas gallegas. Participaron las fragatas *Victoria*, *Navarra*, *Canarias*, *Álvaro de Bazán* y *Méndez Núñez*, que contaron con la colaboración de las escuelas Esencia y Escaño.

**LANMIS/SINKEX 08 (18-26 de septiem - bre).**—Ejercicio de lanzamiento de misiles,

bombas y tiro sobre blancos de superficie desarrollado en aguas libres del Atlántico, al suroeste de las islas Canarias, cuyo objeto es incrementar el nivel de adiestramiento de las dotaciones y comprobar los procedimientos y el alistamiento y eficacia de los sistemas de armas de las unidades participantes. Tomaron parte el portaaviones *Príncipe de Asturias*, las fragatas *Victoria*, *Navarra*, *Canarias* y *Méndez Núñez*, el petrolero *Marqués de la Ensenada*, las unidades aéreas embarcadas y aeronaves de la 9.<sup>a</sup> y 10.<sup>a</sup> escuadrillas. Colaboraron en el ejercicio diversas unidades de la Fuerza de Acción Marítima. Por parte del Ejército del Aire participaron aviones *C-15* y *P-3*.

**FAM FERROL SEP/08 (22-24 de septiembre).**—Ejercicio de adiestramiento básico que llevaron a cabo en aguas de Ferrol las unidades de la Fuerza de Acción Marítima de aquella zona: patrulleros *Atalaya*, *Mouro*, *Marola*, *Tabarca* y *Bergantín*, y en el que colaboró la Unidad de Buceo de Ferrol (UBEFER).



El patrullero *Marola* atracado en Chafarinas

## NOTICARIO

**MAGRE 08-II (22-26 de septiembre).**—Ejercicio bilateral realizado con la Marina de los Estados Unidos, en el que participó la Unidad Especial de Desactivación de Explosivos (UEDE) y cuyo fin era incrementar la interoperatividad en métodos de desactivación.

### Adiestramiento

**Vencedora (29 de agosto-12 de septiembre).**—Tras finalizar su adiestramiento de Seguridad Interior en Ferrol se dirigió a la Escuela Naval Militar y marchó después a Rota para efectuar pruebas de mediciones con el CEMEDEN. Una vez concluidas éstas, regresó a su base en Las Palmas.

**Patiño (05-21 de septiembre).**—Efectuó Calificación Operativa a mediados de septiembre, volviendo después a Ferrol.

**Sella (11 de septiembre).**—Salió a la mar para efectuar una demostración sobre las capacidades MCM a los alumnos del Curso Monográfico de Operaciones MCM, con objeto de elevar su nivel de conocimientos sobre los diferentes procedimientos relativos a las operaciones de medidas contraminas.

### Comisiones, colaboraciones y pruebas

**Hespérides (15 de septiembre-02 de octubre).**—Salió de La Coruña para llevar a cabo la campaña hidrográfica DIVA-ARTABRIA en el litoral de Galicia. A la finalización tenía previsto efectuar una escala en Oporto. Posteriormente efectuará una nueva campaña, denominada EMMA HUERTAS, en aguas portuguesas y marroquíes.



El *Hespérides* atracado en La Coruña.



El *Camino Español* en el puerto de Cartagena.

**Astrolabio y Escandallo.**—A principios de septiembre comenzaron un levantamiento con sondador multihaz en los canales de acceso y fondeaderos del puerto de Barcelona.

#### Colaboración con otros Ejércitos

**Camino Español (09 de septiembre-11 de octubre).**—Comenzó su desplazamiento a las zonas de operaciones de Líbano y los Balcanes para transporte de material de la Armada y del Ejército de Tierra y contribuir al sostenimiento de dichas operaciones. Tras efectuar escala en diversos puertos de la zona (Augusta, Beirut, Tesalónica...) tenía previsto su regreso a Valencia en la primera quincena de octubre.

#### Vigilancia marítima

**Tarifa (13 de septiembre-22 de octubre).**—Tras relevar al patrullero *Chilreu* en el puerto de St. John's (Canadá), comenzó su periodo de vigilancia de pesca, inspección y apoyo en el área de regulación NAFO en el Atlántico Norte.

**Conejera (22-26 de septiembre).**—Realizó vigilancia marítima en aguas del litoral de Murcia y Almería, colaborando al mismo tiempo con la Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC) entre los días 23 y 25 de septiembre.

G. V. A.



Natación sincronizada. (Foto. A. Galán Cees).



### Australia

**Acceptación de una fragata.**—La tercera de las cuatro fragatas FFG clase *Adelaide* de la Marina australiana en sufrir una extensa modernización ha sido aceptada provisional-

mente por la *Defence Material Organisation* (DMD) el pasado 22 de agosto, aunque todavía se trabajaba en algunos compartimentos y sistemas.

La HMAS *Darwin* sufriría a continuación una serie de pruebas de mar antes de su



HMAS *Darwin*.

recepción definitiva, junto con sus hermanas de serie HMAS *Sydney* y HMAS *Melbourne*, en noviembre de 2008. La última en ser modernizada, la HMAS *Newcastle*, entrará de nuevo en servicio en diciembre 2009. El importe de la modernización de los cuatro buques se eleva a un total de 1.000 millones de euros, dentro del programa Project Sea 1390, que pretende asegurar la efectividad operacional de las FFG hasta que sean retiradas del servicio entre 2015 y 2021. La modernización ha consistido en la instalación de un nuevo sistema de combate, mejora del radar de exploración aérea, nuevos sonares de casco y remolcado, un sistema de ocho celdas del lanzador vertical VLS Mk 41, para acoger al nuevo misil Evolved Sea Sparrow y la sustitución del obsoleto misil de defensa aérea SM-1 por el nuevo sistema de misiles SM-2 Block III. Asimismo, las cuatro fragatas contarán con el Link-16 totalmente integrado.

**Lanzamiento de un torpedo de combate.**—El primer lanzamiento de un torpedo pesado de combate Mk 48 Mod. 7 Common Broadband Advanced Sonar System (CBASS), desarrollado conjuntamente por Australia y los Estados Unidos, ha sido realizado por un submarino australiano de la clase *Collins*, el HMAS *Waller*, en aguas de Hawaii.

El lanzamiento se efectuó durante el ejercicio RIMPAC, que tuvo lugar entre el 29 de junio y el 31 de julio, en el que participaron diez naciones y supuso el hundimiento de una fragata norteamericana dada de baja. La última generación del torpedo Mk 48 es el resultado de la cooperación austral-norteamericana para diseñar, desarrollar y producir el Mk 48 Mod. 7. Esta última versión del torpedo pesado utiliza un avanzado sonar de banda ancha, cuyo procesador analiza los algoritmos de la señal recibida para detectar submarinos diésel eléctricos operando en aguas poco profundas. Aunque el MK 48 Mod 7



HMAS *Waller*.

BNS *Myosotis*.

utiliza el mismo cuerpo y misma cabeza de combate que los Mk 48 Mod. 5 y Mod. 6, el interior ha sido totalmente modificado para incorporarle una nueva sección de guiado y control. El proyecto ha sido coordinado con el desarrollo del reemplazo del sistema de combate AN/BYG-1, que está siendo progresivamente incorporado en los nuevos submarinos de ataque nucleares de la clase *Virginia* y los seis submarinos diésel eléctricos austriacos de la clase *Collins*.

### Bulgaria

**Recepción de una fragata.**—La segunda de las tres fragatas clase *Wielingen*, la ex BNS *Westdiep*, fue oficialmente transferida por el Ministerio de Defensa belga a la Marina búlgara el 22 de agosto en la Base Naval de Zeebrugge. La entrega de esta fragata, rebautizada *Gordi*, siguió a una puesta a

punto del buque y a un adiestramiento de su futura dotación, compuesta por 90 personas. La fragata se hizo a la mar el 27 de agosto, haciendo una escala en la bahía de Suda para hacer combustible y poder llegar a su futura base de Burgas el 7 de septiembre.

La *Gordi* es la segunda fragata comprada a la Marina belga como parte de un programa de modernización de la Marina búlgara. El 3 de julio de 2008 el Gobierno belga aprobó la transferencia de las dos fragatas supervivientes clase *Wielingen* y de un cazaminas clase *Tripartito*, ex BNS *Myosotis*, rebautizado *Tsibar*, que será transferido el 9 de febrero de 2009. La Marina belga ya contaba en su lista oficial de buques con una fragata clase *Wielingen*, ex BNS *Wandelaar*, transferida en 2005 con el nombre de *Drazki*. Las principales misiones de estas fragatas serán la vigilancia de sus aguas en el Mar Negro, operaciones de interdicción marítima y contribución a las operaciones internacionales de apoyo a la paz, bajo pabellón de la



OTAN y como parte del Task Group de cooperación naval del Mar Negro.

### China

**Nuevo helicóptero naval.**—La Marina china ha desarrollado una nueva variante del helicóptero naval Z-9, incluyendo un misil naval. Diseñado a partir del helicóptero embarcado *Harbin Z-9C*, en servicio en la Marina Popular China, esta última versión ha sido denominada *Z-9D*. Una imagen tomada recientemente en la factoría de Harbin Aircraft Industry Group, ubicada en la ciudad noroccidental de Harbin, en la provincia de Heilongjiang, mostraba el prototipo del *Z-9D* armado con un misil Hongdu TL-10B (KJ-10B) guiado por radar.

Esta es la primera vez que un misil antibuque ha sido visto montado en un helicóptero naval chino. La imagen también confirmaba que el programa del misil guiado por radar TL-10 sigue adelante. El primer misil de esta familia, el JJ-10, apareció por primera vez en público durante un lanzamiento en la mar en 2004. Dos años más tarde, la Hongdu Aviation Industry Group mostró la versión KJ-10 del misil lanzado desde una aeronave. La versión TL-10 es un moderno misil ligero antibuque, con una cabeza perforante de 30 kg de peso. Propulsado por un cohete, puede alcanzar una velocidad de 0,85 mach con un alcance de 18.000 m. Quizá el aspecto más significativo del programa TL-10 es que ha sido desarrollado en cooperación con Irán. La Iranian Aerospace Industries Organisation reclama haber producido un misil idéntico al TL-10, que han bautizado como Kosar. Por su parte Hongdu señala que el TL-10 es un producto exportable que ya ha sido entregado a clientes en todo el mundo.

La simbiosis Z-9D/TL-10 indica que una nueva fase del programa del misil ha comenzado. Además de la versión guiada por radar TL-10B, existe otra con una cabeza provista con un buscador electro-óptico TL-10 A. Con un peso unitario de 105 kg, hasta cuatro KJ-10B pueden ser llevados en un helicóptero *Z-9D*, siendo asimismo exportable el helicóptero con sus misiles.

### Ecuador

**Adquisición de UAV para patrulla marítima.**—La Marina ecuatoriana ha decidido adquirir vehículos aéreos sin piloto a una empresa israelí como parte de su programa de modernización. La adquisición de los UAV fue anunciada por el ministro de Defensa, Javier Ponce, conjuntamente con el jefe de la Marina, vicealmirante Livio Lenin Espinos, quien confirmó la orden de adquisición a Israel Air Industry (AIA) de dos UAV estratégicos y cuatro tácticos. El contrato, por un importe de 15 millones de euros, incluye dos UAV *Heron MALE (Medium Altitude Long Endurance)*, cuatro UAV tácticos *Searcher*, un radar de vigilancia marítima Elta EL/M-2022 A, dos estaciones terrestres de control (GCS), cuatro sistemas FLIR (*Forward Looking Infra Red*), dos sistemas de transmisión de datos, repuestos, adiestramiento y un paquete de apoyo logístico. La entrega de todo este material deberá hacerse en un plazo de 12 meses a partir de la firma del contrato.

### Estados Unidos

**Los Marines certifican el UH-1Y.**—El Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano ha certificado operacionalmente al helicóptero ligero *Bell UH-1Y*, lo que permitirá su desplazamiento en futuras operaciones a partir del 1 de enero de 2009. Un total de seis tripulaciones de vuelo utilizando tres helicópteros *Bell* ha estado haciendo diferentes pruebas a lo largo de este año, habiéndose desplazado con el 13 MEU (*Marine Expeditionary Unit*) a bordo del buque anfíbio USS *Boxer*. La Comandancia General de Infantería de Marina espera comprar un total de 123 *UH-1Y* para reemplazar en 2016 a los *UH-1N*. De acuerdo con los marines, los *UH-1Y* serán los primeros helicópteros en desplegarse con un MEU desde que en 1972 lo hiciera el venerable H-1 *Huey*.

**Escape radiactivo de un submarino nuclear.**—Las autoridades navales norteamericanas han desvelado que un submarino nuclear ha tenido escapes radiactivos durante un periodo de dos años, antes de que fuese

corregida la fuga. Las bases navales norteamericanas afectadas por esa radiación han sido Pearl Harbor y Guam. El 1 de agosto de este año, la Marina norteamericana notificó a las autoridades japonesas que el USS *Houston* había dejado escapar agua contaminada del circuito de refrigeración del reactor en sus escalas en los puertos de Sasebo y Okinawa, en marzo y abril respectivamente. La Marina norteamericana ha rendido un informe detallado con las pérdidas sufridas en los dos últimos años por el submarino, que nunca han superado los 9,3 micro curios. La pérdida fue detectada el pasado 17 de julio, cuando la fuga de una tubería de agua dulce que había estado en contacto con el reactor del USS *Houston* salpicó a un marinero. El submarino se encuentra en reparación en la base naval de Pearl Harbor con el reactor parado.

Esta pérdida de agua radiactiva en puertos japoneses ha incrementado aún más el descontento existente por la presencia de 50.000 efectivos norteamericanos en suelo japonés, efectivos a los que se les achacan todo tipo de problemas, desde diversos crímenes, entre los que destacan las violaciones, hasta el aumento de la contaminación en sus bases de estacionamiento. La llegada del portaaviones nuclear USS *George Washington* al puerto de Yokosuka, que a partir de ahora será su base, ha elevado las protestas del pueblo japonés, tan sensible a la energía nuclear después de sufrir la destrucción de Hiroshima y Nagasaki en 1945 por el efecto de dos bombas atómicas.

**Enviado un destructor a Georgia.**—Un buque de guerra norteamericano que llevaba ayuda humanitaria fondeó el 23 de agosto en el puerto georgiano de Batumi. El destructor lanzamisiles USS *McFaul*, cargado con 72 palés de ayuda humanitaria, fue el primero de una serie de cinco buques de guerra que hicieron escala en Batumi para ayudar al pueblo georgiano, después de la invasión rusa.



USS *McFaul*.

La entrada del *McFaul* en el Mar Negro provocó una declaración del Ministerio de Defensa ruso en el sentido de que la presencia de un buque de guerra norteamericano serviría para incrementar la tensión del conflicto con Georgia.

**Construcción de un destructor.**—La Marina norteamericana ha anunciado al Congreso su decisión de seguir financiando al tercer destructor de la clase *Zumwalt* (DDG 1000), cambiando así su decisión de derivar los fondos para construir un nuevo destructor de la larga serie *Arleigh Burke* (DDG 51). El almirante Gary Roughead, jefe de Operaciones Navales, había solicitado 2.000 millones de euros para el tercer destructor, pero tras una primera decisión de limitar la serie de

## NOTICARIO

siete a dos buques renació la idea de continuar diseñando destructores *Arleigh Burke*. El primer destructor de la clase DDG 1000 se está construyendo en los astilleros de General Dynamics Bath Iron Works en Bath, Maine, mientras que el segundo de la serie lo será en Northrop Grumman en Pascagoula, Misisipi.

Los destructores de la clase *Zumwalt*, de 14.500 t, desplazan un 50 por 100 más que la clase precedente, los *Arleigh Burke*.

**Cesado el comandante de un LSD.**—El comandante de buque anfibio USS *Pearl Harbor* (LSD 52) ha sido fulminantemente cesado después de que su buque varase accidentalmente en el golfo Pérsico. El capitán de fragata Xavier F. Valverde fue relevado en su mando una vez iniciadas las investigaciones que determinaron las causas por las que el *Pearl Harbor* varase en la costa de Kuwait el pasado 21 de julio. La causa oficial del cese fue «la pérdida de confianza

del comandante del Grupo de Combate Expedicionario, contralmirante Kendall Card, en su capacidad para mandar el *Pearl Harbor*». Esperando la finalización de las investigaciones, el capitán de fragata Valverde ha sido temporalmente asignado al estado mayor del CENTCOM, mientras el capitán de navío Mike Slotsky asumía el mando del *Pearl Harbor*, que tiene su base en San Diego.

**Cesado el comandante de un portaaviones.**—El incendio declarado a bordo del portaaviones nuclear USS *George Washington* no sólo quemó varios compartimentos del buque, con un costo superior a 50 millones de euros, sino también las carreras de su comandante y segundo comandante, los capitanes de navío David C. Dykhoff y David M. Dobber respectivamente, cesados en su mando. El almirante Robert F. Willard, comandante de la Flota del Pacífico, argumentó la pérdida de confianza en ambos oficiales para relevarlos



USS *Pearl Harbor*.

en sus puestos, por su incapacidad en hacer que se cumplieren las normas establecidas, al descubrirse que el incendio fue provocado por un miembro de la dotación que estaba fumando en un compartimento en el que no estaba autorizado para ello. El cigarrillo provocó la combustión de un líquido inflamable que se encontraba almacenado dentro del compartimento. El portaaviones, que estaba basado en Norfolk, Virginia, se encontraba en tránsito desde Chile hasta San Diego cuando estalló el fuego el 22 de mayo, siendo necesarias 12 horas para conseguir su total extinción y afectando a 80 de los 3.800 compartimentos del buque. Un total de 36 miembros de la dotación sufrió intoxicaciones por inhalación del humo. El portaaviones, que debía haber llegado al puerto japonés de Yokosuka para reemplazar al USS *Kitty Hawk* en agosto, ha debido permanecer en San Diego durante tres meses hasta finalizar las reparaciones.

El USS *George Washington* es el cuarto buque en llevar el nombre del presidente norteamericano; entró en servicio en 1992 y pertenece a la clase *Nimitz*.

**Inicia sus pruebas el primer LCS.**—El primer *Litoral Combat Ship* de la Marina estadounidense, el *Freedom* (LCS 1), inició el 28 de julio sus pruebas de mar en el lago Michigan. Con una duración de dos semanas, implicaron a los ingenieros del astillero de Marinette Marine, propiedad de Lockheed Martin, para controlar el funcionamiento de la propulsión del buque, equipos CIS y de navegación, así como del resto de los sistemas. El *Board of Inspection and Survey* aceptó los resultados de las pruebas de mar.

El programa de los LCS, preveía inicialmente dos años de construcción por cada buque, pero los diversos problemas que han ido surgiendo con el prototipo han dilato la construcción del primero de la serie en más de un año, ya que la quilla del *Freedom* fue puesta en junio de 2005, siendo botado en septiembre de 2006. Asimismo, los costos de construcción se dispararon dramáticamente de los 20 millones de euros inicialmente previstos a más del doble de esa cantidad. Igualmente, retrasos y costos extras han afectado al competidor de Lockheed en el programa del LCS, General Dynamic, que tiene la

responsabilidad de construir el *Independence* (LCS 2), en los astilleros de Austal USA en Mobile, Alabama.

Con 2.862 toneladas a plena carga, el *Freedom* es el primero de una larga serie de escoltas que la Marina de los Estados Unidos espera alcance las 55 unidades, estando diseñados para combatir en aguas costeras y capaces de realizar una amplia panoplia de misiones, entre las que se incluyen el combate con buques de superficie, la lucha antisubmarina y la limpieza de minas. Una vez finalizados ambos prototipos, *Freedom* e *Independence*, la Marina norteamericana realizará pruebas entre ellos para decidir cuál será construido en serie.

## Israel

**Adquisición de dos corbetas.**—La Marina israelí ha llegado a una lista corta para la construcción de dos corbetas que incrementen su capacidad ofensiva en mar abierto. Inicialmente los dos proyectos con posibilidades de llevarse el contrato son el de Lockheed Martin, con su diseño del *Litoral Combat Ship* o LCS, y la corbeta ofrecida por Alion y Northrop Grumman. Los dos diseños entrarán ahora en una fase de definición del proyecto o PDP, con un contrato de siete millones de euros. A continuación seguirán dos años de estudio de viabilidad del proyecto, que incluirá el sistema de combate adecuado a las necesidades de la Marina israelí. Lockheed presentó una versión revisada del LCS-I el día 24 de agosto, aprovechando la experiencia de la Marina norteamericana en la construcción del USS *Freedom*, para reducir costos.

Actualmente la Marina israelí cuenta con cinco corbetas clase *Saar* con 15 años en sus cuadernas y con problemas de interoperatividad con buques norteamericanos, algo que no ocurrirá con las nuevas corbetas.

## México

**Fuerte incremento del presupuesto naval.**—El Congreso mexicano ha aprobado un aumento de 500 millones de euros, aproxi-

## NOTICARIO

madamente un 50 por 100 del presupuesto de la Marina, para financiar un plan de modernización a largo plazo. Este presupuesto extra irá destinado a la adquisición de dos helicópteros Eurocopter AS-565MB *Panther* para dotación de los buques, dos aviones CASA CN-235MP *Persuader* para la patrulla marítima, y para completar la construcción de dos patrulleros de altura OPV de la clase *Oaxaca*. El tercer patrullero de la clase *Oaxaca*, ARM *Independencia*, deberá entrar en servicio a lo largo del año 2009.

El programa de modernización a largo plazo incluye además cuatro helicópteros *Panther*, cuatro aviones *Persuader* y cuatro patrulleros *Oaxaca* más hasta el año 2012, junto con dos buques anfibios y 17 lanchas rápidas interceptoras clase *Polaris*.

### Rusia

***Buques rusos vigilan la Agrupación Naval de la OTAN.***—El SNMG 1 (*Standing*

*NATO Maritime Group 1*) de la Alianza se encontraba realizando unos ejercicios de rutina en el Mar Negro con buques rumanos y búlgaros desde el 21 de agosto, con posterioridad a los incidentes entre Georgia y Rusia del 7 y 8 de agosto, cuando se vieron sorprendidos por el seguimiento de buques rusos, que actuaban de forma similar a como lo hacían durante la Guerra Fría. El vicealmirante ruso Sergei Menyailo, comandante naval de la base de Novorosisk, mostró a su vez la preocupación de la Marina rusa por el aumento inusitado de buques de la Alianza en este cerrado mar. Los ejercicios aliados habían sido comunicados en junio para conseguir la pertinente autorización turca para cruzar los Dardanelos y el Bósforo, de acuerdo con la convención de Montreux de 1936, que además especifica que los buques de guerra no ribereños no podrán permanecer más de 21 días en el Mar Negro, al transcurso de los cuales está previsto visiten el puerto rumano de Constanza y el de Varna en Bulgaria.



Fragata de la Armada española *Almirante Juan de Borbón*.

Se da la coincidencia de que el SNMG 1 se encuentra al mando de un oficial español, el capitán de navío Rodríguez Garat, que iza su insignia a bordo de la fragata *Almirante Juan de Borbón*. Completan la agrupación naval las fragatas *Lübeck* con pabellón alemán, la polaca *General Pulaski* y la norteamericana *USS Taylor*.

### Reino Unido

**La Infantería de Marina en Afganistán.**—Los *marines* británicos rellenarán parte del hueco necesario para cubrir los efectivos necesarios en Afganistán, según anunció el almirante de la Flota, almirante Mark Stanhope, el pasado 30 de julio. Esta declaración fue hecha durante el Mission Rehearsal Exercise o MRX, que se realizó en el campo de maniobras de Salisbury entre el 21 de julio y el 1 de agosto, previo al desplazamiento de

5.800 infantes de marina del tercer Comando Brigada hacia Afganistán en septiembre, como parte de la operación ERIC 9. Este desplazamiento permitirá el relevo de la mayoría de los casi 8.000 efectivos desplegados en el sur de Afganistán. Actualmente el Reino Unido tiene 7.800 personas de la 16 Brigada de Asalto, basada en la provincia de Helmand bajo mando de la OTAN y formando parte de la ISAF (*International Security Assistance Force*).

### Singapur

**Entrega de la última fragata clase Formidable.**—La República de Singapur ha recibido la sexta y última fragata de la clase *Formidable*, dentro del Proyecto Delta, construida por los astilleros Singapore Technologies Marine bajo supervisión de la DCN francesa. La nueva fragata, bautizada *Supreme*,



Fragata clase *Formidable*.

entrará en servicio oficialmente en el primer trimestre de 2009 junto con la quinta de la serie, la *Stalwart*.

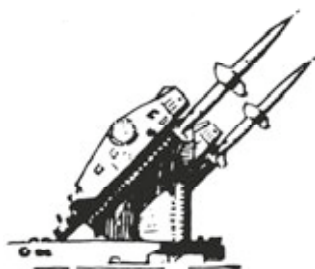
Basada en el diseño *La Fayette*, la primera de la serie, la RSS *Formidable* fue construida en los astilleros franceses de la DCN en Lorient en contraste con las otras cinco, que fueron construidas en los astilleros locales de ST Marine, con tecnología transferida por la DCN. Mientras que el diseño del casco viene directamente de la clase *La Fayette*, la distribución interior del buque varía considerablemente respecto a la de los buques franceses para poder así acoger su sistema de armas y sensores, bien diferentes de los equipos franceses. Las fragatas clase *La Fayette* fueron concebidas para misiones de gestión de crisis y de estabilización, mientras que las *Formidable* han sido diseñadas para un papel más combativo y en primera línea. Para ello cuentan con el misil antibuque Harpoon y el lanzador vertical Sylver A43 para el misil Aster 15. También están equipadas con el cañón Oto Melara de 76 mm en lugar del de 100 mm que equipa a los buques franceses.

## Ucrania

**Restricciones a la Flota rusa.**—Los buques de guerra rusos de la Flota del Mar Negro que se desplazaron a las aguas territoriales de Georgia deberían solicitar permiso para regresar a su base de Sebastopol, de acuerdo con las declaraciones realizadas por un portavoz oficial ucraniano. Este hecho se justificaba porque al realizar acciones contra terceros países podría derivarse algún riesgo de ataque contra el territorio de Ucrania. Esta disposición vino un día después de que el presidente ucraniano Víctor Yushchenko firmase un decreto en el que se afirmaba que lo buques de guerra rusos deberían pedir permiso para entrar en aguas territoriales de Ucrania con al menos 72 horas de antelación, so pena de no permitirse su entrada en puerto.

La Marina rusa, a su vez, ha condenado este decreto con una declaración de su ministro de Asuntos Exteriores, dejando entrever claramente que no piensa cumplir esa norma, ya que contradice el acuerdo bilateral firmado en su día entre Ucrania y Rusia.

J. M. T. R.





### **España cuenta con una flota mercante de gran calidad**

La flota mercante española sigue situada en la Lista Blanca de Banderas, según las listas que ha adoptado el Memorando de París en la última reunión del comité celebrada en Loutraki (Grecia), en la que se publicó el informe anual de 2007. Dicho informe confecciona las nuevas listas, Negra, Gris y Blanca, así como la clasificación de las organizaciones reconocidas cuya entrada en vigor ha sido el pasado 1 de julio. La Lista Blanca agrupa las flotas de mayor calidad y menor índice de buques detenidos, y en ella España se sitúa por delante de países como Bélgica, Rusia y Estado Unidos.

Como es sabido, el Memorando de París es un acuerdo alcanzado entre las autoridades marítimas de veintisiete países, que tiene como objeto la eliminación de los buques que están por debajo de los estándares y la mejora de la seguridad marítima mediante la inspección y el control de los buques que hacen escala en puertos de dichos Estados miembros.

El Ministerio de Fomento y la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) vienen desarrollando desde el año 2005 un plan de actuación conforme a la situación de España en la citada Lista Blanca. Dicho plan contem-

pla acciones preventivas y correctivas sobre los buques de bandera española que navegan en la región del Memorando y el desarrollo de actividades de formación para las tripulaciones.

### **Nuevo servicio de Acciona Trasmediterránea con Marruecos**

Acciona Trasmediterránea ha comenzado una conexión semanal de carga entre Tánger y Barcelona para trasladar por barco una parte importante de los productos hortofrutícolas que salen desde Marruecos hacia Europa. El nuevo servicio se enmarca dentro del desarrollo del transporte marítimo de mercancías a través de las autopistas del mar, en consonancia con el desarrollo sostenible que implica a todas las actividades del grupo.

Con este nuevo servicio Acciona pasa a ser una de las corporaciones principales españolas, con actividades en más de treinta países de los cinco continentes en los ámbitos, entre otros, de las infraestructuras, las energías renovables, los recursos hidráulicos, los servicios urbanos y medioambientales, los servicios logísticos y de transporte, la promoción de viviendas y la gestión de hospitales.

J. C. P.



### Búsqueda de nuevos yacimientos petrolíferos en España

Durante el verano 2008 la empresa Repsol YPF ha continuado la búsqueda de yacimientos petrolíferos en la costa española. Una de las zonas exploradas son las aguas asturianas desde la zona de Gozón (cabo de Peñas) a Ribadesella, en un área de superficie aproximada de 1.000 kilómetros cuadrados, que se ha denominado «Ballena 1». En las campañas ya realizadas en 2005 y 2006 se exploró un área de 1.500 kilómetros cuadrados.

El permiso para las exploraciones fue otorgado a la empresa en 2003 por el Ministerio de Economía y tiene un plazo de vigencia de seis años. La inversión total en la campaña es de 17,6 millones de euros, de los que 900.000 euros corresponden al ejercicio 2008.

Repsol está también explorando aguas vascogadas en las proximidades de la plataforma que mantiene frente a Bilbao, y ha efectuado también una campaña sísmica para búsqueda de yacimientos de gas en aguas malagueñas. Asimismo tiene permisos para estudios en aguas mediterráneas frente a la costa de Tarragona.

### Campaña oceanográfica del *Sarmiento de Gamboa* en aguas de Galicia

El buque oceanográfico *Sarmiento de Gamboa* inició su primera campaña a principios del mes de julio en aguas de Galicia. La campaña se llevó a cabo en el caladero de La Selva, situado a 35 millas al NE de la costa gallega, con una profundidad de operación entre los 300 y 700 metros. Esta primera expedición estuvo dividida en tres subcampañas de diez días de duración cada una: en la primera, dirigida por el jefe de la Estación de Biología Marina de La Graña, se realizaron investigaciones relacionadas con la columna de agua, corrientes marinas y fitoplancton; la segunda estuvo dedicada al estudio de la fauna bentónica y dirigida por el decano de la facultad de Ciencias del Mar de Vigo; la tercera estuvo dedicada al estudio de los datos geológicos de la zona.

El buque ha dedicado un año a la puesta a punto y calibración de todo su equipamiento técnico. Está gestionado por la Unidad de Tecnología Marina del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y su base está en el puerto de Vigo.

A. P. P.



Buque oceanográfico *Sarmiento de Gamboa*.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### Botadura del ferry *Martin i Soler*

El astillero vigués Hijos de J. Barrera celebró el acto oficial de la botadura del *Martin i Soler*, un buque construido para la naviera Balearia y que es el primero de los cuatro encargados al astillero vigués por la citada naviera. En esta construcción, tanto Balearia como Barreras han aplicado su amplia experiencia y sus avanzados conocimientos tecnológicos sobre este tipo de buques, haciendo que el *Martin i Soler* forme parte de la más avanzada generación de *ferries* construidos en los últimos tiempos en todo el mundo.

El recién botado pertenece a una serie de cuatro buques que estarán adaptados a las características de los diferentes puertos, y supone una inversión de 350 millones de euros. Tiene una eslora de 165,30 metros, una manga de 25,60 y desarrolla una velocidad de 22 nudos.

El proyecto del *Martin i Soler*, como asimismo el de los tres buques que le seguirán, ha sido desarrollado por Balearia junto con SENER dentro del programa Profit del Ministerio de Industria y bajo el amparo de la Unión Europea. Este programa ha permitido

un diseño optimizado del buque. Es, por tanto, un *ferry* de última generación, que será el de mayor capacidad de pasaje de la flota de Balearia, ya que podrá acoger hasta 1.200 personas, suponiendo también un referente por sus características de confort, ya que los pasajeros dispondrán de numerosos servicios y comodidades a bordo.

### Boluda celebra la botadura de su tercer remolcador para Israel

Boluda Shipyards, división de astilleros de Boluda Corporación Marítima, ha botado el remolcador *Ilan*, construido para Haifa Port Company, siendo ésta la tercera ocasión en la que Boluda construye embarcaciones para puertos de Israel, después de que en 2002 entregara dos remolcadores, uno de ellos a la propia Haifa Port.

El remolcador *Ilan* dispone de un sistema de propulsión pionero en el sector de la construcción naval, al incorporar motores diésel de altas revoluciones que van directamente acoplados a propulsores cicloidales Voith. La embarcación tiene una potencia de 4.000 kilovatios, eslora de 29,5 metros, manga de

11 metros y cuatro de puntal. Este remolcador demuestra tanto la capacidad de construcción de embarcaciones de alta calidad por parte de Boluda Shipyards como la consolidación de dichos astilleros en el mercado internacional. En el acto de la botadura estuvieron presentes los máximos representantes de Haifa Port.

J. C. P.

### Nuevas construcciones en astilleros M. Cíes

Los astilleros de la ría viguesa Montajes Cíes han botado el pasado 14 de junio el yate *Amaranta*, que es el mayor yate de lujo construido íntegramente en España. Ha sido encargado por un armador español y su coste es cercano a los 15 millones de euros. Las características principales son: casco de acero, superestructura de aluminio, desplazamiento de 400 t, 45,5 m de eslora, 8,6 de manga, propulsión con dos motores MTU 16V4000M61R, velocidad de crucero de 12 nudos y máxima de 15 nudos; cuenta con tres cubiertas, piscina de agua dulce, un total de ocho camarotes (incluyendo la tripulación), y espacio en popa para estibar tres embarcaciones auxiliares.

M. Cíes construye este tipo de yates bajo la marca genérica Oassive; entre los buques ya finalizados destaca el *Centium*, de 40 m de eslora y entregado en junio de 2006 a la Naviera Pizarro S. A. para ser usado como chárter en aguas del Mediterráneo. También, el *Samarai One*, de 43 m de eslora y entregado en 2007. Está prevista la construcción de otros dos yates similares, uno de ellos con 56 m de eslora y otro de 36 metros.

Este astillero ha sido el constructor de los tres buques oceanográficos españoles *Vizconde de Eza*, *Emma Bardán* y *Miguel Oliver*, dependientes de la Secretaría General de Pesca Marítima, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Actualmente construye otros dos buques oceanográficos para el Instituto Español de Oceanografía, con fechas previstas de entrega en 2009 y 2010. Además, en su cartera de pedidos hasta 2011 cuenta con un buque de inspección

pesquera para Dinamarca y un *ferry* de 50 m de eslora para Suecia. En total, los contratos pendientes alcanzan la cifra de 80 millones de euros.

### Consorcio entre Factorías Vulcano y Astilleros Freire para construcción de buques a Venezuela

Los astilleros vigueses Factorías Vulcano y Freire han establecido un consorcio para la construcción de diversos buques a Venezuela, en concreto para la compañía estatal Petróleos de Venezuela S. A. Las negociaciones con este país, llevadas a cabo por Vulcano, se han materializado con el contrato para la construcción de tres buques de prospección sísmica y dos buques oceanográficos. Inicialmente está previsto que los buques oceanográficos sean construidos por Freire en sus instalaciones de la ría de Vigo. Este astillero tiene una gran experiencia en este tipo de buques, entre los que destaca el español *Sarmiento de Gamboa*. Por su parte, Vulcano será el constructor de los buques de prospección sísmica, dos de ellos en sus instalaciones de la ría de Vigo y el tercero en las instalaciones de Gijón (Factorías Juliana).

Las características de los buques no están definitivamente señaladas. Los de prospección sísmica podrían ser similares a los que Vulcano tiene en construcción para la armadora noruega Rieber. Uno de los oceanográficos estará preparado para navegación antártica, con casco reforzado y posibilidad de llevar helicóptero embarcado.

La totalidad del contrato se estima superior a los 200 millones de euros, y el plazo de entrega de los buques será de unos dos años una vez iniciada su construcción. El encarecimiento del petróleo ha elevado la necesidad de la búsqueda de nuevos yacimientos en fondos marinos. Con el encargo de estos buques, Petróleos de Venezuela podrá efectuar directamente esta búsqueda sin necesidad de subcontratar a las empresas, fundamentalmente noruegas, que hasta ahora realizan los trabajos.

A. P. P.



### **El puerto de Bilbao y los grandes contenedores**

En poco más de un mes el puerto de Bilbao ha recibido tres de los mayores portacontenedores que navegan por el mundo, todos de la compañía Mediterranean Shipping Company, la segunda naviera mundial en tráfico de contenedores. El primero fue el MSC *Candice* de bandera panameña, con una eslora de 387 m, una manga de 45,6 y un calado máximo de 14,5 m. Este buque tiene una capacidad de 9.178 teus, siendo por tanto uno de los portacontenedores más grandes que ha recalado hasta ahora en el puerto de Bilbao. Un mes más tarde atracó el MSC *Joanna*, con una eslora de 321 m y abandonado en Liberia. Ambos buques pertenecen al servicio Far East China, denominado Lion Service, por lo que su servicio parte y finaliza en aquel país.

### **Hijos de J. Barreras ampliará sus instalaciones en el puerto de Vigo**

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo ha otorgado al astillero Hijos de J. Barrera la concesión administrativa para la obra de ampliación de sus instalaciones en el puerto, que supondrá una

inversión de 16,3 millones de euros e incrementará el número de empleos. El proyecto se realizará en un plazo de 13 meses y ampliará las gradas en 50 metros de largo y 30 de ancho, permitiendo así la construcción de buques con esloras de hasta 250 metros, como gaseros o metaneros.

Se espera que la ampliación facilite además al astillero una mejor planificación de la cartera de pedidos y pueda situarse en una posición más ventajosa para afrontar el reto de la competitividad al que se encuentra expuesto. Portavoces del astillero manifestaron que con esta concesión se cubren todas las necesidades que tiene el astillero, y agradecieron el apoyo mostrado por el presidente portuario.

J. C. P.

### **Primera planta de biodiésel en el puerto exterior de Ferrol**

El pasado 20 de junio la compañía Entabán inauguró en los terrenos del puerto exterior de Ferrol la planta Biocombustibles de Galicia. Esta instalación industrial ha supuesto una inversión de 48 millones de euros y en sus previsiones está la producción de 200.000 toneladas anuales de biodiésel, elaborado a

partir de aceites vegetales de girasol, palma y colza. Cuenta con 38 puestos directos de trabajo y un centenar de indirectos. La planta está situada en una parcela de 32.000 m<sup>2</sup> de la primera fase del puerto exterior de Caneliñas, en Ferrol.

A esta planta se sumará en el puerto exterior ferrolano una segunda que construye la empresa Infinita Renovables con una inversión de 34 millones de euros y producción prevista de 300.000 toneladas anuales. Contará con 70 operarios en plantilla y 120 puestos de trabajo indirectos. Su inauguración está prevista a finales de 2008. A ellas se unirá una tercera que está siendo construida por la empresa Biocarburantes Peninsulares en uno de los polígonos industriales del vecino Narón. La inversión es de 21 millones de euros, su producción prevista es de 120.000 t anuales y generará una treintena de puestos de trabajo directos.

La entrada de materia prima para las tres plantas y la salida de sus productos elaborados aumentarán sensiblemente el tráfico anual de mercancías en el puerto ferrolano.

### **Puerto de Ferrol**

El puerto exterior de Ferrol —o zona portuaria de Canelitas— tiene en servicio desde el pasado 11 de septiembre el primer tramo de la nueva carretera de acceso a sus instalaciones. Este tramo, de 4,9 kilómetros, supone un tercio del total del nuevo vial, que tras sucesivos retrasos no estará completamente listo hasta finales de año. Una vez finalizada la totalidad de la carretera, tras más de tres años de obras, se estima que será utilizada por unos 800 camiones diarios, en especial los responsables de trasladar a la central térmica de Endesa el carbón que se descarga-

rá en la nueva terminal. También se van a llevar al puerto exterior las descargas de otros materiales contaminantes, como el *clinker* para las distintas cementeras de la zona.

Las instalaciones del puerto exterior tienen pendiente el posible acceso por vía férrea. Ésta es una de las necesidades de la nueva zona portuaria para completar su capacidad de transporte intermodal, pero que de momento no tiene visos claros de realidad. Significaría construir un ramal de una longitud cercana a los siete kilómetros que partiría del actual con el que cuenta el puerto interior: la solución más clara sería la construcción de un viaducto para salvar la ría de Ferrol en la zona de La Malata y después un túnel hasta los muelles del puerto exterior.

El puerto exterior se encuentra en periodo de construcción de la segunda fase, comenzada el pasado mes de junio y con un plazo de construcción de 16 meses, por lo que la obra deberá ser entregada en octubre de 2009. La entrada en servicio de la zona será en el primer semestre de 2010, pues una vez finalizados los muelles es necesario dotarlos de los equipamientos exteriores.

La apertura de este tramo de carretera se suma a la noticia de que el puerto ferrolano ha superado al de La Coruña en el movimiento de mercancías durante el primer semestre de 2008. Se convierte así en el primer puerto de Galicia, con un movimiento en ese semestre de 6.667.196 y un crecimiento del 29,3 por 100 respecto al mismo periodo del año anterior. Además de los graneles sólidos como carbón, *clinker* o chatarra, también han crecido significativamente los graneles líquidos, por la descarga de gas natural en las instalaciones de Reganosa y la mercancía general.

A. P. P.



### Nuevas unidades de Salvamento Marítimo

El día 18 de junio se incorporaron a la flota de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), dependiente del Ministerio de Fomento, el nuevo buque de salvamento y lucha contra la contaminación marina *María de Maeztu*, que ha sido construido en los Astilleros Unión Naval Valencia S. A. (pertenecientes al Grupo Boluda) y el helicóptero de salvamento *Helimer 204*.

Las características principales del buque son: desplazamiento de 900 t, 39,7 m de eslora total, 12,5 de manga, 5,5 de calado, propulsión con dos motores de 2.545 CV. cada uno, dos ejes, velocidad máxima de 13 nudos y 6.000 millas náuticas de autonomía. Su capacidad de remolque es de una potencia de tracción máxima a punto fijo de 60 t. Tendrá su base en puertos del Cantábrico y operará principalmente en las aguas españolas del Cantábrico oriental. Está preparado para misiones de emergencia como remolques en la mar, apoyo a buques en situaciones comprometidas, lucha contra incendios en la mar, lucha contra la contaminación marina y

salvamento de náufragos. La incorporación de este buque se produce dentro del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-09; al finalizar SASEMAR contará con 14 buques propios: 10 remolcadores y cuatro buques polivalentes.

El *Helimer 204*, un Eurocopter Dauphin AS-365 N2, está alquilado a la compañía Helicsa y se ha incorporado a su base habitual en Santander para el refuerzo de la seguridad marítima en la zona del Cantábrico. Las características principales de este aparato son: dos turbinas Turbomeca Arriel 1C2, rotor principal de cuatro palas, capacidad de transporte de dos pilotos y ocho pasajeros, velocidad de crucero de 130 nudos, autonomía de vuelo de 4,3 horas y alcance de 460 millas. Está equipado con diversos medios de salvamento (FLIR, intensificador de luz residual, radar meteorológico, grúa de rescate, faro de búsqueda), sistema de navegación avanzado, medios automáticos para efectuar vuelo estacionario, etc. SASEMAR cuenta con tres helicópteros en propiedad, contratados en junio de 2005 a la compañía italiana Augusta-Westland, y que ya están incorporados a sus



*María de Maeztu.*

bases de Reus, Tenerife Sur y El Musel (Gijón). Agusta-Westland recibió en octubre de 2007 una ampliación al contrato inicial de dos unidades más, que serán entregadas en octubre de 2008 y a principios de 2009. Asimismo, el Consejo de Ministros del pasado 29 de febrero de 2008 autorizó la compra de tres nuevas unidades. A principios de 2009 se contará con las cinco unidades AW 139 y cinco unidades más en régimen de alquiler, para conformar una flota operativa de diez helicópteros.

#### **Adjudicación de la prestación del Servicio de Comunicaciones de Socorro Marítimo**

La compañía Retevisión, filial de Abertis Telecom, ha sido la adjudicataria del concurso para prestación del servicio de socorro para la seguridad de la vida humana en la mar, autorizado por el Consejo de Ministros del pasado 4 de abril. El servicio se viene ya prestando con regularidad por Telefónica, pero el contrato en vigor finaliza el 26 de abril de 2009. El concurso ahora adjudicado a Retevisión permitirá la continuación del servicio desde el 27 de abril de 2009 hasta el

26 abril de 2013. Retevisión, como nuevo adjudicatario, tendrá que instalar y poner en servicio el conjunto de nuevas estaciones transmisoras y receptoras en emplazamientos estratégicos del litoral español, de forma que se cubran todas las zonas de navegación con las coberturas indicadas.

El servicio público debe contar con una serie de obligaciones, ya publicada en estas noticias, y que se resume en:

— Puesta en servicio de una red de estaciones costeras.

— Instalación y puesta en servicio de los Centros de

Control de Comunicaciones Radioeléctricas (CCRs).

— Instalación y puesta en servicio de una red de comunicaciones para interconectar los CCRs con las estaciones costeras y con los centros de coordinación de salvamento de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

— Operación de escucha permanente (24 horas-365 días) en los CCRs y sistema de transferencia de control de las operaciones de socorro a SASEMAR.

— Operaciones complementarias de gestión, operación y mantenimiento de toda la red y equipos.

España está obligada por nuestras leyes y por los convenios internacionales suscritos (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, SOLAS en sus siglas inglesas, Convenio SAR...) a la prestación del servicio de comunicaciones de socorro para la seguridad de la vida humana en la mar.

A. P. P.



### **Investigación de los fondos marinos del Cantábrico**

Más de 1.000 millas náuticas recorrerá el barco *Oceana* para investigar los fondos marinos de las costas de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco, para lo que cuenta, entre otros equipos científicos, con un robot submarino que puede trabajar a más de 300 metros de profundidad. El objetivo de estas investigaciones es recoger información sobre especies y hábitat vulnerables o en peligro, y determinar áreas susceptibles de recibir algún tipo de protección oficial, por lo que sus conclusiones serán remitidas a la Secretaría General de Pesca Marítima.

J. C. P.

### **Plan Despliegue Conjunto de la Unión Europea. Campaña Atún Rojo 2008**

Tras la ubicación de la Agencia Europea del Control de la Pesca en la sede española de Vigo, se aceleró para éste su primer año de funcionamiento el programa de actuación conjunta entre los distintos países europeos en materia de control e inspección pesquera, lo que implicará que el objetivo primordial

del citado ente en este aspecto sea incrementar los programas de despliegue conjunto con intercambio de los inspectores de pesca de los respectivos estados a bordo de los medios aeronavales comisionados al efecto para las distintas campañas internacionales bajo el mandato de la Unión Europea.

En el año 2008 se diseñaron como programas piloto sendos despliegues en el mar Báltico y en la siempre polémica campaña del Atún Rojo en el mar Mediterráneo, lo que significaba un despliegue de medios aeronavales sin precedentes, con cobertura desde el estrecho de Gibraltar hasta Malta. La Secretaría General del Mar elaboró un programa de actuación que incluía la operación de sus propias aeronaves y los buques en servicio con la Armada española y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, con el embarque de inspectores extranjeros a bordo de los patrulleros nacionales y a la inversa, con los inspectores de pesca españoles en buques de otras marinas europeas. Los patrulleros *Arnomendi*, *Tarifa* y *Alborán* fueron comisionados para las distintas fases de la campaña en el Mediterráneo, lo que implicó estar en la mar ininterrumpidamente hasta el cierre adelantado para la pesquería decretado por la Comisión Europea en Bruselas. Precisamente el *Alborán*, comisionado para la fase más crítica de la campaña, con el cierre de la





Capeando tramontana.

misma para la totalidad de los cerqueros atuneros, batía su propio récord histórico en una sola campaña, quedando en primer lugar de la totalidad de los buques destacados por las distintas marinas mediterráneas, seguido de la fragata francesa *Germinal* ( F 735).

A. O. G.

### **Inauguración de la sede de la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca en Vigo**

El pasado día 19 de julio tuvo lugar en Vigo la inauguración de la sede de la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca. La Agencia es uno de los puntos claves de los esfuerzos de la Unión Europea para asegurar la sostenibilidad del sector pesquero en Europa. La decisión para que la sede de la Agencia estuviera en Vigo fue tomada por el Consejo Europeo en diciembre de 2003. Comenzó a funcionar con sede interina en Bruselas y desde el 1 de julio de 2008 funciona de forma oficial en Vigo.

Las misiones de la Agencia están definidas en el Reglamento 768/2005 del Consejo de 26 de abril de 2005:

— Coordinar las operaciones de control e inspección de los Estados miembros que tengan su origen en obligaciones de control e inspección de la Comunidad.

— Coordinar el despliegue de los medios nacionales de control e inspección mancomunados por los Estados miembros.

— Ayudar a los Estados miembros a transmitir a la comisión y a terceros información sobre las actividades pesqueras y las actividades de control e inspección.

— En el ámbito de sus competencias, ayudar a los Estados miembros a desempeñar las tareas y obligaciones que les competen en virtud de la política pesquera común.

— Asistir a los Estados miembros y a la comisión en la armonización de la aplicación de la política pesquera común en toda la Comunidad.

— Contribuir a la labor de los Estados miembros y de la Comisión en materia de investigación y desarrollo de las técnicas de control e inspección.

— Contribuir a la coordinación de la formación de inspectores y al intercambio de experiencias entre Estados miembros.

— Coordinar las operaciones de lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (conocida por sus siglas inglesas IUU) de conformidad con las normas comunitarias.

La Agencia está dirigida por el holandés Harm Koster y hasta ahora está integrada por 41 funcionarios europeos que se convertirán en un total de 65 a finales de 2009. El plan de acción lanzado por la Agencia en 2007, y que continúa este año, está dedicado a tres objetivos principales: coordinación de las labores de control, inspección y vigilancia en la zona de pesca NAFO (North Atlantic Fisheries Organisation), plan para combatir la sobrepesca del bacalao en el mar del Norte y Plan de control de los *stocks* de este pescado en el mar Báltico. Además, durante 2008 se ha lanzado un plan para la protección de los *stocks* de atún rojo (*Thunnus thynnus*) en el Atlántico este y mar Mediterráneo.

A. P. P.



## X TROFEO S. M. LA REINA REGATA HOMENAJE A LA ARMADA XXI COPA ALMIRANTE SÁNCHEZ-BARCÁIZTEGUI

Entre los días 10 y 13 del pasado mes de julio las aguas de Valencia fueron testigos de la celebración de la décima edición del trofeo que lleva el nombre de S. M. la Reina Doña Sofía, Regata Homenaje a la Armada Española, vigésima primera Copa Almirante Sánchez-Barcáiztegui.

El Real Club Náutico de Valencia organiza anualmente esta regata para cruceros conjuntamente con la Real Federación Española de Vela, con el patrocinio de Rolex y la colaboración de la Federación de Vela de la Comunidad Valenciana. Es un evento náutico-deportivo de carácter internacional de consolidado prestigio y uno de los mejores con que cuenta el calendario de regatas en aguas españolas. La magnífica organización no es de extrañar en un club náutico que ostenta desde el año 2000 la Real Orden al Mérito Deportivo.

Esta regata está considerada de Alto Nivel por la Real Federación Española de Vela, es puntuable para el Gran Premio de la clase TP52, el campeonato de España, el Circuito Internacional de la Clase GP 42, el circuito de Alto Nivel ORC y la Copa de España RN y la de la Comunidad Valenciana.

Haciendo un poco de historia, fue en 1988 cuando el Real Club Náutico de Valencia

instauró el Trofeo Almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui para la clase crucero. Con esta regata, el Náutico de la ciudad del Turia quiso, y sigue queriendo, rendir un homenaje, al mismo tiempo que a la Armada española, a tan ilustre marino, precursor del deporte de la vela, especialmente en la Armada, a través de las comisiones navales de regatas, padre deportivo de muchos regatistas que compiten por el mundo y, por supuesto, de todos los que lo hacemos en los barcos de la Armada. Al año siguiente, en 1989, S. M. el Rey Don Juan Carlos aceptó la presidencia del Trofeo, y para ese mismo año la Real Federación Española de Vela le otorgó carácter de «Regata de Alto Nivel».

La alta participación de cruceros inscritos en todas las ediciones demuestra el interés de los equipos por esta competición, llegándose a contar un año con 145 barcos en el agua. Desde el año 1998 es regata puntuable para el Campeonato de España de Cruceros. A finales de ese mismo año, el Real Club Náutico de Valencia, conjuntamente con la Armada española, solicitaron a su S. M. la Reina consentimiento para que ésta llevase su nombre, a lo que S. M. accedió, por lo que en el año 1999, coincidente con la XII Copa Almirante Marcial Sánchez-



Entrega de trofeos.

Barcáiztegui, se celebró el primer Trofeo de S. M. La Reina.

A lo largo de todas las ediciones anteriores, los mejores barcos, las mejores tripulaciones, cañas y patrones se han dado cita. S. M. el Rey Don Juan Carlos, S. A. R. el Príncipe Don Felipe, S. A. R. la Infanta Doña Cristina, entre otros miembros de la Casa Real, han estado presentes en numerosas ediciones, al igual que Pedro Campos, Vasco Vascotto, Fernando León, Jan Santana, Paul Cayard y Lorenzo Bressani, entre otros famosos regatistas. Para los cruceros de regatas de la Armada ésta es una cita ineludible, y en ella han dejado su estela, en las diversas ediciones celebradas, los *Aifos*, *Kochab*, *Mirjak*, *Sirius*, *Hispania*, etc., que han representando a las diferentes comisiones de regatas de la Armada.

En esta edición de 2008 la regata ha contado con la inscripción de 128 barcos. La Armada ha estado representada por el *Aifos* (TP 52) de la Comisión de Palma, el *Sirius V* (FARR 50 Prototipo) de la Comisión de Cádiz, y el *Denebola* (FIRST 456) de la Escuela de Suboficiales. Este año se ha disputado la regata para once clases diferen-

tes, haciéndolo unos barcos en tiempo real, los TP 52, GP 42 X35, y Platú 25, mientras que con el nuevo sistema de tiempos compensados ORC (anterior IMS) se encontraban los ORC 570, ORC 670, ORC OPEN, RN 21, RN 2, RN 3, y RN CLUB, además de los espectaculares «clásicos de época». *Aifos* y *Sirius V* compitieron en RN 1, mientras que el *Denebola* lo hizo en la clase RN CLUB.

El primer día estuvo dedicado a la inscripción, registro, presentación de documentación y recogida de instrucciones; es decir, a las tareas administrativas de los equipos. En este aspecto es de destacar la eficacia y la excelente disposición del personal de la Oficina de Regatas de la organización, lo que minimizó cualquier problema presentado. Durante los otros tres días se desarrollaron las pruebas en los campos de regatas situados frente a las playas de Nazaret y El Saler.

La meteorología fue bastante buena para la práctica de la vela, con vientos flojos a la salida y arreciando de levante al entrar la tarde, como es habitual en esa zona, especialmente el sábado, cuando a primeras horas de la tarde las condiciones de mar y viento se endurecieron y las tripulaciones tuvieron que emplearse a fondo.

Tras las cinco mangas y tres días de competición, el *Aifos* (RN 1) obtuvo 25.00 puntos, lo que le situó en el quinto puesto de la clasificación final general, quedando el *Sirius V* con 57.00 puntos, lo que le llevó hasta el puesto número 12 de la misma clasificación. El *Denebola*, en su clase (RN CLUB), obtuvo un total de 24.00 puntos y 11.ª posición final; en este caso, en tan sólo dos días de regata y sólo dos mangas disputadas. El TAU *Cerámica Andalucía*, patroneado por José M.ª Torcida, se alzó campeón en la categoría de TP 52. Los campeones en las categorías en que participó la Armada fueron: en RN 1, el *Itaca IX*, patroneado por Manuel Gallego Frontera del Real Club Náutico de Calpe, y en la clase RN CLUB el *Nexus Dos* del Real Club Náutico de Valencia.

En la noche del sábado tuvo lugar una cena homenaje a la Armada española, presidida por S. M. la Reina, y en la que el AJEMA, almirante general Zaragoza Soto, pronunció unas palabras de agradecimiento, por contar con su regia presencia, y de lealtad de todos los presentes y de la Armada hacia S. M. el Rey.

El domingo por la tarde tuvo lugar la entrega de trofeos, presidida por S. M. la Reina, a la que acompañaban S. A. R. el Prín-

cipe de Asturias, así como el AJEMA, almirante general Zaragoza Soto, el almirante Sánchez-Barcáiztegui y el presidente del Real Club Náutico de Valencia y del Comité Organizador de la Regata, Manuel Casanova Safont, quien al comienzo del acto pronunció unas emotivas palabras de gratitud y reconocimiento hacia la persona del almirante Sánchez-Barcáiztegui, don Marcial, como es por todos conocidos en el mundo de la vela.

No sería justo cerrar estas líneas sin el reconocimiento al trabajo del Comité Organizador de la Regata y a todo el personal voluntario que trabaja para que este evento deportivo sea uno de los más importantes de los que se celebran en aguas españolas, desde el personal de la Oficina de Regatas, que con exquisito trato y gran eficacia solventa al momento cualquier duda o necesidad de los equipos y regatistas, al personal de apoyo en el agua, pendiente de cualquier necesidad, o al personal de mantenimiento y limpieza que siempre tiene las instalaciones en perfecto estado. Por ello, gracias y enhorabuena al Real Club Náutico de Valencia, con el deseo de que alcancen los mayores éxitos en las ediciones venideras.

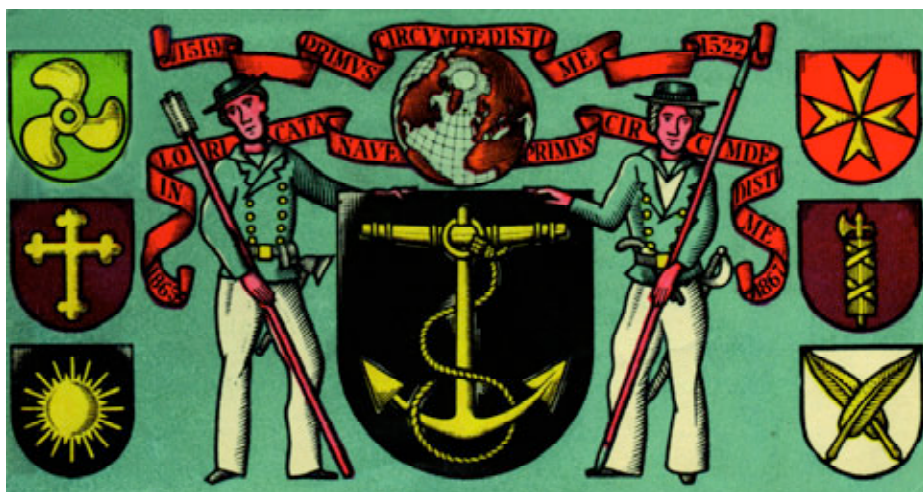
J. A. SÁNCHEZ MENDOZA



Tripulación del *Sirius V*.



Todos en seco para remozarse. (Foto: F. Abella Lage).



# Cultura Naval

## EXPOSICIÓN DE MODELISMO NAVAL

Durante todo el verano ha estado abierta una magna exposición de modelos de naves en el incomparable marco del edificio gótico civil en que se halla el Museo Marítimo de las Reales Atarazanas, en Barcelona. La muestra, sea por el número y calidad de los modelos, sea por los lugares de procedencia de éstos, está llamada a ser un hito de referencia en el futuro.

Los modelos procedían de la propia entidad anfitriona (Asociación de Amigos del Museo Marítimo) y de modelistas de asociaciones catalanas (Asociación de Modelistas Aeronavales de Sabadell; Club Náutico de Lloret de Mar, Sección de Modelismo Naval), valencianas (Asociación Valenciana de Modelismo Naval)



*San Felipe*. Antoni Grau. Asociación de Amigos del Museo Marítimo. (Foto: A. Casals de Nadal).



Coca vasca. Miguel Laburu. Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa. (Foto: A. Casals de Nadal).

y vascas (Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa), así como de dos extranjeras, una belga (Arsenal) y otra francesa (Association des Amis du Musée de la Marine, París).

El total de modelos expuestos fue de 68. Es evidente que el número de piezas no llegó a cifras tan altas como las de ocasiones anteriores, pero la calidad media de las piezas rayó los máximos niveles exigibles, por todo lo cual el título de la exposición, «Maestros del Modelismo Naval», queda más que justificado.

Desde estas páginas queremos felicitar a los organizadores, Museo Marítimo de las Reales Atarazanas de Barcelona y Asociación de Amigos del Museo Marítimo.

C. B. i V.



Vista general de la exposición. (Foto: C. Busquest i Vilanova).

## ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE MILITARES ESCRITORES

El miércoles 11 de junio tuvo lugar en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) la Asamblea General Ordinaria de la Asociación Española de Militares Escritores (ASEME), presidida por el general de brigada de Infantería Miguel Alonso Baquer, acompañado por el vicepresidente, coronel del Ejército del Aire Adolfo Roldán Villén, y el secretario, coronel de Infantería Enrique Domínguez Martínez Campos.

La citada ASEME fue creada el 11 de junio de 2007, cuenta con un total de 140 asociados, todos ellos escritores del Ejército de Tierra, Armada, Ejército del Aire y Guardia Civil, de los cuales tomaron parte en la celebración 44 asistentes más 13 representados.

La ASEME es una entidad cultural sin

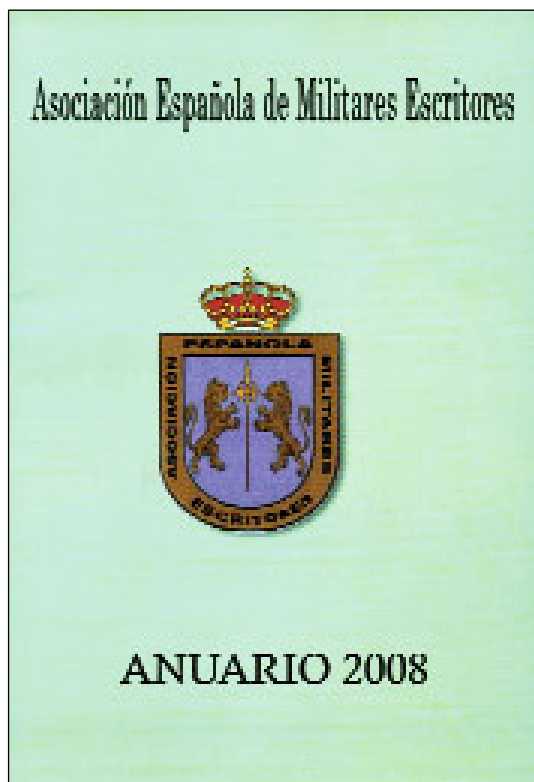
ánimo de lucro, cuyos fines, fijados en sus estatutos, son: fomentar las actividades literarias y científicas llevadas a cabo por militares españoles, mediante publicaciones individuales o colectivas y encuentros de carácter periódico; potenciar las relaciones culturales entre los miembros de la Asociación, y entre ésta y aquellas entidades e instituciones nacionales afines; confeccionar una lista de empresas editoriales que faciliten la edición de obras de los asociados o de la Asociación, y editar un libro-anuario de la Asociación donde se recojan los nombres de los asociados y una parte o todas sus publicaciones.

Su domicilio social se encuentra en el Acuartelamiento «Conde de Humanes», en la calle Modesto Lafuente número 38, 28003, Madrid. Su teléfono es 913952014. Su página



ASEME.





web: [www/militaresescritores.es](http://www/militaresescritores.es), se encuentra en proceso de elaboración. Su correo electrónico es: [militaresescritores@castillal Mancha.es](mailto:militaresescritores@castillal Mancha.es). La cuota por asociado y año se fijó en 30 euros.

En la Asamblea se repartió el anuario 2008, se trataron diferentes asuntos de tipo administrativo y se fijaron actividades de cara al futuro, entre las que se encuentran conferencias a cargo de los asociados que serán impartidas en el Centro Cultural de los Ejércitos (Gran Vía, número 13, Madrid), así como una prestación de las obras escritas por los asociados, que se prevé sea efectiva en dicho Centro Cultural en el próximo mes de octubre.

La Asamblea, a través de sus asociados, hace un llamamiento a todos los militares que, con independencia de su grado, publiquen libros o artículos sobre cualquier tema. En este sentido se comentó que uno de los objetivos de la ASEME es superar la cifra de 200 asociados en el presente año 2008.

M. G. F.



## EXPOSICIÓN «MADRID 1808. GUERRA Y TERRITORIO»

Del 25 de abril al 15 de septiembre de 2008 se celebró en el Museo de Historia (Fuencarral 78, Madrid), una exposición dedicada a la Guerra de la Independencia contra los franceses, titulada «Madrid 1808. Guerra y Territorio», en la que se mostraron al público mapas y planos de España, grabados, algunos cuadros y representaciones topográficas, junto con explicaciones animadas sobre planos de las acciones que el 2 de mayo de 1808 tuvieron lugar en diferentes puntos de Madrid.

La parte más importante de la exposición estuvo dedicada a los mapas y planos de diferentes lugares de España, levantados desde 1808 a 1814. Antes de la Guerra de la Independencia, el territorio español, sobre todo su interior, casi no había sido cartografiado. Sólo había un proyecto importante para acometer dicho trabajo, que había sido propuesto por Jorge Juan al marqués de la Ensenada. Pero la salida de Ensenada del gobierno abortó el proyecto, que no se llevó adelante porque los Borbones creían que el territorio español nunca iba a ser teatro de guerras, y no se preocuparon de levantar buenos mapas, cartas y planos de sus territorios, vías de comunicaciones y ciudades. Así fue como al comienzo de la guerra, aparte de las cartas náuticas para la navegación, en España sólo existía un atlas de Tomás López, de baja fiabilidad.

Napoleón, que consideró a la península Ibérica parte de su imperio, desde el principio se ocupó de solucionar la carencia de mapas con los levantamientos efectuados por su gente, imprescindibles para sus campañas, acciones de guerra, logística e intentos de



## MADRID 1808

EXPOSICIÓN EN DOS SEDES

## GUERRA Y TERRITORIO

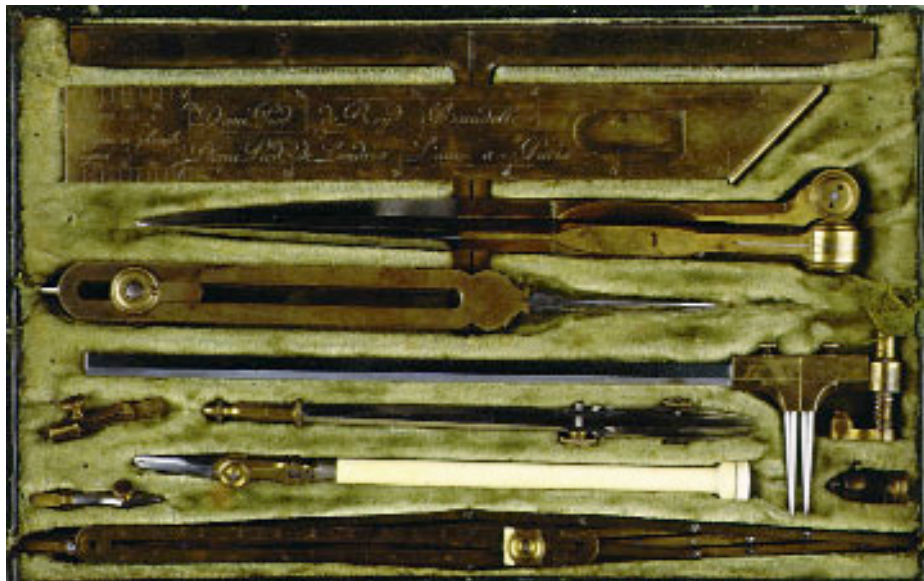
La topografía, los mapas y la cartografía, escuela de los tres ejércitos, nos permiten acercarnos a los escenarios de la contienda, de los que Madrid resulta ser pieza clave.

MUSEO DE HISTORIA

C/ Fuencarral 78

Del 25 de abril al 15 de septiembre de 2008

pacificación. En estos levantamientos, los franceses aplicaron los signos convencionales, rotulaciones, colores y demás reglas que habían sido acordadas por una comisión de unos 20 de sus especialistas, que en 1802 se habían reunido para estandarizar procedimientos de elaboración y rotulación de mapas y planos, adoptar el sistema métrico decimal, señalar las altitudes al nivel del mar, jerarquizar ciudades y plazas fuertes y fijar normas de dibujo, y otras que con el tiempo fueron empleadas por España y otros países. La exposición mostró una buena colección de estos trabajos realizados por técnicos franceses en mapas, planos topográficos, rutas, carreteras, fronteras, niveles, planos de ciudades, mapas de terrenos donde hubo batallas



Estuche de Bauzá (Museo Naval. Madrid).

(Ocaña, Somosierra, Talavera, etc.), junto con instrumentos, libros y otros elementos.

También se mostraron algunos trabajos y elementos españoles, como cartas de Tofiño, instrumentos de dibujo de Felipe Bauzá, manuscrito atribuido a Jorge Juan, libros, etc. Y con ellos grabados de las acciones en Madrid en 1808 y dibujos satíricos con alusiones a Napoleón y a los franceses.

La gran colección de cartas, mapas y planos levantados por los franceses, realizadas con gran precisión y riqueza de detalles prácticos, más tarde fueron conocidas por los españoles, y en muchos casos sirvieron de apoyos e incluso de puntos de partida para realizar el levantamiento del territorio español a lo largo del siglo XIX.

M. G. F.





## GACETILLA

### Conmemoración del centenario de la especialidad de Hidrografía

Entre los días 18 y 20 de junio se celebraron en el Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM) los actos conmemorativos de la especialidad de Hidrografía para oficiales, que se creó por R. O. 28 de junio de 1908, estableciéndose en el vapor *Urania* la academia para su enseñanza. Al mismo tiempo se conmemoraron los 210 años de la fundación de la Dirección de Hidrografía, que fuera predecesora del Instituto Hidrográfico y que tuvo su sede en el número 36 de la madrileña calle de Alcalá. Todo ello coincidiendo con el Día Mundial de la Hidrografía, que se celebra el 21 de junio y que fue instituido por la Organización de las Naciones Unidas.

Los actos comenzaron el día 18 con la asistencia del vicealmirante Juan Serón Martínez, jefe de Apoyo Logístico de la Bahía de Cádiz,



Discurso de clausura por el comandante director del Instituto Hidrográfico de la Marina, capitán de navío Francisco J. Pérez Carrillo de Albornoz.



acompañado por la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez, y el rector de la Universidad de Cádiz, Diego Salas. El capitán de fragata Millán Rodríguez, subdirector del IHM, pronunció a continuación la conferencia titulada «Antecedentes históricos de la Hidrografía». Seguidamente se inauguró la exposición «Hidroacústica y sistemas de posicionamiento en hidrografía».

El día 19 se rindió homenaje a los que dieron su vida por la Patria, después de la emotiva lectura de leyes penales e imposición de condecoraciones al personal del Instituto y buques hidrográficos. A continuación se giró una visita a las instalaciones del Instituto Hidrográfico y Escuela de Hidrografía.

El día 20 comenzó con una conferencia a cargo del capitán de corbeta González-Aller Lacalle con el título «Presente y futuro de la Hidrografía». Posteriormente tuvo lugar una visita a los buques hidrográficos *Malaspina* y *Antares*, así como a la LHT *Astrolabio*, atracados todos ellos en el puerto de Cádiz. Después, y con el acompañamiento de una guía del Ayuntamiento de Cádiz, hubo una

visita a los lugares de la ciudad que están ligados a la historia de la Armada, la cual finalizó en el castillo de Santa Catalina, donde el capitán de navío comandante director del Instituto Hidrográfico, Francisco J. Pérez Carrillo de Albornoz, dio por clausuradas las jornadas.

Asistieron a estos actos conmemorativos, representando a sus respectivos países, el vicealmirante Federico Solari, director del Instituto Hidrográfico de Italia; el vicealmirante Gilles Bessero, director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Marina de Francia (SHOM); el capitán de navío Vaughan Neil, del Servicio Hidrográfico del Reino Unido, y Jean-Luc Deniel, jefe de la Flota Hidrográfica del Atlántico de la Marina francesa.

Asimismo, durante estos días atracó, junto a los buques hidrográficos españoles, el francés *Borda*, cuya dotación participó activamente en todos los actos.

Instituto Hidrográfico

## Las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl se marchan del Hospital de San Carlos

A finales del pasado mes de septiembre las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl dejaron de prestar sus servicios en el Hospital General de la Defensa San Carlos, en San Fernando (Cádiz). La progresiva secularización de la sociedad no ha respetado a la congregación que desde hace casi 140 años está radicada en el centro. Los intentos de mediación de la dirección del hospital e incluso de la alcaldía del municipio ante la visitadora provincial de la orden, al objeto de evitar la marcha, han sido infructuosos. La imposibilidad de mantener la plantilla ante la falta de suficientes vocacionales ha propiciado el repliegue y la agrupación en otros centros de asistencia a ancianos y necesitados.

Muy atrás queda el 10 de mayo de 1870, día de llegada al hospital de las «hermanas grises» —así llamadas por el color del hábito que vestían—. La congregación había sido fundada en el año 1633 por Luisa de Marillac, tras recoger el espíritu de amor y solidaridad hacia los pobres emanado de su confesor San Vicente de Paúl. Su llegada a España se produjo en el año 1790, cuando iniciaron su actividad en el Hospital de la Santa Cruz y San Pablo de Barcelona. En los años sucesivos prodigaron sus cuidados a las nuevas comunidades de Lérida, Huesca y Tarragona. En Madrid se asentaron en 1799, donde se hicieron cargo de la inclusa. En Andalucía fundaron su primer centro en 1830.



Hermanas de la Caridad, 1941. (Foto cedida por la Comunidad del Hospital de San Carlos).

San Carlos fue el primer hospital militar de España que las acogió en su seno y el último que las ha despedido. Las integrantes de la primera comunidad fueron 11 hermanas de origen vasco-navarro. Para albergarlas se solicitó al Ayuntamiento la cesión de unos locales de tiendas de bebidas situadas frente al Cuartel de Infantería de Marina. En 1875, cinco años después de su llegada, ante la excelencia de su labor, partieron de San Fernando cinco religiosas con destino al hospital de Marina de Cañacao (Filipinas). En 1891, las hermanas de San Carlos se trasladaron a los hospitales de Marina de Cartagena y Ferrol y del Ejército en Carabanchel (Madrid) con el fin de formar nuevas comunidades.

Durante estos 138 años no todo ha sido de color de rosas para las hermanas. Hubo momentos de sinsabores e incluso de riesgo para su integridad física, que culminaron durante la revolución cantonal de 1873 cuando el hospital fue bombardeado desde el arsenal de La Carraca, y la congregación, junto a la dotación y enfermos del centro, tuvo que alojarse durante nueve días en la casa de la condesa de Morales, actual Convento de las Madres Clarisas Capuchinas. Otro momento de tensión sucedió durante la Segunda República, cuando se dispuso la separación de la congregación en los hospitales de Marina en un plazo improrrogable de dos meses, «como consecuencia de los preceptos constitucionales en materia confesional».

En el recuerdo permanece su abnegación en la pandemia de «gripe española» de 1918 y en la epidemia de tifo exantemático de la posguerra (1941-1942). En medio queda

sacrificio, entrega, amor infinito hacia los enfermos y callada labor en todas las tareas asignadas, además de las sanitarias. Las hermanas se encargaron de la elaboración de los inyectables —cuando en ampollas de cristal se preparaban en la farmacia del hospital—, del laboratorio, rayos X, cocina, limpieza y del asesoramiento a los «contralores» o «contadores de navío», actuales habilitados o intendentes, en el control de la economía del establecimiento. La figura de la hermana de guardia de noche, la conocida como «monja de vela», con su hábito blanco, su cofia almidonada, con el rosario, tijeras y aro de llaves colgados del cíngulo, perdurará en la mente de todos aquellos que ejercimos en los últimos años en el antiguo hospital. En una época en la que los estamentos sanitarios sólo contemplaban médicos, practicantes y mozos (actuales celadores), las hermanas de la Caridad asumieron el papel de comodín entre todos ellos y aceptaron los quehaceres más ingratos y menos ostentosos.

La dirección del hospital, junto a la Inspección General de Sanidad del Ministerio de Defensa, ofreció un homenaje a las hermanas el día 30 de septiembre, al que se unió la Armada —institución a la que el hospital perteneció durante 166 años—, el consistorio municipal y diversas instituciones. Fue el agradecimiento a unas mujeres que han dado y continúan dando tanto a cambio de tan poco, cuya máxima fue y sigue siendo el precepto evangélico del cuidado y amor al prójimo necesitado.

J. M. G.-C. de la C.



## XLVIII Asamblea Nacional de la Real Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil

Entre los días 8 y 9 del pasado mes de mayo, en los salones del IMSERSO, la Real Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil celebró su XLVIII Asamblea Nacional ordinaria, presidida por el teniente general Alfonso Pardo de Santayana, a la que asistieron todos los miembros de la Junta Nacional y una mayoría cualificada de presidentes de las distintas delegaciones provinciales y locales de toda España.

El presidente del patronato abrió la sesión inaugural con unas emotivas palabras y agradeció a la Junta Nacional la excelente labor desarrollada desde la última asamblea (mayo 2007). A continuación, el presidente de la Junta Nacional, teniente general González Gallarza, informó de las actividades llevadas a cabo. Entre ellas destacó la siguiente reunión del «Día del Veterano», a celebrar en Cartagena el 27 de septiembre.

Posteriormente se pasó a los informes reglamentarios y preceptivos de los vocales de la Junta Nacional sobre: situación económica y aprobación de las cuentas de la Real Hermandad, actividades socio-culturales y de voluntariado, actividades nacionales e internacionales con organismos afines a la Real Hermandad e informe de la revista *Tierra, Mar y Aire* a cargo de su director, procediéndose al nombramiento de los premios anuales, concesión de medallas y socios de honor de la Real Hermandad.

La sesión de la tarde estuvo dedicada a las ponencias ofrecidas por los distintos delegados: Burgos, sobre el voluntariado: «Un paso adelante»; Castellón, sobre subvenciones; Huesca, sobre visitas y excursiones; Cuenca, sobre seguridad en el trabajo, y Zaragoza, sobre captación de nuevos socios. Se aprobó después, en sesión extraordinaria, la



modificación de los Estatutos de la Real Hermandad, adaptándolos a la legislación vigente. Ya en asamblea ordinaria se ratificó el reglamento modificado, que debe estar en línea con los nuevos estatutos.

El jefe de Estado Mayor de la Defensa, general del Ejército Félix Sanz Roldán, clausuró la XLVIII Asamblea Nacional con palabras de agradecimiento por poder compartir un año más, posiblemente el último, la alegría de estar con nosotros como JEMAD, señalando que pronto estaría sentado como uno más de los asociados.

Finalizaron los actos con una animada cena en la Base Aérea de Torrejón, durante la que se entregaron los premios concedidos por la Real Hermandad en los actos de la Asamblea Nacional.

F. de la G. S.



## Visita oficial del comandante del Centro de Instrucción de Brest (Francia) a la Escuela de Suboficiales de la Armada

El día 11 de junio, coincidiendo con las II Jornadas de Mando y Liderazgo, la Escuela de Suboficiales de la Armada (ESUBO) recibió, en visita oficial, al comandante del Centro de Instrucción de Brest, capitán de navío Pascal Meyer, acompañado por el jefe de estudios de dicho centro.

A su llegada fue acompañado a la sala de reuniones del edificio Carlos III, lugar donde el comandante director de la ESUBO, capitán de navío Jesús Bernal, expuso una presentación sobre la Escuela de Suboficiales, tras la cual, y en el interior del despacho del director, firmó en el Libro de Honor de la Escuela.

A continuación realizó una visita por las distintas instalaciones de la Escuela de Suboficiales y Panteón de Marinos Ilustres. Al finalizar la visita, en la Cámara de Oficiales, el comandante director de la ESUBO le hizo entrega de un recuerdo de la Escuela, representado por el histórico edificio Carlos III.



## Asociación de Veteranos «Lepanto»

El pasado 30 de junio arribó a Avilés el buque escuela portugués *Creoula*. Con tal motivo se celebraron diversos actos en nuestra villa, entre los que destacamos el homenaje al avilesino Pedro Menéndez de Avilés, almirante, adelantado y conquistador de la Florida (Estados Unidos).

El acto consistió en el izado de banderas y colocación de una corona de laurel ante el monumento de don Pedro Menéndez. Presidió estos actos la alcaldesa de Avilés, Pilar Varela, y asistieron varios miembros del consistorio, así como las autoridades militares: el coronel Baldomero Argüelles, delegado de Defensa; el capitán de navío José Rodríguez Alcalá, comandante naval de la Armada en Asturias, y el almirante de la Marina portuguesa, Sr. Pereira. La Asociación «Lepanto» de Veteranos de la Armada hizo el pasillo a las autoridades, izó las banderas y dos miembros de la misma portaron la corona hasta el monumento a don Pedro Menéndez.

Una vez finalizados los actos, los invitados se trasladaron en autobús hasta la dársena de San Agustín, donde se encontraba atracado el buque escuela portugués. Una vez embarcados los invitados, hizo acto de presencia el contralmirante Gonzalo Sirvent Zaragoza, almirante jefe del Mando de Acción Marítima de Ferrol, quien estuvo presente hasta la finalización de los actos. En el citado velero se ofreció a los asistentes una degustación de los típicos productos culinarios de Portugal.



Queremos destacar la colaboración que los miembros de la Asociación «Lepanto» de Veteranos de la Armada prestaron en todo momento para la mayor lucidez de estos actos.

M. G.

## Conmemoración en Santiago de Cuba de los 110 años de la Guerra Hispano-Cubano-Norteamericana

Con motivo de la celebración de la quinta edición del Simposio de la Actividad Subacuática de Cuba, se programó en la ciudad de Santiago una serie de actos de homenaje a las tropas españolas, cubanas y norteamericanas en el 110 aniversario de aquella guerra. A tal objeto se constituyó un comité de honor presidido por José Ramón Fernández Álvarez, vicepresidente del Consejo de Ministros, en el que figuraba el general auditor José Cervera Pery, quien a su vez tenía a su cargo una de las conferencias magistrales programadas en dicho evento.

Los actos comenzaron el pasado 1 de julio con una ofrenda floral en la Loma de San Juan, en los monumentos erigidos al

soldado español, mambí cubano y fusilero norteamericano, con unas vibrantes palabras del director del Instituto Histórico de Cuba y presidente de la Unión de Historiadores, Raúl Izquierdo, seguido de un recorrido por el fuerte del Viso, playa Siboney y demás escenarios de las batallas de la Guerra Hispano-Cubano-Norteamericana, con una visita final al Museo de la Guerra del 98.

En el ciclo de conferencias José Cervera Pery disertó sobre «Cuando la muerte es un acto de servicio: los laureados Vara del Rey y Bustamante Quevedo». Los otros dos participantes españoles, Pascual Cervera de la Chica y Ángel Luis Cervera Fantoni, desarrollaron los temas: «Pascual Cervera y el apostadero





de La Habana» y «Rostro humano y rostro político del almirante Cervera en Cuba». Otras intervenciones, algunas de muy notable calidad, se impartieron asimismo durante los tres días que duró la convocatoria.

Se celebró también una velada cultural en el Castillo de San Pedro de la Roca, con visita a las diferentes galerías, una de ellas dedicada al almirante Cervera y los marinos de su escuadra, así como una exposición fotográfica submarina de los restos del crucero *Cristó -*

*bal Colón*, con arreglo a las más modernas técnicas, presentada por su autor, el barcelonés Teodoro Rubio.

En La Habana se llevó a cabo igualmente una serie de actividades culturales, siendo obsequiada la representación española con un almuerzo en la sede de la Asociación de la Amistad entre los Pueblos.

J. C. P.



## Acto de hermanamiento entre el Arsenal de La Carraca y la Hermandad de la Divina Pastora de las Almas

El pasado 30 de agosto tuvo lugar el acto de hermanamiento entre el Arsenal militar de la Carraca y la Real, Venerable y Franciscana Hermandad de la Divina Pastora de las Almas Coronada en la gaditana ciudad de San Fernando.

El origen de este hermanamiento hay que buscarlo en el origen histórico de la hermandad isleña, ya que su fundación en el año 1782 se realizó gracias a un grupo de devotos de la Divina Pastora que en su mayoría eran operarios del Arsenal militar de La Carraca; de ahí que esta hermandad se conociera por el nombre de «la Hermandad de los Carraqueños».

Una vez fundada, en 1789 se levanta un templo para la bendita





imagen de la Virgen pastoreña, siguiendo los planos de la iglesia del Rosario que existen en el citado arsenal militar, aunque de dimensiones más reducidas. Es de destacar que esta iglesia fue realizada por los hermanos de la hermandad en sus ratos libres, y abierta al culto en el año 1794.

Las relaciones entre la hermandad y el arsenal se retoman en el año 2004 con motivo de la coronación canónica de la imagen de la Divina Pastora, siendo almirante del Arsenal el vicealmirante José Enrique de Benito Dorrnzoro y hermano mayor de la Hermandad Luis Jorge Collada Gallego.

Esta relación entre las dos instituciones quedó cristalizada el pasado 30 de agosto con la firma de una Carta de Hermandad. El acto se inició con una misa en la iglesia de la Divina Pastora, oficiada por el párroco José Francisco Piñero Serván. Al terminar ésta subió al atril el secretario de la Hermandad, Manuel Mira Guerrero, que dio lectura al extracto del acta del último cabildo general ordinario de hermanos, concretamente el apartado donde dicho cabildo aprobaba este hermanamiento.

Acto seguido, tomó la palabra el coronel del Cuerpo de Intendencia de la Armada, José Ramón Suárez Martínez, que leyó los trámites seguidos por el almirante para conseguir la aprobación de este hermanamiento por parte del jefe de Estado Mayor de la Armada. A continuación tuvo lugar la firma de los respectivos ejemplares de la Carta de Hermandad; en representación de la Hermandad, su hermano mayor, Rafael Verdugo García, y en nombre del Arsenal de La Carraca, el vicealmirante Juan Francisco Serón Martínez. Tras la firma tuvo lugar la entrega por parte del almirante Serón de una pulsera para la imagen de la Divina Pastora, siendo el propio almirante quien, tras unas emotivas palabras ante la Virgen, subió a su camarín para colocarle la pulsera.

Al terminar el acto se le hizo entrega al almirante de una medalla de la hermandad como recuerdo y agradecimiento por su constante disposición. Terminadas las fotos, se pasó al patio interior de la parroquia, donde se ofreció una copa de vino para celebrar esta jornada histórica.



Trabajo y placer. (Foto: A. Ortigueira Gil).

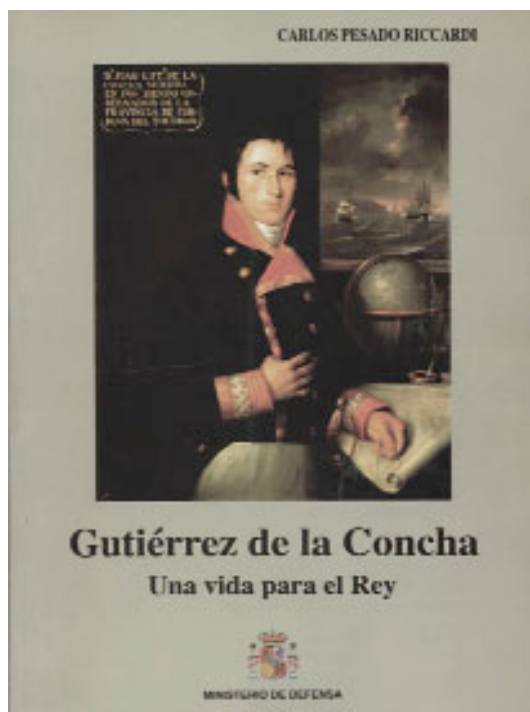


## LIBROS

PESADO RICCARDI, Carlos: *Gutiérrez de la Concha. Una vida para el Rey*.—(ISBN: 978-84-9781-387-7). Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2007; 206 pp.; ilustraciones.

Nuestra historiografía naval tenía una deuda pendiente con una de las figuras más destacadas de la Marina de la Ilustración: una biografía del brigadier de la Real Armada don Juan Gutiérrez de la Concha. Ese hueco probablemente se debe a que en los escenarios en los que destacó como científico, bizarro marino y, en la última etapa de su vida, político en el virreinato del Río de la Plata, ocupó planos secundarios y los laureles fueron para sus jefes, a los que siempre sirvió lealmente, como fueron Malaspina, Bustamante o Liniers.

Para saldar esa deuda y rescatar la figura del marino cántabro, nos vino de la Argentina el joven y ya consa-





grado historiador, gran conocedor de nuestro pasado naval, Carlos Pesado, al que conocimos hace algún tiempo y con el que hemos coincidido en muchos de los actos culturales de índole histórico-naval que cada día proliferan más en ese Madrid sediento de mares. El bonaerense, después de rebuscar en los archivos de su país, vino aquí para escudriñar las fuentes documentales españolas. Después de una tenaz y fructífera investigación, conducido con el «mando a distancia» del prestigioso historiador Dr. Agustín R. Rodríguez, que le dirigió la tesina en la Universidad de San Pablo CEU, sus frutos han cuajado en este libro que presentamos.

Se inicia con una amplia y oportuna introducción y está estructurado en tres partes. La primera se ocupa de los orígenes del marino santanderino y de su ingreso en la Armada, donde el autor ahonda en la situación del imperio ultramarino español en el siglo XVIII y la política naval practicada para su conservación, ofreciéndonos una magnífica y solvente síntesis del devenir de la Armada en el Siglo de las Luces.

En la segunda parte, que trata de la faceta científica e ilustrada del biografiado, el autor también aprovecha para ofrecernos un jugoso resumen sobre el significado de las expediciones científicas españolas en aquel siglo, impulsadas por Carlos III siguiendo la nueva filosofía ilustrada imperante en las naciones europeas más punteras. En la tercera y última parte se centra en el hombre, el militar y el político, los dos intentos ingleses para conquistar Buenos Aires, su nombramiento de gobernador intendente de Córdoba del Tucumán, la revolución emancipadora y la contrarrevolución capitaneada por Liniers, aunque planeada por De la Concha, que finalizó con el fusilamiento de ambos, sin juicio previo, junto con sus más directos seguidores. Fueron enterrados juntos, y sobre la fosa un sacerdote colocó una rústica cruz de madera y una inscripción con la palabra «Clamor», formada por las iniciales de los apellidos de los arcabuceados.

El libro, que tiene el valor añadido del prólogo a cargo del Dr. Agustín R. Rodríguez, se completa con un interesante apéndice documental que lo convierte en una obra redonda muy recomendable para nuestros lectores.

M. J. F.

RODRÍGUEZ AGUILAR, Manuel: *Vida y tragedia del mercante Castillo Montjuich: de la Guerra Civil española a su nafragio (1936-1963)*.— (ISBN: 978-84-96170-82-7). Almena Ediciones, Madrid, 2008; 190 pp.; ilustraciones.

En el número correspondiente al mes de junio del presente año, la REVISTA GENERAL DE MARINA publicaba un artículo de José Ramón Soto Rodríguez

titulado *Castillo Montjuich: ¿una muerte anunciada?*. Dicho artículo podría servirnos de provechoso aperitivo para abordar la obra que tratamos hoy aquí, en la que Manuel Rodríguez Aguilar, al cumplirse 44 años de la desaparición del buque, nos ofrece un interesante recorrido por su luenga historia, desde su nacimiento allá por el año 1919 hasta su triste final el 14 de junio de 1963. Cuarenta y cuatro años llenos de vicisitudes, durante los cuales cambió de nacionalidad, sufrió diversos incidentes en la mar y en puerto —entre ellos varios bombardeos durante la Guerra Civil—, experimentó cambios de nombre y sufrió importantes transformaciones. Fue traído al mundo (botado el 28 de mayo de 1919) para el Gobierno inglés en los astilleros Furness Shipbuilding Co. Ltd.,

de Haverton Hill-on-Tees (Inglaterra), con el nombre de *War Vigour* y, tras recibir diversos nombres, como *Andalusier*, *Wolfhandel*, *Bois-Soleil* y *African Mariner*, y ser hundido en Barcelona en el año 1939 por la aviación nacional, es recuperado por la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques en 1937 y finalmente bautizado con el nombre de *Castillo Montjuich*, pasando a manos de la Gerencia de Buques (organismo creado para llevar la gestión de los nuevos buques incorporados a la flota nacional), que lo transfirió a la Empresa Nacional Elcano.

A lo largo de las casi doscientas páginas del libro, Manuel Rodríguez saca a la luz el expediente administrativo y la causa militar, que han permanecido guardadas en los archivos oficiales y sin acceso a su consulta durante mucho tiempo, y aporta la más extensa y completa relación de documentos, ilustraciones, fotografías y planos, que ayudan a hacerse una idea de la epopeya vivida por el buque hasta su desaparición. También nos presenta el autor la actividad marítima de la época, tanto española como internacional, el mercado de fletes y la construcción naval. Finalmente deja constancia de su opinión



sobre lo que pudo haber sucedido para que el *Castillo Montjuich* se perdiera con sus 37 tripulantes sin dejar rastro en las terribles aguas del Atlántico Norte cuando, llenos todos de ilusión ante el reencuentro familiar en fechas navideñas, el fatal destino viniera a truncar todos sus planes. Como nos dice al final de su obra, no puede determinarse la causa de tan trágico accidente, pero hay tres factores causales comunes a todas las hipótesis establecidas: las malas condiciones meteorológicas, la edad del buque y su pésimo estado. La tardía salida del crucero *Canarias* y de las fragatas *Legazpi* y *Vicente Yáñez Pinzón* el 26 de diciembre en su busca fue un esfuerzo vano y a destiempo.

Manuel Rodríguez Aguilar, madrileño de cincuenta años, cursó sus estudios de marino mercante en la Escuela Superior de la Marina Civil de La Coruña, aunque orientó pronto su actividad hacia el mundo de la Función Pública. La obra aquí reseñada es su segundo libro sobre naufragios, avalada y enriquecida además por un magnífico prólogo de Luis Jar, capitán de corbeta de la Armada española, asiduo y valioso colaborador de la REVISTA GENERAL DE MARINA y ganador de diversos premios de otorgados por esta publicación por sus celebrados y bien documentados artículos.

A. C. O.

CAÑIZARES-ESGUERRA, Jorge: *Católicos y puritanos en la colonización de América*.—Colección «Ambos Mundos». Fundación Jorge Juan, Marcial Pons Historia. (ISBN: 13-978-84-96467-65-1). Madrid 2008; 408 pp.; ilustraciones.

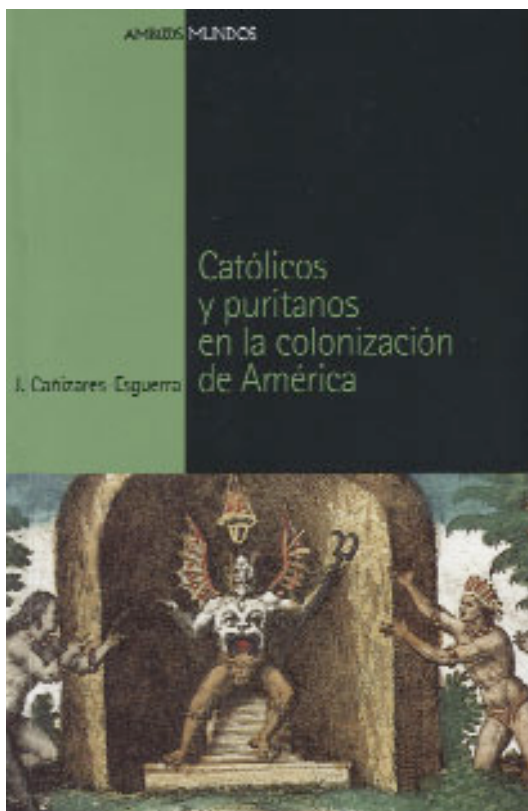
El largo proceso de la colonización de la América hispana y el llevado a cabo por el colonialismo inglés se produjeron entre luces y sombras. Conocidos son los episodios de mayor relieve que afirmaron la presencia española en generosa entrega y amplitud de miras. Más ignorados, sin embargo, permanecen algunos aspectos negativos, como la lucha contra la idolatría o la influencia demoníaca en los pueblos aborígenes, actividades con las que hay que sostener una tenaz y mantenida lucha para lograr su erradicación.

El libro de Jorge Cañizares-Esguerra expone con todo lujo de detalles y de manera directa cómo la lucha contra las fuerzas satánicas fue una constante sostenida en el proceso de la colonización, no sólo hispana sino también británica, del hemisferio occidental (de aquí los términos católicos y puritanos), y pone de relieve que las reformas católicas y protestantes impulsaron estructuras políticas, económicas y sociales de parecido corte. De aquí el mérito de este libro, que describe fielmente cómo los religiosos españoles y los puritanos ingleses, anatemizados los unos por los otros, compartieron sueños y

miedos respecto a un reino del diablo que avanzaba sobre la tierra.

Se trata, por tanto, de la visión más apasionante y completa de las tesis de la satanización en la temprana colonización, como un caso de demonología aplicada, desmontando audazmente los estereotipos confesionales y racionales de la historiografía, analizando con rigor y solvencia las mentalidades y los discursos de los colonos ibéricos y puritanos con expresiva claridad y firmeza.

La colección «Ambos Mundos», que patrocina la animosa Fundación Jorge Juan, con el decisivo aporte de Marcial Pons Historia, se enriquece con la publicación de este libro, erudito pero directo, que penetra en una de las facetas más desconocidas pero apasionantes del proceso colonizador culminado por puritanos y católicos.



J. C. P.

MORTERA PÉREZ, Artemio: *1898. Corazas y Cañones. Aspectos de la guerra naval con los Estados Unidos.*—(ISBN: 978-84-612-3591-9). Fundación Alvargonzález, Gijón, 2008; 279 pp.; ilustraciones.

Hace diez años que se cumplió el centenario del Desastre del 98, que propició una avalancha de libros que se ocuparon de los más diversos aspectos de aquella guerra, anunciada con lustros de antelación: la única que ha enfrentado a España con Estados Unidos. En aquel alud de nuevos títulos se trataron los antecedentes del conflicto: grito de Yara, la llamada «guerra chica», el apresamiento del *Virginius*, la explosión del *Maine*, las operaciones militares,

en especial los combates navales de Cavite y Santiago, sin olvidar los aspectos diplomáticos, políticos y sociales. Pero ninguno de ellos trató a fondo el balance de fuerzas desde el punto de vista del material.

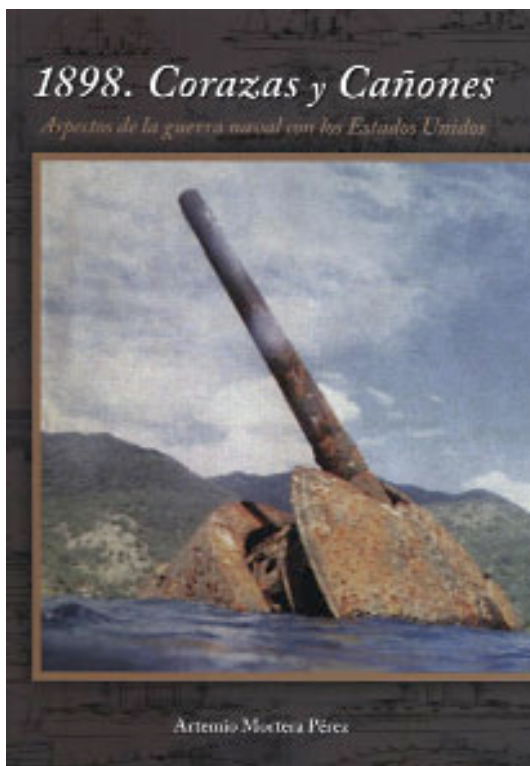
El propósito de *Corazas y Cañones* es llenar ese hueco existente, aportando el mayor número posible de datos contrastados para valorar en su justa medida el balance de fuerzas y desmontar uno de los mitos, que en algunos sectores todavía perdura: el de que fuimos a combatir con barcos de madera contra los poderosos acorazados yanquis. La realidad fue otra, y queda bien demostrada en el libro. Los buques de la Escuadra de Cervera eran modernos, entre cinco y menos de un año en servicio, y quizá debido a la modernidad de sus arma-

mentos no pudimos —o no supimos— alistar tanto cañones como municiones para el combate. Nuestra absoluta inferioridad material es el argumento con el que se justificó nuestra amarga derrota, totalmente en contra de lo que tan sólo unos meses antes proclamaba la prensa irresponsable: nuestra superioridad e incuestionable victoria sobre los «mercaderes yanquis».

M. J. F.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El cañonero Estrago. Una saga marinera española*.—(ISBN: 978-84-7486-193-8). Tomo 13. Editorial Noray; 426 pp. Barcelona 2008.

Con una presencia galdosiana cada vez más acentuada, surge la decimotercera entrega de la saga marinera de los Leñanza, esta vez a bordo del cañonero *Estrago* en los días heroicos de la Guerra de la Independencia, en que a la Marina pareció adjudicársele un papel secundario por el escenario en tierra de



la mayor parte de las operaciones, pero que en realidad no fue así, de lo que puede dar fe esta nueva aportación de Luis Delgado, que sigue manejando hombres y barcos con su habitual maestría.

Minuciosamente documentada, como todas las de la serie, la novela consolida su estructura junto al brío de la historia viva, poniendo en juego sus amplios recursos técnicos y expresivos, que no hacen sino confirmar la relevancia del autor dentro de la selecta —así como restringida— nómina de los escritores de nuestros días.

En toda novela con la historia como telón de fondo no hay verdad sin ficción, y tal razón de certeza tiene que ser administrada con ajustada precisión, por lo que, vistos al trasluz de su perfil humano, los personajes no repiten situaciones, sino que encaran

otras nuevas desde el comportamiento histórico que asumen, suponiendo todo ello un esfuerzo documental añadido de conseguidos logros.

En *El cañonero Estrago* la acción recorre los itinerarios de peculiares perspectivas con acusados cambios de escenarios, la costa cántabra y la bahía gaditana, porque el barquito acude prestamente a donde se le llama. Y vuelven a aparecer también nombres ilustres de nuestra Marina, como Escaño, Apodaca o Villavicencio, vinculados a las esperanzas o los sinsabores de la época. Poco hay que añadir sobre el contexto de esta nueva obra en su escalada de cotas de mayor altura. El lector, como siempre, tiene su última palabra, pero el crítico estima proceder con honestidad al resaltar sus valores que en todo momento estimulan, sin atosigamientos ni tergiversaciones.

J. C. P.

