

# REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

NOVIEMBRE 2009

REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

FUNDADA EN 1877  
AÑO 2008  
NOVIEMBRE  
TOMO 255



Nuestra portada: Maniobra de  
petroleo en la mar de una  
fragata clase *Santa María*.  
(Foto: José E. Regodón Gómez).

CARTA DEL DIRECTOR 611

TEMAS GENERALES

LO ACERTADO FUE NO DESGUAZAR EL VAPOR <i>CASTI - LLO MONTJUICH</i>	613
<b>Capitán de la Marina Mercante Ricardo Álvarez Blanco</b> RIMSKY ES A SIMBAD LO QUE KÓRSAKOV AL MARINO	621
<b>Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar</b> EL PRIMER MARQUÉS DE NERVIÓN: UNA BIOGRAFÍA SINGULAR	635
<b>Alfonso Gómez Flores</b> EL INVITADO DE PIEDRA (EL MÁSTIL DE LA BANDERA)	639
<b>Subteniente José Manuel Soloso García</b> MUSEO MARÍTIMO «SENO DE CORCUBIÓN»	645
<b>Capitán de navío y director del Museo Marítimo «Seno de Corcubión» Manuel Coronilla Castro</b> ENTRE MARETAS POR EL ADRIA	657
<b>Teniente de navío José Luis Hernández Pasquín</b> EL EMINENTE CHARLISTA, FEDERICO GARCÍA SANCHIZ, TIMONEL SEÑALERO DEL CRUCERO <i>CANARIAS</i>	667
<b>Capitán de fragata José Carlos Fernández Fernández</b>	

TEMAS PROFESIONALES

EL LIDERAZGO MILITAR POSITIVO	679
<b>Teniente de navío Ovidio García Armayor</b> EMPLEO DE UNIDADES DE OPERACIONES ESPECIALES EN OPERACIONES DE PAZ	691
<b>Capitán de Infantería de Marina Vicente Gonzalvo Navarro</b> SCP PARA LOS SUBMARINOS <i>S 80</i>	697
<b>Capitán de fragata Francisco Gutiérrez López</b>	

HISTORIAS DE LA MAR

MARINERO JUAN CANLE. <i>IN MEMORIAM</i>	701
<b>Capitán de fragata Pedro Gambón Fillat</b>	

VIVIDO Y CONTADO

SENSACIONES EN MI JURA DE BANDERA	709
<b>Javier Yuste González</b>	

INFORMACIONES DIVERSAS

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

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 Librería*. Dolores, 2. Página web: [www.centrallibreria.com](http://www.centrallibreria.com)  
*Central Librería*. Real, 71. Correo electrónico: [centrallibreria@telefonica.net](mailto:centrallibreria@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:

Música y milicia han ido de la mano a lo largo de la Historia; podríamos decir que desde el primer enfrentamiento entre grupos más o menos organizados para el combate. Y bien para insuflar ánimos en sus huestes, como los gaiteros escoceses, o para amedrentar al oponente, como los jenízaros otomanos, el ser humano se ha dedicado a lo largo de los tiempos a darse porrazos a los acordes de alguna melodía. Lo que quizá no sea ya tan frecuente es la confluencia en una misma persona de la profesión militar con la excelencia en el campo de la composición musical. Ha habido grandes compositores que se han inspirado en temas militares o enfrentamientos bélicos para sus magníficas obras —véase la *Obertura de 1812*—, pero el caso que nos ofrece en su artículo nuestro frecuente y destacado colaborador Manuel Maestro es algo singular, pues siendo Rimsky-Kórsakov militar —oficial de la Marina rusa—, sus más importantes obras no guardan relación alguna con asuntos bélicos o con la violencia; más bien inducen a la paz, al entendimiento, a la armonía, a la tranquilidad de espíritu... Y es que, como decía don Hilarión Eslava, maestro, consejero y protector de nuestro inolvidable Julián Gayarre, la música, por lo general, nos acerca a Dios.



Y al mencionar a Dios nos trasladamos a otro de los artículos de nuestra REVISTA, el remitido por José Luís Hernández Pasquín bajo el título de *Entre maretas por el Adria*, en el que nos relata la aventura del viaje de San Pablo, preso y encadenado, desde Cesarea hasta Roma, allá por el año 60, a bordo de una nave frumentaria. Su actitud generosa, de ofrecimiento, de entrega, alejada de todo egoísmo en circunstancias de peligro extremo, llama la atención hoy día, cuando estamos inmersos en una sociedad hedónica en exceso, en la que prima el materialismo a ultranza y en la que lo trascendente molesta, estorba o incluso en ocasiones es motivo de chufra. Es por tanto de agradecer que de vez en cuando surjan voces que nos hagan mirar un poco más allá de la puntera de nuestros zapatos.

Felicitemos a nuestro querido amigo y compañero Manuel Coronilla Castro por la inestimable labor llevada a cabo al frente del Museo Marítimo «Seno de Corcubión», al que dedicamos un espacio en nuestra REVISTA. Dar a conocer las cosas de la mar en un lugar tan recóndito y con medios que nos imaginamos más bien escasos es algo digno de reconocimiento. Deseamos por ello al citado museo vientos propicios, mejores singladuras y, como dice alguno, *God speed*.

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.

# LO ACERTADO FUE NO DESGUAZAR EL VAPOR *CASTILLO MONTJUICH*

Ricardo ÁLVAREZ BLANCO  
Capitán de la Marina Mercante



N el número de junio del presente año, esta REVISTA presentaba el artículo titulado «*Castillo Montjuich: ¿una muerte anunciada?*», cuyo autor es el capitán de navío José Ramón Soto Rodríguez, y en la página 749 decía lo siguiente:

«Finaliza Díaz Gil su artículo con una rechinante frase: *Lo indiscutible es que el barco debería haberse desguazado 20 años antes*. Parece ser (no poseo tal documento) que estos comentarios fueron fuertemente contestados, al poco, por un marino mercante en la misma REVISTA. Uno, modestamente, suscribe la frase de cierre de Díaz Gil.»

Siendo un servidor el «fuerte contestador» citado, con todos los respetos debidos a un capitán de navío aprendidos en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol en la primavera de 1960 (cuando, además del recluta número 7.114, ya era capitán de la Marina Mercante), he de decir como aludido que la mencionada frase que cerraba el artículo de Díaz Gil, «Hundimiento del *Castillo Montjuich*» (publicado en el núm. 145 de la revista *Proa a la mar*; de la Real Liga Naval Española), fue —y sigue siendo para mí— tan grandilocuente como vacía de contenido, según expuse en mi artículo «Desaparición del *Castillo Montjuich*», publicado en el número 146 de dicha revista. Se pueden obtener ambos artículos pidiéndolos a [Ricardo.Alvarezb@hotmail.com](mailto:Ricardo.Alvarezb@hotmail.com).

No sé quién es, o fue, don Juan Díaz Gil pero, insistiendo en mis argumentos publicados en *Proa a la mar*, el *Castillo Montjuich* (en adelante *CM*) no debió ser desguazado 20 años antes de su desaparición, entre el 14 y el 17 de diciembre de 1963. Es injusto relacionar la desaparición con «debería haberse desguazado 20 años antes». Objetivamente son dos hechos, circunstancias y estados independientes, aunque se refieran al mismo barco.

Reparar el *CM* en 1939 —plena posguerra en España y comienzo de la Segunda Guerra Mundial— y reflotarlo después de su embarrancada en 1947, cuando podía seguir contribuyendo a disminuir las enormes carencias de nuestro transporte marítimo, fue acertado. Ojalá lo reconozcan ambos articulistas que, por sus edades también sufrieron, en mayor o menor grado, aquella penuria.

Reconstruirlo desde 1948 en el plazo contratado de un año (que finalmente fueron más de tres) lo impuso el aislamiento internacional a España. Carecíamos de todo, alimentos incluidos. Sin dinero ni chapa naval ni maquinaria, ¿cómo construir nuevos barcos y aumentar y renovar la siempre imprescindible flota mercante? Por razones políticas casi nadie nos concedía créditos, y Estados Unidos no nos permitía comprar sus *Liberty* —excedentes de guerra y amarrados— que vendían a cualquiera. El *Río Tajo*, único barco español de aquel tipo, se abanderó en 1952 tras comprarlo (como el *Río Pas*, del tipo *Empire* inglés) como chatarra para desguace, por avería en dicha Guerra Mundial. Era imprescindible reconstruir y aprovechar lo que había.

La penuria duró más en lo marítimo, mercante y militar. Citando sólo barcos en los que navegué, después del *CM* fueron reconstruidos los siguientes buques: el *Rivademar* (ex *Jarama*, ex *Castillo Simancas*) en 1960; construido en 1907, embarrancó —con el nombre de *Munisa*— a la salida de Greenville, Sinoe (Liberia), el 28 de abril de 1972, y allí se quedó. En 1963 se reformó el *Ciaño*, construido en 1901 y desguazado en 1971. En 1964 lo hizo el *Valentín Ruiz Senén*, construido en 1902 y desguazado en 1972. El *Marte* tenía la Patente de Navegación Núm. 449, firmada por la reina María Cristina en 1898 al comenzar su construcción. La recibí al tomar el mando (mi cuarto) el 8 de febrero de 1965, apenas iniciada su reparación cuatrienal, finalizada el 15 de julio 1965. No fue reformado exteriormente como los otros tres, pero se cambiaron y enderezaron todas las planchas, perfiles, tuberías, etc., y se repararon máquinas y calderas según ordenó la Inspección de Buques, especialmente exigente por la edad del barco y la entrada en vigor en España del SEVIMAR 1960. También se realizó el estudio para cargar grano e importantes obras complementarias. Lo recuerdo por haber actuado como inspector (además de capitán) durante casi toda aquella reparación, debido a largas ausencias del titular. Se desguazó a partir del 6 de septiembre de 1973, 73 años y medio después de entrar en servicio, sin cambiar su nombre. Aquellos barcos eran, como el *CM*, totalmente remachados; lo habitual hasta 1941.

El error, a mi juicio, en la reconstrucción del *CM*, fue cambiar el proyecto inicial añadiendo una cubierta con alojamientos y servicios para pasaje, apenas utilizados. A la pérdida de más de 150 toneladas de peso muerto (la carga que paga flete) se añadió la reducción de la estabilidad por demasiados «pesos altos». La Empresa Nacional Elcano exigió aquel lujo para su entonces «buque insignia», y los ingenieros navales —que, como los de la Armada de

aquel tiempo «afinaban» la estabilidad hasta el límite teórico, diseñando engendros inestables como los destructores tipos *Audaz* y *Oquendo*— se plegaron a sus estrafalarios deseos.

### ***Acta non verba* (hechos no palabras)**

Comparto —y recuerdo, para redactar esta réplica— el lema de la Academia de la Marina Mercante de los Estados Unidos, cuyas cinco —antes seis— escuelas forman oficiales y capitanes y, por tanto, a los inspectores de la empresa National Cargo Bureau Inc. (en adelante NCB), entidad encargada por la Guardia Costera de los Estados Unidos de revisar la documentación, estado de bodegas, cálculo de estabilidad y estiba de los barcos que cargan grano en Estados Unidos y comprobar su calado reglamentario a la salida, obligando a descargar lo necesario a quienes lo sobrepasen.

El capitán de navío Soto (en adelante, el autor), en la «Introducción justificativa» (página 742), dice: «...fui haciéndome con documentación utilizable y más que suficiente para mis pretensiones, meramente divulgativas y muy alejadas del clásico enfoque técnico/explicativo». Sorprendente cuando a lo largo de su artículo recurre a dicho enfoque (aun sin conocer los hechos), como en el primer párrafo de la página 753, pues el *CM* era un buque de carga general con entrepuente, no un granelero o *bulkcarrier*, de una sola cubierta. Aquí es irrelevante que muchos graneleros sufriesen averías, y hasta se perdiesen por fallo estructural, antes o después del *CM*.

Para reforzar su opinión de que el *CM* debería haber sido desguazado 20 años antes de su desaparición, ¿procede escribir (página 745) «no parecía muy arriesgado aventurar que el barco con mal tiempo podía perderse. Así de dramático. Así de triste. Así de injusto»? Parece ocioso, por obvio, pues el *CM* —y cualquier barco— podía, puede y podrá perderse con mal tiempo. A mí se me perdió el *Berta de Pérez* (rebautizado *Ranga*) en Irlanda por mal tiempo; le llevé a irreversible embarrancada en su viaje inaugural entre Vigo y Reykjavík. Afortunadamente no hubo víctimas gracias a los lugareños y a la pericia del piloto y la tripulación de un helicóptero británico. Y digo a mí, por haber sido responsable, representando al armador, como firmante del conforme —después de discutir y modificar— del proyecto, la memoria y todos los planos y vigilante de la construcción, pruebas y recepción, además de haber negociado el fletamento de aquel barco y de sus tres gemelos a dos armadores islandeses.

Aquella embarrancada —como la tragedia del *CM*— fue un «acto de Dios», según hechos relatados en mi libro *Los barcos de Pérez y Cía*. (Diploma de Honor de los Premios Virgen del Carmen 2001), escrito con la base de haber mandando cuatro, y como inspector, director técnico y comercial (fletamentos, etc.) y consejero encargado de su contratación, y construcción de

#### TEMAS GENERALES

otros 39 de los 53 buques historiados. También es un hecho que, simultáneamente, fui perito-no-exclusivo —de 1978 a 1997— de la sociedad de clasificación japonesa Nippon Kaijī Kiokai —similar al inglés Lloyd's Register of Shipping—, perito, liquidador de averías y consultor.

#### Algunas causas (según el autor) de la desaparición del CM

En la página 744 cita el «Reemplazo de unas 1.000 toneladas de acero» entre las modificaciones más notorias durante la reconstrucción cuando, según el artículo «Reconstrucción y Modernización del vapor *Castillo De Montjuich*» (*sic*) publicado en la revista *Ingeniería Naval*, de mayo de 1952, escrito por dos ingenieros que siguieron las obras realizadas en Ferrol y corroborado por Manuel Rodríguez Aguilar en su libro *Vida y tragedia del mercante Castillo Montjuich. De la Guerra Civil Española a su naufragio (1936-1963)* recientemente publicado, se renovaron en el casco 1.829 t de acero, se enderezaron 458,5 y se colocaron nuevas superestructuras y chimenea que pesaban 288 toneladas. Sin contar dichas 288 t ni el acero enderezado —que pasó la reglamentaria toma de espesores para obtener la clasificación del Lloyd's Register y la Inspección de Buques—, el acero renovado en el casco del CM fue el 67 por 100 de su peso total.

Me creo las cifras de la E. N. Bazán de Ferrol, que necesitaba entonces y al menos entre 1977 y 1980 un estricto control de todos los pesos para conocer su situación al calcular la estabilidad, conocer el costo y facturar su importe.



El *Castillo Montjuich* frente a Dover, navegando rumbo al Atlántico con un cargamento de peso similar al recibido en Boston en diciembre de 1963. (Foto: ref. 15829 de Skyfotos, ahora Fotoflite, propiedad del escritor Manuel Rodríguez Aguilar).

Lo comprobé alguna vez —en mis funciones ya mencionadas— en los seis buques construidos allí, descritos en mi libro citado. También creo que tanto el acero nuevo como el enderezado (porque el espesor de planchas y perfiles eran reglamentarios y las deformaciones lo permitían) se instalaron siguiendo las buenas normas constructivas de dicho astillero, vigilado además por el Lloyd's Register, la Inspección de Buques y los inspectores del armador.

Cabe preguntarse si hablar de «unas mil toneladas» fue error involuntario o una cantidad inventada para seguir arrimando ascuas a la sardina de que el *CM* debió haber sido desguazado. La misma pregunta cabe ante la frase «un vejestorio de barco» (página 753), cuando sólo 12 años antes de su desaparición se le habían cambiado las calderas, reconstruido las turbinas, renovado el 67 por 100 del acero de su casco y toda la superestructura. Y también ante lo de «con desguace programado», programación que no impedía su venta a otro armador que pagase más que los desguazadores.

¿Y por qué dice (página 744) que el *CM* en 1961 «varó en el río Hudson y un año después sufrió un abordaje con el mercante italiano *Gemi* en aguas de Filadelfia con diversos desperfectos?». Aparte del tiempo transcurrido entre ambos hechos y su trágica pérdida, consta que la varada —por problemas de timón navegando con la superficie del Hudson helada— no tuvo consecuencias, y la colisión con el *Gemi* (el *Gemini* en realidad) fue obligatoriamente inspeccionada por la Guardia Costera de los Estados Unidos y el Lloyd's Register, y los desperfectos, que no grandes averías, reparados a flote, antes de volver a navegar.

Seguir con «en el mes de noviembre del fatídico 1963, cuando, atracado en Santurce, se abrieron varias vías de agua que fueron cortadas con las socorridas, provisionales y poco fiables encajonadas de cemento» no convierte en un hecho que las encajonadas permanecieran al salir el *CM* de Boston y fuese una de las causas de su desaparición. Quizá, tras los golpes contra el muelle se hicieron encajonadas para llegar hasta Pasajes. Pero, si las vías de agua eran más que simples lagrimeos de remaches, parece lógico que las reparaciones necesarias para eliminarlas se realizasen en Pasajes antes de atravesar el Atlántico norte en lastre y en invierno.

Respecto a las averías sufridas por mal tiempo entre Pasajes y Boston, relacionadas en el diario de navegación, o no ocurrieron (es costumbre mencionar posibles averías durante los temporales para «cubrir» posibles reclamaciones al seguro) o se repararon solas, pues si el *CM* cargó en Boston fue porque estaban montados en sus bodegas los mamparos metálicos desmontables (arcadas de las que fue dotado en su reconstrucción) y no había encajonadas, ni muestras de humedad, ni mal olor, ni restos de insectos en el empaletado de sus bodegas y sentinas. Son hechos certificados por el NCB y concordantes con mis experiencias de pasar tales inspecciones para cargar grano (como primer oficial del *Rivademar*) en Filadelfia, en diciembre de 1960, en Galveston, desde donde nos desviaron a cargar en Nueva Orleans, y

## TEMAS GENERALES

en este último puerto en 1961. Estos hechos y detalles de tres construcciones de arcadas por la tripulación, navegando en lastre, figuran en mi libro *19 mercantes y un destructor*.

Por cuanto antecede, no hay hechos justificativos de que, por falta de acero nuevo en su reconstrucción ni por averías posteriores, el *CM* «...no debió emprender la travesía de regreso... esta temeridad produjo la muerte de 37 hombres y la pérdida de un buque con su cargamento», como según el autor (página 751) textualmente concluyó el auditor del Departamento de Ferrol, en el resumen del secretario de la causa militar. ¿Basándose en qué?

### Hechos y datos del último cargamento del *CM*

El autor invita (página 746) a calcular las diferencias y sacar las propias conclusiones. Imposible, porque sus cifras olvidan que cada *longton* pesa 2.240 libras = 1.016,05 kilogramos, y las cita sin distinguir *longtons* de toneladas métricas. También dice: «el National Cargo Bureau certifica, tras aquella, 9.338 y la Sociedad de Estiba aporta las conocidas 9.093 toneladas». Si el *CM* hubiera cargado 9.338, sean toneladas métricas o *longtons* —cantidad que no figura entre los documentos de NCB—, habría embarcado, sobrecargando, un mínimo de 245 toneladas métricas. Según el libro de Manuel Rodríguez Aguilar, la inspección del NCB sólo certificó, el 1 de diciembre de 1963, que el *CM* había sido autorizado a cargar grano a granel hasta llenar sus bodegas, y parcialmente en *bins* —celdas independientes, parcialmente de madera— en sus entrepuentes, sin precisar cantidades. El 2 de diciembre de 1963 examinó y firmó (después de haberlo hecho el capitán del *CM* y con el sello del barco en formulario del NCB) los cálculos de estabilidad y plano de carga, con distribución de 8.959 *longtons* (de 1,01605 kg) de grano a granel.

El 5 de diciembre de 1963, una vez finalizada la carga, el NCB emitió el Certificado de Cargamento diciendo que, bajo la supervisión de uno o varios inspectores del NCB y siguiendo las instrucciones del comandante de la Guardia Costera, se habían cargado 8.950 t (*amounting to 358,000 bushels*) de maíz estibado, llenando por completo las cinco bodegas y *bins in # 1, 2, 4 & 5*, quedando el barco con un calado medio de 27'06" (8,382 m) y un franco bordo de 10 pies y 8,75 pulgadas = 3,270 m, que supera en 29 mm los 3,241 m establecidos en el Certificado Internacional de Franco Bordo del *CM* para la marca de invierno. Obviamente, el calado al centro se tomó por ambas bandas para promediar y corregir escora.

El *CM* cargó, por calados, 8950 *longtons*, y no sólo no sobrecargó, sino que quedó alijo en el peso correspondiente a 1,14 pulgadas al terminar su carga a las 1600 horas del cinco de diciembre de 1963, saliendo una hora después. Lo confirman los 9.093.200 kilos que figuran en el *Report of Loading, Weight &*

*Quality Certificate* (Informe de Carga y Certificado de Peso y Calidad), emitido por la sociedad controladora independiente Superintendence Co. Inc., de Nueva York.

### Conjeturas (que no son hechos) dignas de consideración

En cuanto a la distribución de las 9.093,2 toneladas métricas, cabe la posibilidad de que el maíz embarcado tuviera un factor de estiba (volumen en pies cúbicos por *longton*) superior al empleado para calcular los pesos y estabilidad firmados por el capitán y el inspector del NCB el 2 de diciembre de 1963. De ser así, el peso de la carga de las bodegas llenas —a mayor factor de estiba, menor peso por volumen— resultaría inferior al calculado, y para cargar las 8.959 *longtons* previstas (8.950 reales) habría sido necesario aumentar el peso a embarcar en los *bins* de los entrepuentes (pesos altos) si lo permitía la consiguiente disminución de estabilidad transversal.

Según Manuel Rodríguez Aguilar en su libro citado, la Póliza de Fletamento amparaba un cargamento de 9.200 toneladas métricas de maíz, 5 por 100 más o menos a opción del capitán, cubriendo diferencias entre factores de estiba teóricos y reales. Lógicamente, el capitán trataría de cargar el máximo posible; pero superado el límite mínimo de 8.740 toneladas métricas (95 por 100), su obligación esencial era no comprometer la seguridad de la tripulación y del buque y recalculer la estabilidad y peso admisible (visado por el NCB) con el nuevo factor de estiba. Si se hizo, debería existir el formulario oficial firmado, que anularía el redactado el 2 de diciembre de 1963, incluyendo (o no) la recomendación de llenar completamente tanques de doble fondo, navegando cuando el combustible consumido lo permitiera, según dice el autor (página 746).

Al parecer no hay tal documento y, ateniéndonos al estudio inicial, parece disparatado el plano de carga del estibador, Atlantic & Gulf, con 3.023 *longtons* cargadas en entrepuentes y tronco de la bodega núm. 3, cuando el cálculo inicial —y único firmado— dice sólo 2.271 *longtons*; 752 *longtons* de maíz abultan mucho para que el primer oficial, el capitán y los inspectores del NCB, vigilando carga, calados, peso embarcado y volumen ocupado cada día, no se hubieran percatado de que el *CM* no podría admitir prácticamente ni una de esas toneladas, cuando el peso en bodegas (6.027 *longtons*) era inferior a las 6.688 inicialmente calculadas.

### Salida y desaparición

Con toda su documentación en regla, el *CM* (que desde su reconstrucción no había sufrido siniestros de importancia y había pasado todas sus revisiones

## TEMAS GENERALES

—la última en seco, en Cádiz, cuatro meses antes— y estaba en buenas condiciones para navegar, salvo error o grave negligencia de los inspectores del NCB, del Lloyd's Register y de la Inspección de Buques que firmaron los correspondientes certificados) fue despachado de salida el 5 de diciembre de 1963, a pesar de que el autor (página 753), rememorando sus cinco años como comandante de Marina, dice: «no se le hubiese despachado de salida, puesto que, como mínimo, no contaría con el Certificado de Seguridad de Construcción para buque de carga».

No lo tenía porque los barcos españoles empezaron a usarlo a partir del 26 de mayo de 1965 (Decreto 1289/1965, de 20 de mayo). El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1960 (SEVI-MAR) está en el BOE núm. 237, de 4 de octubre de 1965. Además, dicho certificado (una especie de resumen) sólo acredita que el buque cumple con la Regla 10 del Capítulo 1 del Convenio, que requiere la vigencia de todos los certificados exigidos, anteriormente y en la actualidad, por la legislación internacional. Sin la menor duda, el *CM* los tenía en vigor pero, trágicamente, desapareció con toda su tripulación y, a pesar de las investigaciones, no se sabe por qué. Así viene a decir la causa militar, ponderadora de todos los hechos conocidos y sobreseída a pesar de la conclusión del auditor de Ferrol, citada por el autor, y muchísimas más palabras huecas en escritos, declaraciones y en prensa y radio.

## Conclusión

El hecho es que, como define la jerga del seguro marítimo, la tragedia del *Castillo Montjuich* fue un «acto de Dios» sobre el cual uno puede meterse de hoz y coz y opinar, especular, prejuizar, llegar a conclusiones o escribir artículos con títulos novelescos y hasta grandes novelas, basándose en (y/o retorciendo) datos reales o ficticios que, a veces, sólo sirven para despertar recuerdos dolorosos y rabia en las familias, como las de aquellos 37 infortunados que, por vocación o necesidad, asumieron el riesgo de ser marinos.



# RIMSKY ES A SIMBAD LO QUE KÓRSAKOV AL MARINO

Manuel MAESTRO  
Presidente de la  
Fundación Letras del Mar

*¡La música me absorbe como un mar...!*

Baudelaire.



L célebre músico Nikolái Rimsky-Kórsakov no sólo fue marino, sino que sus principales composiciones están impregnadas de la sal del océano, lo que les ha dado una gracia especial, a la vez que han servido para fijar la huella de los viajes y experiencias marineras de quien las plasmó sobre el pentagrama, lo que queda patente en partituras como la de *Scheherazade* o *Capricho español*. Su vida es una especie de bisagra entre Marina y Música, mundos en los que cohabitó, y en los que vamos a rastrear, no sin dificultad, pues, si bien existe mucha información sobre la labor de músico —su propia autobiografía la titula *Diario de mi vida musical*—, no ocurre lo mismo con la de militar, en donde la escasez es la tónica general.

Aunque Rimsky-Kórsakov no nació allí, el lugar que marcó su vida fue San Petersburgo, ya que a la temprana edad de doce años dejó su cuna natal para fijar su residencia en la que era, y sigue siendo, la segunda ciudad en importancia de Rusia, y donde el ambiente marítimo y su familia le influyeron para abrazar su carrera de marino. Fundada por el zar Pedro el Grande, con la intención de crear una ventana de Rusia a Europa, se convirtió en capital del Imperio ruso durante más de doscientos años, hasta que, tras la Revolución rusa, la capitalidad del país pasó a Moscú. Es el único puerto de Rusia en el Báltico, al que se tiene acceso por el río Neva; y para reafirmar su capitalidad marítima allí, en pleno centro, se eleva el edificio del Almirantazgo, construido en forma de letra griega para alojar los astilleros de la nueva capital diseñada por el zar, en el que también se albergaban la Escuela de Ingeniería Naval y los departamentos estatales de la Marina rusa. Pedro I legó la flota a sus sucesores, pero ninguno de los emperadores compartió el gran amor de Pedro

### TEMAS GENERALES

hacia el mar; a ellos les parecía inconcebible que una exhibición de buques de guerra fuese la mejor manera de demostrar poder al mundo, por lo que a su muerte hubo un periodo de reducción de la escuadra; sin embargo, la Escuela Náutica y la Escuela Naval, que Pedro había fundado, continuaron prosperando.

En la última mitad del siglo XIX, la economía rusa se desarrolló más lenta que la de las demás potencias. La población era sustancialmente mayor a la de los países desarrollados del oeste, pero la vasta mayoría vivía en comunidades rurales, con poca tecnología y una agricultura primitiva. El zar Alejandro II inició reformas sustanciales en la educación, el gobierno, la judicatura y el ejército. En 1861 proclamó la emancipación de casi 20 millones de siervos. Intentó también la reforma de sus Fuerzas Armadas, ya que una de las principales razones de la abolición de la esclavitud era facilitar la transición hacia un ejército de reserva, instituyendo la movilización en épocas de necesidad. Pero la inercia burocrática obstruyó las reformas militares, hasta que la Guerra Franco-Prusiana (1870-1871) demostró la necesidad de crear un ejército moderno. La innovación naval, como medio para desarrollar su industria, no



San Petersburgo.



Nicolái Rimsky-Kórsakov.

fue posible hasta la década de 1860. Cuando Nikolái Rimsky-Kórsakov llega a San Petersburgo, la flota del mar Báltico sólo cuenta con un navío de línea propulsado por hélice, una fragata movida con el mismo sistema y algunos barcos de vapor movidos por ruedas. Si bien, de 1857 a 1863, estando la Armada bajo el mando del gran duque y almirante Constantin Nikolaïevitch, los astilleros del Báltico construyeron para la flota de ese mar 26 barcos a vapor propulsados por hélice, aunque muy vulnerables, pues sus cascos no eran acorazados, no fue hasta 1863 cuando se inició la construcción de una flota blindada.

### **Unas pinceladas sobre su vida musical**

Como compositor y teórico de la música, Rimsky-Kórsakov es una de las grandes figuras de la escuela nacionalista rusa y gran maestro en el arte de la



Grupo de Los Cinco.

orquestración. Nació el 18 de marzo de 1844 en Tikhvin, cerca de Nóvgorod, y en su infancia estudió piano. En 1856 ingresó en la Escuela Naval de San Petersburgo, lo que no supuso el abandono de sus estudios musicales. En 1861 conoció al compositor ruso Mili Balakirev, adalid de unos cuantos jóvenes compositores que juntos formaron el grupo que más tarde se conoció como *Los Cinco*. En 1873 se retiró del servicio activo en la Marina para ocupar el cargo de inspector musical de la flota rusa, ocupación que le permitió avanzar en su carrera musical. Desde 1871 y hasta su muerte enseñó composición e instrumentación en el conservatorio de San Petersburgo, y entre 1886 y 1890 dirigió la orquesta sinfónica de esta ciudad. En 1889 finalizó la ópera *El príncipe Igor*, que Borodín había dejado incompleta, y en 1896, tras el fallecimiento de su autor, reorquestó la ópera *Borís Godunov*, de Músorgski. Como orquestador ejerció una influencia directa, en especial sobre sus discípulos Ígor Stravinski y Alexander Glazunov, e indirecta a través de su obra póstuma *Principios de orquestración*, publicada en 1913. Entre sus óperas cabe destacar

*La doncella de nieve, Noche de mayo, El zar Saltán, La novia del zar, La noche de Navidad y El gallo de oro*; y de sus obras sinfónicas sobresalen *Capricho español, Scheherazade y La gran Pascua rusa*. En 1909, tras su muerte, se publicó su autobiografía *Diario de mi vida musical*.

### Tres militares pluriempleados entre cinco grandes

Durante la segunda mitad del siglo XIX se suscitó en Rusia un movimiento musical denominado Nacionalismo, cuya finalidad era exaltar la patria a través de la introducción de elementos de música popular y folklórica en las composiciones y óperas. El precursor de este movimiento fue Mikhail Ivanovich Glinka, cuyos trabajos e ideas influyeron en un pianista llamado Alexander Balakirev —al que nos hemos referido anteriormente—, quien luego transmitiría los pensamientos de éste, primero a sus alumnos César Cui y Modest Músorgski, y posteriormente a Alexander Borodín y Rimsky-Kórsakov, con los que quedó conformado El *Grupo de los Cinco*. Este grupo se distinguió por seguir modos y escalas de la música tradicional, ajenas a la occidental, y utilizar para sus tramas elementos de la vida cotidiana del pueblo ruso y su literatura. Dieron a la humanidad un gran repertorio de obras monumentales, que han perdurado y perdurarán como pilares de la música clásica, entre las que podemos citar, entre otras, la ópera *Borís Godunov*, de Músorgski, o el cuadro sinfónico *En las estepas de Asia central* de Borodín. Tres de ellos fueron militares: Músorgski era un brillante oficial del regimiento Preobrazhensky; Cui, como ingeniero militar, alcanzó el grado de teniente general, y Rimski-Kórsakov era un oficial de la Armada que fue nombrado inspector general de Bandas de la Marina Imperial.

### Ser o no ser marino

Siguiendo el ejemplo de su hermano mayor, Voin Andreievitch, que en aquella época era teniente de navío y le enviaba cartas desde el extranjero contándole los pormenores de sus viajes, comenzó en su infancia la pasión de Nicolai por el mar, aunque nunca lo había visto. Sus lecturas preferidas eran los viajes alrededor del mundo, como los de Dumont d'Urville, con los que aprendió muchos términos náuticos. Cuando aún tenía diez años se entusiasmaba con los cursos de astronomía popular de Zeleny, descubriendo con la ayuda de un mapa celeste la mayor parte de las constelaciones del hemisferio boreal. Sin embargo, su interés por la música no corría en paralelo, pues sólo pensaba en llegar a ser marino, coincidiendo con el deseo de sus padres que querían que ingresara en la Armada, como lo habían hecho su tío Nicolai Petrovitch y su hermano. A fines de julio del año 1856 su padre le acompañó a

### TEMAS GENERALES

San Petersburgo para el ingreso en la Escuela Naval, donde no tardó en hacerse respetar por sus compañeros, que se percataron de su resistencia a las novatas: no reñía con nadie y consiguió el afecto de la generalidad. La vida era dura en aquel centro: los sábados, antes de la salida, reunían a todos los alumnos en un espacioso refectorio, en donde recompensaban a los buenos con manzanas y luego azotaban a los perezosos. Entre los alumnos existía un rango de antigüedad: el discípulo más antiguo de la clase era el jefe, y le llamaban el veterano: oprimía a los débiles, obligándoles a servirle. Por entonces Rimsky-Kórsakov era estudioso y tenía buen comportamiento; de la música casi se había olvidado: no le interesaba. Pero durante el año escolar de 1857-58 su conducta empeoró y los estudios dejaron mucho que desear; por el contrario, empezó a interesarle más la música, y los domingos tomaba lecciones de piano en casa de un violoncelista del Teatro Alexander.

Al regresar de un largo viaje su hermano fue nombrado comandante del cañonero *Prokhor*, en el que Nikolái se embarcó el verano de 1859, haciendo ejercicios de tiro, aprendiendo a navegar en chalupa a vela y trabajando en las faenas de a bordo bajo la atenta mirada del hermano, que incluso le alojaba en su propio camarote. Durante los cursos 1859-60 y 1860-61 siguió con sus estudios, pasando los veranos a bordo del *Vola*. Las bromas de mal gusto, las protestas groseras contra el mando, la brutalidad de las relaciones entre alum-



Almirantazgo en San Petersburgo.

nos, la ordinariez del lenguaje, el cinismo para con las mujeres, la ausencia de amor a los libros, el desprecio hacia la cultura general y los idiomas extranjeros, y las borracheras —según refiere Nikolái en sus memorias— eran características del espíritu que imperaba en la escuela en aquel tiempo: ambiente que no contribuía a estimular aspiraciones artísticas.

En verano se llevaban a cabo ejercicios en el mar, con los que Nikolái estaba encantado, ya que le gustaba mucho la vela; disfrutaba cuando subía a los mástiles y manejaba los aparejos; también le agradaba la natación. No se mareó nunca, ni el océano y sus peligros le infundieron pavor; pero su vocación marinera ya empezaba a resentirse fuertemente por la música. Durante el crucero por el extranjero se reveló incapaz de dar órdenes, gritar o amonestar a sus subordinados, lo que entonces se consideraba indispensable para ser un buen oficial de la Armada rusa: era la época de la bronca y el látigo. Varias veces se vio obligado a presenciar el castigo de un tripulante que, ante la contundencia de los latigazos, gritaba en tono suplicante: «¡Piedad, Alteza!». En el curso de los dos últimos años la inclinación hacia la música y el canto a coro se pusieron de manifiesto, en torno suyo, entre una gran parte de sus compañeros, que entonaban canciones mientras él tocaba el armonio.

A principios de 1862 Voin Andreievitch fue nombrado director de la Escuela Naval, y Nikolái recibió el grado de guardia marina, etapa de la carrera durante la que efectuaban un crucero de instrucción, que en su caso se realizó a bordo del clíper *Almaz*. Esto supuso un alejamiento de la música, que ya había comenzado a interesarle con intensidad gracias al contacto mantenido con Balakirev y los otros amigos músicos, el *Grupo de los Cinco*. Rimsky-Kórsakov no sentía el menor deseo de irse al extranjero; Balakirev también veía con disgusto su alejamiento, mientras Cui, por el contrario, pugnaba con machacona insistencia para que se fuese a navegar, alegando que teniendo en cuenta su juventud era preferible que tomara parte en el crucero, llegara a oficial y que al cabo de dos o tres años optase por la música o la Marina. Así de rotundo fue su hermano, al no admitir que sus primeras composiciones le hicieran abandonar la carrera de marino.

Antes de partir para el viaje de instrucción pasó un verano muy anodino en Kronstadt, tras el que el *Almaz* se aprestó a partir. Balakirev, Cui y Canille le acompañaron hasta el muelle y, dos días después, el 21 de octubre, levaron anclas, despidiéndose de Rusia y de Kronstadt. El *Almaz* no reunía las condiciones idóneas para un prolongado hacinamiento de hombres; el frío obligaba a no permanecer demasiado tiempo en cubierta y las noches se hacían muy largas. Pero todo cambió cuando el buque enfiló su proa hacia el Mediterráneo y sintieron por vez primera el brillo y la cálida caricia del sol latino, inimaginables en los fríos inviernos de San Petersburgo. Recalaron en Cádiz y Mahón, visitaron las costas de Túnez, Italia, Grecia, Siria y Egipto, en donde el mundo oriental se le reveló en todo su esplendor. También hubo de resistir los duros embates del Atlántico cuando visitaron los Estados Unidos y Brasil:

## TEMAS GENERALES

viajes que, a pesar de que enriquecieron su conocimiento del mundo y le sirvieron de fuentes de inspiración, apenas son comentados en su autobiografía.

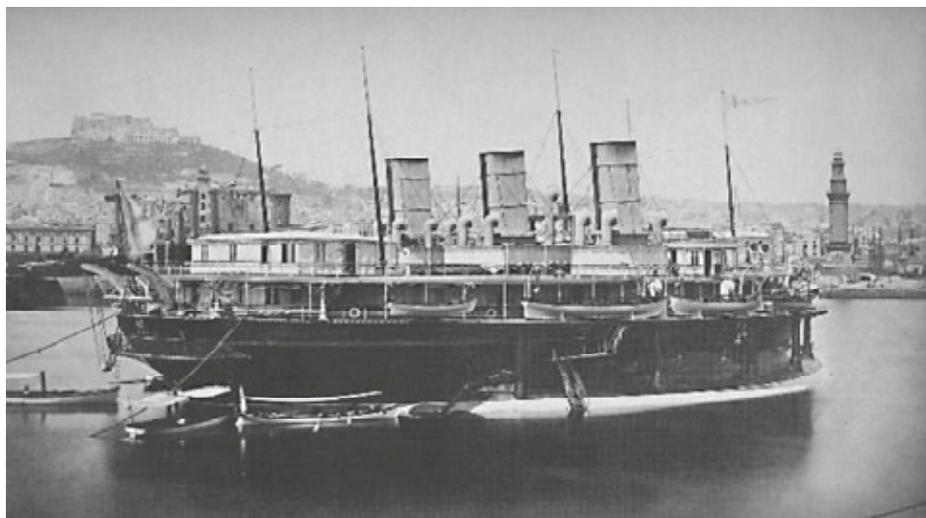
### **El ancla y la lira**

En septiembre de 1865 desembarcó del *Almaz* y, una vez alcanzado el grado de oficial, fue destinado a San Petersburgo, en donde recuerda que el servicio le escatimaba poco tiempo, por lo que pudo reanudar con intensidad su actividad de músico. Cada mañana pasaba dos o tres horas redactando besamanos e informes. Su gran ocasión se presentó en la primavera de 1873, cuando le llamó el director de la Cancillería del Ministerio de Marina para comunicarle que acababan de crear un nuevo puesto de inspector de música de la Armada, para el que había sido designado, a la vez que estaban organizando un grupo de estudiantes del Conservatorio de San Petersburgo, becarios del Ministerio de Marina, cuya supervisión directa también le era encomendada. Sus funciones consistían en inspeccionar las bandas de música de la Armada esparcidas por toda Rusia; es decir, vigilar a los directores y nombrarlos, velar sobre los repertorios, la calidad de los instrumentos, fijar un programa de estudios para los nuevos becarios y establecer el enlace entre el Ministerio y el Conservatorio. Se convirtió en funcionario civil, sin abandonar la Armada, lo que colmó todas sus ambiciones. Dentro de su cometido como inspector organizó un gran concierto en Kronstadt, en el que tomaron parte las orquestas de aquella localidad y la de San Petersburgo. Rimsky-Kórsakov, al recordar aquella etapa, dice en sus memorias que «trabajaba todo el día, mañana y tarde, con breves descansos y sin experimentar fatiga alguna. No sé si las orquestas de la Armada volverán a tocar con tanta precisión y tanta disciplina como entonces, pero de lo que estoy seguro es que jamás trabajaron con tanto ardor». En la primavera de 1885 cesó en su función, ya que el nuevo ministro Chestakov acometió diversas reformas, entre las que se encontraba la supresión del cargo de inspector de bandas.

### **El *Capricho español*: ¿antojo de un marino?**

La visita o visitas de Rimsky-Kórsakov a España, y los motivos que le inspiraron la composición de su *Capricho español* despiertan interés tanto para quienes se ocupan de la historia de la música como para los que centran su atención en la cultura naval, materias que, repetidamente, se entrecruzan en la vida y obra del compositor y marino.

El yate imperial ruso *Livadia* era una derivación de los acorazados circulares del almirante Popoff. Tenía una eslora de 260 pies y una manga de 150,

Yate imperial *Livadia*.

desplazando 4.000 toneladas, lo que le daba un aspecto inusual. A la vez pasó a ser el mayor barco de recreo de la realeza europea, pues se trataba de un auténtico castillo flotante. Había sido construido con la idea de que el zar y su familia contasen con la mayor seguridad a bordo y, sobre todo, para que no se mareasen navegando. Fue botado al agua el 7 de julio de 1880 en los astilleros de Elder y Cía., en Govan, cerca de Glasgow y, tras las pruebas, el barco salió para el mar Negro, recalando en Brest, en cuya base embarcó el gran duque y almirante Constantino; las condiciones marineras del barco se consideraron excelentes, pues habiendo sufrido a su salida del puerto francés un furioso temporal del sudoeste, lo aguantó bien, a excepción de una inundación sufrida en uno de los compartimientos de proa, por lo que el 22 de septiembre de 1880 recalaron en la base española de Ferrol para su reparación, que se dilató tres meses.

Aquí nace la leyenda local que no sólo cuenta que Rimsky-Kórsakov estuvo en la ciudad gallega, sino que ciertos compases del *Capricho español* son una especie de alborada que el marino ruso habría escuchado a cierta banda pueblerina. La estancia de la nave y del gran duque en nuestras aguas está más que verificada documentalmente, algo que no puede decirse respecto a que, entre la oficialidad del barco se encontrarse el músico militar. Juan Navarro, en un artículo publicado en 1942 en la REVISTA GENERAL DE MARINA, manifiesta que la historia nació en 1925, a raíz de una actuación de la Orquesta Sinfónica de Madrid en el teatro ferrolano Jofre. Con tal motivo, la profesora

de piano doña Consuelo Pato publicó un artículo, recordando la visita del famoso músico a Ferrol, cuarenta y seis años antes, a bordo del *Livadia*, a la vez que explicaba las razones de la inspiración musical en que «...el marqués de Campo Sagrado, cuyo palacio solar existe en Avilés, fue embajador de España en San Petersburgo y, en cierta ocasión, el famoso músico pidió que le proporcionara temas españoles para poder escribir su *Capricho*. El embajador trasladó este deseo a don Avelino González del Valle, en Oviedo, personalidad destacada en aquellos tiempos, quien lo satisfizo». Lo que es rebatido en otro artículo aparecido 45 años más tarde en la misma publicación, firmado por Ero Cabo —seudónimo de nuestro amigo José María Blanco Núñez—, por lo que cabe preguntarse: ¿estaba a bordo del *Livadia* Rimsky-Kórsakov, que en esos momentos era director del Instituto de la Escuela Gratuita de Música e inspector de las bandas de música de la Escuadra rusa? Las crónicas de prensa locales nada dicen de ello. Lo que, por el contrario, sí se ha transmitido de una generación a otra en forma oral, alentando la leyenda de que las jóvenes ferrolanas no sólo bailaron con el músico ruso, sino que más de una fue presa de su galanteo.

Por otra parte tenemos que, con anterioridad, a comienzos de diciembre de 1864 el buque escuela *Almaz* de la Marina Imperial Rusa tocaba las costas españolas, tras un largo viaje por el Atlántico norte y sur. En el mismo viajaba el joven cadete Nikolái. Cádiz, que por entonces era uno de los puertos españoles con más vitalidad, recibió la visita del barco, que permaneció durante tres días amarrado en su puerto. Poco tiempo, pero suficiente —según algunos de sus biógrafos— para que el joven marino quedara prendado del ambiente, de la luz de la ciudad, y de la belleza de las muchachas gaditanas. Lo que seguramente fue el primer ruego de las musas para que centrara su atención en la idea de una obra con temática española, que tendría resultado práctico veinte años después, cuando el compositor había alcanzado su madurez artística; materializado en su *Capricho español*, que representa la culminación del virtuosismo instrumental de Rimsky. Después de fondear en la capital andaluza, el *Almaz* cruzó el estrecho de Gibraltar, adentrándose en el Mediterráneo para atracar en Mahón, de cuyo clima hace referencia en su autobiografía: el calor tropical quedaba lejos; todavía el tiempo era bueno, aunque frío.

Frente a la certeza de sus estancias en Cádiz y Mahón, la estadía en Ferrol es una incógnita que es preferible mantener no desvelada. Pero ¿cómo pudo hacerse con los temas españoles de su *Capricho*? José Benito Álvarez Buylle, redundando en lo comentado anteriormente, afirma: «las melodías asturianas le fueron facilitadas por algún amigo, y hay fundadas razones para suponer que procedían de Avelino González del Valle, quien tiene precisamente en su producción un fandango semejante al del compositor ruso». Y añade: «el *Capricho* incluye dos temas asturianos, Alborada y Fandango, que son muy populares en Asturias». Según el propio Rimsky-Kórsakov, «los temas españoles, particularmente los de ritmo bailable, suministran abundantes y ricos

materiales para servir de base a toda clase de combinaciones orquestales, con lo que el *Capricho* resulta una composición única, repleta de valores atractivos, y dotada de un rico y deslumbrante colorido».

El compositor ruso nunca desveló el origen de los temas de su obra, limitándose a afirmar que eran materiales del auténtico folclore español. Parece que, en realidad, están extraídos del cancionero de Inzenga. *La Alborada* —primera y tercera partes de la obra— y las *Variaciones* —segunda parte— se corresponden respectivamente con una alborada asturiana para gaita y con una danza prima del mismo origen. *La Scena e canto gitano* —cuarta parte— es una canción tomada de la sección dedicada a Andalucía en el mismo cancionero. Finalmente, el *Fandango* asturiano procede de una pieza para gaita que también se encuentra en la colección de Inzenga. El *Capricho español* de Nikolái Rimsky-Kórsakov tuvo su origen en una *Fantasia* sobre temas españoles para violín y orquesta, que el autor no llegó a terminar. La compuso en el lago Nielai en el verano de 1887, se estrenó con gran éxito en San Petersburgo el 31 de octubre de 1887 y se publicó al año siguiente en Leipzig. A partir de este momento, y hasta nuestros días, se convirtió en una obra favorita de los más diversos públicos y pieza obligada de lucimiento de directores y orquestas.

### Simbad el marino

*Las mil y una noches* es una célebre recopilación de cuentos orientales que en el siglo XIX causó gran impacto en Occidente, en una época en que las metrópolis impulsaban las expediciones e investigaciones geográficas de culturas exóticas. Son cuentos que surgen uno del otro; es decir, al contar uno, de repente surge otro, y ese otro crea otro cuento, y así hasta que termina el primero: como cajas encerradas en otras cajas. En el primero se cuenta que el sultán Schahriar descubre que su mujer le traiciona, y la mata. Creyendo que todas las mujeres son igual de infieles, ordena a su visir que le consiga una esposa cada día, hijas de sus cortesanos, para matarlas a la mañana siguiente. Este horrible designio es quebrado por Scheherazade, hija del visir, que trama un plan y lo lleva a cabo: se ofrece como esposa del sultán, y la primera noche logra sorprender al rey contándole un cuento. El sultán se entusiasma con la narración, pero la muchacha interrumpe el relato antes del alba y promete el final para la noche siguiente: así durante mil noches. Al final, ella da a luz a tres hijos y después de mil noches y una, el sultán le conmuta la pena y viven felices, con lo que se cierra la primera historia, la de la propia Scheherazade. Las otras historias son muy diferentes; incluyen cuentos, relatos de amor, tragedias, comedias, poemas, parodias y leyendas religiosas musulmanas. Algunas de las más famosas circulan traducidas entre la cultura occidental, como *Aladino y la lámpara maravillosa*, *Alí Babá y los cuarenta ladrones* y



Scheherazade con el sultán.

*Simbad el marino*. Por lo que no resulta extraño tropezar dentro de esta historia de historias con la de un marino que se transformó en compositor, lo que comienza a vislumbrarse en el prefacio de la obra original de la *suite Scheherazade*.

Rimsky-Kórsakov, a través de sus memorias, nos cuenta el esquema de su partitura: «El programa que me guió durante la composición de *Scheherazade* estaba formado por escenas aisladas o imágenes de *Las mil y una noches* que distribuí en cuatro movimientos: 1.—*El mar y el barco de Simbad*. 2.—*La historia del príncipe Kalander*. 3.—*El joven príncipe y la joven princesa*. 4.— *Fiesta en Bagdad, el mar, el barco se estrella contra las rocas*». La composición se convirtió en la más popular e importante del músico ruso: su vitalidad, el poder de atracción de sus melodías y su formidable orquestación son impresionantes. Fue estrenada en San Petersburgo en 1889, y los recuerdos del marino que cohabita con el compositor salen a flote en episodios plenos de mares, príncipes, fiestas y hasta de naufragios de barcos que se estrellan sobre las rocas. En *El mar y el barco de Simbad* el inmenso océano se manifiesta en

grandes olas; navegamos, sentimos las velas hinchadas, el sol en las aguas, la calma del mediodía, una tormenta que aminora; y seguimos a la joven hilando la historia. Termina la obra con la *Fiesta en Bagdad, el mar*, el barco se estrella contra las rocas, y la orquesta nos transporta a la cubierta de la nave, ahora en medio de un terrible temporal de olas gigantescas, que lo precipitan contra las rocas coronadas por la estatua de un guerrero.

*Simbad el marino* es conocido en todo el mundo; viajó siete veces, viviendo una aventura más emocionante cada vez. Se cree que muchos de estos relatos, originariamente, están inspirados en *La Odisea* de Homero. Se han hecho multitud de películas sobre el personaje: las más famosas son *Simbad y la princesa*, *El viaje fantástico de Simbad* y *Simbad y el ojo del tigre*. Él mismo comienza así a narrarnos su vida: «Me llamo Simbad el Marino. No creas que mi vida haya sido fácil. Para que lo comprendas, te voy a contar mis aventuras... Aunque mi padre me dejó al morir una fortuna considerable fue tanto lo que derroché que, al fin, me vi pobre y miserable. Entonces vendí lo poco que me quedaba y me embarqué con unos mercaderes. Navegamos durante semanas, hasta llegar a una isla. Al bajar a tierra el suelo tembló de repente y salimos todos proyectados: en realidad, la isla era una enorme ballena. Como no pude subir hasta el barco, me dejé arrastrar por las corrientes agarrado a una tabla hasta llegar a una playa plagada de palmeras. Una vez en tierra firme, tomé el primer barco que zarpó de vuelta a Bagdad...». En los años sucesivos al estreno de *Scheherazade*, Rimsky-Kórsakov se entregó a la composición de óperas, a la supervisión musical de las bandas militares del ejército del zar y a la transcripción y reorquestación de algunas obras de su malogrado amigo Modest Músorgski.

### Una guerra, musa de *El gallo de oro*

*El gallo de oro* es una ópera en tres actos compuesta por Rimsky-Kórsakov sobre un libreto de Vladimir Belsky basado en un poema de Alexander Pushkin. Fue estrenada en el Teatro Solodovnikov de Moscú el 24 de septiembre de 1909, después de fallecer su autor. Entre los motivos que le inspiraron se cita la actuación del zar Nicolás II iniciando la Guerra Ruso-Japonesa al atacar a las fuerzas japonesas de Manchuria y Corea. La contienda fue muy impopular entre los rusos, y el resultado un desastre político, económico y militar. Algunos críticos han mencionado la semejanza de esta situación bélica con la representada en la ópera, en la que se narra el ataque preventivo que ejecuta el rey Dodon en contra de sus vecinos, lo que arroja como saldo un gran caos y una espantosa matanza en el campo de batalla. Fue inmediatamente prohibida por el Gobierno, que no permitió su estreno; los censores argumentaron que la semejanza entre el rey Dodon y el zar era demasiado evidente.

## TEMAS GENERALES

La Guerra Ruso-Japonesa (febrero 1904-septiembre 1905) fue un conflicto que surgió de las ambiciones imperialistas rivales de Rusia y Japón, concluyendo con la victoria nipona. En el transcurso de la misma, y como colofón, tuvo lugar la batalla naval de Tsushima, una de las más decisivas de la historia universal, durante la que ambas escuadras se encontraron el 27 de mayo de 1905 en el estrecho del mismo nombre. En el transcurso del combate, que duró dos días, la flota japonesa, numéricamente inferior pero más moderna y con mayor velocidad y alcance de fuego, bombardeó a la flota rusa sin piedad, destruyendo sus ocho acorazados. El desenlace trajo las siguientes consecuencias: el descontento popular en Rusia, seguido de la derrota, llevó a la Revolución de 1905; la guerra terminó gracias a la mediación de los Estados Unidos, pero el descontento japonés, ante la ausencia de anexiones territoriales, condujo a la erosión de las simpatías hacia la gran nación americana, lo que sirvió de semilla para el futuro enfrentamiento entre ambas naciones durante la Segunda Guerra Mundial; la derrota de Rusia fue recibida con conmoción en Occidente, puesto que, el que un país no occidental pudiera derrotar a un poder establecido resultó particularmente inspirador para varios movimientos independentistas anticoloniales a lo largo de todo el mundo; después de esta guerra, el Imperio nipón adquirió, gracias a su Armada Imperial, un prestigio nacional e internacional que duraría hasta 1945.

Nicolái Rimsky-Kórsakov falleció el 21 de junio de 1908, pero su obra siguió navegando por los infinitos mares de la música. Su vida había estado marcada por dos fuerzas que tiraron intensamente de sus gustos e inquietudes profesionales: una la de marino, y otra la de músico, en donde sin duda pudo alcanzar mayor fama y notoriedad. No obstante, no sólo supo compaginar ambas, sino que logró aunarlas. Como Simbad, navegó siete veces los mares, dejando siempre abierta una escotilla en su vida para que penetrasen los rayos de inspiración musical; desarrollando narraciones fantásticas como las que cada noche Scheherazade contaba a su sultán, o como con las que hizo soñar a algunas bellas ferrolanas y gaditanas.



# EL PRIMER MARQUÉS DE NERVIÓN: UNA BIOGRAFÍA SINGULAR

Alfonso GÓMEZ FLORES

## Introducción



UNA biografía que quiera ser, al mismo tiempo, breve, amena y significativa es difícil de escribir, especialmente si su amanuense no es un experto en el difícil oficio cervantino. Sin embargo, creo que es de justicia proclamar a los cuatro vientos la singularidad de Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, nacido en el pueblo de Fuentes de Andalucía (Sevilla) y marino de modesto origen, que llegó a la cumbre del Estado y que dio un notable impulso a la Armada con mano diestra y efectiva.

## La Hoja de Servicios

En un corto resumen podemos destacar las siguientes singladuras:

Ingresa de guardia marina el año 1820, embarcando en la goleta *Aretusa*, en la que realiza varios cruceros por las costas norte y nordeste.

En el año 1823 embarca en el navío *Asia*, combatiendo contra los franceses en la defensa de Cádiz y el Trocadero con ocasión de los Cien Mil Hijos de San Luis.

En 1824 navega por los mares de cabo de Hornos, llegando a San Carlos de Chiloé y El Callao; embarca en una división mandada por el capitán de navío Roque de Guruzeta, quedándose de apostadero en el Perú. En la última travesía, en el bergantín *Aquiles*, sufre un violento temporal que desarbola el navío, distinguiéndose notablemente Armero en las peligrosas maniobras que fueron precisas realizar.



Don Francisco Armero y Fernández de Peñaranda.

Tras la capitulación del Ejército español del Perú, escolta a los buques de la división que llevaban las tropas en su evacuación; después el *Aquiles* sigue para Filipinas, haciendo escala en las Marianas y regresando a España por el cabo de Buena Esperanza, dando así la vuelta la mundo.

Asciende a alférez de navío en 1828, y en 1831 se le concede su primera condecoración, la Diadema Real de Marina, por un acto de valor: en una noche cerrada y de gran tempestad cae a la mar un grumete y, a la voz de «el que quiera que me siga», Armero salva al grumete, con la colaboración de cuatro valientes de su tripulación. En la corbeta *Mahonesa* prosigue sus servicios por las costas de España e Italia, embarcando a continuación en la goleta *Nueva María*, cuya misión era bloquear las costas del Cantábrico y evitar que los carlistas introdujeran armas.

En 1835 lo encontramos al mando del cañonero *Leopoldino*, mando en el que es distinguido con la Cruz de San Fernando y varias menciones honoríficas, así como con el ascenso a teniente de navío por numerosos hechos de armas, muchos de ellos realizados en la ría de Bilbao. Destaca la acción de Luchana, reñida en medio de un imponente temporal, que le valió ser condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando y promovido (curiosamente) a capitán de fragata con el grado de coronel de Infantería de Marina. En esa misma batalla, en la toma de Bilbao, muere el célebre general carlista Tomás de Zumalacárregui.

En 1838 asciende, también por méritos de guerra, a capitán de navío, cuando aún no había cumplido los treinta y cuatro años. En 1840 pasa Armero a las costas del Mediterráneo, levantando a cañonazos el bloqueo que las fuerzas carlistas habían opuesto a Tortosa y Amposta, actuación que le valió la distinción de usar la insignia de preferencia, es decir, de inmediata categoría superior.

### Singularidades en su carrera

De guardia marina a alférez de navío pasan ocho años. De este grado al de capitán de navío, tan sólo cinco años y seis meses.

Fue cinco veces ministro de Marina. En una de ellas dimitió por no estar de acuerdo con el Gobierno, y en otra se le agregaron las carteras de Comercio y Ultramar. Creó la Escuela de Agricultura, la de Condestables, el Colegio Mayor Naval y la Fábrica de Jarcias y Velamen, y llevó el agua del poblado de San Carlos a La Carraca.

Fue presidente de Gobierno, primer marino que alcanzó tan alto puesto, salvo el cortísimo periodo del almirante Aznar en los años treinta. También fue vicepresidente del Senado y senador vitalicio.

Con el cargo de capitán general de la Armada fue capitán general de Madrid y de Castilla la Vieja, y también capitán general de Andalucía.

Entre sus múltiples condecoraciones son de destacar tres Laureadas de San Fernando (renunció a la última por modestia), la Cruz de Carlos III y la de Isabel la Católica.

Mandó construir el primer buque acorazado: la célebre *Numancia*.

Con avanzada edad lo nombraron comandante general del Apostadero de La Habana, donde desarrolló una gran labor.

### Los homenajes

El 3 de mayo de 2003 se conmemoró el bicentenario de su nacimiento, celebrándose diversas conferencias y exposiciones a las que asistieron las

### *TEMAS GENERALES*

autoridades de la Zona Marítima del Estrecho, así como un desfile por el pueblo Fuentes de Andalucía, que vibró y aplaudió a su Armada.

El domingo siguiente, una comisión se desplazó al Panteón de Marinos Ilustres, donde el almirante Armero tiene un gran mausoleo. Allí se celebró un solemne sufragio y el ofrecimiento de una corona por el almirante y el actual marqués de Nervión. En su tumba hay una inscripción que reza así:

«Don Francisco Armero y Fernández de Peñaranda. Primer Marqués de Nervión. Capitán General de la Armada, Grande de España de Primera Clase. Senador del Reino.»

### **La petición**

En nuestro modesto —y lógicamente subjetivo— parecer, una persona como don Francisco Armero merece que un buque de la Armada lleve su nombre. La alcaldía del pueblo que lo vio nacer ya lo ha solicitado; esperamos que algún día esa ilusión pueda convertirse en realidad.



# EL INVITADO DE PIEDRA (EL MÁSTIL DE LA BANDERA)

José Manuel SOLLOSO GARCÍA



Es muy probable que el origen y uso de la bandera sea anterior al entendimiento oral entre los primeros seres humanos que, ante la necesidad de subsistir en un entorno hostil, en donde eran unos de los seres más débiles, tuvieron que unirse formando grupos tribales dirigidos por un líder, que debía estar permanentemente localizado. Para ello, una solución lógica fue sujetar en la parte superior de una rama seca, y lo más alto posible (mástil), unas pieles curtidas (bandera) lo suficientemente ligeras y elásticas para que pudieran flamear al viento de forma visible, indicando el lugar en donde se encontraba dicho líder.

La bandera y el mástil forman un conjunto inseparable, en el cual la bandera tiene el cometido más importante, pero también es verdad que en muchas ocasiones la vistosidad y la alegría de una bandera se deben a un mástil bien diseñado, fuerte, altivo y bien coronado, que ayuda con su noble misión a hacerla más visible como signo de identidad y referencia patriótica.

Mas no siempre es así: hay ocasiones en las que el mástil ha de ser improvisado, y no por ello le resta importancia a los hechos en los que la imprescindible presencia de una bandera colocada en el lugar más alto del terreno conquistado sirve para dar fe de un objetivo cumplido.

Hábiles y arriesgados reporteros de guerra nos han hecho llegar algunas de aquellas fotografías que hoy forman parte de la historia, en donde la presencia de una bandera, casi siempre sujeta a un mástil de fortuna y colocada en un sitio visible, anunciaba una victoria.

En el año 1909, al iniciarse las hostilidades con los cabila sublevados en el norte de África, dos reporteros, Campúa y Alonso, se dedicaron a fotografiar las maniobras, los desplazamientos, los combates y las victorias de las tropas españolas al mando del comandante general de Melilla, general Marina. Una



Batallón disciplinario, Melilla 1909.

de aquellas fotos fue hecha después de la toma del monte Gurugu, y en ella aparecen fotografiados los oficiales y soldados del batallón disciplinario de Melilla, que amarraron a un mástil improvisado una bandera española. Curiosamente, mal colocada.

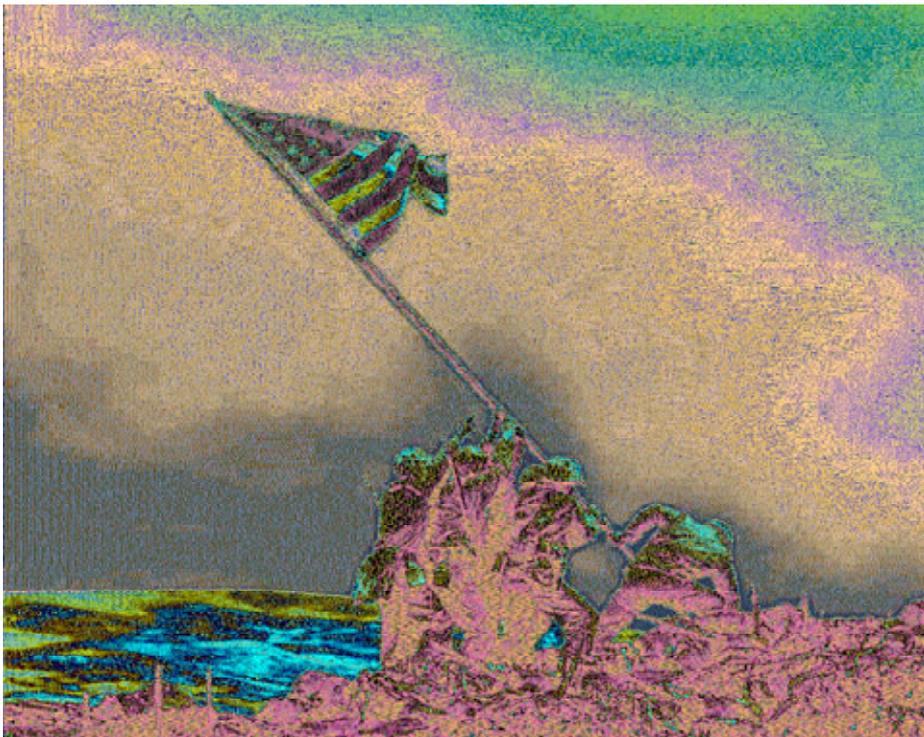
Dieciséis años después (1925), en otra fotografía realizada después del desembarco de Alhucemas por un fotógrafo desconocido, se muestra cómo un grupo de soldados y oficiales de diferentes cuerpos y armas brindan con champán al pie de un improvisado mástil que tiene

amarrada la bandera nacional. Durante la última contienda mundial fueron muchas las fotografías en las cuales la bandera fue empleada para resaltar la conciencia patriótica y de lucha de los contendientes. Un ejemplo de ello fue la fotografía que inmortalizó el día 1 de mayo de 1945 la toma del edificio del Reichstag por las tropas soviéticas del batallón de asalto de la 150 División al mando del capitán Stepan Andreevic Neuströe, que mandó improvisar un mástil con un tubo metálico obtenido de las ruinas del Reichstag para hacer ondear la bandera soviética en lo alto del edificio gubernamental en señal de victoria.



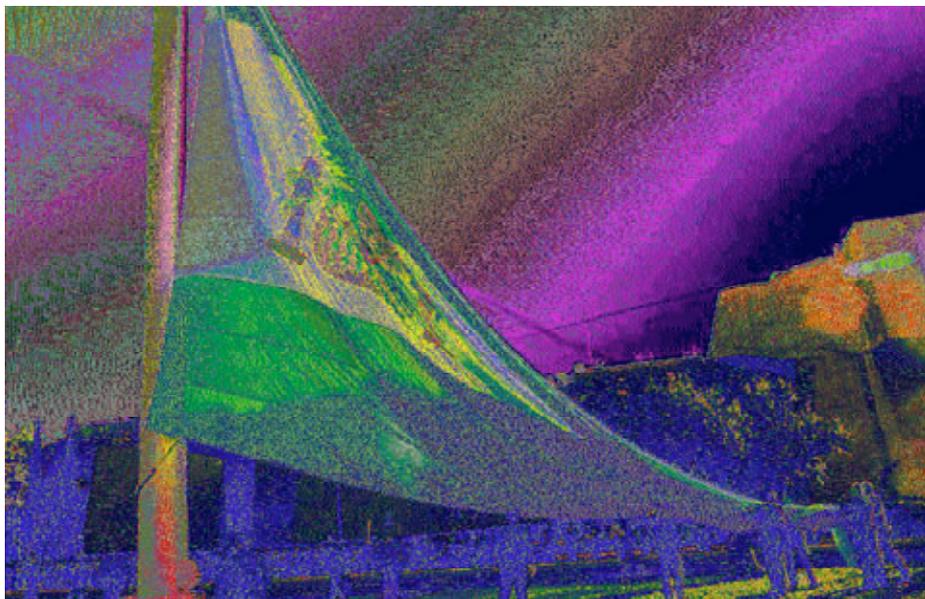
Desembarco de Alhucemas.

En la mañana del 23 de febrero de 1945, una sección de *marines* americanos toma en la isla de Iwo Jima el monte Suribachi, colocando en su cima una bandera americana. Ese momento histórico fue captado por el objetivo de la cámara fotográfica del corresponsal militar de la revista de la Infantería de Marina americana *Leatherneck*, pero la fotografía no fue la oficial. Unas horas más tarde hubo que repetir la instantánea con los mismos *marines* y una nueva bandera, más grande, sujeta a un tubo metálico obtenido de un buque de desembarco varado en la playa. Ese nuevo momento fue inmortalizado para la historia por el corresponsal de la agencia Associate Press, Joe Rosenthal, convirtiendo la fotografía en el documento gráfico más popular de la Guerra del Pacífico, y ganadora del premio *Pulitzer* en 1945. Con el paso del tiempo, y debido a la gran popularidad obtenida, se hizo un monumento basado en ella, que está ubicado en las proximidades del cementerio militar de Arlington (Washington). Desgraciadamente, dos de los seis *marines* que ayudaron a izar la bandera perdieron sus vidas en los sucesivos combates mantenidos con los japoneses. Los otros cuatro, después de superar los avatares de la guerra,



Toma del monte Suribachi (Iwo Jima).

## TEMAS GENERALES



Izado de bandera en la madrileña plaza de Colón.

murieron olvidados; uno de ellos, Ira Hayes (el indio), murió trágicamente víctima del alcohol.

No siempre el mástil de una bandera es la rama seca de un árbol, un improvisado trozo de madera o un tubo metálico, todos ellos producto de los restos de un combate del que se sale victorioso. En tiempos de paz todos los países tienen izada su enseña nacional en un mástil, colocado en el lugar preferencial de alguna plaza pública, en donde la bandera es homenajeada y respetada por todos como uno de los símbolos representativos del país.

En los Jardines del Descubrimiento, próximos a la plaza de Colón de la capital de España, ondea permanentemente una gran bandera española de casi 300 m<sup>2</sup> izada sobre un mástil metálico de 50 metros de altura y 19.000 kg de peso, sujeto a una gran zapata de hormigón armado que se apoya sobre cuatro columnas reforzadas y embutidas en el terreno. Su diseño, elaboración y montaje fueron realizados por encargo del Ayuntamiento de Madrid a la empresa Fomento de Construcciones y Contratas (FCC).

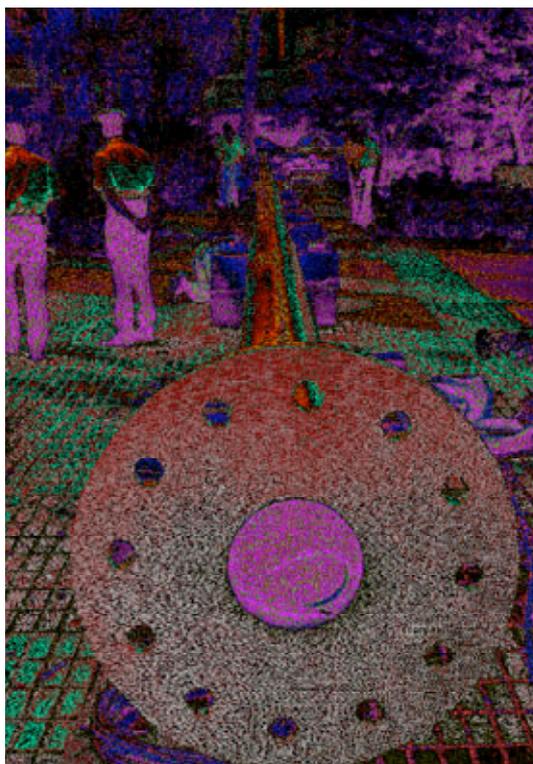
El monumental mástil fue elaborado con dos tubos de acero troncocónicos, sin costura, que se ensamblaron a pie de obra en la calle Serrano. Fueron los bomberos madrileños los que irguieron el mástil, ayudados por otras entidades móviles municipales. El acto inaugural de izado de la bandera tuvo lugar el 2 de octubre de 2002 en presencia de SS. MM. los Reyes de

España y el presente del Gobierno, acompañados de autoridades civiles y militares.

Otro monumental mástil es el que preside los Jardines del Almirante, ubicados dentro del recinto de Arsenal de Cartagena, proyectado y construido en el Ramo de Casco del arsenal bajo la dirección técnica del ingeniero técnico de Arsenales José Balsas García, según las directrices prácticas del almirante José María Gurucharri Martínez. El mástil mide 35,92 metros desde su base de anclaje hasta su coronamiento y está elaborado con cinco trozos de tubo de acero estirado de diferentes diámetros, sin costura, soldados entre sí, siendo el de la base de apoyo de 323,85 mm y el de su extremo más alto (galleta) de 88,9 mm. Su peso es de 4.000 kg y reposa sujeto con 12 pernos de anclaje sobre una zapata de hormigón armado fundida en forma de cruz y soterrada, que tiene 16 m<sup>2</sup> por 1,5 metros de profundidad. En su extremo superior tiene un doble sistema eléctrico para el alumbrado de situación y un doble juego de drizas. El mástil está diseñado para soportar la fuerza del viento, que con una velocidad máxima 40 nudos puede hacer ondear sin peligro una bandera de 11 m<sup>2</sup>.

Según reza en la placa colocada al pie del mástil, el día 26 de junio de 1989 fue la primera vez que se izó la bandera nacional.

A pesar de los avances de la ciencia, que permanentemente nos sorprende con nuevas y sofisticadas tecnologías, el mástil de la bandera sigue siendo el «invitado de piedra», responsable de aguantar con gallardía y buen porte una bandera, para lo que no es necesario ningún complicado y pomposo artilugio colocado en lugar preeminente. Hace unos años, el día 17 de julio de 2002, la bandera española ondeó en el islote Perejil, ocupado por militares marroquíes, después de una acción militar incruenta realizada para recuperar y afirmar la soberanía española, puesta en tela de juicio por el Gobierno



Mástil de la bandera. Arsenal de La Carraca.

*TEMAS GENERALES*

de Marruecos. En la madrugada de ese mismo día, 28 soldados del Grupo de Operaciones Especiales de Rabassa (Alicante), a bordo de cuatro helicópteros AS-53UL *Cougar* descendieron sobre el islote tomando por sorpresa a los soldados de ocupación marroquíes, que se entregaron sin ofrecer resistencia. A las 0730 horas los soldados españoles colocaron en el punto más alto del islote una bandera española amarrada a un mástil improvisado, que en esta ocasión bien pudo haber sido la antena de látigo de una radio de campaña, momento que fue captado por el potente teleobjetivo de la máquina fotográfica de Jérôme Delay, reportero gráfico de la agencia Associated Press, que desde tierra firme dio fe del final de las hostilidades políticas entre dos países enfrentados por la soberanía del islote español.



# MUSEO MARÍTIMO «SENO DE CORCUBIÓN»

Manuel CORONILLA CASTRO  
Director del Museo Marítimo  
«Seno de Corcubión»



## Introducción



N el otoño del año 1961 estaba preparándome para el ingreso en la Escuela Naval Militar, interno en el Colegio de Huérfanos de la Armada en Madrid, cuando recibí la noticia de que mi padre había sido destinado como ayudante militar de Marina de Corcubión. Mi estupor fue total porque para mi vergüenza (también el bachillerato de entonces tenía sus fallos) yo no sabía dónde quedaba esa preciosa villa, y tuve que recurrir a un atlas y a un buen

amigo y compañero que veraneaba en un lugar cercano para que me explicara su emplazamiento. Al llegar las Navidades de ese mismo año, y con ellas las tan ansiadas vacaciones, mi hermano y yo nos fuimos por primera vez a Corcubión y nos encontramos con que los últimos 18 km de la carretera general todavía eran de tierra. A dos jóvenes como nosotros, que veníamos de vivir en una ciudad pujante como Vigo, aquello nos pareció el fin del mundo.

Traigo esta pequeña anécdota a colación para resaltar que, bien entrada la segunda mitad del siglo XX, aún era de tierra el firme de una cuarta parte de la única vía de comunicación terrestre que enlazaba esta zona con las principales ciudades gallegas. A esta circunstancia se le unía que tenía un trazado decimonónico, lo que dificultaba enormemente el transporte de personas y mercancías. Y si esto estaba así, la siguiente pregunta era obligada: ¿cómo eran a mediados del siglo XIX y principios del XX los caminos que enlazaban la zona conocida como Costa de la Muerte con el resto del mundo? No hacía falta indagar mucho en los archivos para saber cómo era el transporte en esas fechas. Todavía vivían viajeros que habían transitado por esas rutas y confirmaban lo que las crónicas de la época decían. Las vías de comunicación de

## TEMAS GENERALES

aquella época eran caminos de herradura por donde, como único vehículo de transporte, circulaba una diligencia que tardaba de uno a dos días en hacer un recorrido de 90 km, pudiendo trasladar como máximo de cuatro a seis pasajeros, sus equipajes, el correo y, con dificultad, un saco o dos de harina.

Entonces, ¿por dónde llegaban los suministros y materiales que necesitaban la industria y el comercio de la zona para su desarrollo? La contestación era evidente y estaba muy clara: por la mar. Vemos, pues, que la influencia que la mar ha tenido en el desarrollo de la zona del Finisterre español ha sido fundamental. A través de este mar y del intenso tráfico marítimo que por él discurre le ha llegado el conocimiento y el progreso, y también, cómo no, las penurias y desastres tanto naturales como los provocados por el hombre. Este mar era la única vía por donde se desarrollaba el comercio, y a su vez fue —y en buena medida sigue siendo— una fuente vital de alimentos para los habitantes de los pueblos y villas que la componen.

Con estos antecedentes era evidente que si queríamos conocer cómo habían evolucionado estos pueblos y gentes era imprescindible estudiar su historia marítima, y la mejor manera de hacerlo era descubriendo, conservando e investigando su patrimonio marítimo. Haciéndose eco de esta necesidad del conocimiento de la historia marítima de esta zona a finales del siglo xx, y concretamente en el año 1999, la Fundación Castro-Rial (1) creó el Museo Marítimo «Seno de Corcubión», fijando unos objetivos claramente definidos y que fueran factibles de alcanzar:

- En el ámbito geográfico, investigar, recuperar, restaurar y conservar el patrimonio —material e inmaterial— histórico-marítimo de la zona geográfica que abarca el denominado «Seno de Corcubión» (2).
- En el ámbito temporal, ceñir el estudio de estas acciones al siglo xx.

Una vez fijados estos objetivos se dieron los primeros pasos para tratar de conseguirlos, y que en resumen fueron los siguientes:

- Analizar con personas expertas las posibilidades de ejecución.
- Buscar un lugar lo más adecuado posible para su emplazamiento.

---

(1) La Fundación Castro-Rial fue fundada por don Marcelo Castro-Rial Canosa el 6 de octubre de 1998, y clasificada como mixta por Orden de 10 de diciembre de 1998 por la Consellería de Presidencia y Administraciones Públicas de la Xunta de Galicia. Posteriormente, y por Orden de 14 de enero de 1999 de la misma Consellería, fue declarada de interés gallego.

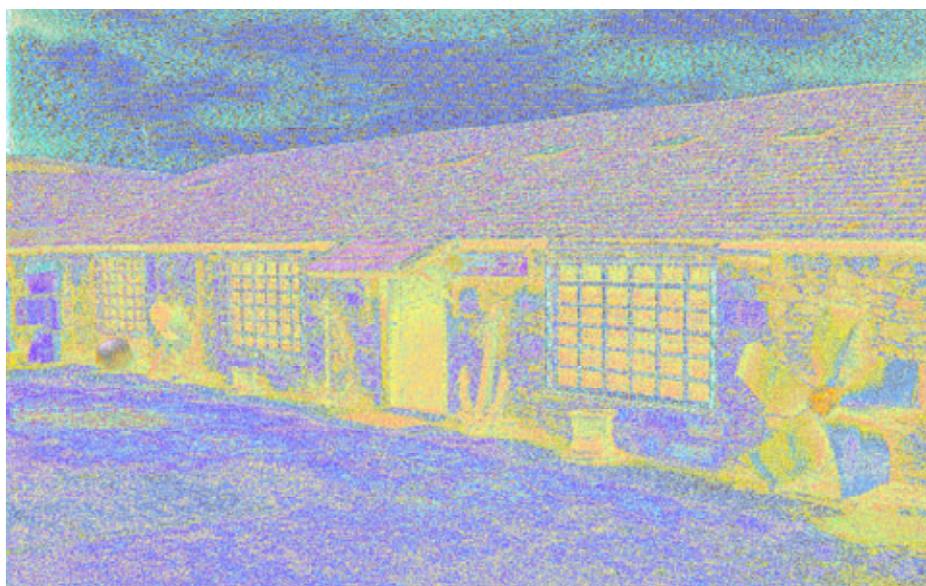
(2) Zona marítima limitada al norte por el cabo de la Nave y al sur por punta Remedios, abarca la ría de Corcubión y las ensenadas de Finisterre, Sardiñeiro y Ezaro. Está definida en el *Derrotero*, publicación oficial del Instituto Hidrográfico de la Marina.

Con respecto al primer punto se pidió asesoramiento al Museo Naval de Madrid, y el entonces director, el contralmirante González-Aller Hierro, amablemente colaboró con la Fundación y la dirección del Museo indicándoles la mejor manera de encaminar sus pasos. Y respecto al segundo, después de analizar las posibilidades existentes se decidió ubicar el Museo en un edificio singular construido como fábrica de salazón a finales del siglo XIX.

### Descripción e historia del museo

Este edificio sufrió diversas modificaciones para ser utilizado como almacén de carbón a principios del siglo XX, y a partir del año 1916 pasó por diferentes usos tales como astillero de buques de madera, fábrica de caldo de pescado, taller de perfiles metálicos, etc., hasta que en 1999 se adaptó para albergar el Museo. Es una edificación cerrada, con patio interior al aire libre, lo que le confiere unas características medioambientales muy peculiares que dificultan su conservación y mantenimiento, afectando también a las piezas expuestas.

El espacio expositivo está dividido en siete salas de exposiciones permanentes, una sala de exposiciones temporales, una pequeña biblioteca y un almacén visitable. La superficie total de las salas de las exposiciones perma-



Fachada principal.

## TEMAS GENERALES

nentes, situadas en dos niveles, alcanza los 2.400 m<sup>2</sup> y en ellas se exhibe parte de las casi 4.000 piezas que forman las colecciones de los fondos museísticos. La sala de exposiciones temporales es una antigua sala de gálibos de un pequeño astillero de madera que funcionó en los años veinte y treinta del siglo pasado.

La organización de la exposición de las piezas se corresponde con un fin práctico que facilite su «documentación» (registro, inventariado y catalogación), aunque se ha procurado que su colocación y su agrupación sigan un discurso lógico al ser visitada.

Como hechos más señalados de su corta historia podemos reseñar los siguientes:

- Fue abierto al público por primera vez en el mes de julio del año 2000, momento en el que comenzó sus actividades museísticas.
- El día 6 de octubre de 2001 fue oficialmente inaugurado por el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga Iribarne.
- El día 7 de noviembre de 2002 fue reconocido como Exposición Visitable por la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, y en fecha 11 de marzo de 2006, previa votación por unanimidad, entró a formar parte del Consejo Gallego de Museos.

Por último, y como dato estadístico, debemos añadir que cerca de 10.000 personas han visitado el museo a lo largo de estos siete años de funcionamiento.

## Situación

El museo se encuentra situado en la provincia de La Coruña, en la costa NW de España, dentro del denominado «Seno de Corcubión», concretamente en la orilla oeste de la ría de Corcubión a una distancia de 12 km del cabo y villa de Finisterre, en plena ruta del Camino de Santiago.

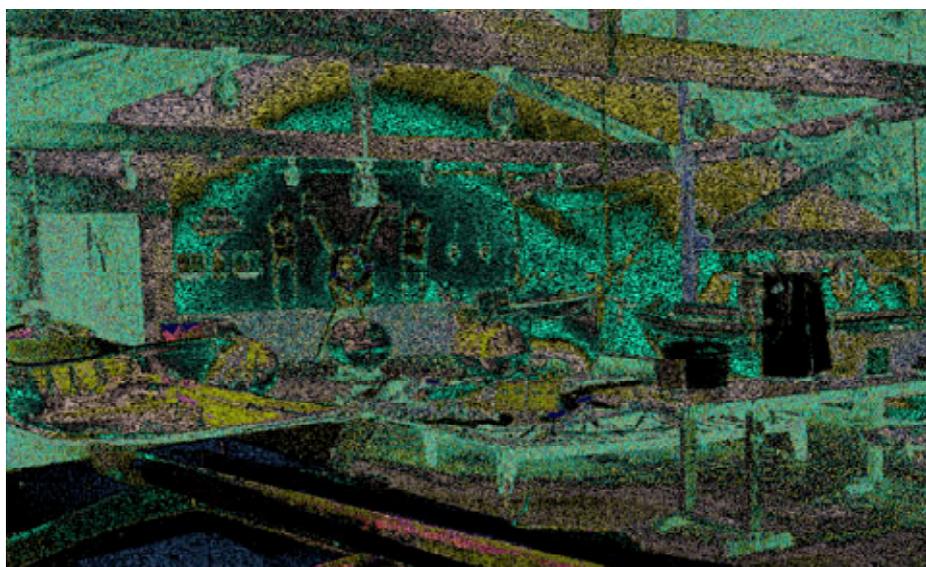
## Descripción de las salas del museo

La exposición permanente se inicia en las inmediaciones del portón de acceso al Museo con la muestra de diversos tipos de anclas. En el césped adyacente al museo destaca un típico barco de la zona dedicado a la pesca del pulpo con nasas, el *Cabo Villano*. En el centro de este césped está enclavado un mástil con sus antenas de radar, sirena y focos. A lo largo del muro de la explanada se exponen diferentes tipos de bitas, guías, gateras, etc., y

en la parte frontal de la fachada principal del museo se encuentran emplazados varios manguerotes de ventilación natural y de aire forzado, anclas y hélices de diferentes tipos y tamaños.

Dentro del recinto, en el centro del vestíbulo, está ubicada una tarima formada por la rosa de los vientos, destacando sobre ella una aguja magnética con base y pie de bronce. Esta tarima está rodeada por varios elementos de maniobra de embarcaciones auxiliares, tales como una réplica de la tradicional y antiquísima «poutada», anclas, anclotes y rezones. Sobre las estanterías colocadas detrás de la rosa de los vientos se presentan un escandallo, un cabo lanzaguías con piñas, un megáfono de mano, una sirena de aire manual y una antena de cuadro para gonio. En la parte alta destaca un transceptor Hispano Radio Marítima modelo Fonoatlantic fabricado en el año 1944, y debajo de este último está situado un receptor de gonio marca TREVIN del año 1945. En la parte alta de la caseta que remata el conjunto del vestíbulo nos encontramos con cinco escudos correspondientes a los ayuntamientos de Finisterre, Cee, Corcubión, Dumbría y Carnota. La inclusión de estos escudos se debe a que sus territorios forman parte del litoral del ámbito geográfico que abarca el Museo. A los lados de estos escudos se encuentran emplazadas las luces de situación de un buque, y debajo sobresale el tifón de una sirena mecánica.

La sala dedicada al Salvamento Marítimo trata de recrear la evolución de los medios que se han empleado para el salvamento de vidas humanas a lo largo del siglo XX. A los botes salvavidas construidos en madera de tingladillo



Sala de Salvamento Marítimo.

### TEMAS GENERALES

le siguen los de hierro remachado y fibra de vidrio, hasta las actuales y modernas balsas salvavidas. En medio de ellos se exponen los diferentes modelos de los voluminosos, pesados y engorrosos equipos de radio de emergencia concebidos para ser utilizados desde estos botes. Como contrapunto a estos armatostes, en las paredes de esta sala destacan las pequeñas balizas de emergencia usadas actualmente en el Sistema CORPAS-SARSAT.

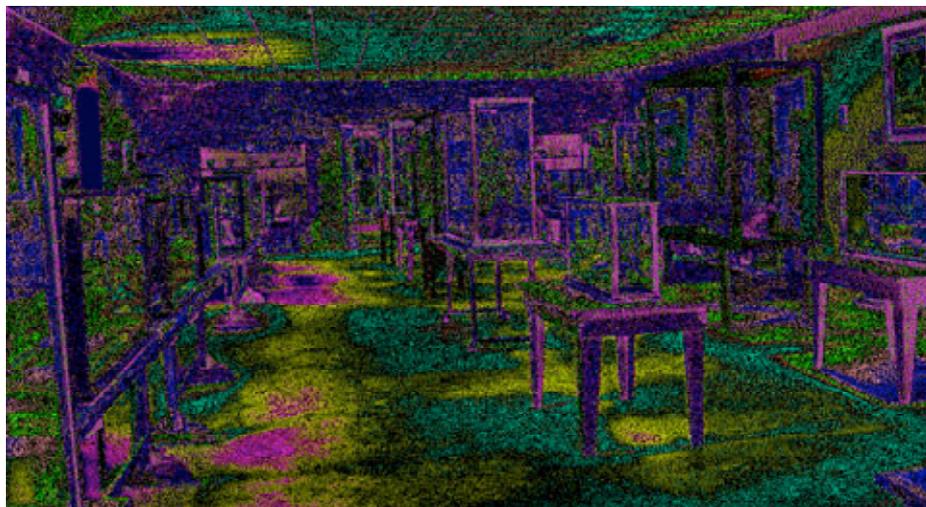
Por último, colgados del techo y de las paredes se exponen diversos tipos de motones y cuadernales, junto con escalas de gato y práctico, rabizas, guindolas, chalecos salvavidas, remos, etcétera.

En la Sala de Navegación se muestra una interesante y completa colección de bitácoras que han pertenecido a buques relacionados con la zona, junto con tres agujas giroscópicas, diversos tipos de telégrafos de órdenes de máquinas, así como varios equipos de radiotelefonía y radiotelegrafía, sondas, antenas e indicadores de presentación de radar, equipos Loran, receptores Navtex, sistemas gonios, pilotos automáticos, etc. En el lado izquierdo de la sala diversas ruedas de timón y servomotores dan una idea de los diferentes sistemas de gobierno de los buques.

Como dato destacable, reseñar que los mesados en donde se encuentra expuesta parte de estas piezas están formados por los cuarteles de las bodegas de los antiguos veleros de carga que se dedicaban al comercio de cabotaje, y



Sala de Navegación.



Sala de Maquetas.

sobre ellos están diversas agujas náuticas, entre las que destacan dos agujas secas Thomson.

En el año 2003, con motivo del V aniversario de la Fundación Castro-Rial, se procedió a la recuperación de una importante parte del ala oeste del edificio, dando origen a una nueva sala de exposición permanente que se pasó a denominar Sala de Maquetas, aumentando así en 150 m<sup>2</sup> la superficie expositora. En esta sala se albergan treinta y tres maquetas y veinticuatro siluetas de buques que o bien fueron construidos en los astilleros de la zona o bien ejercieron su actividad en estas aguas.

La colección consta de las maquetas de las antiguas embarcaciones tradicionales de la zona de la Costa de la Muerte dedicadas a la pesca, como la *Xeiteira* y la *Buceta*. También se exhibe una maqueta de un galeón, embarcación que se utilizaba para el transporte de mercancías entre las rías gallegas.

Entre todas ellas destaca una maqueta del crucero ligero *Blas de Lezo*, que se hundió al SO de cabo Finisterre el 12 de junio de 1932 después de tocar fondo al efectuar el paso entre el islote del Centollo y el cabo durante unas maniobras; la del



Maqueta del crucero ligero *Blas de Lezo*.

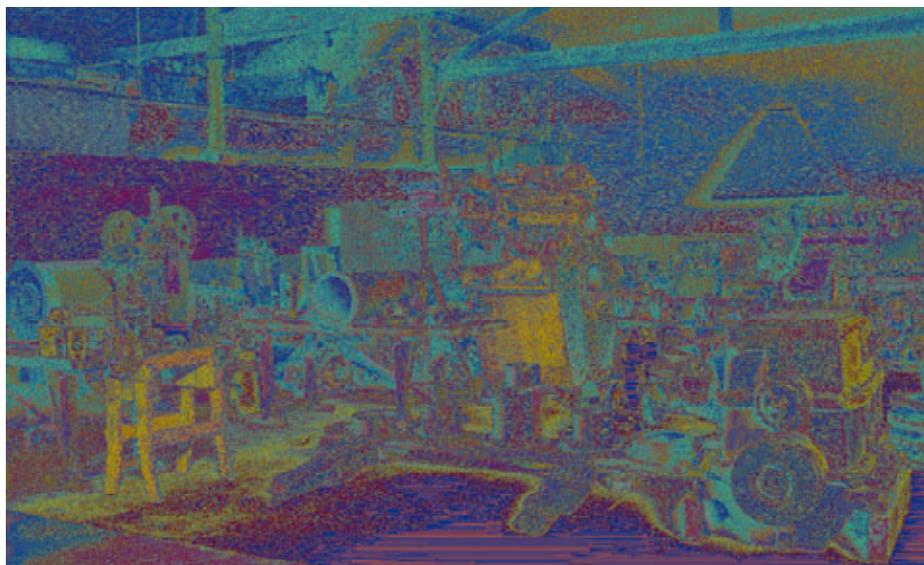
#### TEMAS GENERALES

navío *Santísima Trinidad*; la de la fragata *Nautilus*, antiguo buque escuela de la Armada, y la de una fragata del año 1835, cuyo casco se consiguió vaciando un tronco de cedro y que tiene un aparejo que permite el despliegue total de su velamen.

La Sala de Carpintería de Ribera y Maquinaria de Cubierta, situada en el nivel inferior del Museo, contiene una interesante exposición de plantillas de madera (gálibos) que sirvieron para la construcción de buques en los astilleros de la zona. Junto a ellas, y en un cuadro expositor, se muestran diferentes herramientas utilizadas por los carpinteros de ribera. También se encuentra expuesta una variada representación de maquinillas de maniobra, cabrestantes, chigres y molinetes, etcétera.

Divide el espacio entre esta sala y la contigua Sala de Motores un pequeño diorama formado por un buzo trabajando en un fondo marino que simula un naufragio. El conjunto es un homenaje a las familias especializadas en recuperación y desguaces de buques, que han formado verdaderas sagas en esta zona tan propicia a los naufragios.

Los objetos expuestos en la Sala de Motores corresponden a una serie de motores de combustión de diferentes épocas, entre los que destacan dos motores semidiésel, un Deutsche-Werke de cabeza caliente con dos cilindros y dos cámaras de fuego, y un Sheffle, también de cabeza caliente con dos cilindros pero con una sola cámara de fuego y que ha estado en funcionamiento hasta tiempos recientes. En las mesas, que también están formadas por cuarteles de

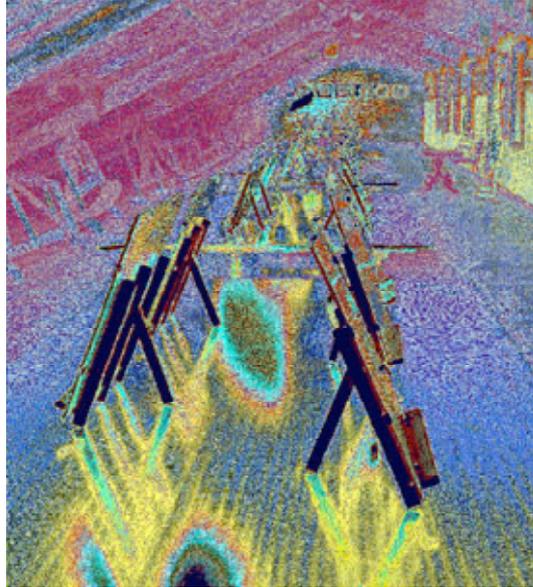


Sala de Motores.

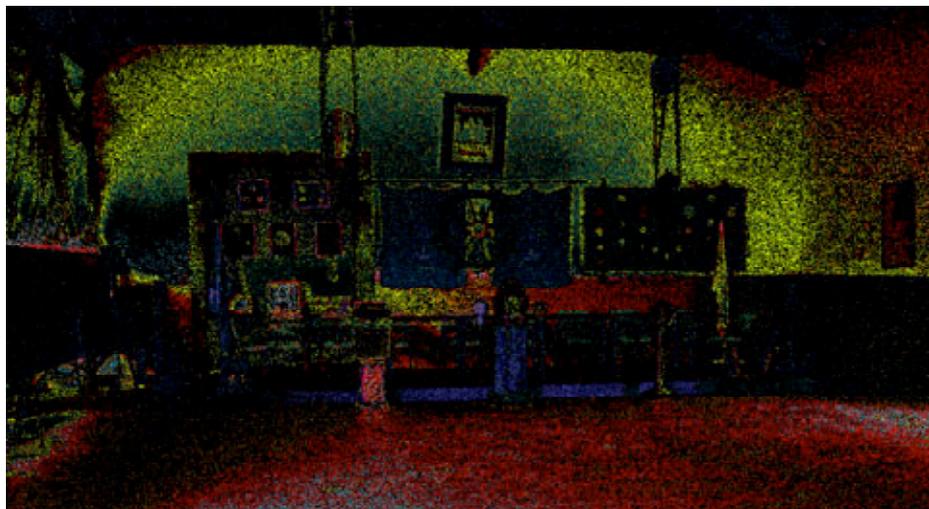
bodegas, se encuentran expuestas las diversas piezas que forman parte de los motores. En la parte posterior de esta sala se muestra una serie de motores eléctricos, dinamos, alternadores y compresores, así como el cuadro eléctrico de distribución de un buque mercante.

En el año 2002 se llevó a cabo la restauración de una antigua sala de gábilos que data de 1902 y que está situada en el ala norte del museo. Esta sala tiene una superficie de 360 m<sup>2</sup> y se dedica a exposiciones temporales. Su privilegiada configuración y situación ha permitido llevar a cabo una gran variedad de tipos de exposiciones.

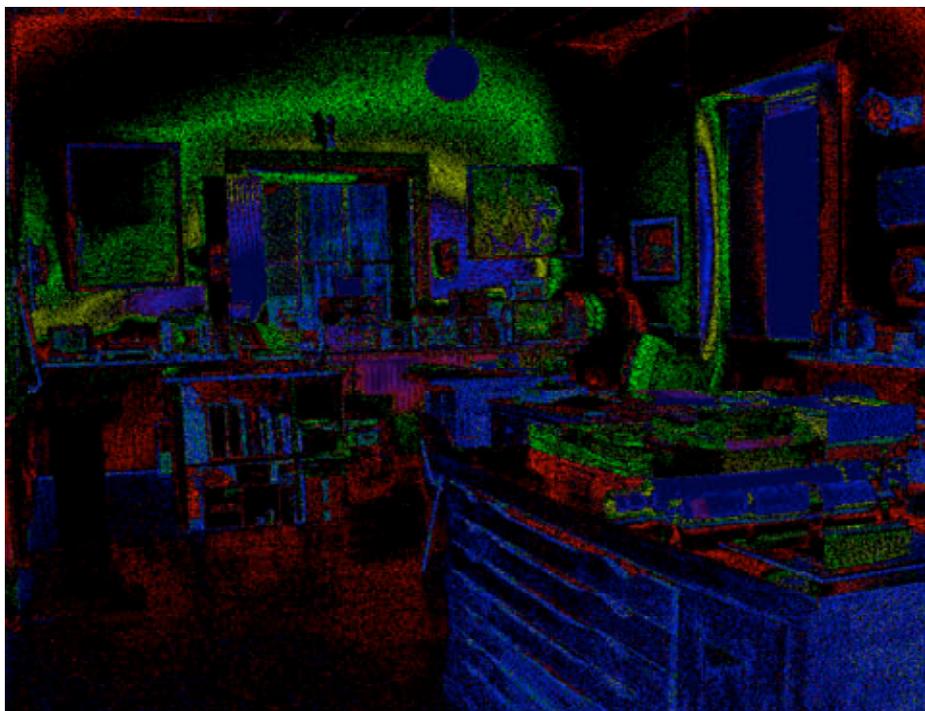
La Sala de Conferencias sólo se utiliza como tal en la época estival, ya que está situada al lado del patio central y por tanto al aire libre. En la pared norte



Sala de Exposiciones Temporales.



Sala de Conferencias.



Sala de Planos.

se muestran diversos aparatos de medida de los equipos de propulsión de los buques, tales como pirómetros, manómetros, termómetros, etc. El perímetro de la sala está decorado con anclas, hélices, gonios, bitácoras y pantallas de radar. Por último, suspendidos de las vigas se exponen aparejos reales, tecles, lanteones y palanquines.

En un cobertizo exterior adjunto se encuentran clasificadas 860 plantillas de madera (gálivos), que corresponden a buques construidos en los astilleros de la ría de Corcubión. La localización e información correspondientes a estas plantillas están informatizadas en una base de datos.

En la llamada Sala de Planos están ubicadas las oficinas administrativas del museo. En las vitrinas de esta sala se exponen diferentes sextantes, cronómetros de barco, alidadas, círculos de marcar, agujas magnéticas y barógrafos. En esta sala también están situados los dos planeros que contienen las 1.095 cartas náuticas que forman la cartoteca del museo. Aparte de este soporte físico, la cartoteca está digitalizada en una base de datos que permite su observación y estudio sin tener que acceder al soporte de papel.

La Biblioteca, informatizada, está situada en un pequeño cuarto anexo a la Sala de Planos y cuenta con 503 volúmenes. En sus estanterías también se archivan 2.629 documentos entre planos, presupuestos, etc., relativos a buques construidos en astilleros de la ría. Este archivo está informatizado en una base de datos que permite su fácil localización.

Por último, el almacén visitable se encuentra en el exterior, ocupando un espacio situado bajo la sala de Maquetas, con una superficie de 150 m<sup>2</sup>. Está dividido en varias áreas en donde están depositadas las diferentes piezas que no están expuestas.

### Actos culturales

Partiendo de la premisa de que la presentación o exhibición de objetos de valor cultural ha sido una función primordial de los museos, el Museo Marítimo «Seno de Corcubión» desde el primer momento de su creación ha tenido la firme convicción de que las exposiciones temporales son un buen medio para dar a conocer la cultura a las personas de nuestro entorno que, a veces, debido a la lejanía de los centros difusores de la cultura, no tienen ocasión de asistir a los mismos. Desde su creación se han realizado las siguientes exposiciones:

- Exposición de óleos de Celso López Octavio.
- Exposición de acuarelas de Luis Guillermo Guerra.
- Exposición de instrumentos náuticos.
- Exposición fotográfica «Corcubión y Cee, ayer y hoy».
- Exposición de maquetas.
- Exposición «O barco, o mar e mais nos».
- Exposición de fotografías «Personajes de una época».
- Exposición itinerante «Imágenes de Galicia».
- Exposición «Plácido Castro Rivas, el hombre, el empresario, el filántropo».

### Futuro

Como futuro inmediato, la Fundación Castro-Rial pretende conseguir los medios necesarios para que las colecciones del Museo formen parte importante de la recuperación y conservación del patrimonio histórico marítimo de la zona, y para ello está dando los pasos adecuados para dotar al museo de un proyecto museológico y museográfico que mejore la conservación de sus fondos, la ampliación y conservación de su biblioteca y la promoción de la investigación de los hechos históricos que han ocurrido en su área de influen-

### *TEMAS GENERALES*

cia. No se nos oculta que el camino a recorrer es largo y complicado pero, tanto por el legado histórico que nos han dejado nuestros ancestros como por el futuro de las nuevas generaciones, creemos que el esfuerzo a realizar merece la pena.

Si el amable lector ha tenido la paciencia de llegar hasta estas líneas, sólo me queda ejercer el agradable deber de todo buen anfitrión e invitarle a conocer este modesto Museo. En él encontrará una pequeña muestra de la historia marítima de esta entrañable zona de España llamada Fin de la Tierra por los romanos y fin del Camino de Santiago según la tradición cristiana. Con toda seguridad, a la mayoría de los lectores de esta nuestra REVISTA la vuelta a esta parte de Galicia, además de hacerle disfrutar de su extraordinaria historia, paisaje y gastronomía, le traerá muchos y entrañables recuerdos de sus navegaciones por estas aguas, unas veces tranquilas y otras turbulentas, pero siempre atrayentes por su bravura y grandiosidad.



# ENTRE MARETAS POR EL ADRIA

José Luis HERNÁNDEZ PASQUÍN



## Introducción



OMO es conocido, el papa Benedicto XVI ha proclamado este año 2008 «Año de San Pablo», en memoria del apóstol de las gentes, nacido hace dos mil años —entre el 2 y el 10 de nuestra era—, auténtico puntal de la Iglesia católica junto con San Pedro y artífice de la primera evangelización por la Europa mediterránea. El Mediterráneo oriental fue para Pablo de Tarso el escenario principal de sus cuatro viajes apostólicos, entre los que destaca el cuarto y último, encadenado, desde Cesarea hasta Roma, por su dureza. El viaje está datado hacia el año 60 y magistralmente descrito por San Lucas, su discípulo y compañero de viaje, entre los años 62 a 70.

Desde que se conoce, el texto ha llamado la atención de los profesionales de la mar de todos los tiempos por su viveza, exactitud de las apreciaciones geográficas y marineras y precisión del lenguaje, hasta el punto que un marino de la talla de Horacio Nelson dijera que «en el relato de San Lucas (referido a este cuarto viaje) aprendió su oficio...». Parece obligado, por tanto, en este año del «bimilenario» dedicar unas líneas a la epopeya marítima de este hombre universal que alcanzaría el martirio por predicar el Evangelio de Jesucristo.

## Los personajes

Una mañana del verano del 60 en el puerto de Cesarea. Los presos, encadenados y bajo la vigilancia de una escolta romana al mando «de un centurión de la cohorte Augusta llamado Julio», suben a bordo de una nave particular previamente contratada para la delicada comisión de transportar presos a Roma, aprovechando su tránsito con flete hacia Myra de Licia. Julio, el centu-

rión, conocía bien la práctica del trasbordo en los puertos de Asia, donde solían aprovisionarse o invernar las embarcaciones con destino a puertos de Italia. Entre los presos había uno singular por su porte y modales llamado Pablo, «que había apelado al César», al que acompañaban dos personajes de nombres Lucas y Aristarco. Julio era un oficial cualificado, militar de profesión, destinado en las provincias de ultramar, en lo que hoy entendemos por Servicio de Inteligencia y Policía; un hombre de mundo, prudente y de exquisitos modales. Pronto supo que el principal preso a su cargo era un «ciudadano romano», acompañado por dos selectos discípulos. La breve singladura hasta Sidón (un día) le bastó para conocer al singular viajero y, «tratándole con humanidad, le permitió visitar a sus amigos y proveerse de lo necesario». Desde el momento del embarque, Julio, como autoridad romana, asumía el mando de la operación logística por encima del patrón y del armador de la nave. Por aquel entonces, a sus 53 ó 55 años, Pablo ya llevaba en su cuerpo unas 1.615 millas navegadas, y sufrido tres naufragios por aquellas aguas, con la consiguiente experiencia para acometer un largo viaje por el Mediterráneo con todos sus riesgos. También conocía la precaria habitabilidad de las naves onerarias, la fragilidad de su estructura para marear con mal tiempo y su limitada maniobrabilidad. Dado el talante circunspecto del apóstol, toda esta rica experiencia náutica debió de aflorar en las primeras y amistosas conversaciones entre Pablo y Julio durante la primera y corta travesía Cesarea-Sidón.

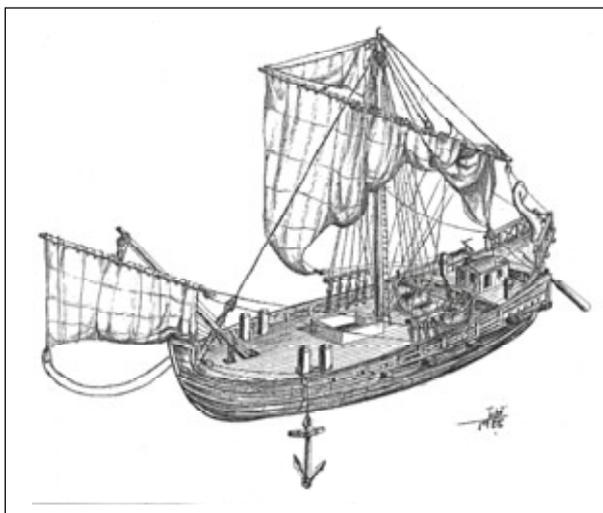
De Lucas el evangelista poco sabemos de sus orígenes. Natural de Antioquía, parece que se convirtió muy joven al cristianismo y que era médico de profesión. Lo que, como autor del relato sí sabemos, es la meticulosidad de sus observaciones y la concreción de sus notas tomadas en aquel viaje acompañando a su maestro.

Por último, no sería justo cerrar este párrafo sin mencionar a los 272 pasajeros más que iban a bordo (dice el texto lucano que «íbamos a bordo un total de doscientas setenta y seis personas»).

### **La plataforma**

Coinciden los autores y estudiosos del tema en que los sucesivos barcos utilizados en este cuarto viaje desde Cesarea hasta Roma fueron naves frumentarias reconstruidas por los arqueólogos navales a partir de los relieves de Pompeya (año 50), del puerto de Ostia (siglo III) y de un sarcófago encontrado en Sidón, similares a las aparecidas en El Pireo hacia el siglo II. Tenían unos 53,2 m de eslora, 14,59 de manga y 12,77 de puntal desde la cubierta principal, con un calado de unos 5,17 metros. De elegante arrufo rematado por un ancho caperol que protegía la maniobra de proa, mientras a popa como coronamiento mostraba un estilizado cuello de cisne destacando sobre la galería. Un palo al combés, guarnido con obenques y estayes, que izaba maestra y

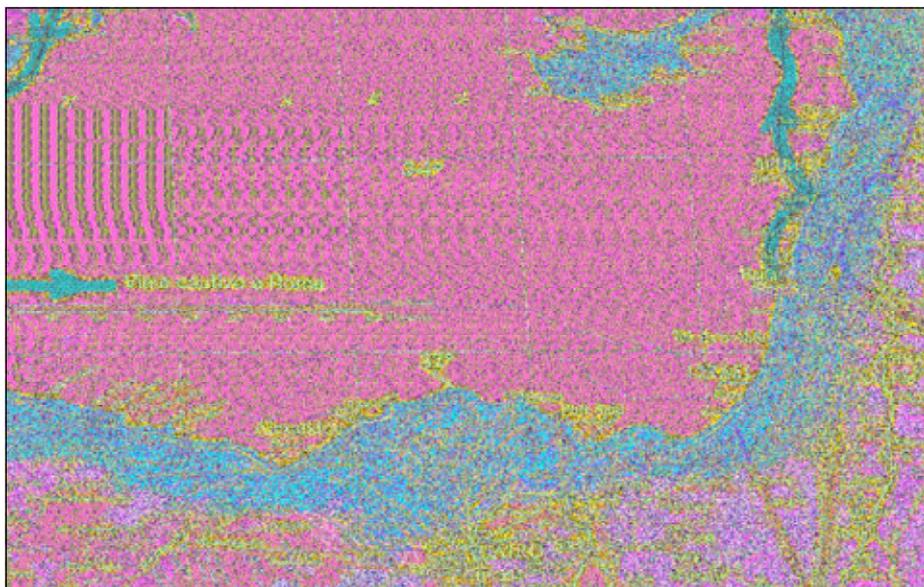
dos gavias triangulares sobre la verga mayor. A proa, un bauprés siguiendo la línea del arrufo que largaba el artimón o cebadera. Las velas se guarnían con brioles pasantes por unas argollas cosidas al paño en su cara proel. En los mencionados relieves portuarios se aprecian hombres a horcajadas en la verga mayor, a la que se accedía mediante una escala de gato amadrinada al palo mayor.



Este aparejo proporcionaba un andar medio de cuatro o cinco nudos. El gobierno estaba encomendado a dos espadillas a popa, en las aletas, que apoyaban en la galería. En cuanto al desplazamiento del barco, un diálogo transcrito por el satírico Luciano con motivo del citado hallazgo de El Pireo (*The Ship*, Björn Landström) dice que «el barco podría cargar suficiente grano para abastecer la población de Atenas durante todo un año...», por lo que se le atribuyen entre 500 y 1.500 toneladas. La estructura del casco era de baos y cuadernas ligadas longitudinalmente mediante cintones, siguiendo las aparaduras de las cubiertas principal y segunda (a cubierto, donde se hacinaba el pasaje cuando hacía mal tiempo). Bajo ésta, sobre el fondo, existía un lecho de arena en el que se hincaban y compactaban las vasijas cerámicas que contenían el grano. Esta disposición constituía el lastre de la nave..., además de una peligrosa carena semilíquida con fuertes balances o machetazos; pero sobre todo, era la causa de que con mar muy dura se resintiera la resistencia longitudinal (abrirse el buco), cosa que ya se apreciaba en los antiguos buques egipcios.

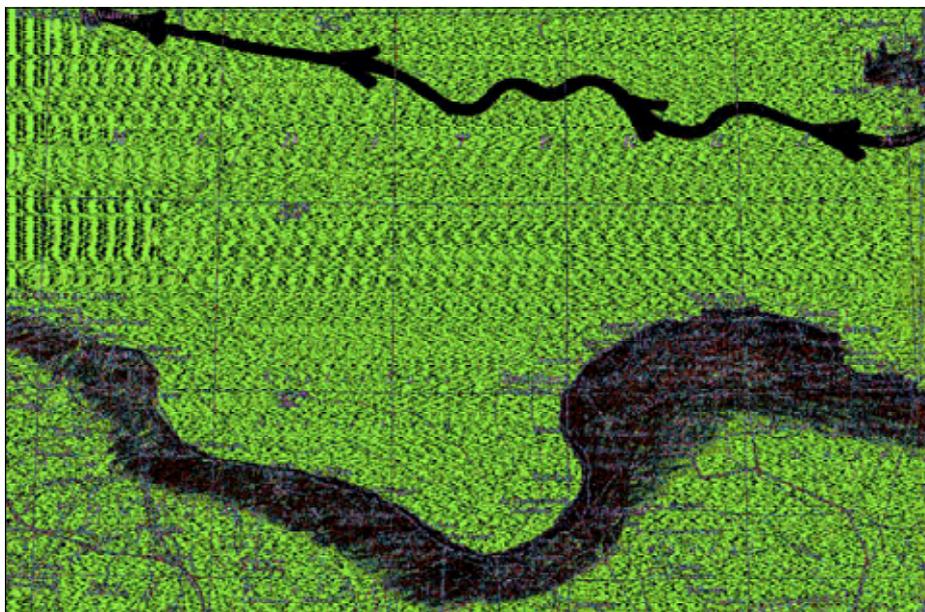
### Hacia Roma

Buen conocedor de su oficio, el centurión intuyó la conveniencia de ejecutar aquella comisión del modo más diligente, así que, enterado de que una nave de Adramicio partía hacia puertos del Asia Menor, no dudó en requisarla, investido de su autoridad, con la seguridad de encontrar otra en alguno de los puertos de destino a los que transbordar a sus prisioneros hasta llegar a Roma



atravesando el Egeo desde el cabo Matapán para arribar a Sicilia. Seguro que los marineros y trabajadores portuarios de Cesarea vieron salir aquella embarcación, a remolque de su esquife, cargada de presos con destino a la Ciudad Eterna con cierta curiosidad... Al día siguiente tocaron Sidón (unas 60 millas al norte) sin novedad.

Pero a la salida de este puerto comenzaron las dificultades, porque «a causa de vientos contrarios (de componente oeste) navegamos a lo largo (al socaire) de Chipre y a través de los mares de Cilicia y Panfilia arribamos a Myra de Licia». Para entonces habían transcurrido quince días desde la salida de Cesarea. El poniente les había obligado a sustituir el rumbo directo hasta Myra (la hipotenusa de un triángulo rectángulo) por los apretados mencionados mares (catetos del triángulo), con constantes bordadas en aguas someras. La previsión de Julio había sido acertada, y al llegar a Myra el pasaje transbordó a «una nave alejandrina que se dirigía a Italia». Verdaderamente, era la ocasión, aunque con el riesgo —dada la estación del año— de que la navegación se cerrara al tráfico en la siguiente escala. De nuevo en la mar, al intentar recalar en Gnido, frente a la isla de Cos en el acceso oriental al Egeo, el viento les obligó a gobernar al sur, hacia Salmona, para pasar por el freo entre Salmona y Creta hasta alcanzar su costa meridional, metiendo entonces en dirección SSW para abrirse de las rompientes y ganar barlovento hasta alcanzar Puertos Buenos. A estas alturas los hombres llevaban ya alrededor de 35 días de mar, avanzando a una media de 2,7 nudos.



### La tempestad

Bajo este título se contemplan los versículos 13 a 44 del capítulo 27 de «Hechos», que exponen con la frescura del relato presencial cuanto ocurrió a bordo de aquel navío desde su partida de Puertos Buenos (actual Kalói Liménes). Es aquí el momento de adelantar las circunstancias de forma sucinta. En primer lugar, la navegación de altura se consideraba peligrosa desde mediados de septiembre, y se suspendía totalmente desde primeros de noviembre hasta marzo; en segundo lugar, aquel puerto no era el más apropiado para invernar; y en tercer lugar... ¡el agotamiento de la tripulación y del pasaje! Como «había pasado ya el Ayuno...» (aquel año 60 correspondió a finales de octubre), no era recomendable hacerse a la mar, tanto por los vientos contrarios de componente oeste como por los chubascos de agua y viento y cerrazón que los acompañaban. Por otra parte, el estado físico de los viajeros estaba muy mermado. Nadie, ni el propio centurión, podía asegurar su supervivencia si sobrevenía un posible naufragio, y era él, precisamente, el responsable de entregar sanos y salvos aquellos desalmados a la autoridad romana, ¡muy especialmente a Pablo de Tarso! El texto muestra de nuevo la prudencia del jefe de la expedición, llamando a consulta al piloto, al armador y al propio Pablo sobre la oportunidad de hacerse a la mar. Éstas fueron las palabras del apóstol en aquella reunión: «Veo, amigos, que la navegación comienza a ser con peli-

gro y serio daño, no sólo de la carga y de la nave, sino también de nuestras vidas...». Pero el jefe temió más mostrar negligencia por el posible retraso en la ejecución de la orden recibida que perder incluso su propia vida, y cedió a la propuesta de los navegantes de seguir adelante, desoyendo las sensatas palabras de Pablo. Así que, remolcados por su propio bote, quedaron en franquía de Puertos Buenos y arrumbaron a poniente con viento sur por el través de babor. Aquella decisión temeraria ha sido juzgada por un experto conocedor de la náutica (cfr. J. Holzner) con la frase: «fue un salto en la oscuridad, una locura». Efectivamente, «pero no mucho después se desató un viento huracanado llamado euroaquilón. Arrastrada la nave e incapaz de resistir al viento, quedó a merced de las olas e íbamos a la deriva...» (vers. 14). El euroaquilón, viento frío y fuerte del nordeste, soplabla desde el mar de Creta entre los macizos Idhi Óros y Lévká Óri, y sorprendió a la nave paulina posiblemente con maestra y artimón largados y amurados... ¡por la otra banda! La maestra lucha con violencia y amenaza con rifarse mientras las olas barren la cubierta entre violentos bandazos... Los marineros despejan la cubierta mientras los presos se hacinan en la segunda. Bajo ellos, las vasijas con el grano ruedan de acá para allá, golpeando los costados y poniendo en peligro la estructura resistente del casco. De nuevo en la cubierta, se arría el artimón y se amura a la nueva bolina, mientras a popa unos hombres intentan cobrar a bordo el esquife a remolque, con cuyo cable el patrón manda atortorar el casco. El barco es incapaz de avanzar y sólo abate al sudoeste, abatimiento comprometido porque de prolongarse la situación de tan mal cariz acabarán en la Sirte: «por miedo a chocar contra la Sirte plegaron velas y se dejaron ir a la deriva» después de trincar las espadillas. Dice el relato que al día siguiente y al tercero se procedió al aligeramiento de pesos hasta «arrojar al mar con sus propias manos (los marineros) los aparejos». En base a diversos dibujos de autores se puede concluir que la superficie que el barco (casco y vela mayor) mostraba al viento podría ser de unos 1.026 metros cuadrados, cifra que genera una considerable ventola. Ésta es la opinión del cronista sobre el estado físico y anímico de los presentes en aquella nave, según el versículo 20: «Durante varios días no aparecieron el sol ni las estrellas, y dado que nos venía encima una tempestad no pequeña, habíamos perdido ya toda esperanza de salvación».

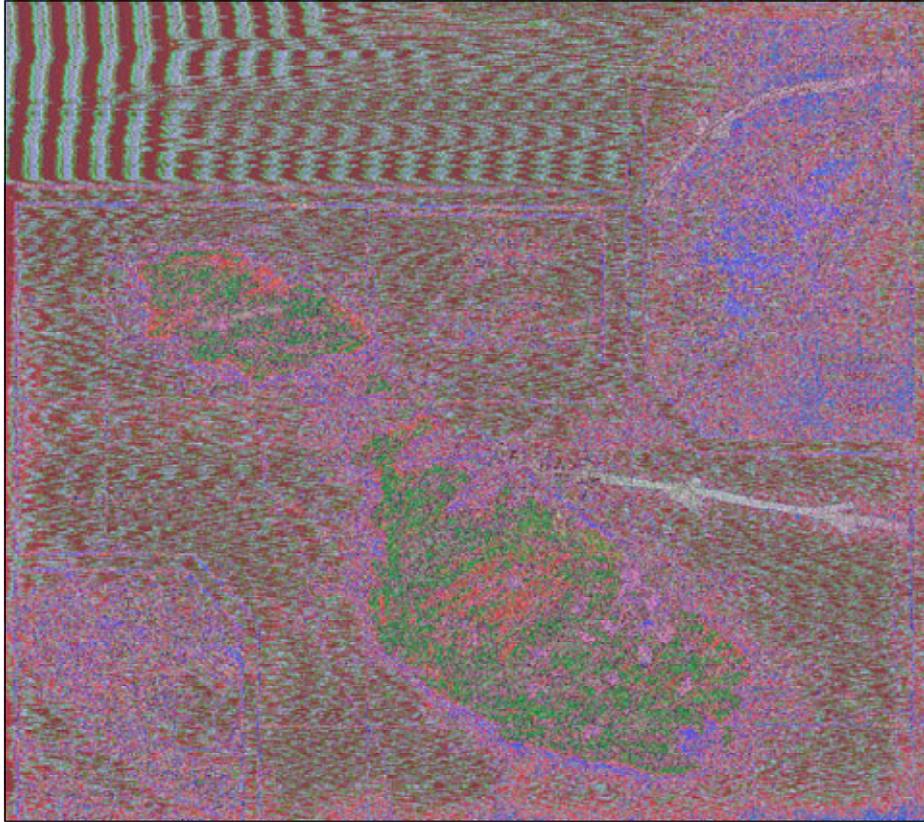
### Surge el protagonista

Quizá entre algún paciente lector de estas líneas haya quien recuerde en sus propias carnes o escuchado a sus mayores algún naufragio o siniestro marítimo de cierta entidad (vienen a mi mente los casos del *Guadalete*, en 1954, en aguas del Estrecho; del destructor *Císcar*, en Ferrol, en 1957, o del

*Ariete*, en 1966, en los Meixidos). Ellos, de modo muy particular saben que en tan difíciles momentos siempre surgen héroes anónimos que, con su presencia de ánimo, fortaleza y abnegación, cooperan decisivamente a reconducir a mejor fin la previsible tragedia. En el siniestro que comentamos, ese hombre fue, sin duda, Pablo de Tarso. Su fe en la divinidad de su misión le llevó a no dudar de su segura arribada a Roma, gracia que imploró al Todopoderoso fuera extensiva a cuantos le acompañaban, y así se lo comunicó públicamente a sus compañeros, mientras quedaba justificada su presencia en una nave romana, dando bandazos «por aquella parte del Mediterráneo entre Grecia y Sicilia, que los antiguos llamaban Adria» (J. Holzner). Éstas fueron sus palabras, legadas por San Lucas: «...ahora os invito a tener buen ánimo, porque ninguno de vosotros perecerá; sólo se perderá la nave. Esta noche se me ha aparecido un ángel de Dios (...) y me ha dicho: no temas Pablo; has de comparecer ante el César, y Dios te ha concedido la vida de todos los que navegan contigo(...). Cobrad ánimo (...). Hemos de dar con alguna isla» (vers. 22-26).

Comienza a continuación el versículo 27 con la acostumbrada precisión del texto lucano: «...llegada la decimocuarta noche en que íbamos a la deriva (...) barruntaban los marineros, hacia la mitad de la noche, hallarse cercanos a tierra. Echaron la sonda y encontraron veinte brazas y después (...) sondaron de nuevo y hallaron quince brazas. Temerosos de que chocásemos con algunos escollos, echaron cuatro anclas desde popa y esperaron la llegada del día». Para su fortuna, el temporal iniciado a la altura de Cauda se deshizo en una mar tendida que, lejos de abatirles sobre la Sirte, les ayudó a correrlo de popa a un andar de nudo y medio, salvando las casi quinientas millas entre aquella isla y el veril de cincuenta metros de la costa este de Malta, poco más abajo del paralelo 36º, pues la descripción que del paraje hace San Lucas coincide con el entorno de la actual bahía de San Pablo y el islote Salmanett o isla de San Pablo, en la ribera norte de la boca de la bahía, en cuyos bajos encalló el barco cuando intentaban ganar la playa.

Hay dos detalles de la personalidad de San Pablo que me resisto a omitir porque fueron determinantes del prometido feliz final de la aventura. Al orto del decimoquinto día, horas antes de la arribada a tierra firme, Pablo invitó a todos a comer algo, diciéndoles: «<sup>27</sup>lleváis hoy catorce días llenos de tensión y en ayunas (...) os aconsejo que toméis alimento, pues es necesario para que se conserve vuestra salud». Dicho esto, tomó pan, dio gracias a Dios delante de todos, lo partió y empezó a comer. Todos los demás se animaron y tomaron también alimento» (vers. 33 a 36). Si antes había brillado su visión sobrenatural, aquí queda patente su extraordinaria humanidad. Tampoco había pasado desapercibido al apóstol las torcidas intenciones de los marineros que, ante la cercanía de tierra y aprovechando el desconcierto, pretendían abandonar el barco en el esquife —que ya habían puesto a flote—, dejando a su suerte al



inexperto pasaje. Al confirmar la intención de los marineros, Pablo advirtió al centurión: «Si éstos (los marineros) no permanecen a bordo, vosotros (la custodia romana) no podréis salvaros...» (vers. 31). Esta vez Julio comprendió la notable sabiduría que sobre la situación poseía su interlocutor y mandó a los soldados que picaran la amarra del esquiife. Así que ahora... ¡todos eran náufragos!

### **Naufragio y rescate**

Al amanecer del decimoquinto día, a unas dos millas y media de tierra parece que los marineros no reconocían la costa, «sólo divisaban una ensenada con su playa, hacia la que pensaban empujar la nave...» (vers. 39). Picaron los cables de las anclas, destrincaron las espadillas e izaron el artimón, y con

la brisa (vers. 40) a un largo arrumbaron hacia la ensenada. No obstante, la mar tendida reinante y el defectuoso gobierno al ir ahora el barco adrizado y con mayor bordo les aterró hacia la restinga y farallones del islote, provocando la varada del navío por la proa para a continuación atravesarse a la mar, que acabaría por destrozarlo. Temerosos los soldados de que los presos escapan, decidieron matarlos, a lo que se opuso enérgicamente Julio mientras ordenaba con serenidad el abandono de buque: los que sabían nadar saldrían los primeros hasta alcanzar la orilla; a continuación los demás, asidos a restos flotantes del naufragio. Aunque nada dice el relato, entre aquellas humanas decisiones del centurión Julio estaría la de cizallar los grilletes y trabas metálicas que limitaban cualquier movimiento de los reclusos. Se había cumplido la profecía del apóstol: perdida la nave y el flete, pero todos los hombres a salvo y en una tierra desconocida, donde los nativos les dispensaron una muy humanitaria acogida. Fue entonces cuando supieron que se hallaban en Malta.

### Epílogo

Pasados tres meses en Malta los naufragos transbordaron, una vez más, a una nave alejandrina que había invernado en la isla y partía hacia Italia. En unos diez días arribaban a Puzzuoli, vía estrecho de Mesina, y desde allá,



#### TEMAS GENERALES

Pablo y sus guardianes llegaron a Roma después de recorrer unos ochenta kilómetros, por Foro Apio y Tres Tabernas. En la Ciudad Eterna ya había una incipiente comunidad cristiana fundada por San Pedro hacia el año 41. Con San Pablo se extendió en Roma, y desde Roma el Evangelio de Jesucristo cubrió los confines de Occidente.

Este apasionante suceso de la Historia de la Iglesia puede contemplarse materialmente plasmado en una lámpara votiva cristiana del siglo II en forma de nave frumentaria romana, con las efigies de San Pedro a popa, empuñando la caña del gobierno, y a proa San Pablo, en el castillo, mirando hacia el horizonte cual celoso serviola. La pieza se conserva en el Museo Arqueológico de Florencia.



#### BIBLIOGRAFÍA

*Hechos de los Apóstoles*. Tomo V, Sagrada Biblia. Ed. Universidad de Navarra.

LANDSTRÖM, Björn: *The Ship*.

*El buque en la Armada española*. Ed. Silex.

DREYFUS, Paul: *Pablo de Tarso, Ciudadano del Imperio*.

HOLZNER, Josef: *San Pablo, Heraldo de Cristo*. Ed. Herder.

La cartografía está tomada de *The Times Atlas of the World. Comprehensive Edition*, sobre la que hay anotaciones, rótulos y coloreado del autor.

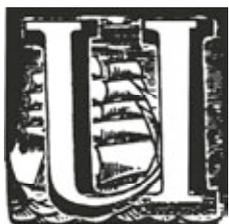
Las ilustraciones en perspectiva axonométrica y navegando, por la amura de estribor, son originales del autor.

# EL EMINENTE CHARLISTA, FEDERICO GARCÍA SANCHIZ, TIMONEL SEÑALERO DEL CRUCERO CANARIAS

José Carlos FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ



## Tríptico de alabastro en el Panteón de Marinos Ilustres



NA miscelánea, la núm. 28.049 de P. G. F (RGM julio 2007) y la carta al director sobre esa miscelánea, de Julio del Cuvillo Díaz-Alersi (RGM octubre 2007), me animaron a escribir estas letras que confío puedan aclarar dudas y sirvan para ampliar el conocimiento y vicisitudes del personaje de que se trata. En primer lugar, P. G. F. no acertó al suponer que Federico García Sanchiz, cuando firmaba sus obras con el añadido de «Timonel señalero del crucero *Canarias*» lo hacía porque hubiese tenido alguna experiencia en este crucero. Que no la tuvo. Tampoco acierta Julio del Cuvillo al considerar que el timonel señalero era su hijo —que lo era—, fallecido en el hundimiento del crucero *Baleares*, y no su padre, del *Canarias* —que lo sería—, aunque honorífico. Sin embargo P. G. F (Pedro Gambón Fillat), buen amigo mío, en la carta al director de enero-febrero de 2008 concreta y aclara los términos, respondiendo así a Julio del Cuvillo, al que también considero amigo, aunque los libros en que se apoya aquél son anteriores a la fecha de nombramiento de «Timonel señalero» del autor; por lo que pudieran corresponder a ediciones posteriores o a dedicatorias personales.

En lo que a mí respecta, me extrañó la extemporalidad de que en el año 2001 se colocase en el Panteón de Marinos Ilustres un tríptico de alabastro en recuerdo de los naufragos del *Baleares*. Extrañeza que me sumergió en una atractiva investigación, cuyo resultado justifica la apropiada colocación de tan digno altorrelieve marmóreo, como así intentaré exponer.



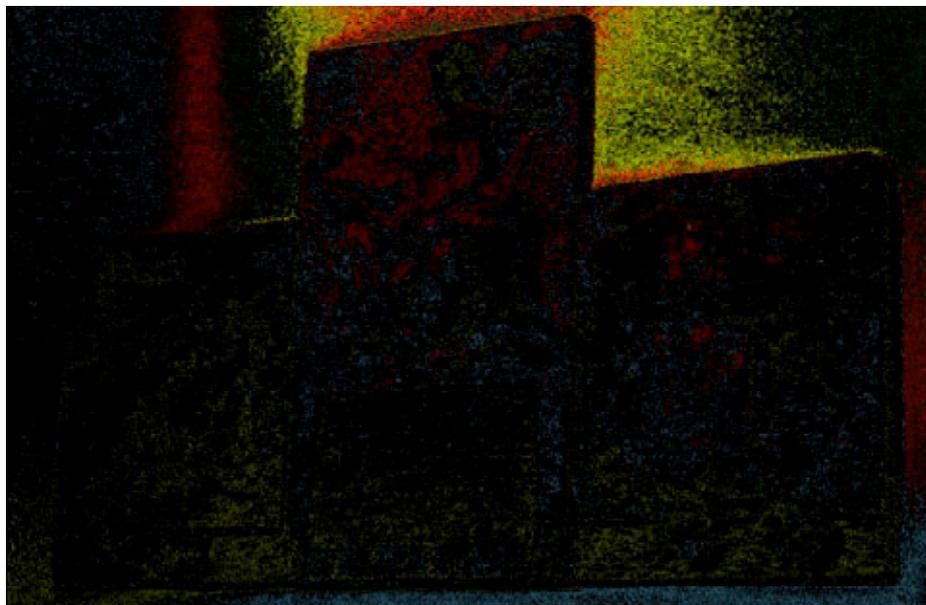
Homenaje náufragos del crucero *Baleares*.

Para el acto que ilustra la fotografía debemos retrotraernos a finales de 1941. Puede verse a Federico García Sanchiz asomarse a la izquierda, presentando su ofrenda en la entrega del tríptico de que se trata, y en el centro al ministro de Marina, Salvador Moreno Fernández, que presidía el ceremonial. En la ofrenda pedía García Sanchiz que en su canosa madurez se le aceptase servir a la Armada como señalero «...y enseñaría a la juventud las viejas salomas, que habrán de convertirse en canciones de cuna de las grandes empresas náuticas...». El contralmirante Francisco Rapallo Flórez leyó la disposición oficial que concedía al solicitante el puesto que su hijo ocupaba de timonel señalero, entregándosele el despacho e insignia de su nombramiento, que tendría carácter honorífico (1). El ministro de Marina concluía su discurso diciendo: «La Armada, que me honro en servir más que en mandar, recibe emocionada el testamento en piedra de vuestro hijo amado y lo deposita orgullosa en el templo de su historia, su tradición y su honor».

El altorrelieve de alabastro, obra del escultor José Capuz, representa a los ángeles del Mediterráneo, aquellos que arrojaron de él a los tritones cuando condujeron la barca que trasladaba el inmolado cuerpo de Santiago el Mayor hasta la Iria Flavia compostelana. Los ángeles del Mediterráneo entregan a la

---

(1) Podía, por tanto, firmar como titular del empleo recibido, a pesar de no haber servido a bordo del crucero *Canarias*.

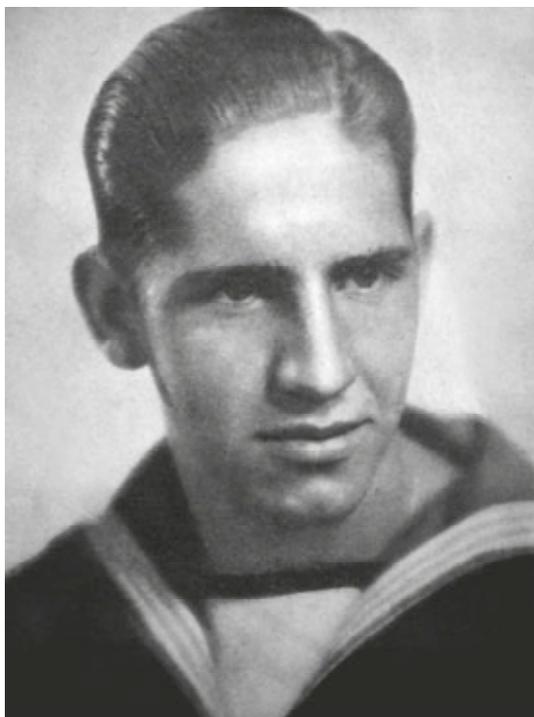


Tríptico de alabastro.

España de todos los mares esos náufragos, que ella, a su vez, presenta al Sumo Hacedor. El vuelo perfecto en ritmo de unas palomas indica la ascensión de las almas al cielo. Aunque la alegoría está dedicada al crucero *Baleares*, se hace extensiva por su significación a las dotaciones de los buques españoles de todos los tiempos. En el verdadero templo de su historia, según proclamaba don Chambo —como afablemente se conocía al ministro—, se depositó sesenta años después, y es donde, creo, debe permanecer.

### Luis Felipe García Sanchiz y Ferragud

Era su hijo, su único hijo, requeté, defensor de la Cruz de Borgoña. Quería a los diecisiete años luchar por sus ideales, solicitando su ingreso en la Armada como marinero voluntario. Se le destina al *Galatea* en Ferrol y se le prepara para embarcar en la unidad más moderna de la escuadra: el crucero *Baleares*. El chico había superado el bachiller, hablaba inglés y francés correctamente y se iniciaba en alemán. Destacaba en todo tipo de deportes, sobre todo en los de nieve. Espiritualmente se inclinó por una cofradía sevillana. Embarcado ya en el bello crucero *Baleares* participó en el combate del

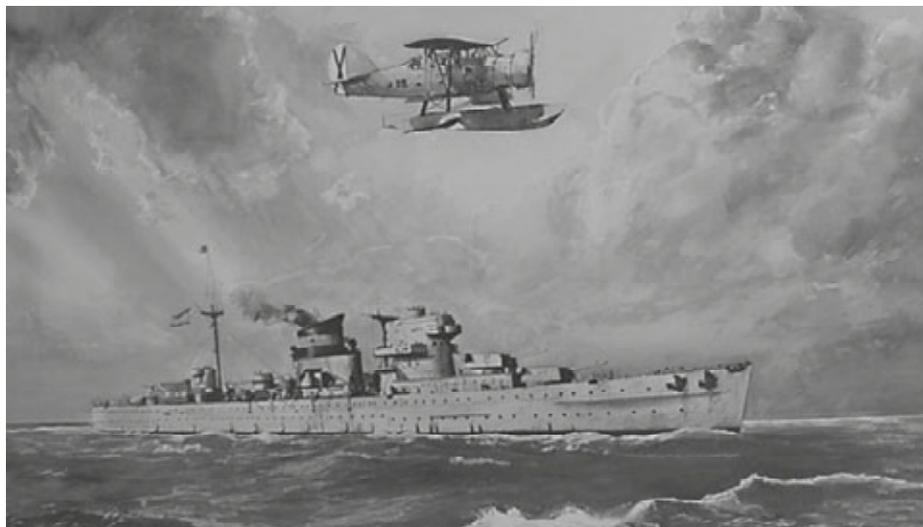


Luis Felipe García Sanchiz.

cabo Cherchel, en el que en julio de 1937 el buque se enfrentaba solo a los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* y a cuatro destructores de la escuadra republicana, saliendo airoso de la refriega. Con él navegaba el *Club de los Cinco*, sus amigos, unidos desde el *Galatea*: un Bastarache, dos estudiantes gallegos falangistas y un madrileño superviviente del *España*.

No obstante, Luis Felipe quería prestar un mejor servicio y solicitó realizar el curso de alférez para ingresar en la Legión. Sus padres le hicieron desistir, pues creían, por la seguridad demostrada, que el crucero *Baleares* era el mejor de los destinos para el joven marino. El último telegrama que envió a su padre desde Palma de Mallorca decía: «Te obedezco. Abrazos. Pipe» (apodo

familiar). Era el 4 de marzo de 1938. Esa noche, esa misma noche, vienen a mi mente recuerdos familiares: mi padre, Eleuterio, marinero voluntario del bou *Tritonia* y más tarde del cañonero *Cánovas del Castillo*, estaba sacando una entrada para la película de *Nobleza Baturra* o *Morena Clara*, no lo recordaba exactamente. Debido a la oscuridad existente para evitar los bombardeos aéreos enemigos, buscaba unas monedas de cobre que se le habían caído al suelo. Cuando las recuperó, le dijo la taquillera que esos señores, señalándolos, le habían pagado la entrada. Se giró y vio que eran el almirante de la escuadra, Manuel de Vierna Velando, y el comandante del *Baleares*, Isidro Fontenla Maristany. Nervioso, aunque con aprendida disciplina, agradeció el detalle. Al salir, un marinero voluntario, Ramón Liaño de Vierna, comandante que sería del *Canarias* allá por finales de los sesenta y sobrino, creo recordar, del almirante, se rompió una pierna en el cráter que había producido un proyectil de aviación. Mi padre le ayudó a su traslado a bordo. A las tres de la tarde del día siguiente zarpan de Palma los cruceros *Baleares*, *Canarias* y *Cervera*, junto con los destructores *Velasco*, *Huesca* y *Teruel*, para dar escolta a un convoy de armamento.



Crucero *Baleares*. (Acuarela G. Aledo).

A las dos de la mañana, aproximadamente, del día 6, a la altura del cabo de Palos, se encuentran con varios destructores de la escuadra enemiga. El *Baleares* lanza cohetes para iluminar la escena y poder disparar con seguridad a los buques adversarios; pero lo que hace es iluminarse a sí mismo y ser un blanco fácil para los torpedos, dos de los cuales impactan a la altura del puente de mando, provocando el hundimiento del crucero. Percieron el almirante de la escuadra y el comandante del buque, así como 786 hombres de su dotación. Sólo lograron rescatarse 435. Entre los desaparecidos se encontraba Luis Felipe, de 18 años de edad.

Su padre, con las cartas y telegramas recibidos de su hijo y con comentarios propios, publicó un bello libro que mereció el favor del público no sólo español, sino también de países de habla hispana (2). Fueron tres las ediciones de la obra y obtuvo ventajas económicas que facilitaron los medios para realizar la hermosa escultura de Capuz (3).

---

(2) GARCÍA SANCHIZ, Federico: *Más vale volando*. San Sebastián. Editorial Española, 1938.

(3) En principio, Federico García Sanchiz había propuesto la donación de una biblioteca para la Escuela Naval de San Fernando, que llevaría el nombre de «Voluntario García Sanchiz». El jefe del E. M, almirante Cervera Valderrama, había aceptado su proyecto; pero fuese porque la escuela ya contaba con biblioteca o por cualquier otro motivo, se decidió por el monumento homenaje a los héroes del *Baleares*.

**Pero ¿quién era Federico García Sanchiz?**

Para los valencianos no entraña dificultad alguna su conocimiento, pues le dieron nombre a una preciosa rinconada en la capital del Turia. En Madrid también dispone de calle y quizá en alguna otra población. Para saber un poco de él, situémonos en el antiguo y señorial restaurante *Lhardy*, de la Carrera de San Jerónimo: habanos en los ceniceros, champán en las copas, flores en ramillete —todavía no se desparramaban— y pecheras de etiqueta. La flor y nata de las artes y las letras españolas. Era el último día del mes de marzo de 1926. Allí estaban Benlliure, Pérez de Ayala, Joaquín y Serafín Álvarez Quintero, Luca de Tena, Benavente, Ortega, Marañón y todos los demás, junto con los embajadores de los gobiernos de la América hispana. El diario *Informaciones*, propiedad de Juan March y dirigido por Juan Sarradell, enviaba, por primera vez, a un viajero por América como corresponsal. Habían elegido a Federico García Sanchiz. Ni uno solo de los asistentes dejó de reconocerlo como enviado espiritual de los españoles, y a fe mía que cumplió con éxito la misión. Asombra la efusión por esta despedida, que pudiera parecer desproporcionada; pero no lo era, pues, curiosamente, en una sesión del Ateneo madrileño en la que García Sanchiz utilizó un nuevo género literario: la *Charla*, mezcla de conferencia-monólogo —él quería denominarlo *hablas*, como las locuciones de Santa Teresa, pero por no pecar de irreverente, lo citó como *charla*—, causó tan gran impresión que salió a hombros del teatro. Hecho inaudito en esta índole de actuaciones, lo que le resultó a García Sanchiz un tanto divertido.

Al salir de Cádiz en el vapor *Infanta Isabel* coincidió con la llegada a Sevilla del crucero *Buenos Aires*, que traía de regreso a los aviadores del vuelo del *Plus Ultra*: Franco, Rada, Ruiz de Alda y el marino Durán. Este vuelo había despertado la simpatía de los argentinos hacia España. Así que lo primero que hizo al llegar a aquella nación fue escribir sobre la epopeya del hidroavión. Al poco tiempo, sus bolsillos estaban exhaustos, pues la vida en la Argentina, al cambio, resultaba bastante cara y no conseguía un patrocinador para sus charlas, a pesar de sus excelentes referencias. Es de notar que las conferencias estaban muy bien remuneradas si la fama del orador lo merecía.

¿Qué hacer? Se dio cuenta que la vida mundana en el Plata estaba en manos de las mujeres, y que mientras los hombres pujaban en las subastas ganaderas y daban órdenes en los mataderos de Liniers, resolviendo sus negocios en el *Jockey Club*, ellas lucían las últimas modas parisienses y se preocupaban por los actos culturales, hasta el punto de fundar la Sociedad de Conferencias. Por obligada ausencia del ministro español, escritor, Alfonso Danvila, le propuso éste para sustituirle en la primera de las doce conferencias anuales de la Sociedad, que las féminas aceptaron. Presentó su charla «El cante jondo y la guitarra de Albéniz». Rotundo éxito, al desarrollar que el cante jondo no era una curiosidad folclórica, sino el drama de una humanidad encadenada, y

no menos clamor al escucharse las excelencias de la música de Albéniz: Cádiz, Sevilla, Asturias... Se valió de un cantaor y un guitarrista encontrados por casualidad en un tablao que buscaba fortuna. Al día siguiente se le abrieron las puertas de los mejores centros de conferencias bonaerenses. Ya podía aflojar el cinturón.

Regularmente volvía a España aprovechando el buen tiempo, según el hemisferio que lo disfrutaba; tanto fue así que llegó a cruzar el Atlántico 32 veces en cada sentido, hasta que ya mayor, con 77 años, se retiró a su ciudad natal, Valencia, donde fallecería al poco tiempo, en junio de 1964.

Pero sigamos con su trayectoria. En su deambular americano tuvo algún que otro rifirrafe con dirigentes «extremaduros»

y sobre todo con «intelectuales» de aquellos dirigentes, pero siempre cuidando no herir susceptibilidades políticas, teniendo que agudizar su ingenio a preguntas mal intencionadas; v. gr.: «¿Es verdad que Isabel la Católica prometió no mudarse la camisa hasta que se rindiera Granada?» Respondió. «Es verdad, y con ello se demuestra hasta qué punto apreciaba doña Isabel la limpieza, que no supo imponerse penitencia más penosa». Él siempre españoleaba, es decir, lo hacía tan bien que además de acuñar el género de *charlista* añadió al personal diccionario el verbo *españolear*. Consistía en la defensa y purificación de nuestros elementos clásicos, para la propia salud, y en propalarlos, para la enseñanza ajena. Generoso, sin duda alguna, pues con ocasión de unas inundaciones en La Guaira donó un cuarto de millón de pesetas para los damnificados. Con este dinero se podía construir en la España de entonces una manzana de casas.

El artículo primero de la estrategia de la conversación recomienda no hablar de las cosas que nos interesan a nosotros, sino de las que interesen a los demás. Por lo que se pudo comprobar, este hombre realizaba el prodigio de hablar de cosas que le interesaban a él y de concluir los oyentes hipnotizados en su círculo mágico. Era miope; entonces, cuando hablaba se quitaba los



Federico García Sanchiz.

anteojos y veía al auditorio con las caras borrosas, con lo que no podía vislumbrar gesto alguno personal que le distrayese. De esta forma se concentraba en su atractivo monólogo-conferencia. Al final, con los aplausos se volvía a colocar la prótesis visual para reanudar su genial observación del mundo.

En España la vida transcurría, y no plácidamente. Del Directorio Militar reinante se pasó a una conflictiva República, y de ésta a una cruenta Guerra Civil. Conocida era su simpatía por los tradicionalistas, y éstos, carlistas, se habían alineado a favor del bando nacional. Su mujer, María Isabel, y su hijo de 16 años Luis Felipe, perseguidos, huyeron de Valencia y se refugiaron en Barcelona, donde llamaron a diversas puertas de embajadas extranjeras recomendadas por su marido ausente. Pero he aquí que las puertas se les cerraron, hasta que la correspondiente a la República mexicana los acogió y pudieron refugiarse en una población segura para ellos. El cónsul de México lo hizo por una curiosa revancha, ya que no estaba en buenas relaciones con Federico, debido a que éste había criticado negativamente los frescos de Cuernavaca, relativos a Hernán Cortés. «García Sanchiz no quiere a México, pero yo me complazco en salvar a su familia», fueron las palabras del cónsul Rubén Romero, autor de la clásica obra *La vida inútil de Pito Pérez*. Extraño método de fastidiar, que en definitiva demostraba un reconocimiento de la valía del charlista y una valentía y noble proceder del diplomático escritor.

### **Primer pregonero de la Semana Santa en España**

Es sabido que con la República se habían prohibido la exteriorización y celebraciones de la Semana Santa y, en concreto en Cádiz, se impulsaba el Carnaval. Es como si a un huevo, desposeído de la clara y de la yema, se le ensalzase por la cáscara vacía. Carnavales ellos que, paradójicamente, respetaban las fechas dimanantes de la primera luna de primavera, memorial de la salida del pueblo de Israel de Egipto y de la muerte y resurrección de Jesucristo. Eso era lo que había.

En 1937 Sevilla, liberada del decreto republicano, se preparaba para la salida procesional de sus hermandades y cofradías, y Manuel Bermudo Barrera, aquel que había creado la desaparecida Feria del Prado hasta el traslado a los Remedios, teniente de alcalde delegado de Ferias y Festejos, que había ordenado los espacios del Prado de San Sebastián, siendo impulsor de la Feria del Centenario, y que junto a Luis Ortiz Muñoz engrandeció la Hermandad de la Amargura de la Coronación, aquel Manuel Bermudo Barrera llamó a Federico García Sanchiz para que les «charlase» de la Semana Santa Sevillana. Y por primera vez, el 20 de marzo de 1937, en el teatro de San Fernando, una voz como la del valenciano exaltaba la grandeza espiritual de la Semana Mayor Hispalense e inauguraba los pregones en España.

¿De qué habló? No lo sé. El Consejo General de Hermandades y Cofradías de Sevilla menciona los pregones editados y publicados en los que no se incluyen los primeros. No obstante, viendo cómo se refería a Sevilla en su español es fácil suponerlo: En Santiago de Chile: «Dios te salve Giralda, llena eres de gracia; el Señor es contigo; bendita tú eres entre todas las torres y entre todas las mujeres y bendito es el fruto de tu vientre: Sevilla». En el palacio presidencial de Lima, ante el comentario del titular «Parece que estamos en Sevilla», soltó Federico sus verbas haciendo similitudes con ambas ciudades, que merecieron efusivas felicitaciones, aunque saliendo ganadora la andaluza. En Panamá hizo estallar la coda a dos negritas a las que les habló de Andalucía y de la belleza de las sevillanas, y le despedían entre el gentío que acudía al puerto con «¡Viva España, viva España!».

Acude Federico a la llamada sevillana en los años 1939 y 1940, con Bermudo de presentador y en el mismo teatro de San Fernando; pero no acudió en 1938, quedando Sevilla sin pregón aquel año. Terrible y justificada la razón que hizo declinar la invitación: la muerte de su hijo en el naufragio del crucero *Baleares*.

### Colaboración con la Armada

El primer pregonero de la Semana Santa, académico de la Lengua por la vacante de Serafín Álvarez Quintero, siguió relacionado con la Marina, que lo designó en 1956 para proclamar el panegírico de la grandiosa escultura del insigne almirante, natural de Pasajes, Blas de Lezo, que España llevaba a bordo del vapor *Ciudad de Toledo* y que entregaba a Cartagena de Indias (4). Influyó en esta designación el director del Museo Naval, Julio Guillén Tato, alicantino y buen amigo suyo, que por una peseta al año, de papel y bien planchada, consiguió para archivo la cesión a la Armada del renacentista palacio de El Viso del Marqués, del marqués de Santa Cruz, don Álvaro de Bazán.

Hermosa la exposición de la hazaña de Blas de Lezo en defensa del «Corralito de Piedra» —así llaman los naturales a Cartagena de Indias—, venciendo a la mayor armada conocida hasta el desembarco de Normandía. Recalcaba que no existían nombres ni alias hispánicos entre los ladrones de mar y que traíamos por adelantado la religión, la lengua, los cultivos, la ciencia y el arte, cosas éstas que descuidaban los piratas. El almirante inglés Vernon fue derrotado por España y ridiculizado, pues ya habían grabado dos medallas de la rendición de Lezo, aunque no presentaban al español con las

---

(4) García Sanchiz, Federico: *Ya vuelve el español donde solía. El viaje del Ciudad de Toledo*. Madrid, Editorial Biosca, 1958.

#### TEMAS GENERALES

carencias de ojo, brazo y pierna. Si no, ¿con qué extremidad se arrodillaría ante Vernon?, ¿y con qué manos entregaría a la vez sable y bastón? ¡Faltaría más! Inglaterra vencía a hombres enteros, no lisiados.

No disimulaba García Sanchiz el júbilo que le embargaba por el honor de su designación, aunque no llegaba a comprender por qué el histórico personaje, modelo de una raza, no era imitado en hidalguía por éstos. Y es que allá en Caracas había observado con rabia cómo uno de ellos, dueño de un restaurante, se negó a servir a las chicas de Coros y Danzas de la Sección Femenina española, y otro a editarle su programa de charlas. Parece, decía, que la vascongada grey exiliada le tenía ojeriza. Y es que no se callaba ante las injusticias y ante la necedad de un embajador de la época republicana en Panamá que había serrado la cruz del respaldo de la sillería de caoba del salón de recepciones y borrado el artístico escudo de un medallón del vestíbulo por temor a que se le tildara de monárquico; y exclamaba para sus adentros: «A veces dan ganas, ya que no se puede ni se quiere dejar de ser español, de serlo en secreto, por incompatibilidad con determinados compatriotas».

#### El escultor José Capuz Mamano



José Capuz Mamano.

Proclamo mi ignorancia por desconocer a este escultor, aunque con ocasión de mi destino en aguas norteñas, precisamente a bordo el crucero *Canarias*, me encontraba diariamente, sin saberlo, con una de sus obras en la plaza de España ferrolana. Correspondía a la estatua ecuestre del anterior jefe de Estado que, por orden gubernamental, se trasladó al Arsenal, engrosando los fondos del Museo Naval. Había realizado dos copias más de este trabajo: una para Madrid y otra para Santander.

Este autor es uno de los más grandes escultores sacros del siglo XX y, posiblemente, junto con el sevillano Antonio Eslava Rubio, el mejor de los

imagineros contemporáneos a la hora de modelar las manos de las tallas religiosas. Afirmaba de su Resucitado malagueño en la parroquia de San Julián que no pudo encontrar un modelo para Jesús; por eso lo había idealizado, aseverando que hay que sentir y llevar dentro la expresión completamente pura y espiritual del Salvador para poder plasmarlo. Especial es su Virgen Dolorosa, en Santo Domingo de Cartagena, con la peculiaridad de que sus manos no están unidas en su pecho, sino abiertas para acoger a sus hijos. Fue el escultor de los marrajos cartageneros, sustituyendo imágenes destruidas por los «valientes» iconoclastas de la Segunda República, sobre todo de la Virgen de la Soledad, madre de esos marrajos. Aquí lo vemos en un retrato de José Nogué Massó, quien lo pintó cuando ambos estaban pensionados en Roma, y lo hizo con sobriedad y sinceridad, fruto del aprecio entre ellos. Se encuentra en el museo municipal de Jaén, ciudad que artísticamente tanto le debe también.

El Museo Naval madrileño envió en 1999 al de San Fernando el altorrelieve para ampliación de sus fondos museísticos; pero, con acertado criterio, se dispuso que fuese el Panteón de Marinos Ilustres el que lo acogiese. Debe significarse que este templo es mucho más que un museo, por añadir a la historia de nuestra Armada la guarda de restos y homenajes de los marinos que merecieron el alto honor de ser recordados por las generaciones futuras.



#### BIBLIOGRAFIA

- GARCÍA SANCHIZ, Federico: *Más vale volando. En memoria del doncel Luis Felipe García Sanchiz y Ferragud y demás héroes adolescentes*. San Sebastián. Editorial Española, S. A., 1938.
- Noticiario*. En memoria de los héroes del *Baleares*. REVISTA GENERAL DE MARINA, enero 1942. pp. 139-143.
- GARCÍA SANCHIZ, Federico: *Ya vuelve el español donde solía. El viaje del Ciudad de Toledo*. Madrid. Editorial Biosca, 1958.
- GARCÍA SANCHIZ, Federico: *América, españolear*. Madrid. Ediciones Cultura Hispánica, 1963.
- BURGOS, Antonio. *De Corea al Virgen del Rocío*. Artículo del diario ABC, 23 de marzo de 2007.

**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.



## EL LIDERAZGO MILITAR POSITIVO

Ovidio GARCÍA ARMAYOR



### ¿Se puede formar un líder?



A mayoría de los tratados y ensayos que he leído acerca del liderazgo coinciden en que un líder mitad nace, mitad se hace. Aunque es innegable que los grandes líderes militares nacieron con un «toque especial» (un, digamos, genio táctico, además de un carácter carismático), no es menos cierto que todos aquellos que no lo hicimos podemos llegar a ser buenos líderes mediante las adecuadas pautas de comportamiento con nuestros subordinados.

### ¿Quién es un líder militar?

Nadie es líder por el mero hecho de ostentar un determinado empleo. He conocido cabos y marineros cuyo constante ejemplo servía de estímulo a sus compañeros y subordinados, y cuyo carisma les hacía aparecer como «jefecillos» a los ojos de su gente. Un líder militar es aquel que consigue que sus subordinados le quieran y le respeten, y le sigan ciegamente al combate. Y eso, desde luego no es fácil, ni lo consigue cualquiera por el mero hecho de ostentar un cierto grado militar. El verdadero líder se gana la confianza y el respeto de sus subordinados. La clave está en cómo conseguirlo.

### Un ejemplo: Horatio Nelson

Como ejemplo paradigmático del verdadero líder militar quizás no haya figura mejor en la historia que la del almirante británico Sir Horatio Nelson. Nelson fue capaz de obtener una obediencia ciega y el más profundo de los respetos entre sus subordinados. Gran parte de su éxito se debió, sin duda, a su gran genio militar. Un militar sigue en combate a un jefe que demuestra

una gran capacidad y preparación. Pero no fue únicamente gracias a este genio militar como Nelson obtuvo la lealtad sin límites de sus hombres. Otros hombres con este genio innato (Napoleón, Patton, y tantos, tantos otros) no llegaron a obtener esa fidelidad y fe ciega de sus subordinados. El militar británico dio muestras de un gran carisma y liderazgo mediante otras virtudes que podrían... «cultivarse».

En primer lugar, siempre dio muestras de un arrojo casi temerario. Fue siempre el primero en entrar en combate, de manera que su ejemplo sirviera de inspiración a sus subordinados. Su buque siempre fue el primero, o gobernó a su buque, a veces incluso desobedeciendo órdenes, de



Almirante Sir Horatio Nelson.

manera que entrara en combate antes de lo que le correspondía. En Trafalgar, como almirante al frente de casi 30 navíos, su buque era el primero de la línea. Y lo lanzó contra la parte más fuerte de la línea hispano-francesa. Ante este ejemplo, ¿quién de entre sus comandantes hubiera dejado de seguirle? No todo el mundo nace con el legendario valor de Nelson; muchos grandes militares se encontraban muertos de miedo antes de entrar en combate; la mayoría de los militares consiguen superar su miedo de una u otra manera y arrojarse a la lucha. Al lanzarse el primero a la batalla, Nelson estaba ayudando a todos sus subordinados que carecían de esa bizarría innata a superar sus miedos y a entrar en combate con la acometividad necesaria.

Podemos observar esta cualidad en otros grandes militares de la historia, como Alejandro Magno (siempre en cabeza de sus tropas, compartiendo las mismas penurias que sus soldados y herido en combate en nueve ocasiones a lo largo de los doce años de campaña en que fundó su imperio), Ghengis Khan, Atila... Como ejemplo antagónico tenemos a los militares que observan la batalla desde la distancia, lanzando sus tropas al combate o dando órdenes desde su despacho que no le afectan en persona; a mayor abundancia, el anti-ejemplo continuaría con el líder que en cuanto comienza a perder la batalla, o tiene alguna sensación de peligro, abandona a sus tropas y se retira a lugar seguro. La primera gran conclusión que el almirante británico nos permite obtener es que el *ejemplo* es una de las bases fundamentales del liderazgo.

Una cualidad poco común de la que hizo gala Nelson, y que en mi opinión constituía la espina dorsal de su carisma, era lo que algunos autores han llamado *commitment* (dedicación al subordinado, compromiso para con él). Es decir, Nelson tenía como máxima el cuidar de sus subordinados en todo



Napoleón Bonaparte.

momento y lugar; para él, su gente era lo primero. Esta es, muy probablemente, la verdadera fuente de su carisma, y de la lealtad misma en general. Los mejores jefes que he tenido gozaban de esta cualidad.

### **La disciplina**

Desde que los ejércitos existen, es decir, prácticamente desde que existe civilización, aquellos siempre han necesitado de la disciplina como pilar fundamental de la institución. La disciplina es absolutamente necesaria en las fuerzas armadas de cualquier nación. Sin embargo, la forma de lograr y mantener una disciplina adecuada dentro de una organización jerárquica como nuestras Fuerzas Armadas puede y debería ser motivo de debate.

La disciplina militar, al igual que la sociedad, cambia y evoluciona con el tiempo. Durante muchos siglos existió una multitud de castigos físicos, incluyendo la pena de muerte en los casos más extremos (o no tan extremos) en todos los ejércitos. La evolución natural ha hecho que hoy en día, en los ejércitos profesionales de los países más desarrollados, los castigos físicos no se contemplen como opción válida en casi ningún caso, y sí lo haga otro tipo de penas administrativas o económicas. El castigo físico fue en otros tiempos casi el único método eficaz de mantener la disciplina, pero ya no lo es, y debe ser aplicado sólo cuando otros métodos han fallado.

Estos métodos, en mi opinión, se basan en comportamientos adecuados con los subordinados. En palabras de psicólogo, «el refuerzo positivo será casi siempre más efectivo (y desde luego más humano) que el refuerzo negativo». Dando ejemplo y demostrando nuestra dedicación a los subordinados conseguiremos más fácilmente su lealtad que castigándoles o llamándoles la atención continuamente. Por supuesto, no debe confundirse trato humano con trato condescendiente. Todo el mundo debe saber cuál es su sitio; el buen líder es el que lo demuestra a sus subordinados con su ejemplo continuo, y también mostrando su constante preocupación para con ellos, y utilizando los métodos de castigo sólo cuando sea absolutamente necesario.

### **Las personas son lo más importante**

¿Qué es lo realmente importante? ¿La efectividad militar? Pues la mejor manera de conseguirla es haciendo que los componentes de una unidad estén a gusto en ella y orgullosos de servir bajo el mando de sus superiores. Si el mando consigue eso, todo lo demás será siempre mucho más fácil. Cuando todo el mundo está a gusto con su jefe, le quiere y le respeta, la predisposición a trabajar y a adiestrarse es mayor. Aumenta la lealtad y la obediencia. En resumen: todo va mucho mejor. Estamos pues, consiguiendo nuestro objetivo

primario: nuestra unidad militar es más eficiente y está mejor preparada para el combate. Si además lo estamos consiguiendo mediante el hecho de ser más humanos con aquellos a quienes dirigimos, y de quienes somos responsables, estaremos triunfando no sólo como militares, sino también como personas.

### **Cultivar el liderazgo. Mis propuestas para poder llegar a ser un buen líder**

He leído en algún ensayo sobre liderazgo que un líder debe practicar deporte asiduamente. No sé si será una característica que inspire lealtad en el subordinado (es probable que, desde el punto de vista psicológico, una imagen deportista de una persona aumente su carisma), pero de lo que no cabe duda es de que es una costumbre saludable, al igual que también lo es tratar de llevar una dieta equilibrada. *Mens sana in corpore sano*.

Algo que también he leído, y de lo que creo estar más seguro, es que el buen líder debe descansar adecuadamente. No existe un número fijo de horas de descanso diarias que se pueda establecer como patrón, pues cada persona es completamente distinta en este aspecto. Pero sí que parece claro que una persona que está descansada toma mejores decisiones y está más centrada que otra que no ha dormido lo suficiente. Añadiré que, en mi experiencia como oficial en la Armada, me he encontrado a menudo con la actitud de que «cuanto menos se duerma, más se aprovecha el tiempo» (quizás en la falsa creencia de que podremos dedicar más tiempo al servicio). Médicos, psicólogos y mi experiencia, dicen lo contrario. Dormir menos no es rendir más. Es necesario un descanso adecuado para disponer de una plena concentración en nuestra actividad, máxime cuando ésta implica la toma de decisiones y el manejo de armamento.

Cultivar el cuerpo está bien, pero ante todo, un líder debe ser una persona culta. Una persona culta es una persona con criterio. El militar que aspire a ser un buen líder hará bien en leer y estudiar tanto como le sea posible, especialmente las materias conocidas como «humanidades». De nuevo, *mens sana in corpore sano*. Ojo, el hecho de ser culto por sí solo no contribuirá a convertir a una persona en líder, si ésta utiliza sus conocimientos como alarde o para ridiculizar a otras personas (y menos aún, desde luego, si estas personas son sus subordinados). He conocido a algunos militares que respondían a este perfil, y el efecto conseguido era el contrario: no eran mandos populares entre su gente. Resumiendo, es importante leer, pero es igualmente importante saber canalizar nuestra personalidad para que nuestros conocimientos no aumenten nuestra arrogancia ni nuestra soberbia, sino que nos den la sabiduría necesaria para sopesar las situaciones y tomar siempre la mejor decisión.

Otra buena filosofía del líder es la que se corresponde con la corriente del estoicismo. Los estoicos creían que lo que fuera a ocurrir ocurriría de todos



modos, así que poniéndonos nerviosos no contribuiríamos a resolver ningún problema; más bien al contrario. Adoptar esta filosofía es una buena manera de comenzar a ser mejor líder. Tratar de mantener siempre la calma nos ayudará a tomar mejores decisiones. Hay que tratar de erradicar lo que en la Armada conocemos como «la bombona» (agobiarse, estresarse, ser superado por la presión). Cuanto más estresado, peores decisiones se toman. No se debe caer en el error de que una persona calmada en una situación tensa peca de pasotismo: Un jefe que mantiene la calma en una situación tensa transmite sensación de confianza y seguridad.

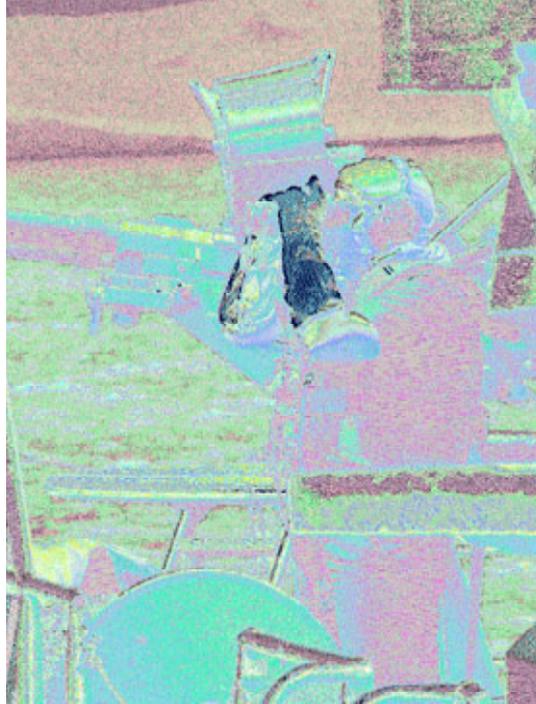
Absolutamente fundamental es el trato humano, que no condescendiente, con los subordinados. Hay que tratar a la gente como lo que son: personas, y no números de organización de nuestra unidad militar. Cada persona es un mundo, con sus defectos y sus virtudes. El buen líder deberá tratar de ver siempre lo mejor en cada uno de sus subordinados, y aprender a quererlos y respetarlos como son. Si lo hace, es probable que reciba el trato recíproco. El militar que trata a sus subordinados como números que rellenan una plantilla difícilmente será visto como un líder por su gente. En la misma línea, creo que debemos intentar no engañar jamás a nuestros subordinados, sino que debemos serles igual de leales y sinceros de lo que les somos a nuestros jefes, o

igual de sinceros y leales de lo que esperamos que ellos lo sean con nosotros.

Igualmente importante es, en mi opinión, saber delegar cometidos y asignar responsabilidades a nuestros subordinados. De esta manera conseguiremos que se sientan útiles y valorados. Conozco a militares que creen que si quieren obtener los resultados óptimos deben hacer las cosas ellos mismos. Creo que es un error; quizás si delegamos funciones a nuestros subordinados los resultados no sean exactamente como nosotros queremos, pero las cosas se harán, y nuestro modo de ver cómo han de hacerse las cosas no tiene por qué ser siempre el mejor (y de hecho no siempre lo será). El buen líder no debe caer en el error de creerse imprescindible; nadie lo es. No hay que querer hacerlo

todo uno mismo, sino que hay que delegar cometidos en nuestros subordinados, aún reteniendo la responsabilidad de sus resultados, para hacerles ver, una vez más, que confiamos en ellos y que su trabajo es importante para nosotros. Ojo, esto no significa que no debemos hacer nada, y sentarnos a esperar que nos lo den todo hecho. Recordar, una vez más, que el ejemplo es una de las grandes bases del liderazgo.

Los grandes líderes militares de los que hablaba antes (Nelson, Alejandro Magno...) supieron depositar siempre una gran confianza en sus comandantes y generales, en quienes delegaban un gran número de sus funciones; esto, sin duda, aumentó su carisma y la lealtad de sus subordinados para con ellos; adicionalmente, esto produce un beneficioso efecto en cadena al cundir el ejemplo; es decir, si un mando subordinado ve que su jefe confía en él y le delega adecuadamente funciones y cometidos, hará lo mismo con sus subordinados, y así sucesivamente. El efecto final es el de una unidad militar en la que todo el mundo se siente útil y valorado. Esa unidad será más eficiente.



Miembro de la dotación del patrullero *Cazadora* durante un ejercicio de tiro. (Foto: L. Díaz-Bedia).

## TEMAS PROFESIONALES

No debemos olvidar nunca que somos los responsables últimos de las acciones de nuestros subordinados. El buen líder asumirá siempre la parte de culpa que le corresponde, sin intentar eludir su responsabilidad. No hay peor comportamiento de cara a obtener la lealtad de nuestros subordinados que querer eludir una responsabilidad, o echar la culpa a uno de ellos de acciones de las que somos los responsables últimos. Hay que dar siempre la cara, y especialmente por nuestros subordinados directos.

También hay que saber escuchar a los subordinados, y a veces consultarles. Su experiencia es un factor más de apoyo a la hora de tomar nuestra decisión. Y el subordinado siempre valora positivamente que su jefe le consulte antes de tomar una decisión.

Creo que algo que debería hacer quien quiera ser un buen líder es no seguir el «manual del perfecto líder» (si este existiera). Me explico: mi experiencia me dicta que no resulta carismático un jefe militar que se comporta como si fuera un robot de dar órdenes y seguir procedimientos; lo cual no significa que no haya que seguir los reglamentos. Pero su aplicación no está reñida con la flexibilidad. Personalmente, me costaría ir a la guerra con alguien que no sea capaz de esbozar una sonrisa durante el transcurso de una guardia de mar.

También es importante tratar de evitar asignaciones superfluas a nuestros subordinados. Ser pragmático, concentrarse en lo verdaderamente importante y evitar asignarles tareas innecesarias.

El líder debería considerarse a sí mismo como un profesional (un profesional de la guerra, a fin de cuentas), y considerar a sus subordinados de la misma manera. Está claro que no todos tenemos los mismos cometidos; esto ocurre en cualquier organización, jerárquica o no. Pero estar en situación de tomar decisiones y dirigir gente no debe llevar a considerarse parte de una élite intelectual o social. En mi experiencia, el subordinado no responde positivamente al jefe que se cree superior; este no es un rasgo positivo de cara al liderazgo. Hay que tratar de evitar el elitismo. Hay que ser honesto y humilde. Los subordinados suelen responder bien a quien da muestras de estos rasgos.

En cuanto a la carrera militar, pienso que todo aquel que aspire a ser un buen líder no debe anteponer su carrera militar a su dedicación a los subordinados, desde el entendimiento de que una cosa no tiene por qué ser incompatible con la otra. Debe evitarse, en mi opinión, confundir la lealtad al superior jerárquico con la zalamería.

Parece también claro que para ser seguido por sus hombres al combate el jefe deberá dar la talla en cuanto a su capacidad militar y como estratega. Aunque no todos poseen el don innato de la clarividencia, el buen líder tratará de mantener al día sus conocimientos de táctica y de tecnología militar. También es importante repasar la historia militar, y aprender de aquellos que en su momento supieron destacar ante sus adversarios mediante cualidades características de los grandes militares: sentido común, anticipación, versatili-

dad, arrojo, planificación, conocimiento de su enemigo (Sun Tsu: *aquel que se conoce a sí mismo, y conoce a su enemigo, saldrá invencido en cien batallas*). Recordemos que «la suerte favorece a los audaces». El buen líder no debe descuidar su preparación militar.

Una cualidad ineludible del líder es la autoestima. Nadie con una baja autoestima puede llegar a ser una persona carismática. El líder debe intentar aumentar la confianza en sí mismo; para ello, debemos mentalizarnos de que somos capaces de hacer las cosas lo mejor posible. Ser paciente y perfeccionista, tratar de ser metódico y ordenado (pero sin perder la flexibilidad necesaria para adaptarse a las situaciones), tratar de alcanzar siempre la perfección (o rozarla), no creer que hay gente que lo haría mejor que nosotros (¡como mucho igual de bien!), no pensar que «quien lo hizo sabría bien lo que hacía»; ser inconformista, no vale eso de que «siempre se ha hecho así», creer que las cosas pueden y deben mejorarse; ser optimista.

No hay que tener miedo a tomar una decisión; hay que, eso sí, sopesar todos los condicionantes adecuadamente antes de hacerlo; pero el líder no debe dudar, y menos por miedo a equivocarse. Todo el mundo yerra alguna vez; la sabiduría consiste en reconocerlo y saber rectificar a tiempo; y, por supuesto, asumir la responsabilidad de las decisiones tomadas.

Un enemigo importante del liderazgo, a mi modo de ver, es la prepotencia: no debemos caer en el error de creer que lo sabemos todo. Descartes decía «daría todo lo que sé por conocer la mitad de lo que desconozco». Nadie lo sabe todo, y nadie nace aprendido; la vida es un constante aprendizaje, y también la preparación militar y humana del líder. He conocido a algunos oficiales y suboficiales que eran de la creencia de que «nunca se debe mostrar a un subordinado que sabe más que nosotros»; en mi opinión, es un completo error. Parece claro que cualquier persona sabe algo más que uno mismo de algo, sea lo que sea ese algo. Todo el mundo es una fuente de saber en potencia. Cuando le hacemos una pregunta técnica a un subordinado no le estamos transmitiendo la sensación de «debilidad» o falta de preparación, sino que le estamos demostrando su importancia, nuestra confianza en él, y nuestras cualidades humanas al hacerle saber que podemos y queremos aprender de su experiencia. Bajo mi punto de vista, los subordinados suelen valorar muy positivamente esta actitud.

Asimismo, creo que es importante hacer autocrítica de los errores de nuestros subordinados. Si ellos cometen errores o no hacen las cosas como deben, quizás sea debido a que no hemos sabido adiestrarles adecuadamente. La responsabilidad por los errores de un subordinado es nuestra, y quizás la culpa también. No creo que deba echársele la culpa a la primera de cambio a nuestra gente por haber hecho algo mal. Habrá que enseñarles a hacer bien las cosas, y asumir la responsabilidad de aquello que no hicieron bien (al menos, la primera vez).



USS Port Royal.

### Un ejemplo presente de liderazgo

Cuando tenía este ensayo casi concluido, me encontré con un ejemplo de lo que considero un buen líder. Estando de acuerdo —como estoy— con su filosofía general (y coincidiendo ésta con muchas de las cosas que yo había escrito ya), transcribo y traduzco el siguiente párrafo publicado en el *Plan of the Day* (Orden Diaria) del crucero estadounidense USS *Port Royal* (en el cual estuve embarcado del 19 al 23 de junio de 2007). Está escrito por el comandante del buque, capitán de navío David Adler:

*My commitment to you.*

*I am deeply honored to be in command of USS Port Royal (CG 73). I will do my best to ensure you and Port Royal are mission ready and safe. I will work to ensure a command climate in which common sense prevails, everyone is treated fairly, leadership is positive, shipboard habitability is first rate, two way communications are a daily standard, uncertainty is minimized, everyone has an opportunity to improve their professional and civilian educa -*

*tion, and we operate as a war fighting team in which everyone knows they are a valued member.*

«Mi compromiso para con vosotros.

Es para mí un gran honor mandar el USS *Port Royal* (CG 73). Haré cuanto esté en mi mano para asegurarme de que vosotros y el *Port Royal* permanecéis a salvo y listos para desempeñar la misión que se nos encomiende. Trabajaré para asegurar un ambiente de unidad en el que prevalezca el sentido común, que todo el mundo sea tratado con ecuanimidad, que haya un liderazgo positivo, que la habitabilidad a bordo sea de primera, que las comunicaciones en ambos sentidos sean lo habitual, que se reduzca al máximo el desconcierto, que todo el mundo tenga la oportunidad de mejorar su preparación militar y civil, y que operemos como un equipo de combate en el cual todo el mundo se sienta valorado.

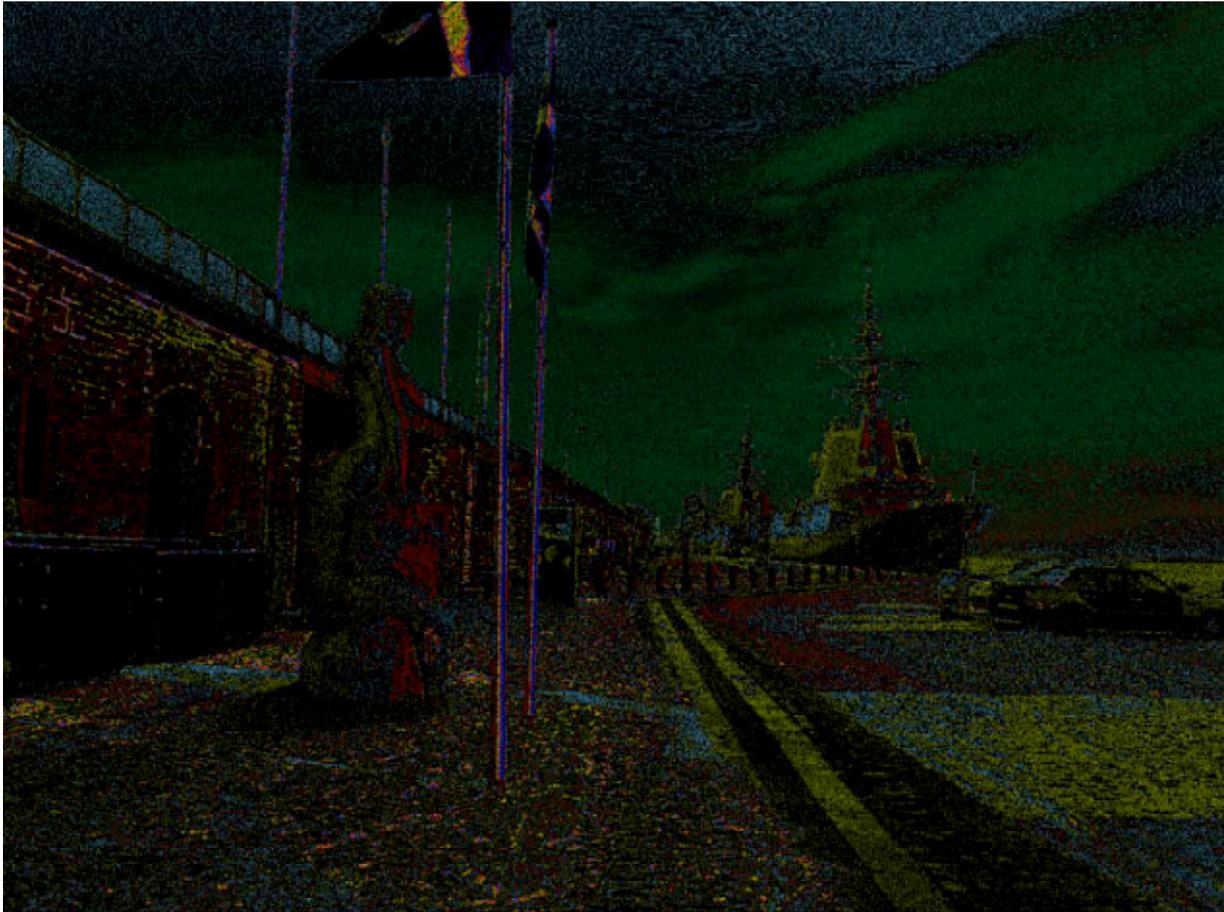
*Nota del autor.*—Con este artículo no he pretendido, ni mucho menos, dar lecciones a nadie sobre nada. No me considero ni mejor ni peor jefe que cualquier otro. Esto no es un ensayo autobiográfico, sino una mera exposición de mis opiniones personales sobre liderazgo, para todo aquel que tenga la paciencia de leerlo y le apetezca. Por supuesto, cualquiera está en su perfecto derecho de discrepar con todo o parte del contenido.

*¿Cómo va a depender la capacidad de dirigir de la de seguir?  
Sería como decir que la capacidad de flotar depende de la de hundirse.*

L. J. Peter y R. Hull. *The Peter Principle*.

#### BIBLIOGRAFÍA

- DIXON, Norman: *Sobre la psicología de la incompetencia militar*. Anagrama, 2001.  
BENNET, Geoffrey: *Nelson, The Commander*. Penguin, 2002.  
TRACY, Nicholas: *Nelson's Battles, The Art of Victory in the Age of Sail*. Caxton, 2001.  
LANE FOX, Robin: *Alexander The Great*. Penguin, 1986.  
WEATHERFORD, Jack: *Genghis Khan and the Making of the Modern World*. Crown, 2003.  
D. SAWYER, Ralph: *The Essence of War, Leadership and Strategy from the Chinese Military Classics*. Westview, 2004.  
HOWARTH, Patrick: *Atila*. Ariel, 2001.



La fragata *Blas de Lezo* en el puerto de Copenhague. (Foto: A. M. Couce C.).



# EMPLEO DE UNIDADES DE OPERACIONES ESPECIALES EN OPERACIONES DE PAZ

Vicente GONZALVO NAVARRO



En el largo periodo transcurrido desde la creación, en el año 1952, de la Compañía de Esquiadores Escaladores de Infantería de Marina (unidad madre de lo que en la actualidad es la UOE del Tercio de Armada) (1) hasta nuestros días, podemos afirmar, sin temor a errar, que las misiones, características y procedimientos de las Unidades de Operaciones Especiales (UOE) se han ido adaptando paulatinamente, por un lado, a las necesidades específicas que requería la defensa nacional, y por otro, a partir del ingreso en la estructura aliada, a las que imponía la doctrina OTAN.

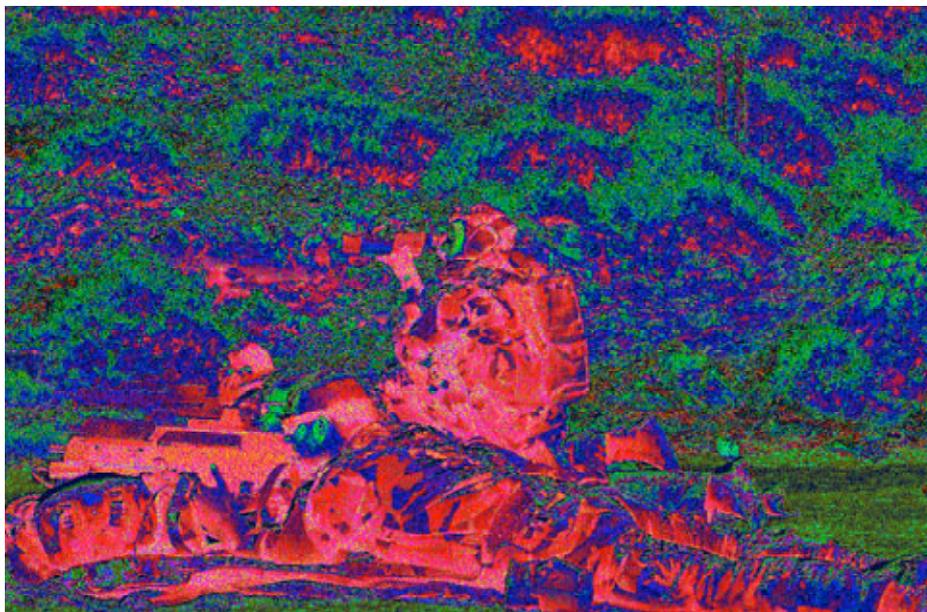
Esta andadura, al mismo tiempo, ha sido bastante similar en el caso del Ejército de Tierra, pues comienza inicialmente con la creación de las Compañías de Operaciones Especiales (integradas en un primer momento en las ya extintas Brigadas de Defensa Operativa del Territorio o BRIDOT) y termina, tras una serie de pasos intermedios, con la creación del Mando de Operaciones Especiales del Ejército de Tierra.

Este largo proceso de cambios en nuestras Fuerzas Armadas ha desembocado en la creación de la Célula Conjunta de Operaciones Especiales, dentro del Mando de Operaciones, y por tanto en el esbozo de la creación de un Mando Conjunto de Operaciones Especiales en nuestras Fuerzas Armadas.

Como consecuencia de la actual política de defensa y seguridad española (herramienta indispensable de nuestra política exterior), España ha enviado a

---

(1) En realidad, según documentación facilitada por la UOE de la BRIMAR, la antigüedad de esta Unidad de Operaciones Especiales corresponde al primer documento en el que se hace referencia a la UOE como tal (Plan General de Adiestramiento, Parte I, del Grupo Especial para el año 1967, de 17 de noviembre de 1966), firmado por el entonces general de Infantería de Marina Fernando de la Cruz Lacaci.



sus soldados a teatros de operaciones tan dispares como los de Bosnia, Haití o Líbano, en los cuales infantes de Marina han cumplido su misión cambiando su querida boina verde por la azul de las Naciones Unidas.

Quizá llegados a este punto sea necesario considerar si la especial naturaleza, técnicas, organización y adiestramiento que poseen las unidades de Operaciones Especiales (2) pueden ser utilizadas en misiones de mantenimiento de la paz, según definen los artículos 6 y 7 de la Carta de las Naciones Unidas, por un lado, y las operaciones no incluidas en el artículo 5 del Tratado Fundamental de la Alianza Atlántica, por otro.

Si como decía el general norteamericano Tommy Franks durante la exitosa campaña en Afganistán en el año 2001 («escuchar al hombre que pisa el terreno no es la solución pero aumenta las posibilidades de dar con la solución»), y si según los generales Prieto y Chiarini (jefe de la BRILIB III en el Líbano entre julio y noviembre de 2007, y comandante de la Operación ALTHEA en 2006, respectivamente) (3) la actuación de las Fuerzas de Operaciones Especiales de Infantería de Marina permitió, en el primero de los casos, contribuir

---

(2) De acuerdo con el MC 437 NATO Special Operations Policy.

(3) Oficiales superiores, cada uno en su caso, con OPCON sobre unidades de Infantería de Marina en los respectivos teatros de operaciones.

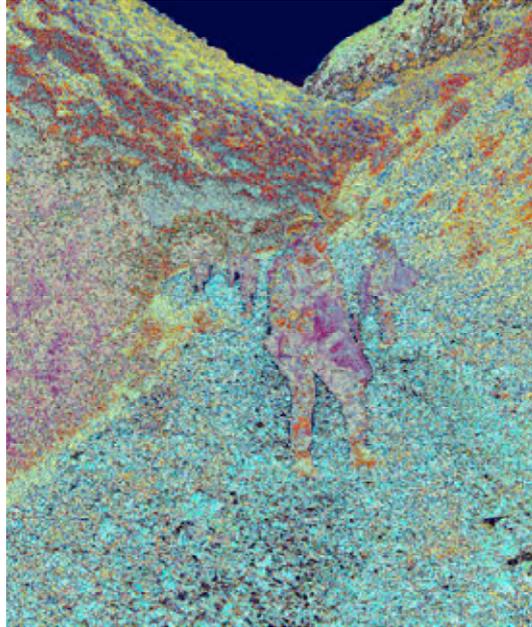
a neutralizar la amenaza asimétrica, y en el segundo, cubrir las necesidades de reconocimiento especial de la Fuerza, podríamos concluir que dichas fuerzas apoyan la misión de nuestros contingentes, ofreciendo una serie de ventajas al despliegue propio y a las operaciones posteriores (4).

Si se analizan las dos operaciones mencionadas anteriormente, la ejecución de acciones de reconocimiento adquirió vital importancia en ambas, así como la adquisición de información proveniente de la población civil.

El adiestramiento especializado en el manejo de medios de observación diurnos y nocturnos, la capacidad de operar aisladamente en contacto con la población civil (actuando como auténtico sensor en lo concerniente a la actitud de la misma respecto a la misión y a la fuerza) y la formación específica en operaciones de obtención de información, proporcionan a las Fuerzas de Operaciones Especiales (FOE) una capacidad que las fuerzas convencionales no poseen, y que contribuye a elevar el nivel de protección de nuestro contingente. Además, pueden operar en situaciones donde, por diversos motivos, no es conveniente que lo hagan otro tipo de unidades.

Respecto a este asunto, es necesario que aumente la colaboración con las fuerzas convencionales y que las FOE se den a conocer a las mismas, siendo por el momento ésta una «asignatura pendiente», aunque hay que decir que en la Brigada de Infantería de Marina (BRIMAR) llevamos un largo camino andado y la sinergia de esfuerzos va produciendo resultados positivos.

Si nuestras fuerzas han de ser desplegadas en teatros de operaciones en los que la amenaza principal es de carácter asimétrico, como la representada por el terrorismo, por ejemplo, no cabe duda que será necesario dotar a nuestras fuerzas de vehículos adecuados para cumplir su misión, pero también será



(4) El AJP 3.5 *Allied Joint Doctrine for Special Operations* señala en su Capítulo I el amplio espectro de utilización de las FOE, incluyendo en el mismo este tipo de operaciones.

preciso adelantarse a los acontecimientos y prever actitudes de la población civil, reacciones a acontecimientos importantes (como se demostró por ejemplo en los sucesos de Ouanaminthe en enero de 2005, donde de una situación de buenas relaciones con la población se pasó a una insurrección civil dirigida contra las Fuerzas de Naciones Unidas) y contribuir a detectar la aparición de posibles células terroristas, como de hecho ha sucedido en el escenario del Líbano. Es decir, nuestros equipos de OE habrían de constituirse —como de hecho ocurre en Afganistán con el Ejército de Tierra— como células avanzadas de enlace y observación de la Fuerza. Es por tanto necesario que en las poblaciones y lugares donde vayan a desarrollarse las operaciones se destaquen patrullas especiales de reconocimiento que actúen en beneficio del contingente. A través de ellas, si es necesario, los escalones más elevados de la cadena de mando podrán contactar con la misma fuente que proporciona la información.

La evaluación de cómo y mediante qué pasos deba realizarse dicho despliegue habrá de ser estudiada para cada zona de operaciones. No cabe duda que experiencias como la de Bosnia han permitido, aunque *a priori* pareciera lo contrario, incrementar la protección de nuestros soldados. Además, la forma de trabajar de las unidades de OE, realizando un planeamiento exhaustivo y sin rutinas, representa una notable dificultad para aquellos grupos terroristas que busquen atacar a la Fuerza. Por eso, la propia población local, que es la que verdaderamente detecta la presencia de personal foráneo o con conductas extrañas en su vecindario, va a ser de gran ayuda en la lucha contra el terrorismo; eso sí, si verdaderamente confía en nosotros. Para ello es fundamental la cooperación con otras unidades de la Fuerza, como por ejemplo las unidades CIMIC.

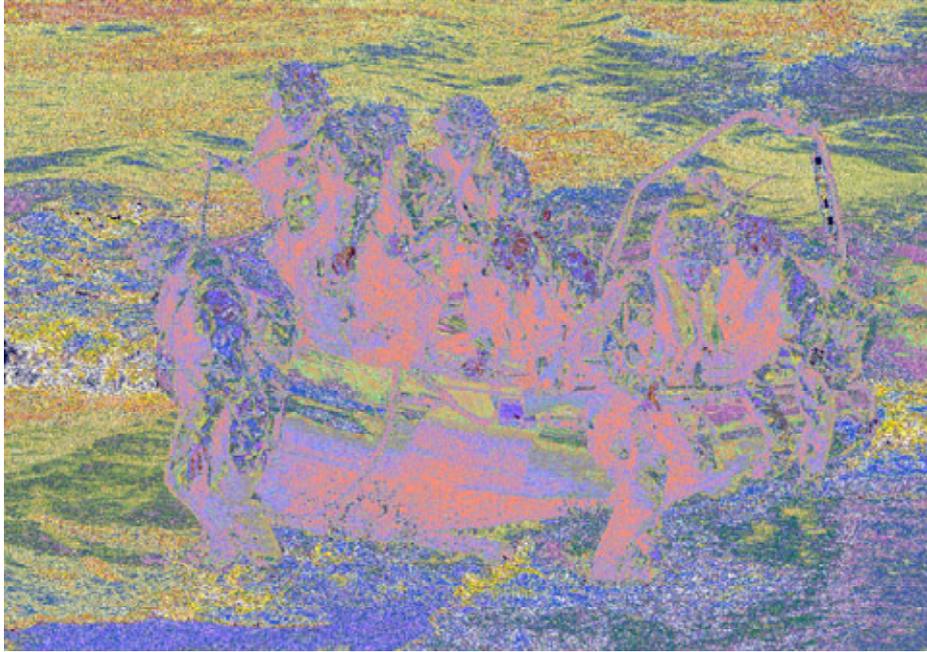
Por otra parte, siendo un alivio a los siempre ajustados listados de personal que integran las sucesivas agrupaciones, es de destacar el reducido número de personal que constituye las unidades de OE y la elevada potencia de combate que pueden proporcionar en caso de ser necesaria. Y eso lo saben también nuestros potenciales enemigos.

En julio de 2005 el teniente Michael P. Murphy, de la Marina estadounidense, con su patrulla de cuatro hombres fue cercado por unos cien talibanes mientras realizaba una misión de combate en la provincia de Helmand, al sur de Afganistán. El Mando americano le envió 12 hombres de refuerzo que, con el adecuado apoyo aéreo, acabaron con las fuerzas enemigas (5).

*Ainda mais* (como decía el viejo profesor de la Escuela Naval), el apoyo al Gobierno de la HNS (Host Nation Support) puede ser realizado por las unida-

---

(5) Ello, por ejemplo, puede darnos una idea de la potencia de combate, que caso de ser necesaria, estas unidades pueden poseer.



Fusileros de Infantería de Marina desembarcando. (Foto: F. Herráiz).

des de OE mediante un cometido específico que la doctrina asigna a este tipo de unidades. Éste es el de asistencia militar, que permite, como está ocurriendo en el Líbano, construir unas Fuerzas Armadas capaces de cumplir la misión que su gobierno le encomiende. Así pues, debemos realizar esta misión, y a lo mejor ésta sea una de las más importantes tareas que podamos llevar a cabo para establecer o mantener la paz.

Comencé este artículo hablando de la conjunción de fuerzas de OE y me gustaría concluirlo del mismo modo. La conjunción de estas fuerzas, parafraseando a otro autor, no es un camino, sino el único camino. La misión cumplida con nuestros compañeros del GOE IV del Mando de Operaciones Especiales del Ejército de Tierra en el Líbano así me lo ha demostrado, y creo que debe continuarse en esa misma línea, aunque, como decía Nelson, «cada uno debe tener lo suyo», y por eso debemos seguir respetando la identidad y especialización de cada ejército.

Sólo así la Infantería de Marina podrá acometer, con garantía de éxito, los compromisos del futuro.



Balizando la playa. (Foto: F. Herráiz).

# SCP PARA LOS SUBMARINOS S 80

Francisco GUTIÉRREZ LÓPEZ



(Ing.)



LOS nuevos submarinos S 80 que está construyendo Navantia para la Armada española dispondrán de un Sistema de Control de la Plataforma (SCP) desarrollado por FABA, que contará con los últimos avances tecnológicos y que permitirá operar al buque con dotaciones muy reducidas.

El alto nivel de automatización alcanzado en los diferentes elementos y sistemas susceptibles de ello, y que forman parte de la plataforma, podemos cifrarlo en un 90 por 100. Esto permite que prácticamente la totalidad de las operaciones de mando (dar órdenes) y vigilancia (comprobar estados) que se necesitan realizar en la mar para mantener el submarino en situaciones óptimas y seguras de navegación serán efectuadas por tan sólo tres operadores de las denominadas Consola de Seguridad en Inmersión (CSI), Consola de Propulsión y Baterías (CPB) y Consola de Gobierno (CG), situadas en las cámaras de Mando y Central, siendo mínimas, en condiciones normales de funcionamiento, las veces que este personal tenga que desplazarse fuera de dichas cámaras. Todo el control de los diésel-generadores (DAR), motor principal (MEP), AIP, baterías, auxiliares (ventilación, sanitarios, trimado, contraincendios, control de inundación, hidráulica, neumática, combustible, mástiles, aceite, atmósfera, agua dulce, salada, etc.), así como las maniobras de dar *snorkel*, hacer inmersión o superficie, son, entre otras, algunas de las funciones asignadas a las consolas anteriormente descritas.

Entre las consolas CPB y CSI también existe un cuadro de control, formado por dos paneles diferentes, PRCP (Panel de Reserva de Seguridad en Inmersión) y PRPB (Panel de Reserva de Propulsión y Baterías), que permitirá determinado tipo de control, mediante comunicación directa, de aquellos equipos considerados vitales, como el MEP, AIP, gestión *snorkel*, mástiles,

## TEMAS PROFESIONALES

control de incendios e inundación, válvulas de maniobra y seguridad, ventilaciones y soplado de lastres, etcétera.

Todavía se dispondrá de un tercer modo individual y directo de control mediante los CCL (Cuadros de Control Local), con los que, en caso de fallo de los dos anteriores, se podrán controlar determinados equipos o sistemas desde las proximidades de éstos. Como es lógico, esta última forma de control exige el desplazamiento de personal profesional al lugar donde se encuentre el cuadro de control.

Todo lo anterior podemos resumirlo diciendo que con el SCP de los submarinos *S 80*, dependiendo de las características propias y de lo crítico que pueda ser cada equipo o sistema, podremos arrancar, parar, abrir, cerrar, izar, arriar, comprobar estados, presiones, temperaturas, tensiones, intensidades, velocidades, niveles, caudales, etc., de las siguientes formas:

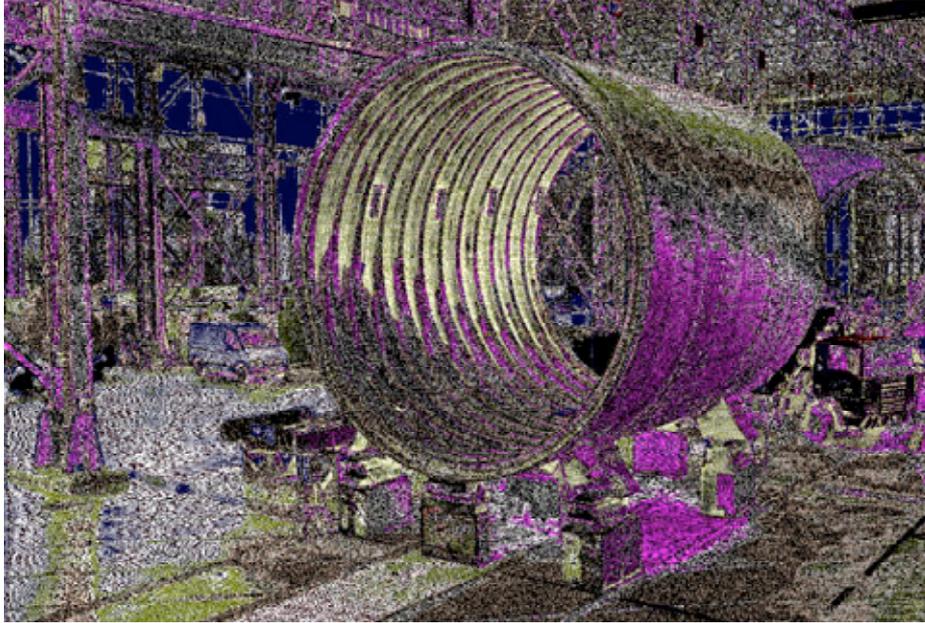
- En remoto, desde las consolas del SICP (Sistema Integrado de Control de la Plataforma) mediante un conjunto de consolas, un sistema común de fibra óptica para transmisión de datos, conmutadores, LSS (Subestaciones de Gestión Local con Autómatas) y RT (Terminales Remotos para toma de datos).
- En remoto, desde los paneles del SNIC (sólo vitales y seguridad en inmersión) mediante un sistema de enlaces directos.
- En local, desde los cuadros CCL mediante un sistema de comunicación directo.
- En local, de forma manual, desde el propio equipo.

Las tres primeras formas de control, a través de autómatas programables o mediante la tradicional lógica de relés, autorizan a establecer procesos de las siguientes tres formas:

- Automática, donde el operador se desentiende prácticamente de todo, ya que el sistema es capaz de mantenerlo por sí solo.
- Semiautomática, donde el sistema, de alguna forma, le va indicando al operador el siguiente paso a seguir.
- Manual, donde es el operador el que asume totalmente la responsabilidad de la acción.

El modo normal de funcionamiento será el de remoto con máxima automatización, es decir, desde el SICP. Desde el punto de vista de autorizaciones de utilización, el SNIC es el que tiene mayor jerarquía y, por tanto, mayor prioridad, mientras el SICP es el de menor.

Aunque se ha mantenido, en gran medida, la comunalidad en cuanto a filosofía y arquitectura con respecto al resto de SCP instalados en otros buques de



Construcción de submarinos S 80 en los astilleros de Navantia en Cartagena.  
(Foto: J. Máiz Sanz).

nuestra Armada, las especiales características que rodean a un submarino han hecho que aparezcan ciertas diferencias y novedades, entre las que podemos destacar:

- Existencia de un sistema remoto, no integrado, para control de elementos considerados vitales.
- Redundancia, mediante conexiones directas, entre las CPU de subestaciones próximas, de manera que si una de ellas queda inservible la otra pasa a tomar el control total.
- Las alimentaciones de 24 V para los elementos situados aguas abajo de las subestaciones, independientes de éstas.
- Desarrollo y aplicación de un plan de seguridad que recoge el *software* identificado como crítico desde el punto de vista de la seguridad, que definirá las pautas a seguir, tanto en el diseño y el desarrollo de este *software* (SW) como en el proceso de validación del mismo. Además, se ha previsto un extenso margen de tiempo (hasta cinco veces mayor de lo habitual) para someter al sistema a todas las pruebas que se estimen necesarias para garantizar la fiabilidad del SW crítico.

## TEMAS PROFESIONALES

- Avance en la visualización del entorno HMI mediante mejoras en mímicos 2D y escenas en 3D, con desplazamiento y giro, que permite mostrar la localización real de todos los equipos y circuitos dentro de la estructura del buque, así como relacionarlos con procesos técnicos de identificación y mantenimiento.
- Como complemento al MBC (Mantenimiento Basado en la Condición) mediante una aplicación de comparación de datos, tendencias y estimaciones futuras de los diferentes valores de las variables, así como indicaciones de valores límites y recomendaciones para ayuda a la toma de decisiones. Con este fin, se ha tenido a bien registrar una serie de señales, como número de arranques, de ciclos y tiempos de izado y arriados, consumos y coeficientes de recuperación que, sin ser totalmente necesarias para el control, se consideran muy convenientes al objeto de sacar conclusiones sobre el correcto funcionamiento de los equipos.
- Sistema de vídeo-vigilancia de todos los compartimentos, con capacidad de infrarrojos, integrado en el SICP.
- Sistema de vigilancia en tierra integrado en el SICP
- OBTS (*On Board Training System*), que simula el comportamiento de la plataforma, totalmente integrado en el SICP.
- Otra novedad con respecto a otros SCP es el control que lleva el sistema con respecto a las diferentes situaciones operativas del buque, visto desde el punto de vista de la navegación. El SICP tiene en todo momento constancia de si el submarino se encuentra en puerto, en superficie, en inmersión, en *snorkel* o posado en el fondo, y esto hace que, además de facilitar el paso de una situación a otra, la seguridad aumente al relacionar la funcionalidad de los diferentes equipos con la situación actual de navegación, de forma que, por ejemplo, impida que se ejecuten órdenes de mando no compatibles con la situación o recomiende tomar determinadas acciones aconsejables en ese momento.
- Aplicación de un gestor documental que simplifique y facilite todo el trabajo burocrático relacionado con informes, documentación e impresos normalizados de tramitación periódica.
- Existencia de un simulador de plataforma, instalado en tierra que, además de permitir el adiestramiento de la dotaciones a lo largo de la vida útil del submarino, servirá, sobre todo en su primera fase, como complemento al plan de pruebas y seguridad.

Como decimos por estas tierras de la «Peñica»: este SCP va a ser de lo más «apañaíco» y «completico» que hay por ahí y, de proponérselo, faltaría muy «poquico» para conseguir, mediante el móvil y desde casa, sacar el submarino a navegar sin necesidad de dotación.



## HISTORIAS DE LA MAR

MARINERO JUAN CANLE  
*IN MEMORIAM*

Pedro GAMBÓN FILLAT



(R)

### **Viernes 30 de octubre de 1936. Aguas del Mediterráneo**



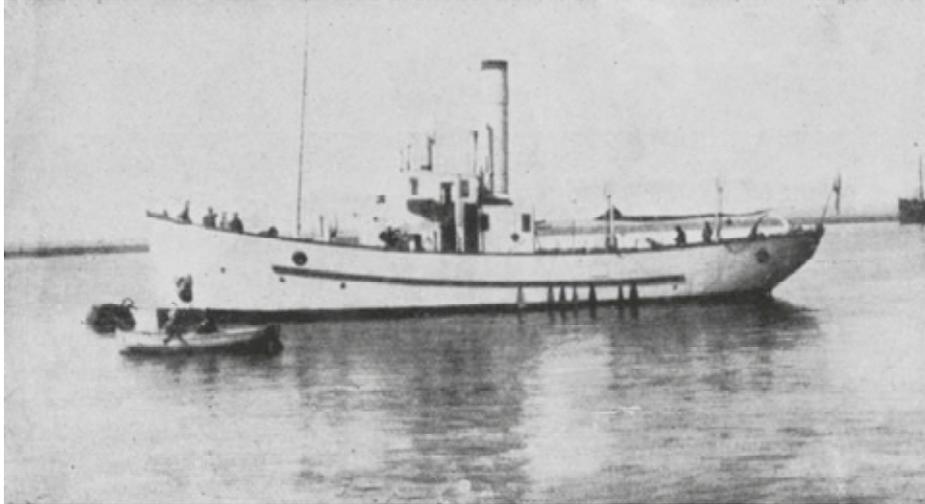
HA transcurrido ya 104 días desde el inicio de la Guerra Civil española del siglo xx. El crucero *Canarias*, tal vez el buque de guerra español más significativo no sólo durante el conflicto sino hasta su baja en 1975, ha iniciado su vida marinera hace escasamente dos meses, pese a lo cual su efectividad está ya comprobada con el hundimiento de un destructor del bando opuesto, el *Ferrándiz*, y ahora continúa su actividad por aguas próximas a la costa española. Había visto la amanecida en situación aproximada de 42° 20' latitud norte, 04° 25' longitud este, con marejada, cielo despejado y viento del norte.

A las 0700 avista un trasatlántico inglés, el *Worcestershire*; continúa su singladura a diversos rumbos y régimen de 123 rpm hasta que a 1450 horas el comandante ordena zafarrancho de combate y el buque se dirige a reconocer a un buque mercante, que resulta tener matrícula de Trieste. Más tarde, otro de Marsella, y un tercero de Londres. A 1555 el oficial ayudante de derrota, teniente de navío Leopoldo Boado, anota la situación: E-W y a dos millas y media de cabo Creus, navegando en demanda de la bahía de Rosas para su reconocimiento. Encuentra en el interior de la hermosa bahía dos mercantes extranjeros fondeados, el *Regina* y el *Maarin*, y a un guardapescas español atracado en el muelle. A 1700 horas abre fuego contra este último: 22 disparos con los cañones de 120 de la banda de babor, y a continuación abandona la bahía. A 1755, retirada de zafarrancho de combate; se establece servicio de mar: entra de guardia en el puente el teniente de navío Alfredo Lostau.

Dejemos que el crucero se aleje de la costa navegando a un rumbo del primer cuadrante, y fijémonos por un momento en su último blanco, ese modesto guardapescas que ha quedado deshecho en Rosas, sin bajas personales, operación que pese a no tener mucha trascendencia en el cómputo global de la contienda no dejará de ser comentado en la prensa de uno y otro bando, mereciendo, claro está, valoraciones opuestas. El periódico *La Vanguardia*, martes 4 de noviembre, publica entre otras noticias de guerra, una titulada «La hazaña de los fascistas en Rosas». Una foto de un guardapescas fondeado da pie a una nota diciendo que había resultado ligeramente averiado, y la fotografía quería demostrar el insignificante resultado del bombardeo. «La Nota del Día», página 3 del periódico, es mucho más fuerte y puede sintetizarse en una de sus frases: «...si algo demuestra es que el enemigo ya necesita recurrir a esos golpes de mano traicioneros para alardear de un poder que va menguando poco a poco». El periódico *La Voz de Galicia*, de La Coruña, decía en su número del 3 de noviembre: «Estrasburgo. Un buque nacionalista ha bombardeado el puerto de Rosas y costas próximas, echando a pique varias barcas que conducían víveres y municiones». Podrían aquí añadirse varias versiones más del mismo suceso, distintas e incluso contradictorias, pero no es ese el hilo argumental que se pretende, porque las fechas citadas hasta ahora marcan aún el inicio de una guerra que, desgraciadamente, sería larga, y la información es una de las armas utilizadas en cualquier conflicto bélico.

### Gestación de un buque

Si el 30 de octubre de 1936 significó el final de un modesto buque guardapescas español, el *Marinero Cante*, vayamos al principio de su existencia doce años antes. Un estudio minucioso, detallado y completo nos llevaría no a 1924, sino a enero de 1908, cuando una ley del Gobierno, larga y ambiciosa, con el almirante Ferrándiz como ministro de Marina, reorganizaba los servi-



*Marinero Cante.*

cios de la Armada y fijaba las fuerzas navales; el fin y límite de dicha ley era la defensa de la autonomía y la integridad territorial de la nación. Uno de sus puntos hablaba de la construcción de buques propios para el constante ejercicio de la vigilancia y jurisdicción en las aguas litorales. Pero hay que saltar hasta 1915 para estudiar otra ley (ahora es ministro de Marina Augusto Miranda), en la que se decreta la contratación y ejecución de diversas obras encaminadas a dotar a la nación de los elementos de defensa marítima, sujetándose a los preceptos contenidos en la ley de enero de 1908. En lo que respecta a los buques guardapescas, un nuevo salto es necesario, hasta mayo de 1924, en que, al fin, un real decreto que firmaba Primo de Rivera decía en su parte dispositiva: «Vengo en autorizar al Almirante Encargado del Despacho del Ministerio de Marina para que adquiriera por gestión directa ocho buques guardapescas para la vigilancia de las aguas litorales con cargo a la ley de diecisiete de febrero de mil novecientos quince». Esta vez el deseo se hace realidad, y dos meses después una real orden dispone que la dotación de cada uno de los ocho buques guardapescas, ya adquiridos, esté formada por el personal siguiente: un contraataca mayor, mando; dos segundos maquinistas; dos fogoneros de 1.<sup>a</sup> y seis marineros. La real orden hubo que modificarla un mes más tarde en el sentido de que, por escasez de contraatacas mayores, el cargo de patrón del guardapescas fuese desempeñado por contraatacas primeros, a ser posible cumplidos de condiciones reglamentarias para el ascenso. Otra real orden de la misma fecha que la que determinaba la dotación

de cada uno de los ocho buques sería para asignar el nombre a cada uno de ellos. La circular que hacía pública oficialmente esta real orden estaba firmada por otro conocido marino, Honorio Cornejo, y en ella, a modo de exposición de motivos, se explicaba que la asignación de nombres se hacía en memoria de las clases y marinería que más se distinguieron en los combates navales de Cavite (Filipinas) y Santiago de Cuba. Los nombres oficialmente asignados eran: *Condestable Zaragoza*, *Contramaestre Castello*, *Maquinista Macías*, *Torpedista Hernández*, *Cabo de Infantería de Marina Garciolo*, *Marinero Cante*, *Fogonero Banobre* y *Marinero Jarana*. Todos ellos, lo aclara una reseña de referencia de la citada circular, murieron en el combate de Cavite o en el de Santiago de Cuba, a excepción del cabo de Infantería de Marina Garciolo, herido en combate y citado como muy distinguido en la relación del crucero *Castilla*.

Pero, como vamos a ver, la buena intención no implica rigurosidad y precisión. Conocido ahora el principio de nuestro buque, y antes su final, *alfa* y *omega* de la existencia terrenal de cualquier ser u objeto material, hora es de que enfoquemos la razón de ser de este trabajo: el nombre del buque, *Marinero Cante*, sin relatar las particularidades de su actividad marinera, no especialmente relevante, y sin fijarnos tampoco en las personas que a lo largo de sus doce años formaron su dotación, con una excepción, la de su último patrón, Gabriel Martín Morito, a quien el Estado General de la Armada correspondiente al año 1932 sitúa en la Sección Cuerpo de Auxiliares Navales (así eran denominados los contramaestres durante la República), destinado en las Brigadas de Instrucción en Cartagena; su último destino embarcado había sido el cañonero *Lauria* unos años antes. Pues bien, fue para mí una sorpresa encontrar su nombre en una novela histórica, muy vendida y leída hace unos años, *Soldados de Salamina*, de J. Cercas; allí aparece en dos ocasiones su nombre, relacionado con el protagonista de la obra, Rafael Sánchez Mazas, de quien fue compañero de celda. Pero volviendo al punto focal de nuestra historia, demos otro salto atrás.

## Cuba 1898

El Desastre. Probablemente es el término que más han utilizado los historiadores para sintetizar lo que ocurrió ese año en lo que fueron las posesiones españolas allende los mares; aunque, claro está, un acontecimiento de tal trascendencia no ocurrió por generación espontánea, sino que fue consecuencia de un proceso tan complejo que su lectura emociona. Cavite tuvo sus protagonistas: Patricio Montojo y el almirante americano Dewey, aquel que antes de destruir nuestra escuadra recordó a sus dotaciones: *Remember the Maine*. En tierra, ha pasado a la historia el teniente Martín Cerezo, en Baler. Pero Cuba es algo que marcaría la vida política de España por mucho tiempo, y la huella

de la pérdida tuvo un coste de valor infinito en el plano puramente humano. Aunque los precedentes nos hablan de figuras militares como el enérgico general Weyler, o de héroes modestos, como el soldado Eloy Gonzalo (Casco-ro), también en la parte cubana hay figuras como la de Maceo o la del criollo José Martí (por cierto, hijo de un cabo del Ejército español), el análisis global está hecho por los historiadores. Cuba y Puerto Rico son de gran importancia para España desde la pérdida de su imperio colonial americano, pero también resultan muy importantes para los Estados Unidos de América, cuyo presidente McKinley ya había intentado comprar Cuba por trescientos millones de dólares; resultado: declaración de guerra, instigada en no pequeña parte por la prensa americana y también la española; aquélla, interesada; tal vez inconsciente ésta.

La escuadra que manda Pascual Cervera sale el 29 de abril de Cabo Verde y, burlando el bloqueo americano, entra en Santiago de Cuba el 19 de mayo; entre los barcos españoles no se encontraba el *Pelayo*, que estaba en mejores condiciones. Llega el día fatídico: 3 de julio. La historia la hemos leído todos; en principio, estaba prevista la salida durante la tarde del día anterior, pero las dotaciones de los barcos están combatiendo en tierra y no se incorporan a tiempo, de modo que se demora la salida para el día siguiente. Resulta estremecedor pensar que todos los miembros de las tripulaciones se incorporaran sabiendo que van a la muerte. Los americanos, por si les faltaba alguna excusa, recordaban la voladura del acorazado *Maine* el 15 de febrero, de forma fortuita, en la que murieron 260 marineros y dos oficiales, y aunque tiempo después reconocieron que la explosión había tenido origen interno, en aquel momento el Consejo que juzgó el caso, presidido por Sampson, había declarado origen externo. El final de la jornada, 3 de julio de 1898, supone 350 muertos por parte española, sin olvidar a los heridos y a los más de 1.000 prisioneros. Cada uno de ellos merece ser recordado. Uno de los marineros del acorazado *Oquendo* murió destrozado por una granada, como ocurrió con otras muchas de las bajas, por ejemplo, el comandante del destructor *Furor*, Fernando Villaamil.

### **Villa de Sada (La Coruña)**

Situada en 43° 20,7N/08° 15,2W, es decir, muy próxima a la ciudad de La Coruña, es hoy una moderna población a la orilla de una ría amplia y hermosa, clima excelente y muchos atractivos que hacen de ella destino turístico muy solicitado en periodo estival. Su vinculación con la Armada ha sido intensa en muchos momentos; siglos atrás eran relaciones industriales, basadas en las fábricas de jarcia que allí había y de las que se surtían los buques de guerra de Ferrol; relaciones militares en otras ocasiones, como la entrega de la bandera de combate al patrullero *Cándido Pérez* en 1993, y muchas otras;



Vista actual de la villa de Sada.

pero las relaciones más profundas siempre las constituyen los hombres que entregan su vida al combate a bordo de un buque de la Armada.

El municipio de Sada cuenta con ocho parroquias, tres de ellas costeras; una de éstas, Carnoedo, tiene sus límites costeros en punta de San Amede y punta Moa da Arnela. Pues bien, en esta parroquia de agricultores y marineros comienza la historia que sirve de nexo a todo lo que antecede, cuando el día 10 de marzo de 1877, ante el juez municipal de Sada, Francisco Posse, comparece José Antonio Canle Rodríguez, carpintero del barrio de Souto, parroquia de Carnoedo, para inscribir en el registro a un niño nacido en su domicilio el día anterior, hijo legítimo suyo y de su mujer Francisca Taibo Suárez. Dijo que se le había puesto el nombre de Juan. Entre los testigos presentes se encontraba el cabo de mar Benito Galán. No sería éste el único hijo del matrimonio; ya había nacido otro llamado José, y a Juan le seguirían Felipe, Matilde, Nicandro, Marcelina y Josefa. Fácil es suponer que la vida de la familia Canle Taibo fue dura, y la de Juan, además, corta, porque ya hemos visto su final a bordo del acorazado *Oquendo*.

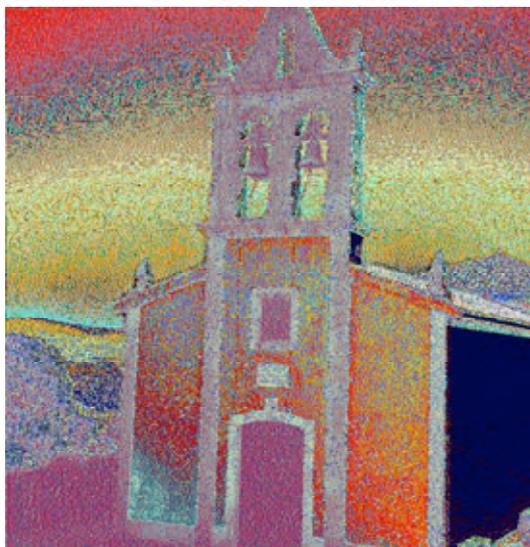
Administrativamente, se cerraba la vida del joven con un certificado de defunción que el subsecretario de Marina remitió al capitán general del Departamento de Ferrol el día 6 de junio de 1899. El proceso fue más laborioso en el aspecto económico: la modesta pensión que correspondía a la madre, Francisca Taibo, no llegó hasta comienzos de 1909; en enero de este año reci-

bió a través del ayudante de Marina la acordada del Consejo Supremo de Guerra y Marina, por la que se le concedía pensión, pero eso no sin antes haberla tenido que solicitar, aportar certificado de pobreza, viudedad (su marido también había muerto en la mar), reiterar la petición, etcétera.

Este sería el final, probablemente para siempre, del recuerdo a Juan Canle si la Armada no hubiera seleccionado su historia para dar su nombre a uno de los nuevos guardapescas el año 1924; pero tampoco en esa ocasión tuvo suerte el marinero de Sada. Por uno de esos errores humanos de origen indeterminado, el barco pasó a llamarse *Marinero Cante*, extraño y

confuso nombre, y así figuró siempre en las publicaciones oficiales desde su primera aparición en el D. O. núm. 168/24. Pero la Armada, como todas las grandes instituciones, tiene el privilegio, la ocasión y tal vez la obligación de enmendar hechos pasados que pueden enmascarar su brillante estela. Hay una razón más: quedan atrás reflejados los nombres de los ocho guardapescas del año 1924. Uno de ellos, el *Marinero Jarana*, así llamado en memoria de un marinero fallecido en Cavite, lució ese nombre durante toda su vida marinera; posteriormente volvió a ser el nombre de otro buque, un aljibe. Pues bien, en la década de los ochenta, uno de sus comandantes, el entonces teniente de navío José Ramón Cancelo, investigó su historia y detectó un error en el apellido. Tras el correspondiente trámite administrativo, el barco pasó a llamarse oficialmente *Marinero Jarano*. Y ya que hablamos de enmiendas originadas en algún *lapsus calami*, y relacionadas con 1898, hay que hacer referencia a que también existió un buque contratorpedero con nombre *Villaamil*, en memoria de don Fernando, que en 1917 una R. O. modificó por el de *Villaamil*.

Tal vez un día veamos navegar por la canal (ése es el significado de la palabra canle en el idioma gallego) de cualquiera de las hermosas rías gallegas un barco luciendo el nombre de *Marinero Canle*.



Iglesia de Carnoedo, en la que probablemente fue bautizado Juan Canle. En su fachada principal puede leerse: *Año de 1878. Párroco Dn Baltazar Canle i Souto*.



Submarino *Galerna* siguiendo aguas de la fragata *Navarra* en aguas del golfo de Cádiz.  
(Foto: C. Casajús G.).



## SENSACIONES EN MI JURA DE BANDERA

Javier YUSTE GONZÁLEZ



E podría decir que la expresión «a la tercera va la vencida» viene como anillo al dedo en mi caso, ya que la tercera vez que traspasé el umbral de la puerta Carlos I de la Escuela Naval Militar de Marín, hace ahora un año, fue para nuestra jura como civiles (la mía y la de mi hermana), junto con la de los nuevos cadetes.

Podría decirse, en cierto modo, que no es el primer acto de este tipo al que he asistido en calidad de protagonista, ya que cuando contaba 24 años, en el acto de investidura como licenciado en Derecho, tuve que jurar lo siguiente: «Preocuparme por la promoción del hombre y de la Justicia. Respetar la cultura y el pensamiento cristianos.



Defender y venerar a la Universidad que me ha formado y tenerla siempre como estímulo y guía». De todas formas, aquel acto no fue para mí ni una milésima parte de importante como lo fue mi Jura de Bandera.

De forma inconsciente quise marcar a fuego en mi mente las palabras que, seguro, quedan impresas en las mentes de los cadetes de la Escuela Naval Militar de Marín y que están plasmadas en la plaza Álvaro de Bazán: «Honor, Valor, Disciplina y Lealtad». Honor en mi actuar durante la carrera, ahora y siempre; valor al enfrentarme a los obstáculos, siempre hacia adelante; disciplina al no dejar nunca mis obligaciones de lado, y lealtad hacia mis valores y hacia mis compañeros.

Desde la primera vez que asistí a un acto en la Escuela Naval Militar me entró el gusanillo por jurar nuestra enseña. Fueron semanas de larga espera tras la presentación de la instancia, que compartí con mi querido amigo y vecino Francisco Javier Heredia, capitán de Intendencia, a quien admiro y respeto profundamente. Felizmente, la ocasión llegó, y recibí la notificación del teniente de navío Bartolomé Navarro para la celebración del acto el día 17 de noviembre de 2007. Desde entonces miraba continuamente al cielo para ver

cómo estaba el tiempo. Y es que siempre que he ido a la Escuela Naval Militar el cielo, invariablemente, ha estado encapotado y cumpliendo, en mayor o menor medida, sus amenazas de lluvia.

Y llegó finalmente el día. Tras pasar varios controles llegué al aparcamiento del edificio de Dirección de la Escuela, que bien merece un artículo, ya que me parece un bello inmueble por su sencillez y su marcado sabor marinero. Allí es donde conocimos en persona al teniente de navío Navarro, que tan amablemente había atendido y contestado nuestras dudas por teléfono.

Ya cercano el momento de ir ocupando nuestro puesto en la grada (y buscando con la mirada a cierto alférez del Ejército de Tierra, reserva voluntario, amigo e invitado para la ocasión, que no aparecía por ningún lado y que, al final, hizo acto de presencia), se nos presentó a quien iba a ser el primero de todos los que iban a jurar, el cual respondía al nombre de Cecilio. Tuvimos un diálogo digno de una película de los hermanos Marx:

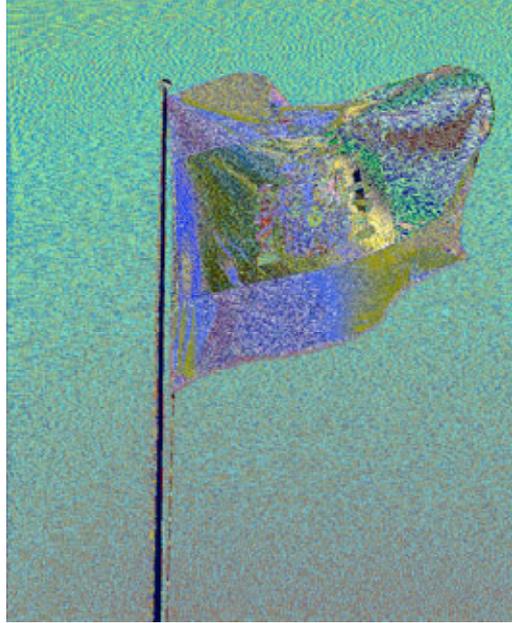
—Hola, soy el primero —dijo Cecilio.

—Hola, soy la penúltima —replicó mi hermana, fiel a su estilo Bridget Jones.

—Hola, yo no sé en qué puesto estoy —rematé la faena.

La verdad es que la cara que puso el buen hombre no tiene precio...

No creo necesario hacer ninguna crónica sobre el acto general en sí, ya que es algo que todos conocemos. Las únicas incidencias fueron el desmayo o indisposición de tres aspirantes, que tuvieron que abandonar la formación (uno en volandas), y el frío que nos atenazaba a todos los presentes. Hacía tiempo que no sentía, de forma tan salvaje, la mordedura de acero de la humedad como cuando estaba formando en fila para dirigirme a la Bandera con los demás compañeros. Pero, a la vez, hacía también mucho tiempo que mi corazón no palpitaba tan acelerado. Cuando arranqué, tras el empujoncito del teniente de navío que estaba con nosotros (Augusto), el cual tengo la sensa-



## VIVIDO Y CONTADO

ción de que tuvo que insistir no por mi miedo o nerviosismo, sino porque ya no sentía ni veía qué había a los lados, sólo una bandera al fondo, fue cuando la tenaza se aflojó.

Me dirigí a la Bandera con mucha resolución, según dicen, yo no sé, quizá queriendo ser uno más con todos esos hombres y mujeres de mar que besaron el mismo paño que yo. Me hace feliz pensar que durante aquellos momentos era como ellos, aunque igual lo haya sido siempre de alguna manera. Eso pienso, ya que me considero hermanado mediante este acto a ellos, a todos, no sólo a los presentes, sino a los que ya pasaron hace muchos años y a los que, seguro, vendrán. Marinos de corazón. Se cumplió de alguna manera un sueño frustrado.

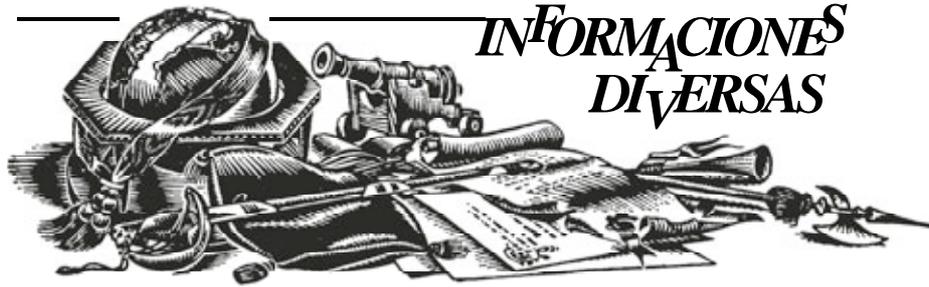
Es difícil ordenar en mi mente ese momento, entre la sensación que da caminar solo, ante las miradas de todos y las posteriores felicitaciones de los caballeros oficiales con los que te cruzabas. A uno, en vez de darle las gracias por su enhorabuena, le solté un «encantado», aunque creo que ni se enteró. Nerviosismo y emoción. Sin duda, uno de mis mejores momentos, que se vio colmado con la entrega del diploma que certificaba mi juramento (el cual me cogió nuestro amigo, el alférez de Tierra al que antes me he referido, y no lo soltaba ni a tiros, más orgulloso imposible el hombre).

Tras el brindis, los minutos (y diría, tranquilamente, que más de una hora) pasaron entre alguna que otra felicitación, fotos, anécdotas y comentarios que iban desde ascensos y traslados a situaciones límite a bordo de un submarino, pasando, incluso, por la arquitectura o aventuras universitarias. Nos quedamos solos en la plaza Álvaro de Bazán mientras se recogían las mesas, y me fui con un regalo que me hizo el capitán de Intendencia Heredia: su alfiler de corbata, que guardaré siempre con mucho cariño.

Testigo de todo fue una sombra gris que se escurría entre los peldaños de piedra, un gato de ojos verdes que se me quedó mirando antes de desaparecer tras la capilla... como una mirada del pasado.

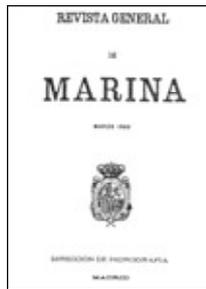
Seguramente me dejó muchas impresiones en el tintero.





## INFORMACIONES DIVERSAS

### HACE CIENTO AÑOS



Con una página necrológica en memoria del teniente de navío Julio González Honoria, que perdió la vida heroicamente al intentar salvar a dos pescadores que luchaban contra un gran temporal, comienza la REVISTA de hace cien años. Y el primero de los artículos es el titulado *Examen de un documento roto*, por Juan Redondo, de la Real Academia de la Historia, análisis de la situación en

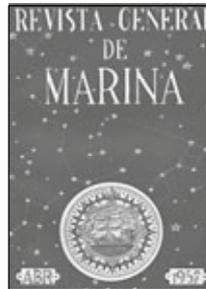
los Balcanes y de los acuerdos alcanzados en el Congreso de Berlín. A continuación vienen los siguientes artículos: *Acerca del tiro naval*, por Nicolás de Ochoa, quien ya el mes anterior colaboró con sus artículos sobre las construcciones navales en Japón y sobre la rotación de la Tierra; *La contratación de los servicios en la Armada*, por el contador de fragata José Barbastro, continuación del incluido en el número del mes pasado, y en el que nos habla sobre los plazos de entrega, las penalidades administrativas y las primas por adelanto en la terminación de obras urgentes; *La disciplina moderna y la educación de las tropas*, por Paul Simón, capitán de Artillería y profesor del curso de Educación de las Tropas en la especialidad militar de Saint Cyr, y *Caracteres y composición de los buques auxiliares*, de autor anónimo y traducido del *Nauticus*.

En las *Noticias de la prensa profesional extranjera* encontramos información sobre las marinas de Alemania (*Los nuevos acorazados y grandes cruceros-acorazados; Maniobras de la Flota alemana*), Austria-Hungría (*Ejercicios de tiro de la Flota*), Brasil (*Buques en construcción*), China (*Reorganización de la Marina china*), Estados Unidos (*Los presupuestos de la Marina para 1909; Pruebas del Virginia y el Minnesota; Éxitos submarinos*), Francia (*Los tiros de honor de las escuadras; Nuevos Destroyers*), Inglaterra (*Accidentes en la Marina inglesa; Nuevas construcciones; Envío de una escuadra al Pacífico*), Italia (*Las maniobras navales combinadas con el Ejército*), Japón (*Ejercicios de fuego; Datos de sus presupuestos*) y Suecia (*Prohibición de entrada a buques extranjeros en la rada de Copenhague sin autorización*).

Con las *Misceláneas*, noticias diversas sobre la Marina Mercante y el sumario de revistas nacionales y extranjeras finaliza el número correspondiente a noviembre de 1908.

G. V. A.

### HACE CINCUENTA AÑOS



Comienza este número de noviembre de 1958 con una reseña sobre la imposición de fajines en la Escuela de Estado Mayor del Ejército, cuya ceremonia fue presidida por el ministro de Marina, almirante Abárzuza, en representación del Ejército. Los artículos de la REVISTA son encabezados por el que lleva el título de *Sitios de Zaragoza (1808-1809) y participación que en ellos tuvo la Marina*, por el coronel de Infantería de Marina José E. Rivas Fabal, en el que destaca la labor llevada a cabo por el personal y fuerzas de Marina durante los dos sitios de Zaragoza, especialmente en el segundo. A éste le siguen: *La ciencia de la guerra (crítica interpretativa)*, por el capitán de corbeta Ramón Ribas Bensusán, en el que se pone en duda la idea del racionalismo aplicada a la ciencia de la guerra; *Maniobra en el Elcano*, por el capitán de fragata M. Romero; *Evolución de los métodos de ataque antisubmarino*, por el capitán de fragata A. González Fernández; *Generalidades sobre helicópteros*, por el teniente de navío José María Maza y el capitán César Llorens, y *Recuerdo de Pío XII*, por el teniente de navío Francisco José Cortés Vázquez.

En las *Notas Profesionales* podemos ver, en primer lugar, una extensa exposición sobre el *Centro de Información y Combate (CIC)*, su concepto, descripción general, personal necesario y funciones delegadas, presentada por el capitán de corbeta Jesús Salgado Alba tras haber realizado un curso de instrucción sobre CIC en los Estados Unidos. Después tenemos: *La Marina y los proyectos dirigidos*, por el capitán de corbeta F. Fernández-Aceituno y el capitán de Intendencia C. Conejero Ibáñez.

Las *Misceláneas* vienen seguidas por la sección *Historias de la Mar*, en la que Juan Llabrés, asesor de Marina de Distrito, presenta tres cortas historias (*El colchonero de a bordo, Cocos y melones y ¡Mañana no hay dinero!*), bajo el título de *Percances del estreno*. El *Noticiero* sobre asuntos de interés marítimo y la sección de *Libros y Revistas* cierran la REVISTA de noviembre 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 NOVIEMBRE

### Día Año

**1 1579.**—La expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa, navegando por la costa del Pacífico en misión de reforzar la defensa del estrecho de Magallanes contra los piratas, pasa en este día muy cerca de las islas Desventuradas.

**2 1554.**—El conquistador de Chile Francisco de Villagrán sale en este día de Ánimas de Santiago en auxilio de las ciudades del sur que estaban siendo cercadas por los araucanos.

**3 1492.**—Estando Colón en la isla de Cuba, a la que llamó Juana, a principios de este mes manda a Rodrigo de Xerez y a Luis de Torres con dos indios a explorar el interior; regresaron al cabo de cuatro días después de haber encontrado un gran poblado habitado por indios taínos.

**4 1517.**—El rey Carlos I en su regreso a España llega a Tordesillas en este día para visitar a su madre la reina Juana, a la que no veía desde que tenía cinco años; encarga al marqués de Denia custodiar a la reina, en calidad de gobernador de Tordesillas.

**5 1595.**—En este día hace su entrada solemne en la ciudad de México Gaspar de Zúñiga y Acevedo, virrey de la Nueva España, asumiendo las riendas de su gobierno.

**6 1532.**—A medida que los españoles avanzan en la conquista del Perú, el inca Atahualpa desde Cajamarca inicia un ceremonioso intercambio de embajadas y regalos con los españoles.

**7 1524.**—Juan Rodríguez Fonseca, uno de los personajes más notables del reinado de los Reyes Católicos, fallece en este día. Aunque no estuvo en América, tuvo una gran influencia en los asuntos del Nuevo Mundo y ocupó numerosos cargos de responsabilidad, destacando su presidencia del Consejo de Indias.

**8 1546.**—Gonzalo Jiménez de Quesada, uno de los grandes conquistadores del Nuevo Reino de Granada, actual Colombia, muere en la ciudad de Mariquita por estas fechas. Sus restos se encuentran en la Catedral Primada de Bogotá.

**9 1502.**—Colón en su cuarto viaje, navegando por el istmo de Panamá, llega a Nombre de Dios, que entonces el Almirante bautizó con el nombre de Puerto de Bastimentos, por los muchos maizales que había en sus alrededores.

**10 1547.**—Gonzalo Pizarro, después de vencer a Centeno en la batalla de Guarina, creyéndose invencible, se dirige con sus tropas a la ciudad de Cuzco a esperar impunemente al gobernador La Gasca y a su ejército.

**11 1516.**—A bordo de la nave *San Juan*, salen los priores-gobernadores de las Indias nombrados por el cardenal Cisneros del puerto de Sanlúcar de Barrameda hacia el Nuevo Mundo.

**12 1492.**—Colón en su primer viaje a las Indias, sigue descubriendo islas y toma contacto con los naturales; en Cuba, a la que nombró Fernandina en honor al rey Fernando, hace una pequeña escala y sigue su exploración hacia Haití.

**13 1519.**—Fernando de Magallanes, después de atravesar el océano Atlántico, llega en este día a Río de Janeiro, donde la expedición se abasteció de agua, leña y mucha fruta para evitar el escorbuto.

**14 1540.**—Álvar Núñez Cabeza de Vaca, adelantado del Río de la Plata, zarpó por estas fechas del puerto de Cádiz con una importante flota para organizar y colonizar definitivamente la provincia del Plata. En el viaje hacia su gobernación, le cupo el honor de ser el primer europeo en contemplar las maravillosas cataratas de Iguazú.

**15 1532.**—En la tarde de este día, los españoles entran en la ciudad de Cajamarca, casi desierta. Francisco Pizarro envía una delegación encabezada por Soto para entrevistarse con el inca Atahualpa, que se encontraba con su numeroso ejército a las afueras de la ciudad, invitándole a reunirse con los españoles al día siguiente.

**16 1541.**—Hernando de Soto, en la ciudad de Mobile, situada entre los ríos Alabama y Tombigbee, libra batalla contra los nativos, causándole grandes pérdidas en hombres y bastimentos. A pesar de que sus hombres le pidieron regresar, Soto decide continuar hacia el norte para invernar.

**17 1526.**—Comisionado por la Audiencia de Santo Domingo para acabar con los excesos de los comerciantes negreros, Juan de Ampués explora la costa occidental de Venezuela, aliándose con el cacique de los corianos, Marure, para dominar pacíficamente la zona.

**18 1542.**—Juan Rodríguez Cabrillo, comisionado por Pedro Alvarado y apoyado por el virrey de Nueva España Antonio de Mendoza, explora el Pacífico Norte; los fuertes vientos contrarios obligan a la expedición a navegar hacia el sur, buscando refugio en la bahía de la isla de San Miguel.

**19 1546.**—Pedro La Gasca en Panamá convence a Alonso Hinojosa, jefe de la flota que Gonzalo Pizarro tenía allí para dominar el mar, para que pase al servicio del rey de España en las luchas civiles del Perú.

**20 1542.**—El adelantado y gobernador del Río de la Plata, Álvar Núñez Cabeza de Vaca, en tierras de su gobernación y enterado de la necesidad de los españoles en la Asunción y Buenos Aires, parte con su expedición por mar y tierra a socorrerles.

**21 1533.**—Sebastián de Benalcázar se encuentra en la ciudad de San Miguel de Piura, que se tenía como entrada para las recién descubiertas provincias de Perú, organizando la vida de la colonia y controlando a los aventureros que pretendían descubrir por su cuenta, sin subordinación a la autoridad conferida por el emperador.

**22 1538.**—Los españoles, al frente de Hernando Pizarro, salen airosos de la batalla de Cochabamba, librada contra los rebeldes incas gracias a la colaboración prestada por el inca Paullu.

**23 1502.**—Colón, después de permanecer durante quince días en el puerto de Bastimentos reparando sus naves, reemprende su navegación hacia Oriente por el istmo de Panamá.

**24 1543.**—El nombrado virrey del Perú Blasco Núñez de Vela, al frente de una flota muy lucida en la que iban más de mil pasajeros, entre ellos los oidores de la Audiencia, abandona las islas Canarias para dirigirse al puerto de Nombre de Dios en Panamá.

**25 1534.**—Quizquiz, esforzado general de las huestes de Atahualpa, ante la noticia de la captura de Rumiñahui por Benalcázar y los acuerdos de paz de otros caciques con los españoles, recrimina esta actitud a sus compañeros, que airados asesinan a Quizquiz por estas fechas.

**26 1506.**—A la muerte de Colón, el rey Fernando había escrito a Ovando, gobernador de La Española, que el oro y otros ingresos que correspondían a Diego Colón le fuesen entregados. Al fin y al cabo, era el nuevo almirante y había formado parte de la corte durante casi toda su vida. Con esta fecha el rey escribe al joven Diego Colón lamentando las dificultades que había tenido y reiterándole su amistad.

**27 1533.**—Francisco Pizarro y su aliado Manco Inca derrotan a los atahualpistas en la famosa batalla de Zapi.

**28 1579.**—Pedro Sarmiento de Gamboa recorre las costas del estrecho de Magallanes en busca de un buen puerto que al poco encontraron y que llamaron Puerto Bermejo.

**29 1557.**—Los mapuches, al mando del cacique Caupolicán, atacan el campamento español de Millarapue; se libra una enconada batalla saliendo airosos los españoles.

**30 1803.**—Zarpa de La Coruña la expedición filantrópica que llevaba la vacuna de la viruela al continente americano y a Filipinas, dirigida por el doctor Francisco Javier de Balmis, se compone de enfermeros, practicantes y ventidós niños, que servirían como agentes portadores del virus de la vacuna, y que serían inoculados durante todo el viaje para mantener la vacuna a salvo.

CAPITÁN JIM

# ODAS Y OLAS

## EL NUEVO NAVÍO *SANTÍSIMA TRINIDAD*

Pasó el tiempo de los brazos tendidos  
en el fondo del alma de aguas gaditanas  
guardándote de melancolía de los hombres  
en poemas de balas del silencio.

Ahora, deseamos agitar tu vida, más allá  
junto a la odisea de arenas azules, decapitadas  
penetrantes de acero que emergen a la luz  
bajo el clamor de la historia inconclusa.

Ayúdanos a vestirse con heridas de miel  
y ropas de clamores infinitos  
con banderas sin brumas, ni llantos  
mientras relucen los cielos  
sin torsos de sombras, coronadas de laurel  
presas de maderas de cera  
cantando fábulas de seres  
en vasos de gloria de ojos oceánicos  
y un mar de luna con espirales  
perennes de música.

Muéstranos tu belleza  
en espejo de seda, de un faro  
que alumbre al pecio sin combates  
cuyo mascarón es de tierra vieja  
para escribirte un alba de historia  
con estandartes sin gangrenas  
a gentes ávidas, ajenas de olas  
sin límites de darte gloria  
que respirarán tus tormentas aciagas

con flores de cenizas y suspiros  
brillándoles los ojos en calma  
de sorprendentes silencios  
junto contemplaciones desperzadas  
entre yelmos de pasados cielos  
que moran sobre las cartas mágicas.

Fondeado, con el rostro visible  
se verán mensajes abiertos y furiosos  
al son del tambor de los paisajes  
junto a tintas de prados dispares  
recuperándote del mar brutal de la noche  
con marineros que alcen fanales  
agitados, con manos de madera oculta  
en puentes de nácar y violines  
de islas Atlantys, sin barcos encallados  
con el lirio gentil de corazones altivos  
tendrás una botadura de flores  
en lechos vacíos de escarcha entornada  
y máscaras de plata, con agua de colores  
con capas, carmesí, de armiño blanco  
donde flotan los ruiseñores, durmiendo,  
cantando tus singladuras de venturosos días,  
elevándote de tu raíces soñolientas.

J. M. GRACIA MENCAL  
Real navío *Santísima Trinidad*  
Centro de Recreación Marítimo Espa-  
ñol Atlantys



## DOGMA MATERNAL INDÉDITO

No sé si es cuento o no es cuento  
pues duda el que lo contó  
si esto pasó o no pasó  
en el Concilio de Trento.

Un hombre de gran doctrina  
fue a un Conccilio a sostener  
que es, por madre, la mujer  
una creación divina.

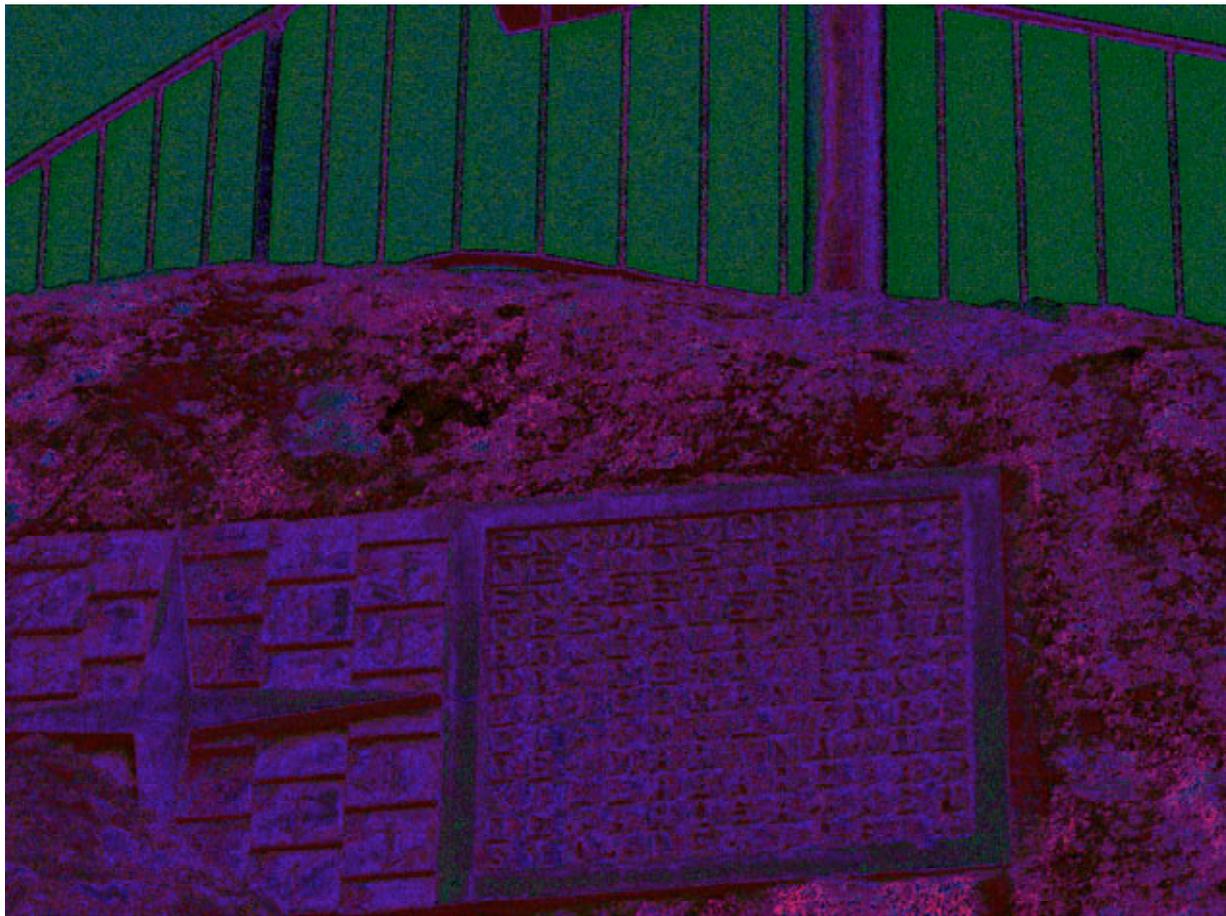
Y que, en honor al Eterno,  
que creó tan nobles seres,  
se exceptuase a las mujeres  
de las penas del Infierno.

Fue el dogma planteado así;  
y al ponerse a votación,  
los sabios, sin excepción,  
fueron diciendo: Sí... sí...

Muy bien, dijo el Presidente:  
Queda este dogma aceptado,  
más se dejará archivado  
y oculto perpetuamente.

La razón salta a la vista  
pues en caso contrario:  
¿Qué paz, orden ni gobierno  
podría en el mundo haber  
si supiese la mujer  
que para ella no hay infierno?

Vicealmirante José Luis TORRES FERNÁNDEZ



Placa conmemorativa de la Armada en homenaje a los naufragos del océano Atlántico, bajo la cruz de Montelobeira en Villagarcía de Arosa. Monumento promovido por el comandante militar de Marina de Villagarcía de Arosa, capitán de navío Antonio Rodríguez-Toubes y Vázquez (1905-1988), que fue inaugurado por el ministro de Marina, almirante Abárzuza, en agosto de 1961. La placa lleva la siguiente inscripción: «En memoria de los que en estos mares duermen bajo la mirada de Dios. La Comandancia Militar de Marina de Villagarcía de Arosa. Agosto de 1961». (Foto: J. Antón Viscasillas).

## VIEJA FOTO



### **Excursión a Montelobeira de S. A. R. el Príncipe Don Juan Carlos de Borbón, año 1957**

S. A. R. Don Juan Carlos de Borbón y Borbón, dentro del marco de su formación académica y militar, se incorporó a la Escuela Naval Militar como guardia marina el 31 de agosto de 1957, integrado en la promoción 359 del Cuerpo General de la Armada.

En enero de 1958 embarcó en el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, a bordo del cual realizó un crucero de instrucción por el Atlántico. Durante el mes de junio embarcaría en diversos buques de la Armada, visitando numerosos puertos españoles. Finalizó su formación naval en el mes de julio de 1958, recibiendo el nombramiento de alférez de

navío con fecha de 10 de diciembre de 1959.

Cuando se han cumplido cincuenta años de su estancia en Marín durante el curso 1957-1958, traemos a esta sección una interesante fotografía —y hasta ahora inédita— que corresponde a una excursión efectuada al bello enclave de Montelobeira, en la villa pontevedresa de Villagarcía de Arosa. La imagen, que podemos fechar entre septiembre y octubre de 1957, recoge un momento de la citada excursión realizada por el Príncipe Don Juan Carlos en compañía de varios jóvenes de su edad durante un fin de semana en Villagarcía de Arosa, invitado por los marqueses de Aranda —y señores de la Casa de Rubianes—, en el pazo de su propiedad y mismo nombre.

J. ANTÓN VISCASILLAS

## MARINOGRAMA NÚMERO 441

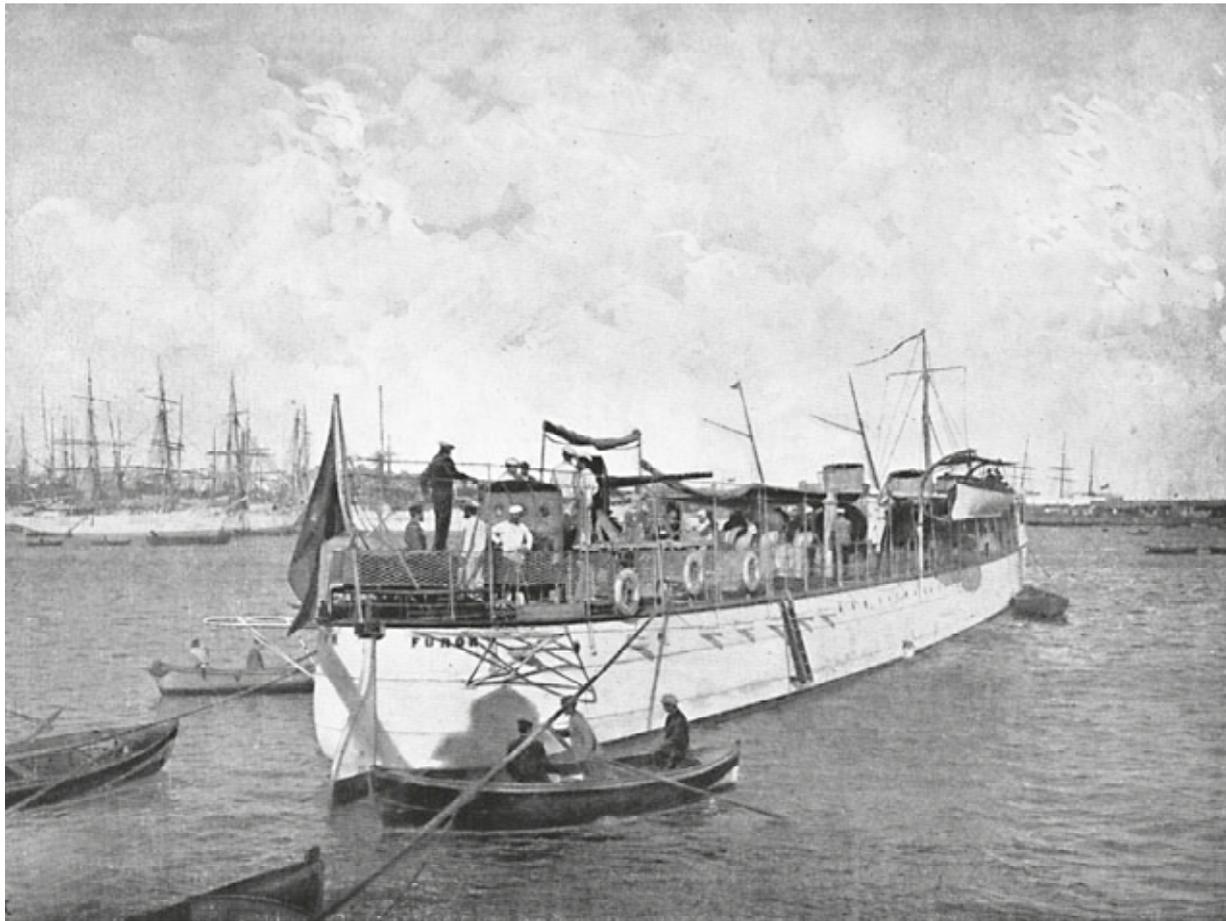
Por TAL

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

*De Un mar oscuro como el oporto. Patrick O'Brian.*

A.— Arq. Nav.: Embarcación antigua con dos órdenes de remos . . .	21 83 47 52 80 37 16
B.— Quím.: Costra salina formada en los objetos que moja el agua del mar. . . . .	15 26 11 36 1 77
C.— Máq.: Mecanismo propulsor ideado por el ingeniero alemán Flettner y basado en el principio aerodinámico descubierto por Magnus. . . . .	92 81 76 94 65
D.— Constr. Nav.: Barco de vela . . . . .	3 89 17 98 55 84 22 9 35
E.— Arq. Nav.: Remache . . . . .	10 101 45 39 108 75
F.—Man.: Hacer presa en el fondo la uña o uñas del ancla . . . . .	51 12 38 100 105 62 23
G.— Nav.: Lo mismo que sotavento (denominación antigua) . . . . .	28 53 7 46 50 91 67 14 25
H.— Arq. Nav.: Despectivamente, embarcación muy pequeña . . . . .	71 2 97 29





**EJERCICIOS DE CAÑÓN Á BORDO DE UN CAZA-TORPEDERO.**— Los tripulantes de uno de nuestros *Destroyer* (caza-torpederos) de más andar y del sistema más moderno conocido verifican á bordo diferentes ejercicios de cañón, perfectamente reproducidos en esta autotipia tomada desde el muelle en que está amarrado el buque.  
(Colección de autotipias de Alía Plana).



## 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.

### 24.247.—Burocracia



La siguiente carta, dirigida al Ministerio de Asuntos Exteriores británico y fechada en España en 1812, se le atribuye a Wellington:

«Caballeros:

Durante la marcha desde Portugal a una posición que domina las proximidades de Madrid y las fuerzas francesas, mis oficiales han estado diligentemente quejándose de sus solicitudes, que han sido enviadas mediante un buque de Su Majestad de Londres a Lisboa y de allí despachadas a mi cuartel general. Hemos enumerado nuestras sillas de montar, arreos, tiendas y postes de las tiendas, y todo tipo de diversos artículos de los



Duque de Wellington.

## MISCELÁNEA

que soy responsable ante el gobierno de Su Majestad. He enviado informes sobre la personalidad, el valor y el mal humor de todos y cada uno de mis oficiales. Cada artículo y cada detalle ha sido recontado, con dos imperdonables excepciones por las que solicito su indulgencia. Desafortunadamente, la cantidad de un chelín y nueve peniques continúa extraviada de la caja de uno de nuestros batallones de infantería y ha habido una lamentable confusión sobre el número de tarros de mermelada de frambuesa proporcionada a un regimiento de caballería durante una tormenta de arena en España occidental. Esta reproducible falta de cuidado puede ser debida a la presión de las circunstancias, ya que estamos en guerra con Francia, un hecho que puede resultarles algo sorprendente a ustedes, caballeros, en Whitehall.

Esto me trae a mi propósito, que es solicitar clarificación sobre mis instrucciones del gobierno de Su Majestad para poder comprender por qué estoy arrastrando un ejército por estas llanuras desiertas. Entiendo que por fuerza debe ser por una de estas dos tareas, que indico más abajo. No cejaré en mi empeño de conseguir cualquiera de ellas con todas mis fuerzas, pero no puedo hacer las dos:

— Adiestrar en España un ejército de oficinistas británicos uniformados para el beneficio de los contables y copistas de Londres o, tal vez,

— asegurarme de que las fuerzas de Napoleón sean expulsadas de España.

Su sirviente más obediente,

Wellington.»

G. V. R.

### 24.248—Antes que Colón



Se dice que fue Leif Ericson el primer hombre en pisar tierras americanas. Veamos: hijo de Erik el Rojo y marino como su padre, viajó desde Groenlandia, donde vivía con éste, exiliado de Islandia



Monumento a Leif Ericson.

y donde fundó la primera colonia europea, a Noruega, tierra natal de su familia, en los umbrales del año 1000. Allí, según una versión de la historia, el rey Olaf I le convirtió al cristianismo y le envió de vuelta a Groenlandia con la misión de inculcar a los colonos vikingos la fe cristiana. Mientras viajaba siguiendo rumbo oeste, perdió la ruta y llegó por casualidad a las costas norteamericanas. Sin embargo, fuentes más fidedignas aseguran que fue un mercader islandés llamado Bjarni Herjólfsson el primero que avistó Norteamérica. Leif le compró entonces el barco a Bjarni y siguiendo las descripciones que éste había hecho repitió la travesía. Durante la misma hizo escala en Helluland (quizá la Tierra de Baffin), Markland (quizá Labrador) y por último en Vinlandia. Los especialistas en la materia aún no se han puesto de acuerdo sobre la exacta identificación de Vinlandia.

Mientras unos sostienen que se trata de Terranova, para otros sería Nueva Escocia, o incluso Nueva Inglaterra. Lo cierto es que en 1963 se encontraron unas ruinas vikingas en L'Anse aux Meadows, norte de Terranova,



Fachada principal del Panteón de Marinos Ilustres. (Foto: A. C. O.).

que corresponden a la descripción que hizo Leif de este lugar.

Cuando volvía de su viaje, Leif se encontró con un navío mercante que había naufragado, y por salvar a su tripulación fue recompensado con la valiosa carga que transportaba. A partir de entonces se le conoció con el sobrenombre de Leif el Afortunado. Cuando llegó a Groenlandia cumplió su cometido de convertir a la fe cristiana a los colonos que allí habitaban, entre ellos a su propia madre, Thjóðhild, de quien se dice que construyó la primera iglesia cristiana de Groenlandia en Brattahlid. Para realizar ulteriores expediciones a Vinlandia, le prestó a su hermano Thorvald su propia nave y fue allí donde, según cuentan algunas leyendas, Thorvald fue asesinado por los nativos del lugar en el invierno de 1004-1005.

A. A. R.

#### 24.249.—Llegada de los restos mortales de Gravina al Panteón de Marinos Ilustres



La solemne ceremonia del traslado de los restos mortales del almirante Federico Gravina y Nápoli al Panteón de Marinos Ilustres se llevó a cabo el 29 de abril de 1883, desde la estación de ferrocarriles de San Fernando (Cádiz) al cercano Panteón, en la Población Militar de San Carlos. El féretro, cubierto con la bandera de España, había llegado la víspera procedente de Madrid. Durante todo el tiempo permaneció custodiado por una guardia de honor. A 1530 horas de aquel domingo 29 de abril, el féretro, a hombros de marineros, fue recibido con los acordes de la *Marcha Real* y fuerzas de Infantería de Marina cubrían la carrera. La comitiva, con las autoridades militares y civiles de San Fernando y Cádiz, se dirigió al

## MISCELÁNEA

Panteón y, al entrar el féretro en el monumento, volvió a sonar la *Marcha Real* y la batería del Arsenal de La Carraca hizo las salvas de ordenanza.

J. J. P. C.

### 24.250.—Tradición acústica



Hoy podría ser sustituida fácilmente por instrumentos y métodos más modernos, pero el oír la salva («el cañonazo») del arsenal, sea a las ocho de la mañana, a las doce o en el instante de la puesta del sol, además de darle un tono castrense, sirve de nexo permanente con la actividad militar, marinera y laboral de épocas pasadas. Hubo ocasiones y casos en que, además de la puntualidad, había que tener en cuenta otros detalles, especialmente los protocolarios, antes de disparar la salva. Por ejemplo, las Ordenanzas Generales de la Armada de hace doscientos años dicen que si la escuadra se encontrase en un puerto «perteneiente a otro Príncipe», acordaría con el comandante de la escuadra de aquella potencia o con la autoridad que correspondiese «las horas de los

cañonazos de madrugada y noche»; en tal caso, se aplicaría el principio político de justo derecho por el que el «propietario del territorio» dispararía antes el suyo por la mañana y el último por la noche, abriendo y cerrando, respectivamente, la comunicación y tráfico ordinario, «que es lo que se significa con aquellas demostraciones».

P. G. F.

### 24.251.—Fortificación



El desarrollo de la artillería revolucionó las técnicas del asedio y la fortificación. En 1453 las gruesas murallas de Constantinopla, último reducto del Imperio bizantino, fueron batidas por los cañones del sultán turco Mohamed II. Ese mismo año la artillería francesa derrotaba al ejército inglés en su territorio y ponía punto final a la Guerra de los Cien Años.

La fortificación se convirtió en ciencia sistemática gracias al ingeniero francés Sébastien La Prestre de Vauban. Desarrolló un sistema de aproximaciones que se iniciaba con una trinchera paralela a las defensas y





Sébastien La Prestre de Vauban.

fuera del alcance de su artillería. A partir de esa trinchera avanzaban otras en zigzag, para evitar con sus ángulos el enfilamiento del fuego defensor, comunicadas entre sí por una nueva trinchera paralela, de la que avanzaba un segundo sistema de trincheras en zigzag, mientras que la primera trinchera se convertía en una posición de artillería. De esta forma, la artillería de asedio se encontraba lo bastante cerca del baluarte como para concentrar su fuego en un punto determinado, mientras se construían unas galerías subterráneas bajo el glacis y el baluarte, que después se llenaban de pólvora. La explosión de estas minas provocaba una brecha por la que los destacamentos de asalto podían ganar el acceso al interior. Vauban dirigió más de 40 asedios con gran éxito; dotado de un profundo sentimiento humano, desarrolló un protocolo para la guerra de asedio según el cual llegó a hacerse costumbre que el asediante (una vez roto el baluarte) conminara al jefe de la fortificación a rendirse, una rendición que no era considerada deshonrosa cuando, tras una prolongada resistencia, se producían multitud de bajas e innecesarias pérdidas.

A. A. R.

**24.252.—Arquímedes**

El famoso matemático de Siracusa (287-212 a. c.), ha pasado a la historia por su famoso principio físico, pero también proyectó para el rey Hierón II un enorme navío y una «garra» para atacar barcos. Se cuenta que murió durante el sitio de Siracusa por los romanos. Un soldado lo mató cuando Arquímedes, absorto en un problema matemático, se negó a presentarse ante el general romano.

DAUS

**24.253.—Control de la Maestranza**

Una disposición de los inicios de los años veinte del pasado siglo relativa al personal de Maestranza pretendía poner orden a las ausencias a sus puestos de trabajo de dicho personal laboral destinado en el arsenal de La Carraca, so pretexto de enfermedad, ya que el absentismo dificultaba la buena marcha de los trabajos, casi siempre sujetos a compromisos de calendario. A tales efectos, el 20 de junio de 1921 fue nombrado para realizar el control sanitario el doctor Huertas de Burgos, si bien dicho nombramiento sólo le obligaba a la «asistencia facultativa y fiscalización de los obreros militarizados que faltan al trabajo en el arsenal alegando enfermedad».

M. M. C.

**24.254.—Palacio-museo de Viana**

En la *Guía* de este palacio (Moreno Manzano, Joaquín, Córdoba 1996), hoy en día propiedad de Caja Sur que lo mantiene con esmero en la *Ciudad de los Arcángeles*, hay un epígrafe dedicado al «Dormitorio del Almirante», en el que explica que le puso este nombre el servicio de la casa, ya que el último marqués acostumbraba a alojar en él «a sus compañeros almirantes

## MISCELÁNEA

de la Armada». Efectivamente, ese último marqués, don Fausto Saavedra y Collado, perteneció a la promoción 321, cuyos componentes ingresaron en la Escuela Naval de San Fernando el día 10 de enero de 1919 y salieron de alféreces de navío el 1 de septiembre de 1923. Don Fausto había nacido en San Sebastián el día 6 de junio de 1902. Se retiró de vicealmirante en 1970 y fue ascendido a almirante honorífico el día 15 de junio de 1972, falleciendo en Madrid en 1980. Durante su carrera mandó los patrulleros *Pemartín* y *María Teresa*, el crucero auxiliar *Mar Negro*, el transporte *Contramaestre Casado*, el destructor *Churruca* y el crucero *Miguel de Cervantes*. De contralmirante mandó la Agrupación Naval del Estrecho.

De su promoción fueron los almirantes MacKinlay de la Cámara, Galán Armario, Ordóñez Mapelli, Blanco García, Cebreiro Blanco, Aldereguía Amor, García-Agulló Aguado, Pardo Delgado y Cervera Balseyro, si hemos contado bien en el libro de Dahl-Fernández Núñez, los cuales, unidos a los de las precedentes y siguientes, formaban un buen puñado de posibles invitados al «impresionante» palacio cordobés.

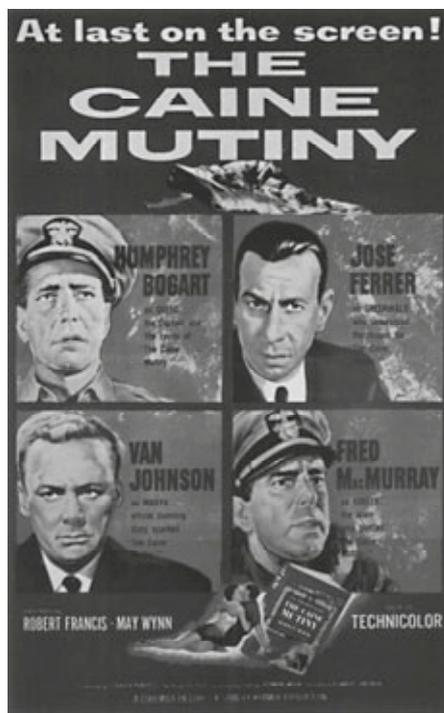
E. C.

### 24.255.—Comunicaciones con los convoyes



Es sabido que las comunicaciones entre los buques mercantes y la fuerza de escolta de los convoyes entrañan gran dificultad por causas tan variadas como la divergencia de intereses, idiosincrasia, medios, procedimientos y hasta idioma. Estas malas comunicaciones han sido las culpables de la pérdida de no pocos mercantes a lo largo de la historia naval. Tal vez hubiesen mejorado si se hubiese generalizado el uso del método inventado en 1790 por el vicealmirante Cosby, de la Marina británica. Uno de sus oficiales lo describe entusiasmado: «...un hombre glorioso por mantener el convoy en orden, y si no obedecían a sus señales inmediatamente, él les disparaba directamente, sin más ceremonias».

G. V. R.



### 24.256.—El motín del Caine



La obra de teatro y su famosa versión cinematográfica interpretada por Humphrey Bogart se inspiran en un tifón inesperado que, el 18 de diciembre de 1944, sorprendió a la III Flota norteamericana del Pacífico. Tres destructores, con 800 personas a bordo, se hundieron durante el temporal. También se perdieron 146 aviones debido al fuerte balanceo que tuvieron que soportar los portaaviones.

ESPALMADOR

### 24.257.—Alistamiento frente a los franceses



Un caso singular durante la Guerra de Independencia fue la comisión encomendada por la Junta Suprema de

Gobierno de la plaza de Cartagena al capitán de navío Antonio Ruiz Mateos y Pérez de Meca, partiendo el 10 de junio de 1808 con dirección a Lorca para llevar a cabo la saca de mozos para el ejército y la organización de su paisanaje en unidades, de lo que fue un claro ejemplo las diez compañías, con un total de 1.000 hombres, que en poco tiempo envió al ejército de Albacete. Posteriormente pasó a Águilas, comisionado también para llevar a cabo el alistamiento y defensa de la ciudad, formando dos compañías para la guarnición del castillo. A su regreso a Lorca continuó desempeñando la comisión encomendada, enviando dos mil hombres al ejército del general Villalba, encuadrados en dos batallones de cinco compañías cada uno. Una nueva comisión le llevó a Granada con otros 500 hombres para el ejército de Andalucía a las órdenes del general Castaños, regresando a Cartagena a finales de agosto, en que solicitó licencia por enfermedad, dándose por finalizada la comisión.

J. A. G. V.

#### 24.258.—Atarazanas



La palabra árabe *dar al-san*, que significa «casa de construcción», es la madre de dos vocablos castellanos: atarazana y arsenal. En otras ocasiones nos hemos ocupado en esta sección de estos establecimientos notables, entre los que descuellan las de Barcelona y Sevilla, pero importantísimas también fueron las de Málaga.

A principios del siglo xv tripulantes cristianos de la Armada de don Pedro Niño, conde de Buelna, escribían: «...por el cabo de Poniente de Málaga es la Tarazana; llega el mar a ella e aún rodeala». A finales del mismo siglo el cronista Pulgar, tras describir el castillo de los genoveses de la misma Málaga, decía: «...e después están las Tarazanas rodeadas con ciertas torres, donde bate la mar, y en una punta de la ciudad que va a la mar, está una torre albarrana e muy ancha, que sale de la cerca como un espolón e junta con la mar!».

De su descripción se ha ocupado don

Francisco Guillén Robles en su *Málaga Musulmana* (Málaga, 1957), en donde aporta un magnífico plano de ellas, levantado en 1733 por la Comandancia de Ingenieros de la plaza, y una vista de su entrada principal tomada en 1839.

Lo único que se conserva hoy en día de tan notable establecimiento es su puerta, que da acceso al actual mercado de las Atarazanas, pero desplazada 25 m de su primitiva ubicación.

E. C.

#### 24.259.—Logística en la Guerra de la Independencia



El esfuerzo logístico necesario para mantener las operaciones del ejército de Su Graciosa Majestad en la Península durante la Guerra de la Independencia obligó a la Marina británica a realizar un esfuerzo formidable. Según los datos de su Almirantazgo, desde el verano de 1808 hasta la primavera de 1814 partieron de Gran Bretaña 404 convoyes hacia puertos de España y Portugal. En total, participaron entre mercantes y escoltas 13.427 buques. No hay datos de los convoyes de vuelta ni de los que se establecieron entre puertos peninsulares o entre la Península y el Nuevo Mundo, que también los hubo. Por si este esfuerzo fuese pequeño, la obsesión de Wellington por acumular transportes en Lisboa para una eventual retirada de sus fuerzas en caso necesario fue una constante los primeros meses de su campaña. Obsesión de lo más razonable, a la vista de las peripecias y bajas del ejército de su antecesor Moore en La Coruña.

Hasta que en marzo de 1811 el mariscal francés Massena dio por finalizada su incursión en Portugal y se retiró a España consumido por el acoso de los guerrilleros y de los casacas rojas, por la falta de un tren logístico, por el tiempo y por otras tantas causas, había en la desembocadura del Tajo un total de 256 transportes a las órdenes de Wellington, que sumaban 57.487 toneladas. Sólo desde que sus espías le confirmaron finalmente la salida de los franceses consintió en dejar partir para

## MISCELÁNEA

el Reino Unido a 148 de esos buques, que tanta falta hacían en otros escenarios. Con razón se le atribuye a Wellington la siguiente frase: «Si alguien quiere saber la historia de esta guerra, le diré que es nuestra superioridad marítima la que me da la capacidad de mantener mi ejército, mientras el enemigo es incapaz de hacerlo».

G. V. R.

### 24.260.—Eustaquio Giannini



Ese magnífico monumento casi bimilenario (siglo II de nuestra era), faro romano más antiguo del mundo en servicio, emblema de la ciudad de La Coruña, conocido como Torre de Hércules, hoy en proceso de ser calificado Patrimonio de la Humanidad, título que merece sobradamente, ha conocido a lo largo de su historia el esfuerzo, sacrificio, estudio y dedicación de infinidad de personas, algunas de las cuales



Torre de Hércules.

han dejado allí su huella de manera decisiva. Una de ellas fue el ingeniero de Marina Eustaquio Giannini, natural de Badajoz, aunque es fácil imaginar su ascendencia italiana. Ingresó en 1776 en el Cuerpo de Ingenieros de Marina, creado el 10 de octubre de 1770, y que según una R. O. de 1791 debía constar de un ingeniero general, cuatro ingenieros directores, seis en jefe, diez en segundo, catorce ordinarios, veinte extraordinarios y veinticinco ayudantes. En 1788 se le comisionó para trasladarse a La Coruña donde, entre otras obras, se encargaría de la reedificación de la torre, a la que aumentó su altura. En 1803, ya ingeniero en jefe, figuraba en el escalafón detrás de otro famoso: Manuel Romero Landa. Ese año el rey le designó para dirigirse a Buenos Aires y encargarse de varias obras y proyectos. Allí murió en 1814.

P. G. F.

### 24.261.—Bibliotecas hospitalarias



Los hospitales navales, que venían funcionando desde principios del siglo XIX, carecían de Biblioteca de consulta para el personal sanitario. La R. O. de 24 de octubre de 1882 puso fin a tal carencia. Se pretendía, inicialmente, «acrecentar en cuanto sea posible la instrucción del personal de sanidad de la Armada, especialmente del encargado del interesante servicio de hospitales». Cinco años después, 1887, se amplió el servicio, haciéndolo llegar al personal de marinería y soldados, calificados en la real orden de su creación de poseer «inteligencias poco cultivadas», por lo que debía de suministrárseles «libros compendiosos» para su «instrucción y honesto recreo».

M. M. C.

### 24.262.—Guerra de la Independencia



El teniente de navío e ingeniero ordinario Antonio Prat y Prat, que desde el fallecimiento del marqués de Ureña

estaba encargado con carácter interino de la dirección de las obras de la Nueva Población de San Carlos, en junio de 1808 fue destinado a la construcción de las baterías que con artillería y personal de Marina se formaron, dotaron y pertrecharon en la costa, para contribuir con sus fuegos a la rendición de la escuadra francesa que al mando del almirante Rosily se encontraba en la bahía de Cádiz. Sus acertadas disposiciones y rapidez en la ejecución, pues llegó a construir en una sola noche una batería de seis cañones, permitieron el fuego eficaz de las baterías en el Molino de Guerra, Casería de Osio y Punta Cantera, servidas por las brigadas de Artillería de Marina, y la rendición de la escuadra francesa el día 14.

J. A. G. V.

24.263.—S. P. Q. R.



Cualquiera que haya estudiado latín, o la historia de Roma, sabe que las siglas que encabezan esta miscelánea significan *Senatus Populusque Romanus*, es decir, el Senado y el pueblo romano; las películas llamadas de romanos ofrecían también esta inscripción en muchas ocasiones y, como

resulta bastante llamativa, se ha utilizado en otros momentos y ambientes completamente distintos. Por ejemplo, en 1907 la embarcación deportiva que encabezaba la clasificación de los clubes náuticos italianos se llamaba *S. P. Q. R.*, que en este caso significaba «siempre primero cualquier regata».

P. G. F.

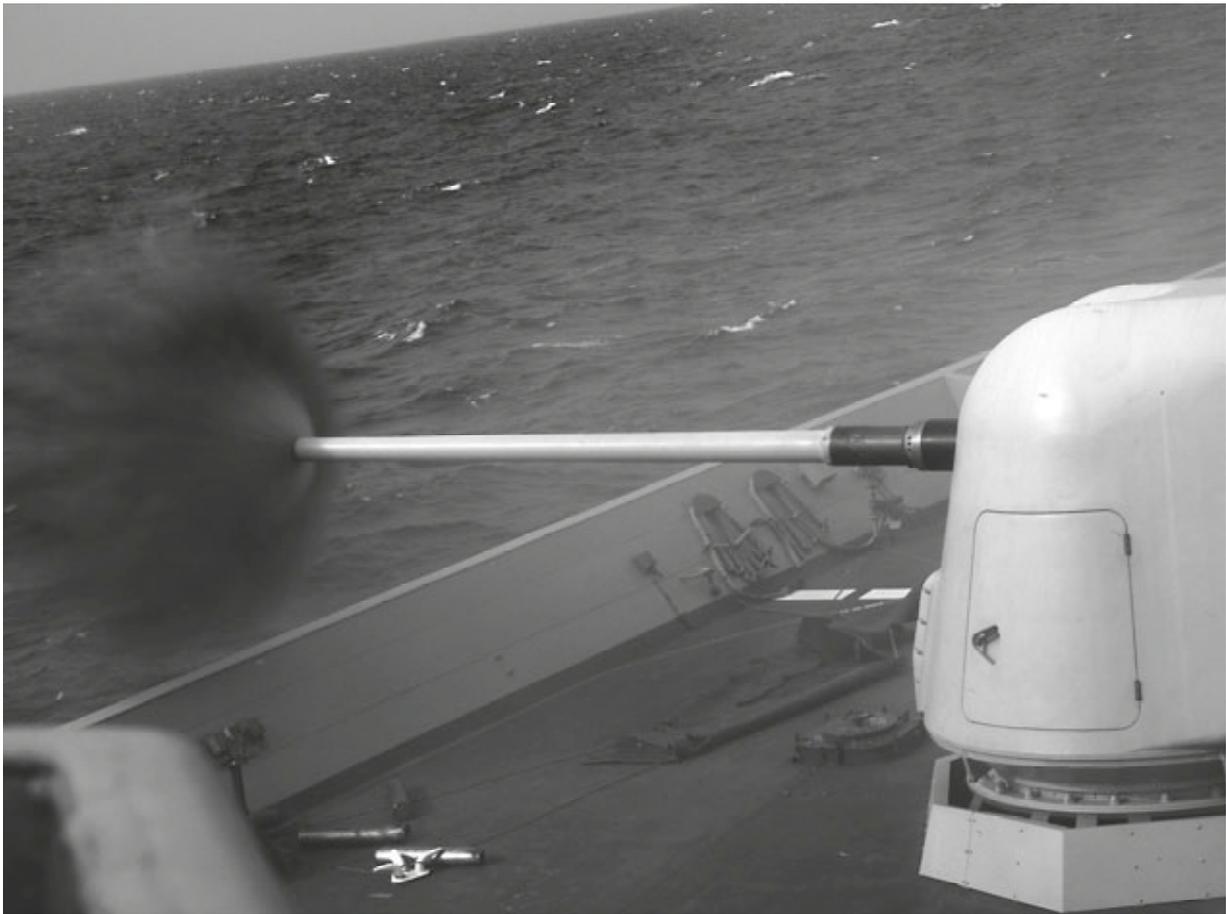
24.264.—Marinos en tierra



El brigadier de Marina Francisco Riquelme Ponce de León fue nombrado por la Junta de Galicia el 6 de junio de 1808 comandante de los regimientos y brigadas de Infantería y Artillería de Marina, e incorporado al ejército de Blake, éste le dio el mando de una división; hizo la guerra en Asturias, Santander y Vizcaya, resultando herido de gravedad en la batalla de Espinosa de los Monteros, falleciendo a bordo de la fragata *Venganza* cuando era trasladado, al no poder desembarcar en La Coruña por estar ocupada por los franceses.

J. A. G. V.





¡Fuego! (Foto: D. Catalán Pérez).



## LEXICOGRAFÍA

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

### ¡OJO AL TUERTO!

*El mal no está en tener faltas,  
sino en no tratar de enmendarlas.*

Confucio.

#### De contra

Una bomba de contra incendios estropeada no suele ser un problema menor en un barco. Dependiendo, por ejemplo, de cuántas haya a bordo, así el comandante sopesará cómo actuar a tenor de la variación operativa que sufre el buque. Pero aquí, en estas páginas de *Lexicografía*, no debemos hablar de capacidades operativas, sino del idioma, de las agresiones que sufre y del «caudal de voces, modismos y giros» que podemos emplear (ésta es una de las definiciones que el DRAE da al vocablo *Léxico*).

Pues bien, cuando veo escritas dos preposiciones seguidas me pongo en guardia, más

aún, en zafarrancho de combate, lexicográficamente hablando: bomba *de contra* incendios. No sé por qué me acuerdo del famoso Maxwell Smart (o como se escriba), el superagente 86 del re-contra-espionaje, su zapatófono y su inseparable y bella agente 99.

La pregunta que me hago es si está mal dicho «bomba de *contra* incendios», o ese afán —loable sin duda— por emplear la menor cantidad posible de palabras para transmitir las ideas y pensamientos nos dispensa y, por tanto, nos permite evitar la expresión «bomba de agua usada en la lucha contra los incendios», relegándola de esta guisa, con el beneplácito de la Academia y el no menos importante agradecimiento de

## LEXICOGRAFÍA

nuestros oyentes y lectores, a la categoría de perífrasis innecesaria.

Yo creo que sí. Sí, podemos —y debemos— evitar circunloquios hablados o escritos; pero, claro, siempre y cuando empleemos correctamente la expresión resumida. Dígame, acaso, paciente lector, si no parece sensato, puestos a acortar, decir «bomba contra incendios». ¿Por qué, sin embargo, mantenemos ese *de*, que a mis luces (cuya luminosidad mengua por días) resulta inapropiado, por muy preposición *propia* que sea?

Con las puertas en las narices, al igual que al superagente, deberían darnos cada vez que dijésemos *de contra* o, también, cuando vomitásemos esos «quedaron *de* llamar» o «quedaron *de* venir» (en vez de «quedaron *en* llamar» o «*en* venir») al informar al comandante sobre las gestiones que hemos hecho, cuyo resumen se concreta en el compromiso de llamar o venir que adquirieron los que van a reparar la citada bomba.

### Mantenibilidad

Sobre los aspectos técnicos de la mantenibilidad de la dichosa bomba cabría hablar largo y tendido (incluso tumbado en sofá de psiquiatra); pero de nuevo aquí, en estas páginas, sólo entramos a analizar cojinetes lexicográficos en los que apoyarse, ya que de los otros —los que tienen, casi siempre, NIIN, sean de bolas, rodillos o de fricción— se ocupan los responsables de los distintos escalones de mantenimiento, a los que disculpo cuando, como yo, dicen *part number* en vez de «número de la parte». Pues bien, en este sentido —querido reparador, usuario, mantenedor, etc.—, resulta que la palabra *mantenibilidad* no tiene registro en el DRAE. Y no está porque, a mi juicio, no debe figurar, ya que la que tenemos que emplear es mantenimiento, cuyas dos primeras acepciones son: «1. Efecto de mantener o mantenerse. 2. Conjunto de operaciones y cuidados necesarios para que instalaciones, edificios, industrias, etc., puedan seguir funcionando adecuadamente».

Y si lo que queremos es usar más vocablos en nuestros escritos para evitar redundancias, el Diccionario nos larga una estacha a la que agarrarnos, pues en él reside *mante-*

*nencia* que, aunque nos suene mal (por la falta de uso, sin duda), tiene los siguientes significados: «1. Acción y efecto de mantener. 2. Acción y efecto de sostener». Curiosamente, en la segunda acepción aparece *sostener* que me podría dar pie a entrar en la polémica sobre sostenimiento o mantenimiento; pero, insisto, siendo ya pesado, no juzgo ni evalúo si lo que hacemos en los arsenales son tareas de sostenimiento o de mantenimiento; en estas páginas me limito simplemente a analizar el uso fraudulento de algunas palabras y frases, y a denunciar las que ni siquiera existen, aun sabiendo que padezco el síndrome de Juan Bautista, por aquello de la voz que clama en el desierto.

### Desfaciendo entuertos

Será que aquí la principal hazaña es desfacer entuertos del lenguaje, parafraseando a un tiempo tanto a Don Quijote como a Calderón. Pues sí, si lo que se pretende es hablar y escribir con propiedad. Pero de nuevo, resulta que nunca, nunca jamás, puso Cervantes en boca del ingenioso hidalgo que su misión fuese desfacer entuertos. Léase como prueba este fragmento donde habla Don Quijote con el bachiller Sansón Carrasco:

—(...) Y es mi oficio y ejercicio andar por el mundo enderezando *tuertos* y desfaciendo agravios.

—No sé como pueda ser eso de enderezar *tuertos* —dijo el bachiller—, pues a mí de derecho me habéis vuelto *tuerto*, dejándome una pierna quebrada, la cual no se verá derecha en todos los días de mi vida.

Gran dificultad hubiese tenido Don Quijote en desfacer los dolores que padecen las parturientas, aunque de su ingenio todo se podía esperar. Está claro que Cervantes escribió *tuertos*, no *entuertos*. Lo curioso es que el actual Diccionario incorpora las siguientes acepciones de *entuerto*: «1. Tuerto o agravio. 2. Dolores de vientre que suelen sobrevenir a las mujeres poco después de haber parido». Lo que me induce a pensar en que fue el

continuo uso falaz del vocablo el que mutó tuerto en entuerto, con las máximas bendiciones de la RAE.

### Apopar

Entonces, al igual que sucede con la infalibilidad del Papa, ¿tenemos que tomar como dogma lo que la Academia promulga a través de su Diccionario?, ¿admitiríamos, pues, pulpo como animal de compañía si la Academia lo hace? Sí, sí y tres veces sí. Pero, creo que, con humildad, debemos ayudar a los académicos a ser infalibles en sus cónclaves. Por ejemplo, el verbo *aproar* figura en el DRAE con el significado: «Dicho de un buque: Volver la proa a alguna parte»; pero, no aparece *apopar*, ¿por qué? Intuyo que, simplemente, porque se les ha olvidado.

### Seccionamiento

Volviendo al principio, ¿cuántas veces el oficial de Seguridad Interior del buque ordena «el *seccionamiento* del colector *de contra incendios*»? Al menos cada vez que deba establecerse la condición de estanqueidad

Zebra, como sucede, por ejemplo, en la situación de zafarrancho de combate, ¿verdad? Pues no sólo sobra la preposición *de* en *de contra*, como queda dicho más arriba, sino que, ¡sorpresa!, *seccionamiento* no figura en el Diccionario porque *sección*, *seccionar* y *seccionador* cubren el espectro de su posible significado. Entonces, ¿debe incorporarse? Aquí respondo que será el hablante quien tenga esta potestad, pues estoy seguro que se registrará en el DRAE si se prodiga su uso.

### Para finalizar: mucho ojito

«Ojo al dato», decía en la radio un muy conocido comentarista deportivo. Pues eso, ojo al dato: permanezcamos ojo avizor enderezando los tuertos del lenguaje. O mejor, digamos sin tantas vueltas y revueltas: ¡ojo al tuerto!, salvo que un tuerto nos esté mirando y pueda pensar que nos estamos burlando de su desgracia.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES





Patrulleros de bajura. (Foto: A. Ortigueira Gil).

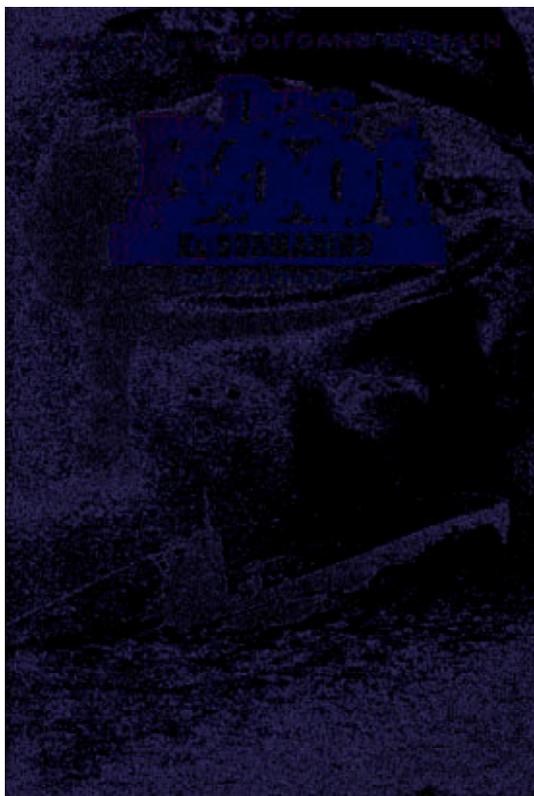


## UN SUBMARINO EN MISIÓN SUICIDA

En todas las cintas ambientadas en el universo de la mar, el submarino —símbolo o tal vez metáfora de un mundo cerrado, enclaustrado— siempre tuvo un especial protagonismo para captar la atención del espectador. Y, quizá a medias con el guionista, se convierte en cómplice a la hora de transmitir al amante del cine el máximo de emoción, elemento psicológico imprescindible al narrar una historia. El submarino suele ser un destacado referente en las películas de carácter bélico. En su interior hay siempre drama, tensión, nervios, expectación, elementos que marcan el desarrollo de la acción cuando es

atacado por las cargas de profundidad y los torpedos procedentes de un buque de superficie. Sin el submarino, el género —el cine en general— quedaría pobre y algo huérfano; quedaría cojo. Wolfgang Petersen, consciente de ello, abordó este ambicioso tema en 1982 con la película *El submarino*.

Con más de tres horas de metraje, la película expone toda la espectacularidad de una historia muy bien tramada por su director, que narra la odisea, en la Segunda Guerra Mundial, de un submarino enviado a una misión militar con escasas posibilidades de éxito. A medida que avanza la



proyección, se descubre que la aventura en la que están involucrados los protagonistas es una misión considerada suicida, lo que lógicamente hace subir el grado de angustia entre la dotación. La convivencia de cincuenta hombres en ambientes cerrados y climas asfixiantes se pondrá a prueba. Son los momentos de altísima tensión y riesgo. Es una lucha permanente contra la adversidad de un grupo de hombres solitarios —y a menudo impotentes— ante la tragedia que en cualquier momento se puede desencadenar en un espacio de

imposible escapatoria, mientras el submarino avanza posiblemente hacia su final, quizá hacia la autodestrucción total.

«Wolfgang Petersen —escribe Pablo Kunt— bucea la angustia de unos soldados alemanes encerrados en un submarino. Una magistral, tensa y claustrofóbica película donde el espectador sufre la incertidumbre del destino de una tripulación que poco importa que esté del bando “enemigo”. Por último, señalar que el film menos alemán de los ochenta sigue siendo el mayor éxito del cine alemán de las últimas décadas».

Un éxito impresionante de taquilla en el cine alemán, sólo comparable con el éxito en la década de los cincuenta de la inesperada puesta en escena de la prematuramente desaparecida Romy Schneider, que catapultó la industria cinematográfica germana en la

mitificación de Sissi, la célebre emperatriz que cautivó a medio mundo. Eran otros tiempos para el cine alemán, cierto. Pero con *El submarino*, inspirada en la novela del mismo nombre escrita por Lothar-Günther Buchheim, se pudo recobrar orgullo, prestigio perdido, dinero y el pasaporte para la fama —y la fama quiere decir Hollywood— de su director. Seis nominaciones en la carrera hacia el Óscar, bombazo en taquilla en Europa y también en América, y un contrato en la meca del cine para su realizador. De su

cine hecho en América son de destacar: *La tormenta perfecta*, *Troya* o *En la línea de fuego*. Un éxito, pues, en todos los frentes.

Consciente de las dificultades que probablemente se encontraría al acometer una cinta de esta características, Petersen quiso medir muy bien los tiempos antes del rodaje. Tenía ante sí una historia de más de tres horas y un espacio único y vital: el interior de un submarino. Para evitar caer en la monotonía o el aburrimiento, el desarrollo de la historia tenía que ser armónico y equilibrado en todo momento. El cine en espacios cerrados —y siempre se pone el inevitable ejemplo de *Doce hombres sin piedad*, de Sidney Lumet— pone a prueba la capacidad operativa del director. Gracias al ajustado ritmo del relato, a la adecuación de los tiempos y del espacio, a la sobriedad perfecta y a la diversificación de planos que

permiten descubrir un excelente trabajo en la sala de montaje, la cinta se transforma en la culminación de una película de excelentes calidades, que sin duda pasará a la historia del cine como un clásico del género, en la continuidad de *Duelo en el Atlántico*, *El último torpedo*, *U-571*, *Marea roja*, *La caza del Octubre Rojo*, *Destino Tokio*, *Estación Polar Zebra*, etc. Luz, color y fotografía permiten en todo momento el lucimiento de un equipo técnico de profesionales de primera clase, que sabe estar en todo momento a la altura de las circunstancias. Y en idénticos términos cabe hablar de sus principales intérpretes, Jürgen Prochnow, Herbert Grönemeyer y Klaus Wennemann.

Toni ROCA



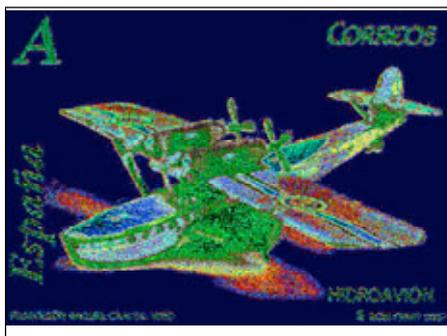


Un grupo de personalidades civiles y militares pertenecientes a diversos órganos de la Administración, directivos de empresas relacionadas con la Defensa, representantes de los medios de comunicación y universidades, visitaron en Cartagena los centros, unidades e instalaciones de la Fuerzas Armadas y de interés para la defensa, con motivo del curso sobre «Los flujos migratorios y su incidencia en la seguridad» organizado por la Escuela de Altos Estudios de la Defensa (EALEDE) del centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).  
(Foto: A. Arévalo Díaz del Río).



## AQUELLOS ENTRAÑABLES JUGUETES

Hoy que vivimos en la era de la informática, los ordenadores, las consolas, los videojuegos y todas esas cosas que la tecnología pone en manos de niños y mayores y que han revolucionado nuestras casas, nuestras vidas y nuestras formas de pasar el rato, siempre resulta entrañable encontrarnos con juguetes de otros tiempos. Son pequeños objetos de lata, madera o cartón piedra, que fueron prota-



Hidroavión.

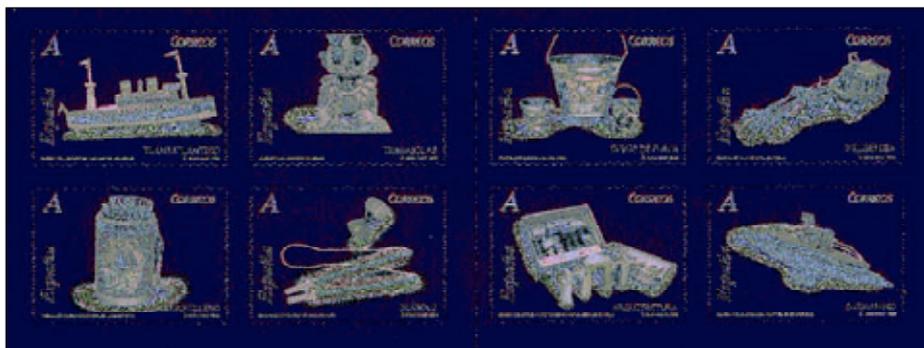


Transatlántico.

gonistas de nuestros sueños y de nuestros juegos de hace ya muchos años, y que hoy vuelven a estar de moda porque a muchos les gusta descubrir la ingenuidad y el ingenio de sus mayores, y a otros recordar los juegos de su infancia.

En la primera mitad del siglo xx, en España han destacado diversas empresas fabricantes de juguetes, entre ellas la Foia de Castalia,

## LA MAR EN LA FILATELIA



Carné 2008.

Paya Hermanos y Rico S. A., que han ofrecido creaciones de gran originalidad, bello diseño y llenas de ingenio, principalmente en juguetes de lata destinados a todas las capas sociales. Eran unos entrañables juguetes que seguramente muchos de nosotros hemos tenido en nuestras manos. Aquellos juguetes de otros tiempos se han convertido en vestigios de nuestro patrimonio cultural, y por esa razón se han ganado un puesto en los museos, son protagonistas de cuentos y artículos, son muy buscados por los coleccionistas, se reproducen en réplicas casi idénticas a los originales —en lo que los chinos son unos grandes especialistas— y de vez en cuando aparecen en sellos de correos.

España ha emitido hasta la fecha tres carnés de ocho sellos autoadhesivos cada uno, en los que aparecen otros tantos juguetes anti-

guos. Sus fechas de emisión fueron los días 2 de enero de los años 2006, 2007 y 2008 respectivamente. De ellos voy a citar sólo los que reproducen juguetes relacionados con la mar, correspondientes a las emisiones de 2007 y 2008.

Uno de los sellos del carné del 2007 presenta un hidroavión perteneciente a la Fundación Raquel Chaves de Vigo. Ésta, promotora del Museo Gallego de la Infancia, el Juego y el Juguete, cuenta con más de 12.000 piezas de todas las épocas y fabricadas en todo el mundo, de las que la más antigua procede de un pueblo italiano llamado Torrita Tiberina y tiene unos 2.200 años de antigüedad.

La hoja emitida en el 2008 es más rica en temas de mar, ya que cuatro de sus ocho sellos reproducen otros tantos juguetes de



Carné 2008. Reverso.



Cubos de playa.



Barquillero.

barcos o de elementos relacionados con ellos y con la mar. Uno de los sellos muestra un bello trasatlántico, fabricado en 1935 por la firma Payá Hermanos, de Ibi, Alicante. Es un bonito juguete de hojalata con dos chimeneas y dos palos, dotado de ruedas que al avanzar le imprimen un movimiento de cabeceo como si estuviese en la mar. Perteneció al Museu del Joguet de Catalunya de Figueres, institución fundada por Joseph Maria Joan Rosa e inaugurada en 1982, que cuenta con más de 4.000 piezas.

Otro sello reproduce un conjunto de cubos de playa de hojalata, propiedad de la Fundación Raquel Chaves de Vigo, la misma fundación poseedora del hidroavión emitido en 2007. Estos cubos fueron fabricados entre los años 1919 y 1922 por Verdú y Cía-La Hispánica Artística, de Ibi, Alicante. Eran juguetes muy populares, asequibles y que se podrían considerar de temporada, para usar en verano en la playa. Al ser de hojalata se deterioraban muy pronto, por lo que es muy difícil encontrarlos en buen estado.

El tercer sello reproduce un barquillero perteneciente a la Fundació Museu Valencià del Joguet d'Ibi, creado en 1990, con 444 piezas de los fondos cedidos por la familia Payá. Este barquillero es de hojalata, fue fabricado en 1927 por la empresa Rico S. A., de Ibi, y tiene una bonita decoración litográfica policroma. Quizá alguien se pregunte qué hace este juguete en el presente artículo, y lo voy a explicar, ya que de la simple inspección de la figura no parece que haya ninguna relación

entre este artilugio y la mar. El barquillero era una especie de expendedor de barquillos, y consultado el diccionario de la Real Academia de la Lengua, dice que *barquillo* es una «hoja delgada de pasta hecha con harina sin levadura y, además, azúcar o miel y, por lo común, canela, la cual, en moldes calientes, hoy suele tomar forma de canuto, más ancho por uno de sus extremos que por el otro», y aclara que la denominación *barquillo* procede del diminutivo de *barco*, «por tener originariamente forma convexa o de barco».

Por último, el cuarto sello de tema marineramente de esta emisión muestra un submarino, perteneciente a la colección Tomás Pla conservada en el Museu de la Joguina de Sant Feliu de Guixols, que cuenta con más de



Pesquero.



Barco vikingo.

2.500 juguetes de entre los años 1860 y 1960, la mayoría de fabricación española. Dicho museo muestra muchos juguetes de lata de los que se fabricaban en el pueblo de Ibi, y también muestra cómo se pasó del juguete de lata al de plástico. Este juguete de submarino fue fabricado en el año 1911 por la empresa Bing. Está hecho de hojalata soldada y pintada, y cuenta con un mecanismo de resorte con



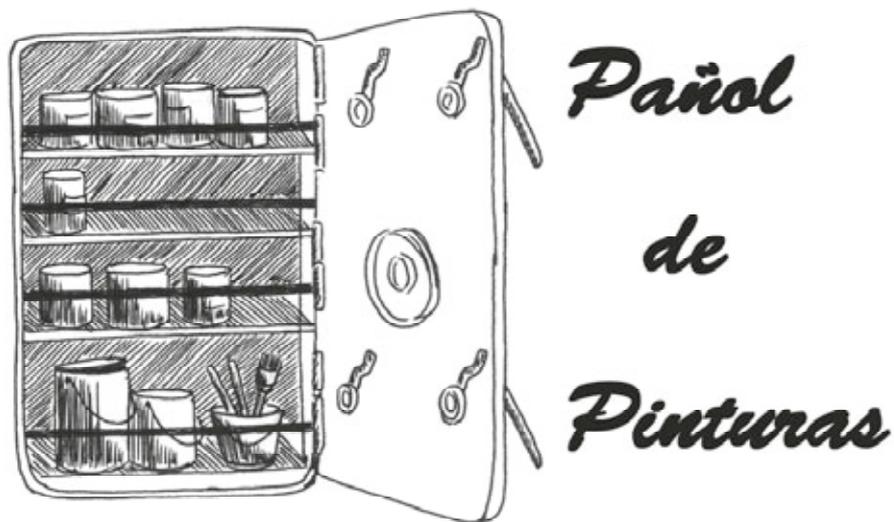
Transbordador.

llave. Para introducir la llave y darle cuerda era necesario abrir la escotilla alta del puente de mando, y cerrarla a continuación para evitar la entrada del agua al sumergir el juguete. Otra novedad era que tenía dos aletas laterales que le permitían hacer inmersión.

Otros países también emiten sellos en los que los juguetes de los viejos tiempos vuelven a nosotros con sus formas originales, sus graciosos diseños, sus brillantes coloridos y su protagonismo, de los que añado algunos ejemplos. Espero que las reproducciones de estos bellos sellos con juguetes antiguos sirvan a los mayores como recordatorios de sus compañeros en los felices juegos de su infancia, y que a los pequeños les sirvan para saber cómo se divertían sus mayores.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





## ANTONIA HUERTAS GALLEGO

En esta REVISTA de noviembre se confirma la advertencia que hacíamos al presentar en el número del mes de enero-febrero de 2007 a la primera mujer que ocupaba un lugar como protagonista en el *Pañol de Pinturas*, y las razones que, con la debida autorización, nos permitían hacerlo con auténtico agrado, significando además que no era un caso único.

La pintura que tenemos el gusto de comentar y ofrecer a nuestros lectores corresponde a Antonia Huertas, mujer de Antonio Yelo Molina, general de división del Cuerpo de Intervención Militar, procedente de la Armada.

Una de las frecuentes preguntas que realizo cuando me pongo en



*PAÑOL DE PINTURAS*



contacto con los/las artistas es sobre la existencia de antecedentes familiares con esta afición a la pintura. Antonia contesta negativamente, pero su auténtica vocación por este bello arte le ha llevado a decidir que esta circunstancia no se repita, por lo que actualmente da clases de pintura a sus doce nietos, comprobando con satisfacción que algunos de ellos pueden llegar a hacerlo bien, pues han conseguido varios premios en concursos infantiles.

Nacida en Cartagena, acude a clases de dibujo y pintura en esa ciudad con el maestro Vicente Ros, y funda con otras cinco pintoras el grupo cultural «Boria». Se traslada a Madrid en 1985, ingresando en la



academia Peña y constituyendo el grupo de pintores «Rasgos». Desde 1986 a 1991 participa en cursos de paisajes por distintos pueblos de la Comunidad de Madrid, que imparte la academia Peña. En 1994 acude a un curso de grabado con el especialista en esta técnica Hakim Alsadi, de nacionalidad iraní. En relación con los pintores a los que le gustaría parecerse, escoge a grandes maestros como Velázquez, Goya, Sorolla y Miguel Ángel.

Cuenta en su haber con una obra digna de ser resaltada, no solamente por su extraordinario resultado —analizando la maestría y el oficio que demuestra en su realización—, sino también por las notables dimensiones, circunstancias que avalan una gran valentía para atreverse con ellas. Estoy hablando del retablo de la parroquia de Santo Tomás de Aquino, santuario de la Divina Misericordia, en la urbanización «Los Rectores» del parque de la Universidad de Murcia en Espinardo. Está pintado con técnica al óleo sobre madera; el retablo central mide cinco metros de alto y los cuadros laterales 2,25. Debemos añadir que contiene quizá lo más difícil en pintura, que es el rostro humano, realizado con una delicadeza y suavidad poco corrientes.

El rostro de Cristo pertenece a un hombre de origen sirio al que fotografió en una boda, después de



haberlo intentado —según sus palabras— con sus hijos Óscar y Julio, e igualmente con su marido. Para la Virgen y el Niño fueron modelos su nuera Ana y el hijo de ella, Jorge. El rostro de Santo Tomás corresponde al hijo de Antonia, Javier, marido de Ana. De esta obra podrían contarse más anécdotas, pero la limitación de espacio lo impide. No obstante, Antonia comenta con humor que esta capilla podría llamarse la de los «Yelo». Se llegó a la culminación de este trabajo después de un largo año de trabajo.



La pintura de Antonia es decididamente figurativa, y en ella abundan numerosos retratos (de algunos soy testigo) notablemente realizados, en los que ha sabido captar eso tan difícil que llamamos carácter o personalidad del retratado. No desdeña el paisaje, bodegones y cualquier otro tema que le atraiga.

Recientemente Antonia y familia han sufrido una temporada difícil de

superar. Mi cercanía a ellos ha hecho que sea testigo de su mala racha, habiendo disminuido por ello su actividad artística, pero actualmente vuelve con nuevos ánimos al quehacer para pintar temas, que como ella dice, le emocionan. He comentado que su pintura al óleo es figurativa, pero tengo que decir que se desenvuelve muy bien con las técnicas mixtas y que alguna de sus obras refleja sin duda una tendencia clara hacia un atractivo impresionismo, que se consolida con un firme oficio. Su extenso currículo expresa, tal vez con más rotundidad, la intensa actividad de Antonia Huertas y su indudable categoría como pintora, ya que ha llevado a cabo multitud de exposiciones, tanto en España como en otros países. Son numerosas las muestras expuestas en Cartagena y Madrid, a las que

hay que sumar las de Murcia, Palma de Mallorca, Málaga, La Coruña... En el extranjero ha expuesto en la galería Museum de Houston, Texas (1988), y en el Instituto de Cultura Hispánica de Brasilia (1992).

Rafael ESTRADA



# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación ALTHEA (CHARLIE-SIERRA).**—Actualmente se encuentran desplegados 215 efectivos de la Fuerza de Infantería de Marina correspondientes a la FIMEX B-H V, en la que también se encuentra integrado desde el 7 de agosto un equipo de la Unidad Especial de Desactivación de Explosivos. Dos helicópteros SH3D de la 5.ª Escuadrilla con capacidad de evacuación médica (MEDEVAC) y 30 personas (pilotos, dotaciones de vuelo, personal de mantenimiento y sanitario) se encuentran en la base de Butmir (Sarajevo) y tienen previsto permanecer en zona de operaciones hasta el 31 de enero de 2009.



(Foto: M. Ángel Agulló Aneiros).

## NOTICARIO



El *Tambre* en aguas de Cartagena. (Foto: J. Máiz Sanz).

**Operación LIBRE HIDALGO.**—El pasado 13 de agosto finalizó el despliegue de la FOE VI (bajo mando de la Armada), que fue relevada por la FOE VII mandada por el Ejército de Tierra. Está previsto que de nuevo la Armada releve a la FOE VII en el mes de diciembre.

### Agrupaciones permanentes

**Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG-1).**—Esta fuerza continúa bajo mando español, que iza su insignia en la fragata *Almirante Juan de Borbón*. Actualmente está compuesta por el buque alemán de aprovisionamiento *Spessart* y las fragatas *General Kazimierz Pulaski* (Polonia), *Taylor* (Estados Unidos) y *Ville de Québec* (Canadá); esta última incorporada a finales de octubre. Tras una escala en Split (Croacia), llevó a cabo operaciones en el mar Adriático para entrar posteriormente en el puerto de Koper (Eslovenia).

**Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).**—Una vez finalizada su participación en los ejercicios NOBLE MIDAS junto a la SNMG-1, la agrupación efectuó escalas en Tesalónica (Grecia) y Canakale (Turquía), llevando a cabo adiestramiento de medidas contra minas en los tránsito. El grupo, a cuya cabeza se encuentra el buque alemán de mando y apoyo *Rhein*, se compone además en la actualidad de las siguientes unidades: *Tambre* (España), *Dilligen* (Alemania), *Milazzo* (Italia), *Evropi* (Grecia) y *Enez* (Turquía). Está previsto que el cazaminas español sea relevado en la segunda quincena de diciembre.

### Ejercicios

**FAMEX 08 (1-10 de octubre).**—Ejercicio dirigido por ALMART y desarrollado en las aguas territoriales y ZEE, encaminado al adiestramiento de los Estados Mayores de la Fuerza de Acción Marítima y de sus unida-

des, en colaboración con unidades de la Flota, Infantería de Marina, Ejército del Aire y otros organismos gubernamentales y no gubernamentales, como: Dirección General de la Marina Mercante, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Secretaría General del Mar, Centro de Inteligencia contra el Crimen Organizado, División Adjunta de Vigilancia Aduanera, Guardia Civil, Cuerpo Nacional de Policía, Dirección General de Salud Pública, organismos de Puertos del Estado, compañías navieras y Cruz Roja Española. El ejercicio estuvo orientado a la conducción de operaciones destinadas a proteger los espacios marítimos nacionales. Por parte de la Armada participaron las siguientes unidades: *Descubierta, Infanta Cristina, Vencedora, Vigía, Atalaya, Serviola, Contramaestre Casado, Mahón, Anaga, Bergantín, Laya, Cándido Pérez, Marola, Tabarca, Mouro, Mar Caribe, La Graña, UEBC, UNBUDIZ, P-114 y Neptuno*. Portugal participó con la fragata *Baptista de Andrade*.

**NOBLE MIDAS (26 de septiembre-10 de octubre).**—Ejercicio OTAN desarrollado

en aguas de los mares Jónico y Tirreno, incluyendo el canal de Sicilia, y en el que la Armada participó con la fragata *Numancia*. Tras una escala en Augusta (Italia) el buque se integró en la estructura operativa del Mando Componente Marítimo de la NRF-12. El ejercicio se desarrolló en las tres fases típicas: Fase de Integración, Fase de Transición y Fase Táctica, finalizando con el análisis y discusión «en caliente» el 10 de octubre en Souda Bay (Grecia). A la conclusión la *Numancia* regresó a su base en Rota.

**CARTAGO (20-24 de octubre).**—Ejercicio nacional de salvamento y recate de submarinos, que se llevó a cabo en aguas próximas a Cartagena. Participaron las unidades *Galerna, Segura, Neptuno y Serviola*, así como los Estados Mayores del EMA, FAM, FLOTA y FLOSUB. El patrullero *Toralla* colaborará como buque de vigilancia de zona los días 20 y 21. Asistió personal de la Marina de Malasia como observadores.

**EWX 08 (22-24 de octubre).**—Ejercicio conjunto y avanzado de guerra electrónica,



Evacuación real de un miembro del submarino alemán U 23 por la fragata *Almirante Juan de Borbón* durante los ejercicios NOBLE MIDAS 08. (Foto: J. D. Alcaraz-Pérez).



Fragata Victoria. (Foto: J. Sánchez García).

que se desarrolló en aguas del golfo de Cádiz. Participaron las fragatas *Álvaro de Bazán*, *Victoria*, *Numancia* y *Canarias*, así como el buque de asalto anfibio *Castilla*, la BRIMAR del TEAR y aeronaves del Ejército de Tierra.

**EL MED 08 (20-30 de octubre).**—Ejercicio internacional de interdicción marítima, dentro de la iniciativa 5 + 5, organizado por la Marina de Argelia. Participó el patrullero *Descubierta* con un equipo de protección (*Force Protection*) y un oficial destacado en el Centro Multinacional de Operaciones Marítimas (MMOC).

**MAES 08 (20-24 de octubre).**—Ejercicio bilateral hispano-marroquí, realizado en aguas del Atlántico. La participación de la Armada corrió a cargo del patrullero *Vencedora*, y por parte de la Marina marroquí participó la fragata *Mohamed V*. Tras un periodo

de adiestramiento en el puerto de Cádiz, el ejercicio se desarrolló en el tránsito a Casablanca.

**EODEX 08 (20-24 de octubre).**—Ejercicio de desactivación de explosivos en la mar que tuvo como escenarios las tres bases peninsulares y la de Las Palmas. Participaron las Unidades de Buceadores y de Desactivación de Explosivos: UEBC, UEDE, UBUCAN, UBUDEST y UBUCANAR.

#### Adiestramiento

**Canarias (6-17 de octubre).**—Efectuó Calificación Operativa en puerto y aguas de Rota para alcanzar la certificación A2.

**Tajo (21-24 de octubre).**—El día 21 lo dedicó a adiestramiento individual, para proceder del 22 al 24 a la Calificación Opera-



El buque *Las Palmas* saliendo de Cartagena para la campaña antártica. (Foto: A. Arévalo).

tiva en aguas de Cartagena para alcanzar el nivel A2 específico en Guerra de Minas.

#### Comisiones, colaboraciones y pruebas

**Las Palmas (8 de octubre 08-16 de abril 09).**—El buque inició el pasado día 8 de octubre el tránsito al continente antártico para colaborar en el apoyo logístico a las bases y en los proyectos científicos del Ministerio de Ciencia e Innovación. Su primera escala está previsto sea en Mar del Plata a finales de octubre.

**Príncipe de Asturias y Navarra (8-12 de octubre).**—Efectuaron presencia naval en Alicante con motivo de la salida de la Volvo Ocean Race, procediendo posteriormente a una demostración aeronaval frente a la playa de Fuengirola dentro de los actos relacionados con la entrega de la Bandera de Combate al cazaminas *Tajo*.

**Serviola (11-27 de octubre).**—Tras su participación en el ejercicio FAMEX 08 intervino en las actividades contra el narco-

tráfico en aguas del Mediterráneo occidental, dentro del marco de cooperación entre la Armada y la Marina francesa. A la finalización realizó vigilancia marítima en aguas de Levante y mar de Alborán. El día 23 colaboró en el ejercicio de salvamento submarino CARTAGO 08. Durante el regreso a su base de Ferrol efectuó una escala en Leixoes (Portugal).

#### Vigilancia Marítima

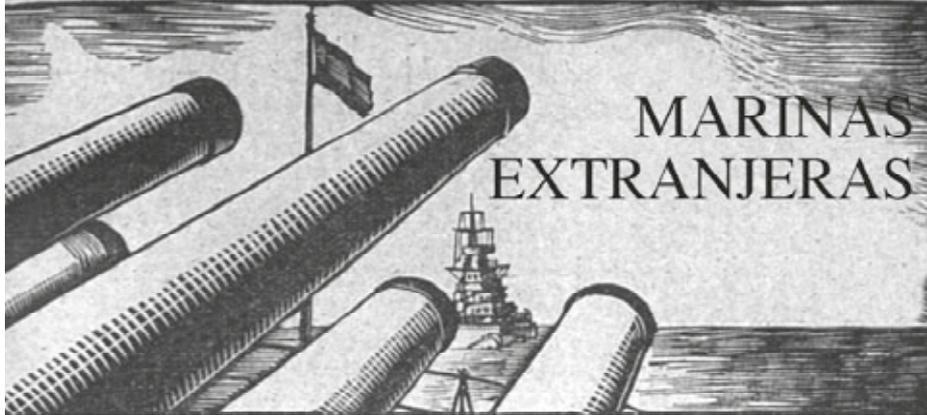
**Arnomeni (5 de octubre-4 de diciembre).**—Se encuentra realizando periodo de vigilancia de pesca, inspección y apoyo en el área de regulación NAFO en el Atlántico norte después de recalar en St. John's (Canadá) y relevar al patrullero *Tarifa*.

**Alborán (20-31 de octubre).**—Comenzó la vigilancia de pesca dentro de la campaña del atún rojo en el caladero nacional en el Mediterráneo, efectuando una escala en Sète (Francia) entre los días 24 y 26.

G. V. A.



SS. AA. RR. los Príncipes de Asturias presidiendo los actos de entrega de los Reales Despachos y Jura de Bandera el 16 julio en la Escuela Naval Militar.  
(Foto: J. Peñuelas González).



#### Argelia

**Adquisición de patrulleros.**—Los astilleros franceses de Ocea han ganado el contrato para construir una flotilla de 21 patrulleros rápidos o *FPB* de 30 metros para la Marina argelina. La primera entrega deberá efectuarse a finales del año 2008. De acuerdo con las especificaciones, el desplazamiento de estos patrulleros sería de 100 toneladas. El importe total de los 21 buques se eleva a 135 millones de euros. La construcción de estos *FPB 98*, que es como se denomina esta serie, le llega a los astilleros de Ocea después de que hubiese finalizado la entrega de 10 patrulleros denominados *FPB 110* a Kuwait en agosto de 2005. Los *FPB 110* son algo mayores que los patrulleros encargados por Argelia, ya que tienen una eslora de 35 m, pudiendo dar hasta 30 nudos. La Marina kuwaití ya había recibido previamente tres *FPB 100* entre 1997 y 2001. Los patrulleros kuwaitíes están armados con ametralladoras de 12,7 mm. Los astilleros de Ocea se encuentran ubicados en Sables d'Olone, pero los patrulleros serán construidos en Saint Nazaire, en unos astilleros que son también propiedad de la compañía.

#### Australia

**Posible compra de un cuarto destructor.**—El Departamento de Defensa australiano está valorando la posibilidad de adquirir un cuarto destructor de defensa aérea o *AWD*, de acuerdo con un comunicado oficial del 24 de septiembre. El contrato



Brendan Nelson, ministro de Defensa del Gobierno australiano, y Juan Pedro Gómez, presidente de Navantia, durante la firma del contrato del AWD. (Foto: Navantia).

## NOTICARIO

actual con la empresa española Navantia cubre la construcción de tres destructores de la clase *Hobart*, por un importe de 4.200 millones de euros, con una opción para construir un cuarto buque. El primero de la serie, basado en el diseño de la fragata española *Álvaro de Bazán*, está previsto que entre en servicio en diciembre de 2014; el tercero y último lo hará en junio de 2017. La construcción de los buques será modular, con un total de 29 bloques, de los que 21 serán subcontratados. Los ocho restantes, debido a la clasificación de los equipos que llevan, serán construidos por los astilleros de ASC en sus instalaciones de Osborne, en las afueras de Adelaida.

### Brasil

**Integración de una fragata.**—El pasado verano, la fragata *Greenhagh* se convirtió en el primer buque de guerra de la Marina brasileña que se ha integrado plenamente en un grupo de combate norteamericano: el grupo expedicionario de combate del USS *Iwo Jima*



Fragata *Greenhagh*.

(LHD 7). La *Greenhagh* se hizo a la mar con los USS *Carter Hall* (LSD 50), USS *San Antonio* (LPD 17), USS *Vella Gulf* (CG 72), USS *Ramage* (DDG 61), USS *Roosevelt* (DDG 80), USS *Hartford* (SSN 768) y el 26 MEU (*Marine Expeditionary Unit*). La *Greenhagh* es la antigua fragata británica *Broadsword*, del Tipo 22, de 4.000 t de desplazamiento, armada con misiles antibuque Exocet y Seawolf de defensa aérea. La ex *Broadsword* entró en servicio en 1979 y fue transferida a la Marina brasileña en 1995.

**Construcción de un submarino nuclear.**—El ministro de Defensa brasileño, Nelson Jobim, hizo pública la noticia de que en diciembre los presidentes Lula da Silva y Nicolás Sarkozy firmarán un acuerdo en Brasil que tendrá como eje principal la transferencia de tecnología gala para construir el primer submarino nuclear sudamericano y cuatro submarinos más convencionales. Esta decisión es una posible consecuencia del reciente rearme de Venezuela, que en los últimos tres años ha invertido más de 4.600 millones de euros, procedentes de la venta de petróleo, en compra de material militar a Rusia, China, Bielorrusia y España. Chile a su vez lleva años modernizando sus eficientes Fuerzas Armadas. A todo lo anterior hay que añadir la recreación de la IV Flota de los Estados Unidos para el Caribe y América del Sur, compuesta inicialmente por 11 buques de superficie y un submarino nuclear.

La construcción de un submarino nuclear, cuatro convencionales y la adquisición de helicópteros *E-725*, también de origen francés, pone a Brasil a la cabeza del rearme sudamericano. La alianza estratégica franco-brasileña tiene varias lecturas. Por un lado, la Marina brasileña ha confirmado que el despliegue de los nuevos submarinos le permitirá proteger militarmente los campos petrolíferos de su plataforma continental, en las proximidades de Sao Paulo y Río de Janeiro. Francia, a su vez, pone de esta forma un pie en Sudamérica, en un momento en que

la influencia de los Estados Unidos pasa por su punto más bajo.

### Canadá

**Se cancela el programa de construcción de tres buques.**—El Gobierno canadiense ha cancelado la construcción de tres buques de aprovisionamiento denominados *Joint Support Ships* (JSS). La lista para construir estos buques se reducía a dos compañías: Canadá Inc. y SNC-Lavalin Pro Fac Inc, liderados por los astilleros alemanes Thyssen Krupp Marine Systems. El contrato, por un importe inicial de 150 millones de euros, no tenía todavía un presupuesto asignado en firme por el Gobierno canadiense que, influenciado por los recortes previstos en el presupuesto de defensa del año próximo, ha decidido posponer la construcción para una mejor coyuntura económica. No obstante, el ministro de Defensa ha declarado públicamente que la construcción de estos buques constituye una prioridad nacional. El programa para construir tres buques de aprovisionamiento ha estado encima de la mesa del ministro durante los últimos 15 años y parecía que finalmente iba a conseguir luz verde para reemplazar a los dos petroleros propulsados por vapor de la clase *Protecteur*, que cuentan ya con 39 años en sus cuadernas. Estaba previsto que los tres JSS entrasen en servicio entre 2012 y 2016.

### Estados Unidos

**Protestas por la llegada de un portaaviones nuclear.**—El portaaviones nuclear USS *George Washington* (CVN73) llegó a su nueva base en el puerto japonés de Yokosuka el pasado 25 de septiembre en sustitución del portaaviones convencional *Kitty Hawk*, recientemente dado de baja. Sin embargo, la decisión de ubicar un portaaviones nuclear en la bahía de Tokio, y a tan sólo 50 km de la capital nipona, ha suscitado fuertes protestas por parte de los ciudadanos de Japón, país donde la energía nuclear es tabú. Un portavoz del partido opositor argüía que «un reactor nuclear rodeado de munición y sustancias

inflamables atracado a corta distancia de la ciudad más poblada de Japón es inadmisibles».

Los procedimientos de seguridad han sido duramente cuestionados a bordo del *George Washington*, ya que en su tránsito hacia su nueva base sufrió un aparatoso incendio que se saldó con varios heridos y el cese fulminante del comandante y segundo del portaaviones.

**Construcción de un nuevo portaaviones.**—Los astilleros de Northrop Grumman Shipbuilding han ganado el contrato para construir y diseñar la nueva clase de portaaviones nuclear de la Marina norteamericana. El trabajo en el USS *Gerald R. Ford* (CVN 78) incluye la ingeniería, planeamiento avanzado, estimación de los pesos, productos del ciclo de vida, pruebas, etc. El primer corte de chapa se realizó en la factoría de la compañía en Newport News, Virginia, en agosto de 2005. Aproximadamente un tercio de las 1.200 estructuras se encuentra en diversas fases de acabado, estando prevista la puesta de la quilla del buque el próximo año. El CVN 78 es la mayor inversión de la Marina de guerra. Está diseñado para navegar unos 30 años sin necesidad de repostar, incorporando muchas mejoras sobre la clase *Nimitz*, entre las que destaca el diseño de una nueva isla más a popa de la cubierta de vuelo que las tradicionales. El poderoso navío desplazará 100.000 t y tendrá una eslora de 333 m. Está previsto que sea botado en el año 2013, para entrar en servicio dos años más tarde. Un total de 11 portaaviones clase *Ford* serán construidos para reemplazar a los actualmente en servicio, en un periodo de 50 años, es decir, hasta el año 2058.

**Descubierto un submarino hundido de la Segunda Guerra Mundial.**—El comandante de la Fuerza Submarina del Pacífico, contralmirante Douglas McAneny, anunció el 2 de octubre que el pecio recientemente descubierto en la costa de las Aleutianas se había identificado como el submarino USS *Grunion* (SS 216).

Este submarino llegó a la base naval de Pearl Harbor el 20 de junio de 1942, realizando una patrulla previa de adiestramiento antes de salir para su primera misión de guerra el

## NOTICIARIO

30 de junio de 1942. El comandante del submarino, capitán de corbeta Abele, recibió la orden de navegar hacia las islas Aleutianas para establecerse en patrulla al oeste de Attu, en la derrota de los buques que navegaban entre las Aleutianas y Japón. El 10 de julio de 1942 el *Grunion* fue reasignado a una zona al norte de Kiska. En los 20 días siguientes comunicó el hundimiento de tres destructores y el ataque a un cuarto buque. La última transmisión del submarino se recibió el 30 de julio de 1942, después de que informase una intensa actividad antisubmarina y de que sólo le quedasen 10 torpedos. Ese mismo día se le ordenó volver a la base naval de Dutch Harbor, pero ya no hubo ninguna comunicación posterior, por lo que el 18 de agosto se le dio oficialmente por perdido. El capitán de corbeta Abele fue condecorado a título póstumo con la Navy Cross, y un destructor —el USS *Manner L. Abele*— fue bautizado en su honor, aunque más tarde se perdió en acción de combate en Okinawa en 1945.

Después de descubrir una información en Internet en 2002 que ayudó a puntear la derrota y posible situación del submarino, los hijos del comandante del *Grunion*, Bruce, Brad y John Abele, iniciaron una operación para localizar el submarino. En agosto de 2006, utilizando un sonar de barrido lateral, encontraron un pecio cerca de Kiska, a una milla de profundidad. En una segunda expedición en agosto de 2007, utilizando una cámara de alta definición y un vehículo manejado a distancia o ROV, gracias a las fotos conseguidas pudieron identificar claramente al *Grunion*. No obstante, continúan siendo oscuras las causas del hundimiento del submarino, que causó la muerte de los 70 miembros de la dotación.

**Baja del último mini submarino DSRV.**—El pasado 1 de octubre finalizaba una época en el área del salvamento y rescate de submarinos, pues el último sumergible de



*DSRV 1 (Deep Submerged Rescue Vehicle).*

gran profundidad diseñado para acoplarse a un submarino siniestrado, el *DSRV 1*, era dado de baja. El *DSRV 1* (*Deep Submerged Rescue Vehicle*), bautizado como *Mystic*, tenía una eslora de 15 metros y era capaz de bajar a 5.000 pies de profundidad para rescatar a los miembros de la dotación de un submarino siniestrado en el fondo. Era el primero de dos unidades construidas en 1963, después de que la Marina norteamericana perdiese en un accidente al submarino nuclear de ataque *Thresher*. Los *DSRV* han sido sustituidos en la actualidad por el *Submarine Rescue Diving and Recompression System (SRDRS)*.

**Primer lanzamiento de un Tomahawk.**—El submarino nuclear de ataque *USS Virginia*, primero de la serie del mismo nombre, ha lanzado por primera vez un misil de crucero de ataque a tierra, según ha comunicado el mando de Sistemas Aeronavales de la Marina norteamericana. El submarino disparó dos misiles Tomahawk Block III, uno desde un tubo vertical y otro desde un tubo lanzatorpedos, y un tercer misil —esta vez Tomahawk Block IV— desde un tubo vertical. Los cuatro lanzamientos se realizaron con el submarino en inmersión en aguas del golfo de México.

#### Francia

**Pérdida de un avión.**—El ministro de Defensa francés, Hervé Morin, transmitió las condolencias de su Gobierno a la familia del piloto fallecido el día 1 de octubre, cuando el *Super Etendard Modernisé (SEM)* que pilotaba colisionó contra otro avión durante un vuelo de adiestramiento sobre la costa de Bretaña. Cuatro *Super Etendard* de la Escuadrilla 11F, basada en Landivisiau, realizaban el 1 de octubre un vuelo de adiestramiento cuando por causas que se desconocen uno de los aviones colisionó con otro, estrellándose ambos aparatos contra el suelo. Inmediatamente se montó una operación de rescate que recuperó al piloto que se había eyectado sobre el mar. Posteriormente los helicópteros del SAR encontraron una balsa vacía sin restos de su ocupante, que se dio por desaparecido.

#### Italia

**Primera visita de un submarino a Estados Unidos.**—El pasado mes de julio, el submarino italiano del *Tipo 212 A*, *Salvatore Todaro*, entraba en la base naval de Mayport, Florida, convirtiéndose en el primer submarino italiano que visitaba los Estados Unidos desde la Segunda Guerra Mundial. Entregado en el año 2006, este avanzado sumergible está dotado de propulsión independiente del aire o AIP por células de combustible, de patente alemana. Otra unidad gemela, el *Sciré*, entró en servicio en el año 2007, habiendo sido entregado igualmente por los astilleros italianos de Fincantieri, que se encuentran construyendo la segunda serie del *212 A*, compuesta igualmente por dos unidades. El *Salvatore Todaro* se desplazó hasta Norteamérica para realizar ejercicios con el grupo de combate del portaaviones *Theodore Roosevelt* (CVN 71), proporcionándole a la Marina norteamericana la posibilidad de ejercitarse con submarinos convencionales, unidades de las que carece.

#### Indonesia

**Botado un buque anfibia.**—El tercero de cuatro buques anfibios clase *LPD* de 11.400 t para la Marina indonesia fue botado en los astilleros de PT Pal en Surabaya el pasado 27 de agosto, estando prevista su entrada en servicio en el año 2009. Inicialmente diseñado como buque multipropósito con capacidad hospitalaria, este buque anfibia ha sido construido gracias a un contrato que por un importe de 100 millones de euros fue firmado en 2004 con los astilleros de Daewoo International.

#### Portugal

**Botadura de un submarino.**—El 15 de julio pasado, los astilleros de HDW en Kiel botaron el primer submarino portugués del nuevo *Tipo 209 PN*, dotado de propulsión independiente del aire. El buque, bautizado *Tridente*, se espera entre en servicio a finales del año 2009, encontrándose una segunda unidad actualmente en gradas que se prevé

## NOTICARIO

entre en servicio en el año 2010. El contrato para la construcción de dos submarinos, con opción para un tercero, se firmó en el año 2004 por un importe total de 800 millones de euros. El *Tridente* estará dotado de un sistema AIP consistente en dos módulos de células de combustible PEM (membrana polímero-electrolítica) de 120 kW cada uno y un motor eléctrico Permasyn. Dos motores diésel con sus correspondientes generadores completan la planta propulsora. Con una eslora de 68 metros y un desplazamiento en inmersión de 1.800 t, los dos *Tipo 209 PN* estarán armados de ocho tubos lanzatorpedos a proa. Su dotación contará con 32 miembros, cinco de ellos oficiales.

### Pakistán

#### **Recepción de un submarino con AIP.**—

La Marina paquistaní ha firmado la recepción de un submarino diésel-eléctrico clase *Hamza*, equipado con el sistema de propulsión independiente del aire (AIP) MESMA. Es la primera vez que la DCN francesa, autora del diseño, ha montado a bordo de un submarino el módulo del sistema MESMA, que genera electricidad sin tener que arrancar los motores diésel de submarino. Los astilleros Pakistan Naval Dockyard han sido los constructores, bajo la directa supervisión de los ingenieros franceses. Otros dos módulos MESMA se encuentran en diversos estados de fabricación para ser instalados en los submarinos *Khalid* y *Saad*, que precedieron al *Hamza*. La DCN francesa ha vendido también seis submarinos clase *Scorpene* a la Marina india, con misiles Exocet como principal armamento.

### Reino Unido

**Pruebas de mar del HMS Daring.**—El primer destructor de defensa aérea de la clase *Daring* (*Tipo 45*) ha finalizado la tanda inicial de pruebas de mar. Durante cinco semanas de intensos ejercicios realizadas por un equipo de más de 30 personas, el HMS *Daring* ha utilizado simultáneamente todos sus equipos FICS (*Fully Integrated Communications System*)

para probar sus comunicaciones por satélite, así como por HF y V/UHF. El Ministerio de Defensa ha hecho público un comunicado en el que dice que las pruebas salieron a la perfección, incluyendo la capacidad de realizar conferencias por VTC.

El *Daring*, con sus 7.450 t de desplazamiento, es el primero de una serie de seis unidades. En la fase anterior de pruebas, este destructor consiguió dar 31,5 nudos, con un consumo de 35 m<sup>3</sup> de gasóleo por día de navegación. El segundo buque de la serie, el HMS *Dauntless*, está previsto inicie sus primeras pruebas de mar a comienzos de noviembre. El cuarto buque del *Tipo 45*, el HMS *Dragon*, será botado en Glasgow el 17 de noviembre. El tercero, bautizado HMS *Diamond*, lo hizo en noviembre de 2007.

#### **Retraso en la entrega del SSN Astute.**—

La entrada en servicio del primer submarino nuclear de ataque de la clase *Astute* ha sufrido un retraso de varios meses, de acuerdo con fuentes oficiales. El submarino, que fue botado en junio de 2007 para realizar una serie de pruebas a flote, fue de nuevo subido a la grada para terminar su alistamiento. Inicialmente tenía que haber comenzado sus pruebas de mar en julio de 2008, cuatro meses antes de su entrega en noviembre del mismo año. Sin embargo, una serie de incidentes de primera magnitud, como los graves daños sufridos en el turbogenerador durante las pruebas en agosto de 2007, han impedido que se cumpla este calendario. El HMS *Astute*, primer submarino de la serie, se encuentra en dique en Devonshire Dock Hall, Barrow, y se prevé echarlo al agua a finales de octubre de 2008. Éste no es el primer retraso que sufre el submarino; el contrato con BAE Systems preveía su entrada en servicio en junio de 2005, pero el encarecimiento de los costos, unido a una mala gestión de la dirección del astillero y a la pérdida de experiencia en la construcción de submarinos, hicieron que se renegociase la fecha de entrega para tres años más tarde.

#### **Pasan a la reserva tres destructores**

**Tipo 42.**—La fuerza de escoltas de la Marina británica ha sido reducida en tres unidades, bajando el número de escoltas operativos a 22,

después de que tres destructores del *Tipo 42 Batch 2*, los HMS *Exeter*, HMS *Southampton* y HMS *Nottingham*, fuesen amarrados en sus bases con un grado de operatividad restringido antes de la fecha prevista para su baja definitiva. Los tres buques seguirán figurando en la lista oficial de buques de la Marina británica, pero no se considera probable que vuelvan a navegar con el pabellón inglés. Esta parada anticipada se hace con objeto de ahorrar recursos y destinarlos a las operaciones en Afganistán, lo que ha provocado malestar en las filas de la Marina británica. La baja inesperada de unidades hace imposible los planes de la Marina de mantener un mínimo de 25 escoltas en servicio. Los destructores *Exeter* y *Southampton* serán dados de baja definitivamente en el año 2009, mientras que el *Nottingham* lo hará un año más tarde. Este último destructor había sufrido

obras importantes después de que varase accidentalmente en un bajo ubicado en aguas australianas, estando prevista inicialmente su baja en el año 2012, pero su precaria condición actual ha hecho que su retirada definitiva se anticipe en dos años. Para compensar ese cambio de planes, el HMS *Liverpool*, que debería causar baja en 2009, lo hará tres años más tarde.

### Rusia

**La Marina rusa envía un buque a Somalia.**—Un buque de guerra ruso se hizo a la mar el 26 de septiembre con rumbo a las aguas de Somalia, después de que una docena de piratas asaltase y apresase un buque de bandera ucraniana que transportaba 33 carros de combate *T-72*, y diverso material de



Fragata rusa *Neutrashimy* en el puerto de Cartagena. (Foto. D. Quevedo Carmona).

## NOTICARIO

guerra. El *Faina*, que es el nombre del buque apresado, fue asaltado por los piratas el 25 de septiembre cerca del puerto keniano de Mombasa, donde debía descargar todo el material militar. La fragata *Neutrashimy* se dirigió hacia la situación del buque ucraniano apresado para defender los intereses nacionales y proteger a los tres tripulantes rusos que se encuentran en el *Faina*, junto con 17 marineros ucranianos y uno letón. En las proximidades del buque apresado se encuentra también el destructor norteamericano USS *Howard*, de la clase *Arleigh Burke*, junto con otros buques de guerra franceses, canadienses, etc. Inicialmente los piratas pedían un rescate de 35 millones de dólares, pero a la vista de tanto buque de guerra bajaron sus pretensiones a ocho millones.

**Modernizado un SSBN clase Typhoon.**— El más veterano de los tres submarinos balísticos nucleares clase *Typhoon*, el *Dimitri Donskoy*, ha finalizado sus pruebas en el mar Blanco, después de sufrir una gran carena con modernización, en el curso de la cual se le ha instalado el sistema Bulava 30 para el lanzamiento de misiles balísticos (SS-NX-30), estando prevista su vuelta al servicio activo a finales del mes de octubre. Construido en los astilleros de Severodvinsk a finales de los 70, entró en servicio en 1981, para sufrir su primera y prolongada gran carena en 1994, siendo botado de nuevo en el año 2002. El primer lanzamiento del misil Bulava 30 se hizo en diciembre de 2005, llegando a realizar un vuelo de 6.000 km. A este lanzamiento le siguieron otros tres fallidos en septiembre, octubre y diciembre de 2006, continuándose con un lanzamiento exitoso en junio de 2007 y otro fallido en noviembre de 2007. Hay tres más programados para el mes de diciembre de 2008, aunque posiblemente alguno se retrase hasta el próximo año. El Bulava 30 es un enorme misil de tres etapas de combustible sólido, capaz de llevar hasta seis cabezas nucleares independientes a una distancia de 8.300 km, con un círculo de error probable de

tan sólo 250 m. Este misil ha sido específicamente diseñado para ser utilizado a bordo de la nueva clase de submarinos *Borey*. De los seis submarinos clase *Typhoon* originalmente construidos, de 18.500 t en superficie y 26.500 en inmersión, sólo quedan tres en servicio activo, ubicados en la base de Litsa Guba: el ya mencionado *Dimitriy Donskoy*, el *Arkhangelsk* y el *Severstal*, estos últimos todavía con el misil Makeyev (SS-N-20).

## Venezuela

**Maniobras con buques rusos.**— Las marinas venezolana y la rusa planean una serie de ejercicios para este mes de noviembre, como parte de una alianza que incrementa la seguridad en el Atlántico. El 5 de septiembre, el contralmirante Salvador Cammarata, director de Inteligencia de la Marina venezolana, anunció que la Marina rusa desplazaría una escuadrilla hasta el Caribe para realizar una serie de ejercicios entre el 10 y el 14 de noviembre. Estos planes fueron más tarde confirmados por el presidente Hugo Chávez, a través de la televisión venezolana. Por parte rusa, el ministro de Asuntos Exteriores Andrei Nesterenko confirmó que su Marina mandaría el crucero nuclear *Piotr Velikiy (Pedro el Grande)*, de la clase *Kirov*, el destructor *Almirante Chabachenko*, de la clase *Udaloy II*, junto con un buque de salvamento y un petrolero, procedentes todos ellos de la Flota del Norte. Esta vuelta de buques rusos al Caribe es la primera que se efectúa desde que dejaron sus bases en Cuba durante la Guerra Fría.

Paralelamente, una pareja de bombarderos estratégicos *Tupolev 160 Blackjack* aterrizó en la base aérea de El Libertador para realizar una serie de ejercicios con la Fuerza Aérea venezolana durante una semana.

J. M. T. R.



#### **Balearia destaca el realce del buque turístico**

El presidente de Balearia, en declaraciones a la revista de la naviera, considera que tanto el encarecimiento del precio del combustible como la mayor conciencia social sobre la necesidad de frenar los efectos del cambio climático harán que el barco adquiera gran interés como medio de transporte turístico. En dichas declaraciones se augura la creación de nuevas actividades para el sector turístico con la potenciación de la capacidad de desestacionalización, y se alude a un reciente informe de la Organización Mundial del Turismo que atribuye al transporte aéreo el 75 por 100 de la contribución de la actividad turística al cambio climático, por lo que tanto el barco como el avión serán medios más eficientes desde el punto de vista energético y de los desplazamientos turísticos más cortos.

Balearia impulsó hace cinco años un programa de I + D + i para disponer de barcos con mayor eficiencia energética y con los que se pudieran cubrir las exigencias del mercado. Para ello ha concretado un plan de flota con una inversión de más de 350 millones de euros para la creación de cuatro buques, el primero de ellos el recientemente botado *Martin i Soler*, esperándose que las restantes tres unidades estén operativas antes del próximo verano.

#### **Nuevo buque de carga para Acciona Trasmediterránea**

Acciona Trasmediterránea ha incorporado para la realización de las conexiones Cádiz-Canarias al buque *Aegean Heaven*, con el fin de reforzar el esquema logístico de aprovisionamiento a las islas y reducir la travesía de 36 a 30 horas al poder alcanzar la velocidad de 31 nudos. El nuevo buque, con una capacidad de 2.600 metros lineales, equivalente a 160 módulos, y una bodega separada para 40 furgonetas de reparto, realizará dos rotaciones semanales, una que cubrirá la ruta Cádiz-Tenerife-Las Palmas-Cádiz y la otra consistente en Cádiz-Arrecife-Las Palmas-Cádiz.

J. C. P.

#### **Crédito para las obras de ampliación del canal de Panamá**

Las obras de ampliación del canal de Panamá han logrado captar 2.300 millones de dólares en el mercado financiero mediante el cierre de un préstamo por esa cantidad que será aportado por el Banco de Cooperación Internacional del Japón (800 millones), el Banco Europeo de Inversiones (500 millones), el Banco Interamericano de Desarrollo (400 millones), Corporación Financiera Inter-

## NOTICARIO

nacional (300 millones) y Corporación Andina de Fomento (300 millones).

Conforme al proyecto aprobado, la Autoridad del Canal de Panamá celebró el 3 de septiembre de 2007, con la detonación de 13.600 kilos de dinamita en Cerro Paraíso, el inicio formal de las obras de ampliación, que previsiblemente se extenderán hasta 2014 en que se podrá ya efectuar el paso por las nuevas esclusas. Desde el primer tránsito del canal de Panamá, el 7 de enero de 1914, la gran obra de ingeniería sigue siendo uno de los pilares fundamentales del comercio marítimo mundial.

Uno de los proyectos más importantes, en marcha desde hace varios años, es la modificación del canal para permitir el paso de buques de mayores dimensiones a los actuales. Con la recuperación del control del canal en el año 2000, el Gobierno panameño abrió un concurso de ideas y en octubre de 2001 se presentaron los estudios sobre el posible nuevo diseño conceptual del Canal. Se adjudicaron dos contratos diferentes para el desarrollo del diseño conceptual de cuatro posibles nuevas configuraciones de las esclusas de la zona del Atlántico y del Pacífico. Esos estudios debían de incluir que la configuración de las esclusas en el Pacífico tuviera en cuenta la fluctuación de las mareas y la diferente calidad del suelo.

A finales de abril de 2006 el Gobierno de Panamá presentó la propuesta de ampliación del Canal a través de un tercer juego de esclusas.

El proyecto tiene tres apartados:

— La construcción de dos complejos de esclusas (uno en el Atlántico y otro en el Pacífico) de tres niveles cada uno y con posibilidad de reutilización del agua.

— La construcción de los cauces de acceso a las nuevas esclusas y el ensanche de los cauces de navegación existentes.

— Aumento del calado de los actuales cauces de navegación y elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

El proyecto se define como responsable desde el punto de vista medioambiental, ya que no necesita la construcción de nuevos embalses. Los depósitos laterales de reutilización del agua, y los proyectos de ensanche y aumento del calado de los cauces y del lago Gatún garantizan el caudal necesario de agua para el funcionamiento del canal y para el consumo de la población. El programa es autofinanciable, ya que lo será con cargo a los peajes de paso del canal. Las previsiones señalan la creación de 40.000 empleos directos entre los años 2007 y 2014. Paralelamente al anuncio, el gobierno de Panamá creó un centro de información sobre el proyecto.

En la actualidad el canal cuenta con dos vías de esclusas, de tres escalones, para permitir el tránsito de los buques entre el nivel del mar y el nivel del lago Gatún. Las esclusas del extremo atlántico están en un sólo complejo en Gatún; las del lado del Pacífico están repartidas con un complejo en Miraflores de dos escalones y otro en Pedro Miguel de un escalón. Las dimensiones de las esclusas están limitadas a 305 m de eslora, 33,5 m de manga y 12,5 de calado, y sólo pueden atravesar el canal buques de hasta 4.500 teus; las dimensiones máximas permitidas a los buques actuales tipo *Panamax* para atravesar el canal son: 294 m de eslora, 32,3 m de manga y 10,8 m de calado. El proyecto creará un nuevo juego de esclusas de tres escalones en Gatún y otro en Miraflores. Las dimensiones de las nuevas esclusas serán 427 m de eslora, 55 m de manga y 18,3 m de calado. Las dimensiones máximas permitidas a los buques, ya conocidos como *PosPanamax*, con las nuevas esclusas será 366 m de eslora, 49 m de manga y 15 m de calado; se calcula que podrán atravesar el canal los portacontenedores hasta 12.500 teus de capacidad. La inversión prevista en las obras de ampliación del canal es de 5.250 millones de dólares.

A. P. P.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### Navantia coloca la quilla al segundo «Ro-Ro» de Acciona

El astillero de Navantia en Puerto Real ha puesto la quilla del segundo de los tres buques «Ro-Ro» que construye para Acciona Trasmediterránea, cuya misión principal será la del transporte de carga rodada. El acto, que tuvo un carácter interno y al que asistieron representantes de Navantia y Trasmediterránea, consistió en el montaje de los dos primeros bloques del barco. El proyecto ha sido el fruto del contrato que ambas partes firmaron en junio de 2006, con la presencia del presidente de la SEPI, para la construcción de dos buques, con opción a un tercero, que fue ejecutado en mayo de 2007. Cada uno de estos barcos supone una carga de trabajo de 900.000 horas para el astillero.

El buque «Ro-Ro» tendrá una eslora de 209 metros, siete metros de calado y una velocidad en servicio de 26 nudos, además de una capacidad de carga de 210 plataformas de 31 toneladas.

Actualmente los astilleros de la bahía de Cádiz sólo cuentan con estos tres buques de Trasmediterránea como carga civil, siendo

los contratos militares los que aportan al astillero la mayor parte de los contratos que se realizan.

### Botadura de la draga más grande del mundo

En los astilleros de la Constructora Naval de Sestao ha tenido lugar la botadura de la draga de succión más grande del mundo, que ha sido bautizada con el nombre de *Cristóbal Colón*. Esta draga, de 228 metros de eslora y 78.000 toneladas de peso, estará dotada con la última tecnología aplicable a este tipo de buques, habiendo dedicado el astillero para ello más de doce meses de trabajo y empleado hasta un millar de trabajadores, esperándose su entrega en febrero o marzo de 2009. El acto, seguido por una multitud de asistentes, provocó una gran expectación en la ribera del Nervión, semejante al de la botadura del gasero *Sestao Knutsen* en septiembre de 2006. Dicha expectación se veía acrecentada por ser esta draga el primer buque que se bota desde la privatización de la Naval en diciembre del pasado año.

## NOTICARIO

La draga *Cristóbal Colón* poseerá una de las mayores succiones existentes, ya que estará provista de dos bombas que se sumergen en el agua y extraen piedras y arena del fondo marino como si se tratase de una aspiradora y son capaces de operar hasta los 142 metros de profundidad, lo que la habilita para trabajar en puerto, canales y en el mar abierto.

J. C. P.

### Botadura de un nuevo mercante por Astilleros Armón

Los Astilleros Armón de Vigo han botado el pasado 3 de octubre para la naviera Navigasa el buque mercante multipropósito *Finita R*, gemelo del *Manuela E*, que fue entregado a la naviera en septiembre del pasado año 2007. Las características principales del nuevo buque son: desplazamiento de 4.900 TPM, eslora de 99,8 m, 14 de manga, 6,15 de calado, propulsión principal con un motor Wartsila 6L32, velocidad de 12,5 nudos y capacidad de carga de hasta 5.000 toneladas. La inversión prevista por el pedido de los dos mercantes ha sido de 23 millones de euros.

Esta naviera centra sus actividades en el transporte de contenedores, graneles y carga general, y dispone en propiedad de dos buques en servicio, el *Cedeira*, de 90 m de eslora y con capacidad de carga hasta 213 teus, y el citado *Manuela E*. En total trabaja actualmente con doce buques multipropósito.

La naviera, perteneciente al Grupo Marítima y Comercial Gallega S. A. Macogasa DDY, sigue con un programa de expansión y obtención de nuevas unidades. Tiene en negociación la posible construcción de cuatro buques de mayor porte que los construidos en Armón y que por su mayor eslora no podrán ser fabricados en estos astilleros.

Por su parte, Astilleros Armón de Vigo pertenece al Grupo Armón, con sedes en Vigo, Burela, Navia y Puerto de Vega. En su cartera de pedidos cuenta con un buque asfaltero de 7.000 t, un palangrero de 40 m de eslora para un armador español, un buque *off-shore* para uno italiano y un buque de cooperación pesquera para el Ministerio de Agri-

cultura, Pesca y Alimentación. Con ellos mantiene una carga de trabajo estimada en dos años. Armón es también el constructor de la mayoría de embarcaciones tipo *Salvamar* de la Sociedad Española de Salvamento y Seguridad Marítima.

### Sustitución de los *fast ferries* de Balearia

La naviera Balearia ha comunicado el próximo inicio de la sustitución de los buques tipo *fast ferries* que actualmente emplea en las líneas entre la Península y los puertos de Baleares. El cambio en los tipos de buques está motivado fundamentalmente no sólo en la renovación de la flota actual, sino en la optimización de los consumos de combustible y el cumplimiento de los objetivos de Kyoto para la lucha contra el cambio climático. Con el precio del barril de Brent en la franja de los 100-120 dólares, los consumos de los *fast ferries* son demasiado elevados y hacen perder competitividad a estos buques. Las nuevas unidades alcanzan velocidades intermedias con un consumo óptimo.

Para mejorar las condiciones de sus unidades, la naviera tiene cuatro nuevos buques encargados a los astilleros Hijos de J. Barreras de Vigo, el primero de los cuales, *Martín y Soler*, fue botado el pasado 5 de junio. Suponen una inversión conjunta de 350 millones de euros. El *Martín y Soler*, que recibe su nombre del compositor valenciano del siglo XVIII, tiene 165,3 m de eslora, 25,6 de manga, velocidad de crucero de 22 nudos y capacidad para 1.200 pasajeros, 98 remolques y 100 turismos (1.700 m lineales de carga). Ha supuesto una inversión de 93 millones de euros y está previsto que opere en la línea entre Denia, Ibiza y Palma antes del verano de 2009.

Paralelamente Barreras construye ya la segunda unidad, con fecha prevista de botadura a finales de este año 2008, y que operará en la línea Barcelona-Mahón sustituyendo al *ferry Ramón Llull*. Tiene un coste de 89 millones de euros. Los nuevos buques ofrecerán a los pasajeros un servicio a bordo de categoría similar a los cruceros turísticos.

A. P. P.



### Decimoquinto aniversario de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima cumple 15 años desde su creación en 1993, en virtud de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Con este motivo se ha preparado una exposición, en colaboración con Cruz Roja Española, que recorrerá 16 ciudades españolas como homenaje y reconocimiento a los trabajadores de la Sociedad y para dar a conocer los medios con los que cuenta y el trabajo realizado.

En un total de 14 paneles se describe la evolución de las diferentes asociaciones que se han encargado de salvaguardar la vida humana en la mar a lo largo de la historia, incluyendo la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos creada en el siglo XIX y Cruz Roja Española. En esos paneles se dan a conocer los medios humanos y materiales con los que cuenta la Sociedad desde su creación, así como el despliegue actual en el territorio español. También pueden contemplarse las maquetas de los principales medios de salvamento, como el remolcador *Don Inda*, los

remolcadores tipo *María Pita*, los nuevos aviones CN 235-300 o los helicópteros *Agusta Westland*. La exposición da a conocer las herramientas necesarias para la lucha contra la contaminación marina, los diferentes uniformes de Cruz Roja y de Salvamento Marítimo, y presenta diversas fotografías y vídeos para poder conocer el uso real de los medios desplegados en la actualidad.

### Nueva unidad de salvamento marítimo

El 26 de septiembre se ha incorporado a la flota de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) el nuevo buque de salvamento y lucha contra la contaminación marina *María Pita*, que ha sido construido en los Astilleros Unión Naval Valencia S. A. (pertenecientes al Grupo Boluda). Es gemelo de los ya entregados *María de Maeztu*, con base en Bilbao, y *María Zambrano*, con base en Cádiz. Próximamente está prevista la entrega de la cuarta unidad, *Marta Mata*. Además, Boluda construirá otros tres remolcadores gemelos para ser entregados entre 2009 y 2010.

## NOTICIARIO



Remolcador *María Pita*. (Foto: página web Ministerio de Fomento).

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 toneladas. Cuenta además con una embarcación auxiliar de 7,1 m de eslora y 2,9 de manga, que está especialmente diseñada para actuar en rescates de personal y para trabajos con barreras anticontaminación.

Tendrá su base en puertos de Galicia y operará principalmente en las aguas españolas del noroeste, entre Vigo y La Coruña.

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 naufragos.

La incorporación de este buque se produce dentro del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-09, con una dotación de 1.023 millones de euros y que ya tiene comprometidas el 77 por 100 de las inversiones; al finalizar SASEMAR contará con 14 buques propios: diez remolcadores y cuatro buques polivalentes.

A. P. P.



### Guerra del mejillón en Galicia

Los cultivadores del mejillón gallego han constituido una plataforma que tiene como objetivo incrementar el precio de la venta del producto, por lo que han paralizado la descarga del molusco para presionar a la industria transformadora ante la constante caída de precios en la última década. La plataforma, que pretende de nuevo terminar con la división de los de las bateas, ha encontrado resistencia tanto entre productores como entre los cocederos de moluscos y la Asociación Nacional de Fabricantes de Pescados y Mariscos (ANFACO). Entre los primeros, al desmarcarse de las medidas de presión varias agrupaciones de productores, se ha creado tensión entre los productores en los puertos. Respecto a los cocederos, se han visto expuestos a un problema productivo y con la industria conservera, que ha contestado al boicot de los productores comprando en otros mercados. El sector de las bateas sufre las consecuencias de la atomización y el enfrentamiento, lo que comporta que una de las bases económicas de la Galicia costera atravesase una profunda crisis, si bien productores y transformadores están abocados a entenderse coordinando estrategias de producción con la demanda de las conserveras.

### Más vigilancia contra la pesca furtiva

Mariscadores y pescadores de distintos puntos del litoral español se han reunido con responsables y autoridades de pesca para solicitar mayor vigilancia e impedir así la actuación de quienes trabajan sin licencia. En Lepe, el presidente de la Asociación de Mariscadores ha denunciado la amenaza que sufren sus asociados por parte de los furtivos y, ante lo que consideran inacción de la Junta de Andalucía, el colectivo amenaza al ejecutivo regional con dar de baja a todas las asociaciones para pasar a una situación de ilegalidad y forzar a Pesca a que solucione el problema. Similar situación con el furtivismo han denunciado colectivos de trabajadores de Ferrol, Barallobre y Mugardos, que han acordado coordinar las tareas de vigilancia para evitar que furtivos o veraneantes extraigan bivalvos ilegalmente.

J. C. P.

### Telemedicina a bordo de los buques de apoyo

La Consejería de Pesca de la Junta de Galicia ha anunciado el comienzo de los trabajos para la implantación a bordo de

## NOTICARIO



Rally pesquero. (Foto: A. Ortigueira Gil).

Los buques de apoyo *Irmáns García Nodal* y *Sebastián de Ocampo* de un sistema de telemedicina. El sistema será similar al que ya montan buques como los *Esperanza del Mar* y *Juan de la Cosa*, del Instituto Social de la Marina, o diferentes buques de la Armada y de la Secretaría General de Pesca. Además, se efectuará un convenio con la Consejería de Sanidad para que en uno de los hospitales del Servicio Gallego de Salud se instale el terminal de tierra del sistema de telemedicina que permitirá atender las consultas y emitir los diagnósticos de los pacientes trasladados a bordo de uno de los buques de apoyo.

Los buques *Irmáns García Nodal* y *Sebastián de Ocampo* entraron en servicio en 2005; fueron especialmente construidos para dotar al Servicio de Guardacostas de Galicia sustituyendo a los buques que en aquellos momentos se mantenían en régimen de alquiler. Realizan, entre otras, misiones de salvamento marítimo, vigilancia e inspección pesquera y lucha contra la contaminación marina.

### Reunión de NAFO en Vigo

Entre los días 22 y 26 de septiembre ha tenido lugar en Vigo la reunión de la 30.ª Asamblea de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental (Northwest

Atlantic Fisheries Organization-NAFO). En la reunión han participado unos 200 delegados pertenecientes a la Unión Europea y los 11 estados que forman parte de la organización: Canadá, Corea, Cuba, Dinamarca (respecto a las islas Feroe y Groenlandia), Estados Unidos, Francia (respecto a Saint Pierre et Miquelon), Federación Rusa, Islandia, Japón, Noruega, y Ucrania.

La zona de pesca de NAFO es especialmente rica en especies como el bacalao, fletán, raya, gallineta y limanda. Precisamente uno de los aspectos tratados en la reunión ha sido el de los TAC autorizados para el próximo año 2009. En este sentido se ha mantenido el TAC de fletán

en 16.000 t, lo que permite mantener la cuota española de 4.396 toneladas. Asimismo, se mantienen los TAC de gallineta en las zonas 3M en 8.500 t, y en la zona 3O en 20.000 t, y el de raya en la zona 3LNO en 13.500 toneladas. Se aumenta el TAC de camarón boreal en la zona 3L hasta las 30.000 toneladas.

También se ha puesto de manifiesto que las medidas adoptadas para la recuperación de algunas especies, como gallineta, platija y bacalao, están siendo eficaces, lo que permite que se aumenten los límites máximos autorizados de capturas accesorias (*by-catch*). Se continúa con la política de protección de los ecosistemas marinos vulnerables y se cierra el monte submarino de Fofo a las artes de fondo, para continuar preservando esta zona virgen. Para mejorar la sostenibilidad del medio marino, España ha ofrecido la participación del buque oceanográfico *Miguel Oliver* para la realización de una campaña de prospección conjunta con Canadá que permita la localización y posterior protección de áreas sensibles y vulnerables. Debido a los planes de recuperación de diversas especies de este caladero, la flota española que faena en estas aguas se ha reducido a unos quince pesqueros con base habitual en Vigo.

A. P. P.



### EL VELERO AIFOS DE LA ARMADA, CAMPEÓN DE LA COPA DEL REY

Con una impecable actuación, el *Aifos* de la Armada, patroneado por el vicealmirante Jaime Rodríguez-Toubes, consiguió imponerse a sus rivales en las diez regatas disputadas en la más importante competición de vela internacional del Mediterráneo, celebrada en aguas de la bahía de Palma entre los pasados días 28 de julio y 3 de agosto, siendo la

primera vez en la larga historia de la Copa del Rey que un barco conseguía ganar todas las pruebas.

Tras un año de duro trabajo dedicado a proyectar y realizar las reformas necesarias en el casco y el aparejo del *Aifos* con el fin de conseguir que volviera a ser competitivo —pues no hay que olvidar que pertenece a la





primera generación de los TP 52, que había quedado obsoleta frente a las tres nuevas generaciones siguientes—, se decidió, con indudable acierto, que compitiera en la clase internacional IRC 1. Se trataba de demostrar que sin necesidad de cambiar cada año de barco ni de contratar a los mejores regatistas profesionales del mundo —lo que quedaba en el momento actual fuera de las posibilidades presupuestarias de la Armada— se podía conseguir un barco capaz de participar con éxito en las principales regatas de los circuitos nacionales e internacionales.

Los esfuerzos también se orientaron a conseguir una dotación bien coordinada que fuera capaz de afrontar el reto, pese a las limitaciones que también en este ámbito tiene la Armada al quedar supeditado el personal que la integra a la principal atención de sus destinos, realización de comisiones, cursos o misiones internacionales.

Durante el fin de semana previo al comienzo de las pruebas de la 27 Copa del Rey se dedicaron tres días a entrenamientos intensivos en los que se ensayaron todo tipo de maniobras, al tiempo que se procuraba «sacar los mejores números al barco» en cada rumbo y condición de viento.

Las pruebas oficiales comenzaron el día 28 de julio, con dos mangas de 8,3 millas cada una, con viento del suroeste más o menos constante entre los siete y 11 nudos de intensidad. Tras una reñida lucha en los dos primeros tramos de cada prueba, el *Aifos* consiguió imponerse a sus principales rivales: el *Spirit of Jethou*, de Sir Peter Orden, patroneado por Stuart Branson; el *CAM*, de Fernando León y Kiko Sánchez Luna, patroneado por S. A. R. el Príncipe de Asturias; el *Moana*, de Philip Meklenburg, patroneado por Jena Francois Chevalier, y el *Plis Plas*, de la Escuela Mediterránea de Vela, patroneado por Vicente García.

La segunda jornada fue uno de esos días que todos los regatistas desean, pues si bien en un principio el viento comenzó rolón, enseguida se entabló en los 16-18 nudos durante la primera manga, llegando a subir hasta los 21 nudos durante la segunda manga, volviendo a ganar el *Aifos* con autoridad en ambas pruebas, a la vez que se distanciaba todavía más de sus rivales en la clasificación general, ante la falta de regularidad de éstos.

Durante la tercera jornada, el miércoles 30 de julio, se disputó la regata costera de unas 30 millas con viento entre los 11 y 14 nu-



dos, que tardó en entablarse, lo que motivó que la salida se retrasara una media hora. El *Aifos* consiguió remontar desde la tercera posición en la primera baliza de barlovento hasta encabezar la regata al paso de la baliza de sotavento, posición que mantuvo hasta el final de la regata, aumentando en cada tramo la distancia.

La cuarta y la quinta jornadas constaron de dos pruebas barlovento-sotavento cada una, con vientos medios y flojos respectivamente, consiguiendo de nuevo el *Aifos* el triunfo en las cuatro regatas, lo que a falta de la última prueba le convertía ya en el ganador de la Copa del Rey.

El último día de competición constó de una única prueba barlovento-sotavento con viento del suroeste de ocho a 10 nudos de intensidad. No hubo sorpresas y nuevamente el *Aifos* consiguió la victoria, seguido en esta ocasión del *CAM*.

Por la noche, presidida por SS. MM. los Reyes y con la asistencia de SS. AA. RR. los Príncipes de Asturias, tuvo lugar la ceremonia de la entrega de premios en el incomparable marco de los jardines de Ses Voltes, en las inmediaciones de la Catedral de Palma. Con el afecto de la Familia Real y de todos los participantes y organizadores, la tripulación del *Aifos*, encabezada por el delegado de Vela de la Armada almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui, recibió los premios a la regularidad y el de ganador de la Copa del Rey en la clase IRC 1.

Los ganadores del resto de las clases participantes fueron: *Desafío* en las clases TP 52 y GP 42; *Ngoni* en IRC 2; *Ícaro* en ORC 570; *Navantia* en ORC 670; *Cool Runnigs* en X-35, y el *DSK Comifin* en Swan 45.

Durante la copa servida a continuación de la entrega de premios, en un ambiente grato y cordial, los regatistas comentaron las incidencias de las distintas pruebas, existiendo bastante unanimidad en considerar la presente edición como una de las mejores Copas del Rey, tanto por la regularidad de los vientos (se pudieron celebrar todas las regatas prácticamente a la hora programada) como, sobre todo, por la perfecta organización, que consiguió montar varios campos de regatas simultáneos en la bahía de Palma que fueron rotando a lo largo de la competición entre todas las clases participantes.

El triunfo del *Aifos* en la Copa del Rey ha sido destacado por los mejores medios de comunicación como un importante logro de la Armada en el mundo de la competición a vela, que tras muchos años fomentando ésta y formando a gran parte de los mejores regatistas con los que cuenta España ha culminado una inmejorable campaña en la que también ha ganado el Trofeo Alfonso XIII (logrando el récord de velocidad en la travesía Barcelona-Mahón) y el trofeo de la clase en la XXXVII Semana Náutica de El Puerto de Santa María.

F. M. C.

## La VOLVO OCEAN RACE 2008-09

Este gran maratón oceánico, una de las más importantes regatas de yates del mundo para tripulaciones profesionales, comenzó este año su décima edición, y lo hizo partiendo del puerto de Alicante el pasado 11 de octubre, con una regata previa en las aguas de dicho puerto levantino. Los barcos participantes navegarán unas 37.000 millas aproximadamente, harán escala en once puertos y tardarán más o menos nueve meses en todo el recorrido. Por primera vez en la historia de la regata se hará escala en los puertos asiáticos de Cochin (India), Singapur y Quingdao (China), para finalizar en San Petersburgo.

Las embarcaciones participantes son las siguientes:

*Delta Lloyd*: patrón Ger O'Rourke (IRL).

*Ericsson 4*: patrón Torben Grael (BRA).

*Ericsson 3*: patrón A. Lewander (SWE).

*Green Dragon*: patrón Ian Walker (GBR).

*Puma Ocean Racing*: patrón Ken Read (USA).

*Team Russia*: patrón Andreas Hanakamp (AUT).

*Telefónica Blue*: patrón Bouwe Bekking (NED).

*Telefónica Black*: patrón Fernando Echávarri (ESP).

El recorrido se divide en diez tramos:

Tramo primero: Alicante-Cape Town.

Tramo segundo: Cape Town-Cochin.

Tramo tercero: Cochin-Singapore.

Tramo cuarto: Singapur-Qingdao.

Tramo quinto: Qingdao-Río de Janeiro.

Tramo sexto: Río de Janeiro-Boston.

Tramo séptimo: Boston-Galway.

Tramo octavo: Galway-Goteborg/Marsstrand.

Tramo noveno: Goteborg/Marstrand-Estocolmo.

Tramo décimo: Estocolmo-San Petersburgo.

Como puede observarse, el primer tramo transcurre en parte por el Mediterráneo, por

primera vez en la historia de esta regata, y es el segundo más largo de todo el recorrido, sólo por detrás del tramo quinto, que tiene 12.300 millas.

La puntuación general se basa en tres aspectos: en las regatas en puerto, en las puertas puntuables y en los tramos de alta mar:

Regatas en puerto: se efectúan en siete puertos; el primero fue Alicante y el próximo será Singapur en enero.

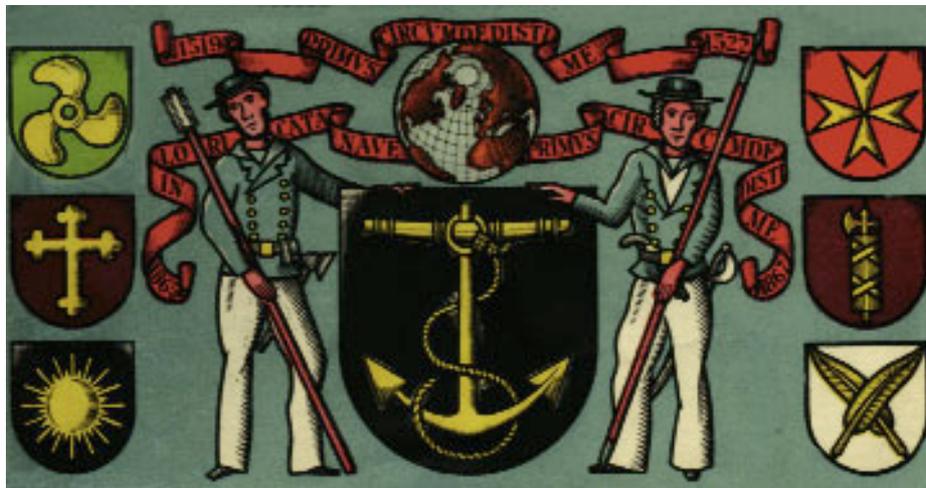
Puertas puntuables: constando de siete, la primera de las cuales está en Fernando de Noroña, la isla brasileña en medio del Atlántico.

Puntos en los tramos de alta mar: con diez tramos, es donde se obtiene la mayor parte de los puntos.

El *Telefónica Blue*, uno de los favoritos, terminó en primer lugar en las dos regatas celebradas en la bahía de Alicante, aunque tuvo que entrar en Algeciras para reparar el sistema de navegación, por lo que sufrió una penalización de 12 horas. Tras pasar la zona de calmas ecuatoriales, conocida como *doldrums*, y la isla brasileña de Fernando de Noronha, puerta puntuable y punto de paso obligatorio, los barcos pusieron rumbo a Ciudad del Cabo, donde empezaron a llegar el dos de noviembre encabezados por el *Ericsson 4*, que ha batido el record mundial de velocidad por tres veces en este primera etapa. El orden de entrada de los cinco primeros fue el siguiente: *Ericsson 4*, *Puma*, *Ericsson 3*, *Green Dragon* y *Telefónica Blue*.

Los organizadores de la regata anunciaron en Alicante que la próxima edición comenzará a finales de verano o principios de otoño del año 2011. Es la primera vez en la historia de esta competición que el anuncio de la siguiente edición se hace antes de comenzar la actual. La clase *Volvo Open 70*, la embarcación monocasco más rápida que existe, será de nuevo la que participe en la edición 2011-2012.

CH. R. B.



## *Cultura Naval*

### III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval se celebraron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, entre los días 21 y 23 de octubre, las III Jornadas de Historiografía Naval, bajo el título de «La Historiografía de la Marina española». Comenzaron las sesiones en la tarde del martes 21 tras la apertura por el director del citado Instituto, capitán de navío José María Madueño Galán, en representación del almirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval, cargo ocupado hasta hace poco por el contralmirante Teodoro de Leste Contreras, a quien desde estas páginas



Capitán de navío José María Madueño Galán.

*CULTURA NAVAL*



Jaime Alvar Ezquerro.

damos la enhorabuena por la labor realizada, y que ha sido recientemente relevado por el también contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, al que deseamos los mayores éxitos.



Eduardo Aznar Vallejo.

La primera exposición corrió a cargo de Jaime Alvar Ezquerro, catedrático de la Universidad Carlos III, y Mirella Romero Recio, profesora titular de dicha universidad, y versó sobre «Historiografía sobre la Marina en la Antigüedad». En ella dieron un repaso a la historiografía de la citada época, exponiendo una exhaustiva relación de historiadores



Mirella Romero Recio.



José Cepeda Gómez.



Enrique García Domingo.

navales españoles, desde Campomanes hasta el almirante Carrero Blanco, incluyendo las publicaciones divulgativas sobre arqueología subacuática.

El miércoles 22, el catedrático de Historia Medieval de la Universidad de La Laguna y miembro correspondiente de la Academia de la Historia, Eduardo Aznar Vallejo, disertó sobre «La Marina naval en Castilla durante la Baja Edad Media, perspectiva histórica e investigadora». Posteriormente, Magdalena De Pazzis Pi Corrales, profesora titular de Historia Moderna la Universidad Complutense de Madrid, expuso su conferencia sobre «La Marina de los Austrias: una aproximación historiográfica e investigadora».

Y el jueves 23 las disertaciones corrieron a cargo de José Cepeda Gómez, profesor titular de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid, destacado colaborador de nuestra REVISTA y autor de numerosos trabajos sobre la historia del Ejército y la

Marina, que habló acerca de la «Historiografía sobre la Marina en los siglos XVIII y XIX. Corrientes actuales», y de Enrique García Domingo, licenciado en Historia, especialista en temas de historia marítima y jefe del Centro de Documentación Marítima del Museo Marítimo de Barcelona, cuya exposición versó sobre «Historiografía sobre la Marina en el siglo XX», y que a la finalización de su exposición alabó la labor sobre historiografía marítima de la Guerra Civil realizada por nuestro colaborador, el general José Cervera Pery.

Las jornadas fueron clausuradas por el capitán de navío Madueño, quien agradeció a los conferenciantes sus magníficas ponencias y su buena disposición a colaborar con el Instituto de Historia y Cultura Naval, y a los asistentes su presencia en estas jornadas y su participación en los coloquios.

G. V. A.

## CULTURA NAVAL

### VII JORNADAS NAVALES DEL LAGO DE BOLARQUE

Con la presencia del alcalde de Almonacid de Zorita, Gabriel Ruiz del Olmo, y de destacados miembros de la Real Liga Naval Española —Delegación Mares de Castilla—, y con motivo de las fiestas patronales de Nuestra Señora de la Luz, se celebraron en la Sala de Derrota del Club Náutico de Bolarque las «VII Jornadas Navales del Lago de Bolarque». El expositor y conferenciante Miguel Godoy, restaurador del Museo Naval de Madrid, presentó una muestra selecta de su numerosa obra, que aumenta día a día, y que puede cifrarse en unas ochenta embarcaciones de todos los tiempos y más de cien pinturas. La mañana, que había empezado con bajas temperaturas, se fue calentando según Godoy fue exponiendo ante los asistentes el contenido de su amena y docta charla, en la que hizo referencia a una época determinada de la



## CULTURA NAVAL

navegación (anterior a los siglos xv y xvi, con embarcaciones ya muy conocidas, los grandes galeones, carabelas, etc.), para centrarse después en otro tipo de barcos, más elementales; menos sofisticados, pero en los que el hombre desde tiempo inmemorial ha surcado y circunnavegado los ríos, mares y océanos. Tras un coloquio en el que se aclararon ciertas dudas de los asistentes, como el origen de las maderas utilizadas y los detalles constructivos de los modelos presentados, se pasó a la segunda parte con la presentación de la colección de pintura marina, realizada toda en madera y pizarra. El éxito estaba garantizado de antemano, dada la calidad de la obra expuesta y la categoría del artista. A la finalización del acto, se entregaron diversos diplomas y placas, en primer lugar a Miguel Godoy, y después a los miembros de Protección Civil de Almonacid de Zorita y a doña Lourdes Barroso, que había donado un

estandarte-repostero para la Liga Naval. La jornada continuó con un vino español y una comida de confraternidad marítima. Ya en jornada de tarde, la Real Liga Naval Española, por cortesía del ayuntamiento y de la Empresa Entretenimientos Mares de Castilla, que realiza navegaciones turísticas por el Lago de Bolarque, fletó el catamarán *Tun* para que todos los visitantes que lo desearan pudieran conocer la Costa de Altomira. Bien avanzada la tarde noche, los participantes regresaron a sus lugares de origen habiendo disfrutado de un evento singular que ha conseguido una vez más acercar la cultura naval a la Alcarria. Y es que en aguas interiores pueden realizarse actividades iguales o mejores incluso que las de muchos clubes náuticos costeros.

J. C. T. G.





Fragata *Cataluña* entrando en el puerto de Barcelona.  
(Colección de acuarelas de M. García García).



## GACETILLA

### Palabras del AJEMA en su toma de posesión

En primer lugar, el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada, Manuel Rebollo García, agradeció a la ministra de Defensa su nombramiento, y a su antecesor, el almirante general Sebastián Zaragoza Soto, la brillante labor desarrollada durante los cuatro años que ha ejercido el mando de la Armada. A continuación hizo referencia a los principales retos a los que ha de hacer frente la Armada y a los que hay que dedicar el máximo esfuerzo:

— Mantener el nivel alcanzado y mejorarlo en lo posible, siguiendo los objetivos marcados en las *Líneas Generales de la Armada* y buscando siempre la máxima eficiencia, tanto en la preparación de las unidades como en la administración de los recursos que se nos asignen.

— Seguir considerando a los miles de mujeres y hombres de la Armada como el activo más sobresaliente de la Institución, sobre el que deben centrarse prioritariamente los esfuerzos, las atenciones y los recursos.

— Fortalecer y consolidar la Acción Conjunta de unas Fuerzas Armadas cohesionadas, pero conservando la singularidad de la Armada, representada por los buques y la Infantería de Marina.



El almirante general Rebollo finalizó su discurso destacando el entusiasmo y la plena dedicación con los que asume sus nuevas responsabilidades.

## Palabras del vicealmirante Fernando García Sánchez en su toma de posesión como segundo jefe del Estado Mayor de la Armada

El vicealmirante García Sánchez agradeció al AJEMA su ascenso y designación para este destino, y se dirigió al personal asistente para pedirle que continuara en su afán de apoyar al jefe de Estado Mayor de la Armada en su objetivo —expuesto en su discurso de toma de posesión— de mejorar la preparación de la Fuerza y la gestión y administración de los recursos. Para ello, les pidió y ofreció:

— Lealtad, entendida como la exposición clara y objetiva de la situación, sin disimular fallos ni defectos y aceptando las decisiones superiores, sobre todo cuando vayan en contra de nuestros intereses personales o corporativos.

— Iniciativa, equivalente a la agresividad en el combate, única forma de avanzar y mejorar nuestros particulares procesos de trabajo.

— Espíritu crítico, entendido como objetivo, buscando lecciones aprendidas y concretando en acciones derivadas que nos ayuden a avanzar en la búsqueda continua de la excelencia.

Finalizó agradeciendo a los presentes su apoyo y reiterando su lealtad a S. M. el Rey y



a la Constitución, de acuerdo con su anterior juramento.



## Visita de Su Majestad el Rey al Tercio Norte

El pasado día 17 de septiembre S. M. el Rey realizó su primera visita a la Fuerza de Protección de la Armada. El Cuartel de Nuestra Señora de los Dolores, sede del Tercio del Norte, fue la dependencia escogida para recibir la visita regia. A las 1200 S. M. el Rey llegaba a la Unidad, en donde era recibido por el AJEMA, COMGEIM y GEPROAR, además de todos los comandantes de las unidades de la Fuerza de Protección. En el Patio de Armas se le rindieron los honores de ordenanza por un batallón compuesto por miembros de todas las unidades de la Fuerza de Protección (FUPRO), al mando del teniente





coronel Ivars Pérez, que posteriormente, y tras cantar el himno de Infantería de Marina, desfiló ante Su Majestad.

El general de brigada López Nuche, jefe de la Fuerza de Protección, informó a Su Majestad del trabajo que realiza la FUPRO y de las capacidades que posee. A continuación, los componentes de los Equipos Operativos del Tercio Norte realizaron una demostración de las capacidades expuestas por el general.

Tras una «foto de familia» con todos los que habían participado en los actos, y de la firma en el Libro de Honor, tuvo lugar una copa de vino español en el salón de actos del Cuartel, en donde Su Majestad departió con los miembros de la FUPRO y manifestó a los medios de comunicación «estar encantado en el Cuartel más antiguo y bonito de España».



## Entrega de banderas a las escuelas de especialidades

El pasado 15 de octubre, a las 1700 horas, Su Majestad la Reina presidió en Ferrol la entrega de banderas a las escuelas de especialidades de la Armada «Antonio de Escaño» y «Esengra». Las enseñas fueron donadas por el Ayuntamiento de Ferrol y la ceremonia tuvo lugar en el Arsenal Militar de dicha ciudad departamental.

La Reina, que ofició de madrina de la ceremonia, estuvo acompañada por el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo García, la presidenta del Parlamento de Galicia M.<sup>a</sup> Dolores Villarino Santiago, el alcalde de Ferrol Vicente Irisarri Castro y el conselleiro de Presidencia José Luis Méndez Romeu, así como por otras autoridades civiles y militares.

Después de pasar revista a la Fuerza que le rindió los honores reglamentarios, compuesta de una compañía de honores, cuatro compañías de las escuelas y la banda de música del Tercio Norte, S. M. se acercó



a saludar al numeroso público que había acudido al Arsenal a presenciar la ceremonia. Una vez finalizado el acto militar, Su Majestad firmó en el Libro de Honor de las dos escuelas.



### Ofrenda floral del buque escuela italiano *Orsa Maggiore*

El día 4 de septiembre tuvo lugar en el Panteón de Marinos Ilustres el acto de ofrenda floral por la dotación del buque escuela de la Marina italiana *Orsa Maggiore*, que fue presidido por el comandante director de la Escuela de Suboficiales de la Armada, capitán de navío Jesús Bernal García. Asistieron al acto el cónsul italiano y el capitán de fragata jefe de Estado Mayor del almirante de Acción Marítima de Cádiz. Una vez finalizada la ofrenda, el comandante del buque escuela se dirigió a la antecapilla, donde firmó en el Libro de Honor del Panteón. Posteriormente la dotación del *Orsa Maggiore* realizó una visita guiada al Panteón.

J. M. J.



## Puesta a flote de un submarino para Malasia

En la factoría de Navantia en Cartagena tuvo lugar el miércoles 8 de octubre la puesta a flote del segundo de los submarinos de la clase *Scorpene* que el consorcio hispano-francés Navantia/DCN construye para Malasia. El acto estuvo presidido por los reyes del país asiático, Mizan Zainal Abidin y Nur Zahirah, que actuó de madrina de la ceremonia, siendo la encargada de cortar la cinta que liberaba la botella, que en este caso, al tratarse de un país islámico, no era la clásica de cava, sino que contenía agua bendecida, según sus costumbres. Tras la rotura de la botella, una cortinilla dejó al descubierto el nombre del nuevo submarino, *Tun Razak*, bautizado así en memoria de Tun Abdul Razak, primer ministro de





Malasia entre 1970 y 1976, ya fallecido. Es importante significar que Malasia nunca tuvo submarinos en su Armada, siendo los dos primeros de su historia la pareja de *Scorpene* hispano-francesa, de la que el primero, de nombre *Tunku Abdul Rahman*, se botó en Cherburgo el pasado año.

El contrato con Malasia para la construcción de esta pareja de submarinos se firmó el 5 de mayo de 2002, procediéndose al ritual del llamado corte de chapa de esta unidad,



lanzada al agua hace ahora poco más de dos años, el 10 de junio de 2004.

En la construcción de ambos submarinos se ha seguido el mismo procedimiento que se hizo con la pareja de *Scorpene* chilenos; esto es, la factoría de Navantia en Cartagena construyó las dos secciones de popa, mientras la factoría francesa de la DCN en Cherburgo fabricaba las secciones de proa. Así, la primera popa viajaba de Cartagena a Cherburgo, mientras la segunda proa hacía el viaje en sentido inverso, ensamblándose y poniendo a flote el primer submarino de la pareja en Francia y ahora el segundo en España, cuyas secciones proel y popel fueron unidas el pasado 24 de julio.

Este submarino, dado que su estado de construcción en el momento de la puesta a flote es muy alto, comenzará en breve su periplo de pruebas de mar previas a su entrega definitiva al país asiático, prevista para el tercer trimestre de 2009. Su eslora es de 67,56 m, su manga de 6,2 m y va provisto de media docena de tubos lanzatorpedos del calibre estándar de 533 mm, aunque puede llevar hasta 18 torpedos de recarga. Su desplazamiento es de 1.600 toneladas en superficie y 1.700 en inmersión, teniendo una autonomía de 45 días. Estará tripulado por una treintena de personas, varias de las cuales

llevan ya meses adiestrándose en Cartagena.

Aparte de los reyes de Malasia, que presidieron la ceremonia, el evento contó con la presencia de numerosas autoridades civiles y militares, tanto de España como de Malasia, entre ellos los dos AJEMA, que intercambiaron impresiones antes y después del acto.

D. Q. C.

## Semana Náutica de Melilla. Trofeo V Centenario

Como es ya tradicional en la ciudad autónoma de Melilla, entre los días 9 y 13 de agosto se ha celebrado la XII Semana Náutica de la ciudad. Incluida en el calendario nacional de regatas como prueba de Alto Nivel y puntuable para el Campeonato de España de Cruceros, Memorial «Alfonso de Bacquellaine», es un claro referente para los regatistas.

Hubo una participación destacable, con más de cincuenta barcos entre las diferentes clases. Como en años anteriores, la organización solicitó la colaboración de la Armada tanto para el apoyo como en la participación de veleros, que este año se materializó con la presencia del velero escuela *Denébola*, de la Escuela de Suboficiales, patroneado por el teniente de navío Soriano. El patrullero *Izaro*

efectuó una breve escala en Melilla, de horas, durante el día 9.

La actuación del buque de la Armada, a la vista de las carencias que tuvo que soportar (enfermedades e indisposiciones diarias), fue magnífica, ya que consiguió el primer puesto entre los de su clase en la llegada de la regata de barlovento, rompió vela en otra y cumplió en la siguiente.

Este año la ciudad de Melilla ha contado con la presencia de la unidad móvil de captación de la OAP de Cádiz, que permaneció en el puerto deportivo durante toda la Semana Náutica.

F. J. L. A.



## El Tercio Norte en Finisterre

El pasado día 9 de septiembre, como ya viene siendo tradición, el Ayuntamiento de Finisterre dedicó la jornada a rendir homenaje a la bandera de España. En esta ocasión correspondió al Tercio Norte el honor de representar a nuestra Armada en esta villa tan marinera.

Los actos fueron presididos por el alcalde de la villa, José Manuel Traba Fernández, y el jefe del arsenal de Ferrol, vicealmirante Santiago Bolívar Piñeiro. La escuadra de gastadores, la banda de música y una sección de fusileros del Tercio Norte rindieron los honores reglamentarios en el izado y arriado de la enseña nacional. Durante el acto militar

se cantó el himno de la Armada. El alcalde de la ciudad y el almirante realizaron la ofrenda a los caídos sobre un típico *cruceiro* al borde del mar, en estas tierras consideradas hasta no hace mucho el fin del mundo.

Durante la mañana, la escuadra de gastadores y la banda de música participaron en la procesión de la Virgen del Carmen, y para finalizar la jornada nuestra banda ofreció un concierto a todos los asistentes. Los actos fueron seguidos con devoción y emoción por cientos de lugareños, que acogieron a nuestros soldados con la amabilidad y cariño que siempre han demostrado a sus Fuerzas Armadas.



## Primer Congreso Nacional de Salvamento en la Mar

Organizado por la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento Marítimo, en conmemoración del decimoquinto aniversario de su creación, se ha celebrado en Cádiz con extraordinario éxito, entre los días 2 y 4 de octubre, el primer congreso de Salvamento en la Mar, que ha agrupado a un numeroso plantel de técnicos y profesionales de la mar que impartieron sus ponencias en las seis áreas temáticas programadas al efecto.

La conferencia inaugural estuvo a cargo del general auditor José Cervera Pery, antiguo asesor jurídico de la extinguida Subsecretaría de la Marina Mercante, con el título de «Volviendo la vista atrás; el Convenio de Hamburgo», dándose la circunstancia en el conferenciante de haber sido uno de los participantes —en abril de 1979 y en la ciudad hanseática— en la elaboración del citado convenio, que marcó las pautas de la actual legislación vigente sobre la materia.

En el acto de la inauguración participaron Teófila Martínez, alcaldesa de Cádiz; Fernando Palao, secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento; Juan Manuel Suárez del Toro, presidente de la Cruz Roja Española, y Felipe Martínez, director general de la Marina Mercante.

Dentro de las actividades del Congreso tuvo lugar el acto de reconocimiento de la labor de los voluntarios de la Cruz Roja, que fue presidido por la ministra de Fomento,



Magdalena Álvarez, quien destacó la labor humanitaria llevada a cabo por los miembros de Salvamento Marítimo y Cruz Roja.

El Congreso, que analizó el aumento de los retos que plantea el salvamento en la mar, constituyó un completo éxito, destacándose que en 2007 SASEMAR asistió a 20.000 personas, de las que 13.000 eran emigrantes. Un notable avance con relación al año anterior, en el que las personas auxiliadas fueron 38.000, de las que 30.000 procedían de la emigración ilegal.

J. C. P.





Pisando estela. (Foto. A. Ortigueira Gil).

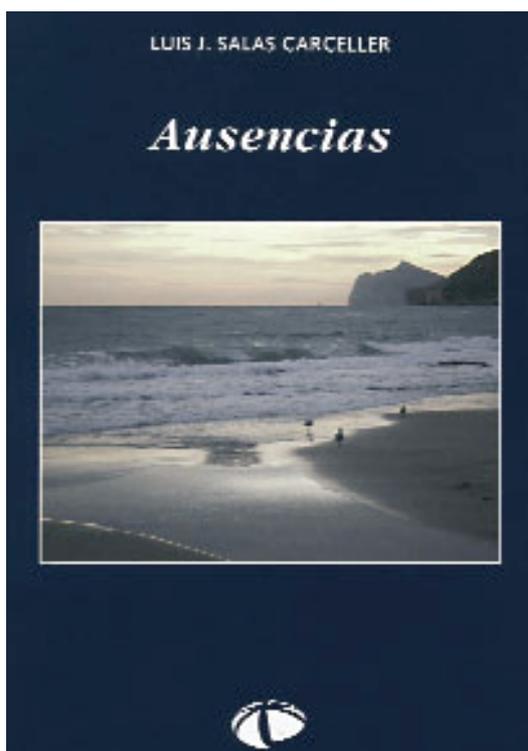


## LIBROS

SALAS CARCELLER, Luis J.: *Ausencias*.—Tipográfico San Francisco, S. A. (Depósito Legal: MU-1.492-2008). Murcia 2008. 268 páginas.

Bajo el sugestivo título de *Ausencias*, Luis J. Salas nos ofrece, mediante una prosa ágil y fresca, una recopilación de relatos breves impregnados unas veces de dramatismo y otras de una gran imaginación. En muchos de ellos aparece el mar como escenario en el que se desarrolla la acción, mientras que en otros la muerte ocupa un destacado papel, haciéndonos reflexionar sobre la fragilidad del ser humano y la relatividad en la que transcurre nuestra existencia—incluido el tiempo en sí mismo— como una constante, y a la que sólo la «Parca» escapa, aunque a veces quiera también aferrarse *in extremis*.

A lo largo de los veintitrés relatos que completan la obra el autor va dejando huellas y



## LIBROS Y REVISTAS

rastros de su amor a la tierra levantina y al mar que la rodea, al mismo tiempo que en la estela de sus pensamientos quedan reflejados los recuerdos de su niñez, salpicados de añoranza unas veces, de intrigas y situaciones embarazosas otras, y de escenarios trágicos y fatalistas en ocasiones. Los aromas de su profesión y de su mayor afición impregnan las páginas del libro de principio a fin.

Luis J. Salas Carceller, médico en funciones y marino en aspiraciones, ejerce como especialista en Cirugía Ortopédica y Traumatología en la ciudad de Murcia. En su escaso tiempo libre acompaña el duro ejercicio de su profesión con dos apasionantes aficiones, las letras y el mar, cuyo fruto ha podido ser recogido en la REVISTA GENERAL DE MARINA a través de un sensacional artículo titulado «Nelson y Gravina. Dos modos de morir en Trafalgar», que fue galardonado con el premio «Roger de Lauria» en el año 2006, y en el que el autor, mediante un magnífico y profundo análisis, defiende, contra la opinión generalizada, la actuación de los médicos que no procedieron a la amputación del brazo del insigne marino español.

Varios de los relatos que componen esta recopilación fueron también premiados en su día, como los titulados *Quimera*, premio V Concurso de Narración Náutica «El Contradique» en 1998; «Parca venganza», segundo premio X Concurso Literario de Poesía y Relato Corto «Centro de la Mujer Emilia Pardo Bazán» en el año 2000, y «Sopas de café», tercer premio «II Concurso Neobrufén de Narraciones Breves», en el año 2000. Pero si dejaran escoger a un servidor, me inclinaría por los dos últimos: *Recuerb de Trafalgar*, en el que vuelve a rememorar la trágica muerte de Federico Gravina y Nápoli, y *El mandil*, interesante y atractiva teoría sobre la muerte de Mozart.

Deseamos a Luis J. Carceller los mayores éxitos en su faceta literaria y los vientos más favorables en sus escapadas náuticas, sean a uno u otro lado de La Manga.

L. W. M.

GALLAND, Adolf: *El primero y el último* [sic].—Editorial Niseos, Buenos Aires, 2007 (ISBN: 978-987-21381-4-1); 467 pp.; 71 fotografías en blanco y negro, siete mapas y una ilustración en color.

Adolf Joseph Ferdinand Galland (1912-1996) fue uno de los grandes ases de la aviación alemana durante la Segunda Guerra Mundial y, por ende, de la aviación militar de todos los tiempos, pues nunca más se han dado combates aéreos a semejantes escalas. Obtuvo todas sus 104 victorias aéreas en el frente occidental, las siete últimas a los mandos del revolucionario reactor *Messerschmitt 262*, en abril de 1945, cuando ostentaba el empleo de *genera - lleutenant* (tres estrellas). Al igual que algunos otros grandes ases alemanes,

Erich Hartmann (352 victorias), Gerhard Barkhorn (301), Günther Rall (275), Heinz Baer (221), Walter Krupinski (197) o Johannes Steinhoff (176), sobrevivió a la guerra, a lo que, en el caso de Galland, con seguridad contribuyó el que el 4 de diciembre de 1941 fuera ascendido a coronel, nombrado inspector general de la Aviación de Caza (*inspekteur der Jagdflieger*) y consecuentemente apartado del frente. Contaba entonces con 97 victorias y se mantendría en el cargo hasta el 7 de enero de 1945, cuando formó la Unidad de Caza (*Jagdverband*) 44, el «Circo Galland», dotado con *Me-262*, y a pilotos de la talla de Steinhoff, Barkhorn, Baer, Krupinski o Günther Lützow (110 victorias, abatido el 24 de abril).

*Die ersten und die letzten* (1953) es su obra autobiográfica, que la editorial argentina

Niseos acaba de reeditar. Galland escribió este libro durante su estancia en Argentina (1948-1952) y fue allí donde se tradujo por vez primera la obra al castellano, bajo la supervisión directa del autor, en el ámbito de la Fuerza Aérea Argentina (capitán don Daniel Pedro Aubone). La versión en castellano vio la luz en 1955, editada por la barcelonesa AHR y prologada por el entonces jefe del Estado Mayor del Aire, general Fernández Longoria. Con estos precedentes resulta aún más inexplicable, si cabe, algo que ya lo sería bastante por sí solo: el título está mal traducido. *Die ersten und die letzten* debe traducirse sin ningún género de dudas por *Los primeros y los últimos*, y ése era el título de la primera edición en castellano. En realidad sí existe una explicación posible, y es que se haya traducido indirectamente a partir de la versión inglesa (*The first and the last*) ignorando la castellana, y es que, si se comparan ambas ediciones, la española de 1955 y la que nos ocupa, la argentina de 2007, se observa desde la primera página que son traducciones diferentes. En cualquier caso, en el libro no aparece referencia alguna ni al



nombre del traductor ni al hecho de tratarse de una segunda edición en castellano.

Sea como fuere, el hecho es que Niseos vuelve a poner a nuestro alcance este libro, imposible ya de encontrar en las librerías, y lo ha hecho en un formato de gran calidad, con un excelente fondo fotográfico y documental (aunque hay bastantes erratas de imprenta). El libro incluye el que fue el prólogo a la edición inglesa (1954), escrito por Douglas Bader (1910-1982), piloto de caza de la Royal Air Force que volaba con dos piernas ortopédicas y que fue derribado sobre el distrito del Pas de Calais en agosto de 1941 y hecho prisionero. En aquel momento sumaba 22 victorias confirmadas, obtenidas en un periodo de 15 meses. Tras su derribo, Bader tuvo un encuentro personal con Galland que daría origen a un episodio un tanto discutido y que es relatado en el libro: el modo en el que la RAF «entregó» las piernas ortopédicas de repuesto que los alemanes habían solicitado para el *wing commander* Bader. Pasaría prisionero el resto de la guerra, protagonizando cuatro intentos de fuga. Su vida fue llevada al cine en la película *Reach for the Sky*, dirigida por Lewis Gilbert (Reino Unido, 1956), estrenada en castellano bajo el título de *Proa al Cielo*. En 1976 sería nombrado caballero por la Reina Isabel II, y no por sus hazañas, sino por su labor en favor de quienes habían sufrido mutilación.

El autor comienza su relato autobiográfico en el momento en el que, con 17 años de edad, pilota por vez primera un planeador, y lo concluye exactamente el 3 de mayo de 1945, fecha de su rendición. Entre ambos momentos son numerosos los episodios y pasajes del libro susceptibles de despertar gran interés: su participación en la Guerra Civil española como integrante de la Legión Cóndor y sus impresiones sobre cómo fue visto y vivido por sus compañeros el bombardeo de Guernica; sus varios encuentros y entrevistas con personajes como Hermann Goering, Adolf Hitler, Albert Speer o el genial Willy Messerschmitt; su narración pormenorizada (30 páginas) de la llamada Operación Trueno-Cerberos, operación aeronaval cuyo objetivo, alcanzado con éxito, era lograr el paso de los cruceros *Gneisenau*, *Scharnhorst* y *Prinz Eugen* desde el puerto francés de Brest, a través del canal de la Mancha, hasta Noruega, y sus opiniones doctrinales acerca del empleo del arma aérea, son sólo algunos ejemplos.

Para el lector a quien interese mínimamente la aviación, la doctrina aérea, la historia bélica, la historia política contemporánea o incluso, por qué no, el género de aventuras, le resultará difícil apartarse de la lectura del libro una vez lo haya empezado.

R. M. M.

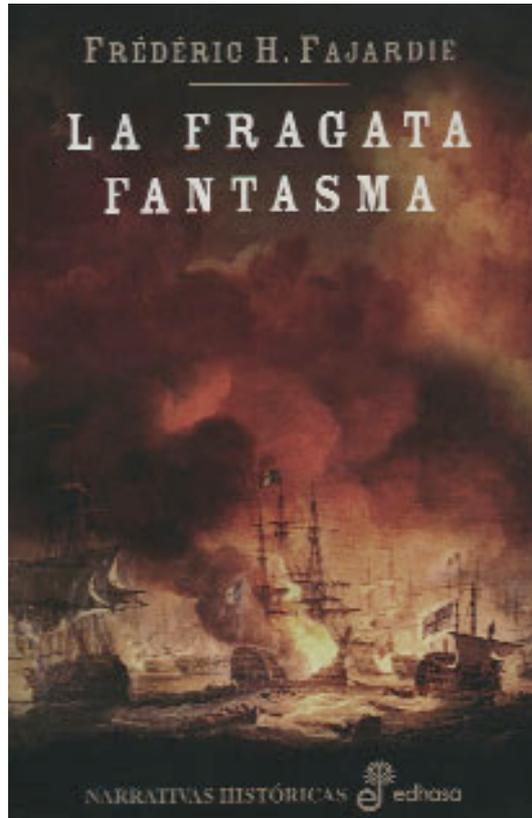
FAJARDIE, Frédéric H.: *La fragata fantasma*.—Editorial Edhasa. «Narrativas Históricas», 2007. (ISBN: 9788435061407); 437 pp. 27 euros.

El libro que traemos en esta ocasión a las páginas de la REVISTA sirve como homenaje póstumo al recientemente fallecido Fajardie, prolífico autor de novela negra y reputado guionista de cine y de la televisión francesa, fallecido el pasado mes de mayo.

El título por sí solo es sugerente. *La fragata fantasma* es un buque que oficialmente no existe, alrededor del cual se ha forjado la leyenda de que es capaz de actuar en las costas británicas ante las mismas narices del rey Jorge III, y que la Marina francesa ha puesto al servicio de los independentistas americanos. Las victorias de este buque levantan ampollas entre los cortesanos franceses, que ven amenazada su influencia política sobre el rey Luis XVI, quien a su vez tiene otros motivos para sentirse celoso del capitán de la nave, Joachim Valencey de Adana. Esto obligará al rey Jorge III de Inglaterra a crear su propia flota no oficial y poner precio a la cabeza de Adana.

Paralelamente se desarrolla la historia de Blacfort, amigo de infancia de Adana, cuya gran ambición es hacerse un lugar en la corte. Para conseguirlo cortejará a Victoire, la novia de Adana, de la que acabará consiguiendo un acuerdo de matrimonio de conveniencia y se convertirá en un antiamericano bajo la protección del duque de Orleans. Su odio creciente hacia Adana y su ambición le llevarán a realizar acciones insospechadas, pero que acabarán siendo descubiertas...

Que nadie espere una novela marinera llena de jarcias, trinquetes, juanetes, cañones o popas al estilo O'Brian. Ambientada en la Guerra de la Independen-



## LIBROS Y REVISTAS

cia americana, parte de la novela de desarrolla en los pasillos y salas de palacio, donde los celos y las intrigas marcan el ritmo de los hechos.

El protagonista, Joachim de Niel, conde de Valencey y príncipe de Adana, es querido y odiado por sus amigos y por sus enemigos. Es el típico héroe de novela, el galán de espada que se las sabe todas. El admirado e idolatrado capitán de navío que sus hombres seguirán hasta la muerte. Pero también es el típico personaje que levanta ampollas, envidias y odios por donde pasea su estela de grandeza. En este libro y en contra de los que estamos acostumbrados, los ingleses no salen nada bien parados en lo que a la guerra en el mar se refiere, incluso hay un ataque personal al propio rey Jorge III que a punto está de costarle la vida. Desde ese momento se crea una flota secreta inglesa para ir en busca de la fragata fantasma.

Con todos estos ingredientes se resuelve una novela de aventuras al uso, entretenida y que con toda probabilidad formará parte de una saga, al menos eso se deduce de sus últimas páginas.

Sobre Fajardie decir que fue uno de los autores franceses de mayor y más continuado éxito en el género de la novela negra y uno de los guionistas más reputados del cine y la televisión francesa, campo en el que había puesto su pluma al servicio de Jeanne Moreau, Alain Delon, Malcolm MacDowell y Serge Reggiani, entre otros. Autor de ensayos, crítica literaria, relatos breves, cuentos y de varias obras destinadas al público juvenil, además de más de una veintena de libros de novela negra. En 1998 fue nombrado caballero de la Orden de las Artes y las Letras en reconocimiento al conjunto de su labor creativa.

A. Á. R.

MARTÍN VIGIL, José Luis: *La vida sale al encuentro*.—Biblioteca Homo Legens. (ISBN: 84-935182-5-5), 2006. 435 pp., 15 euros.

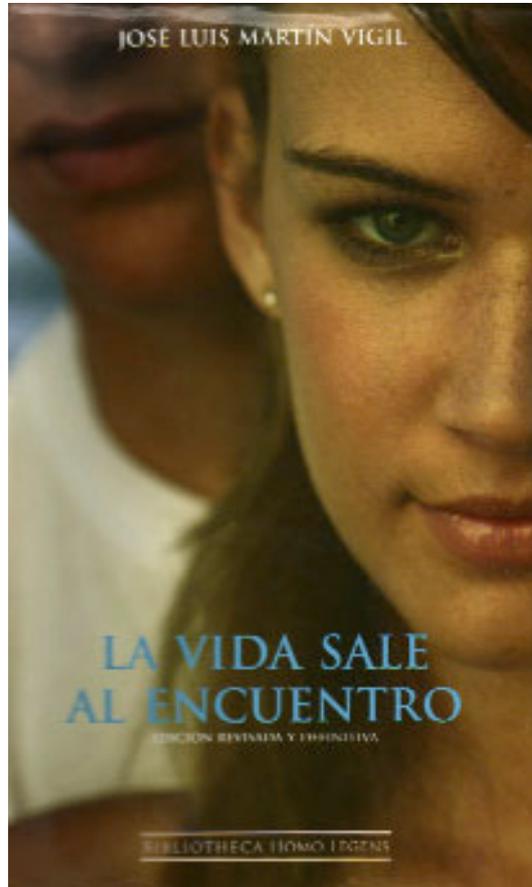
Algunas veces llegan a nuestras manos libros de los que nunca hemos oído hablar y seguramente hubiesen pasado desapercibidos en las estanterías de cualquier librería. Son libros que, gracias a que nos los recomiendan o nos lo regalan, nos conmueven tanto que somos incapaces de dejar de leer y que por más que necesitemos saber cómo acaban, empezamos a echarlos de menos nada más terminar el último renglón. Las Navidades pasadas mi suegra me regaló uno de estos libros que, según me comenta, lo leyó en su juventud y que de alguna manera la dejó marcada. Jamás lo encontraríamos dentro de la sección de libros náuticos de las librerías, ni tampoco en las de Marina, pero no creo que haya otro libro que pueda transmitir lo que han sentido durante tantos años todos aquellos hombres y mujeres que eligen de una forma tan libre y vocacional ser marinos en España.

El autor de *La vida sale al encuentro* es el jesuita José Luis Martín Vigil, quien cursó estudios de Ingeniería Naval, pero que me cuesta entender que sea capaz de escribir una novela como ésta sin que durante algún tiempo rondara por su cabeza la idea de pertenecer a nuestra Armada. Durante el año 1951 se le encomienda la educación de un grupo de adolescentes en el colegio Apóstol Santiago de Vigo, y son precisamente las vivencias de uno de estos alumnos las que inspiran a este gran escritor para contar su historia.

El alumno en cuestión es hijo de marino, que en el transcurso de la novela está de segundo en la Escuela Naval de Marín, y que gracias a un anexo al final de la novela, lógicamente escrito años después de publicarla, podemos saber que consiguió ser marino y, aunque el autor prefiere darle otro nombre, se trata de Fernando Berenguer

Martínez, fallecido en un accidente de tráfico a los 28 años de edad siendo teniente de navío. Según cuenta el autor, las conversaciones que aparecen en la novela fueron reales, de tal manera que según vas pasando páginas es muy fácil entender la pasión que le ponen nuestros marinos a su profesión.

La descripción de la vida en la Escuela Naval, vista desde una edad en la que sueñas con ser algún día uno de sus alumnos, es fabulosa. La narración de los barcos de guerra que estaban operativos en la época y cómo el protagonista los conoce desde la distancia y los enumera te lleva a imaginarlos navegando por esas Rías Bajas («...A mí el corazón me golpeaba en el pecho como si no tuviera sitio. ¡Allí estaba! ¡En medio de la ría! Era la División de Ferrol... frente al Náutico y en línea impecable, el *Canarias*, el *Cervantes*, el *Cervera*. A estribor de éstos, y extendiéndose hacia nosotros, tres flotillas de destructo-



res, que los fui reconociendo todos y entre ellos el *Jorge Juan*, que lo mandó papá. Luego el *Júpiter...*»).

Es impresionante el empeño del protagonista por conocer todo lo referente a la teoría naval, y cómo después, ciñéndose a sus medios, lo pone en práctica durante las regatas de vela ligera en aguas gallegas. Pero si tras la lectura queda algo latente en el carácter de este adolescente es su tesón, su lealtad, su responsabilidad, su abnegación y su devoción por la Virgen del Carmen, cualidades que hoy en día siguen siendo comunes en la mayoría de nuestros marinos.

Doy las gracias a José Luis Martín Vigil por transmitir de manera tan especial y cercana los sentimientos de un futuro marino y por llevarnos en forma de novela a la historia de la Armada de la época, y por supuesto agradezco a mi suegra que me acercara a su lectura, a pesar de no haberlo podido leer con los ojos secos.

V. P. O.

CURT, José: *Quique, un guardia civil en Mozambique*.— Editorial Sekotia (ISBN 978-84-96899-15-5), 2008. 382 pp., 22 euros.

No hace falta que presentemos al colaborador de nuestra REVISTA, el coronel de Intendencia, hoy retirado, José Curt. En el mejor recuerdo de muchos de los que fueron sus alumnos están aquellas conferencias que «enseñaban haciendo reír» y sus centenares de artículos periodísticos y libros que, con su peculiar visión de la vida, marcaron toda una época en una Galicia irreplicable y entrañable.

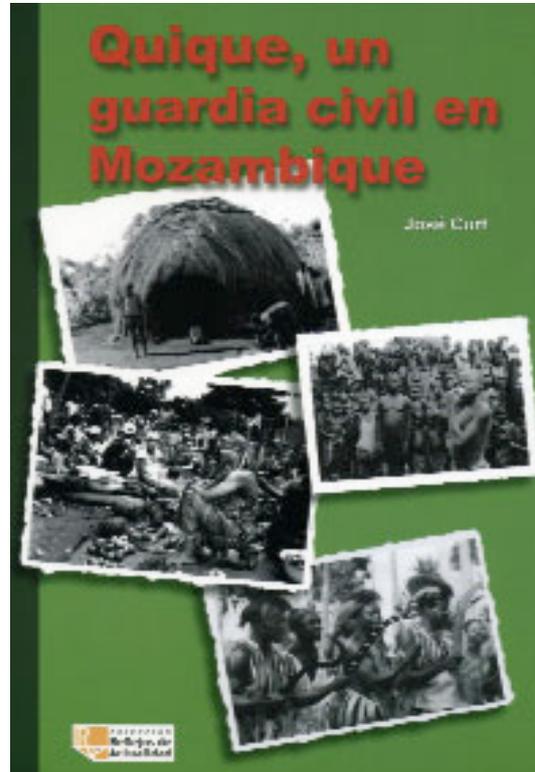
Curt se vuelve a asomar de nuevo a los escaparates de las librerías porque fue uno de los destinatarios de los correos electrónicos que Quique enviaba desde Maputo, la capital de Mozambique, durante su destino como capitán de la Guardia Civil en aquella lejana y desconocida tierra. Su contenido era tan humano, divertido y tan denso socialmente hablando que Curt se fue a Mozambique a añadir su testimonio de primera mano, porque pensó que esta entrañable literatura no podía perderse en el olvido de una carpeta de archivo, sino que merecía perpetuarse con la consistencia del libro que ahora presentamos.

Repetidas veces distinguido por la Diputación Provincial de Pontevedra con sus primeros premios de periodismo (acaba de traducirle al gallego, en el 2007, una de sus obras, publicada hace un cuarto de siglo), Curt es también Premio Ciudad de Pontevedra de Literatura, Premio Nacional de Periodismo Julio Camba, Premio Nacional Félix Rodríguez de la Fuente, Premio Nacional de Periodismo Manos Unidas, Premio Galicia 89 de Periodismo y Premio Antonio de Oquendo 2000; y en el campo de la fotografía cuenta con importantes galardones a nivel nacional y autonómico.

Entre los años 2000 y 2005 varios guardias civiles fueron destinados a Mozambique como miembros de una muy poco conocida misión de paz auspiciada por la ONU, con el objetivo de modernizar su policía que, después de muchos años de conflictos y de guerras, actuaba con unos métodos que dejaban mucho que desear y que no eran los adecuados para el periodo de paz que se abría al futuro. Al mismo tiempo, tenían que organizar una academia profesional de la que, tras varios años de carrera, pudiese salir un personal democrática, técnica, práctica y humanamente formado, para ser repartido por todo el país e intentar vertebrar una nación, plurilingüe y pluriétnica, que contaba con muy pocos años de existencia, al haber nacido, de parto forzado, como colonia portuguesa, al amparo del Tratado de Berlín de 1885.

El capitán Enrique Redondo, Quique, será quien nos cuente, en primera persona, sus aventuras —venturas y desventuras— en el que fue, junto con su compañero el teniente Pablo Castro, uno de sus mayores retos profesionales y una experiencia de las que marcan el alma con un antes y un después. Por eso, Quique no se limita a contarnos las peripecias de sus alumnos negros, que asombrarán al lector, sino que hurga, con el fino bisturí de su mejor intención, en el alma de un pueblo y en su entramado político e histórico que desembocó en la violencia, en los niños de la calle, en la chatarra de la guerra y también en la amabilidad y en la fe de unas gentes que esperan y merecen un mundo mejor.

El tono desenfadado que sugiere el título pretende anticipar el finísimo humor, hilarante en ocasiones, que destilan sus páginas, aunque a veces Quique lo tenga que emplear a modo de anestesia para poder suavizar un contenido que, inevitablemente, tiene que ser muy duro por desarrollarse en uno de los países más pobres de la tierra. A lo largo del texto aparecen aventu-



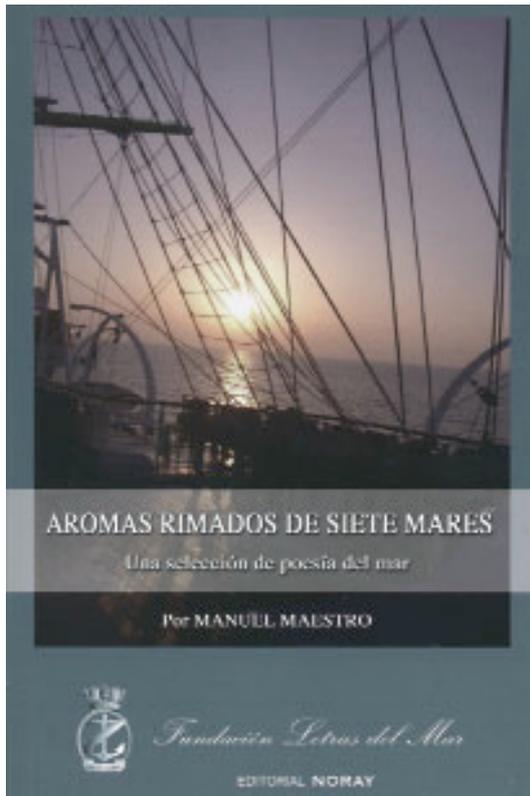
ras tan divertidas como la de colarse nuestros guardias civiles en Swazilandia a través de una frontera de auténtico carnaval, o la de los difíciles momentos de salvar el pellejo perseguidos por unos elefantes enloquecidos; o tan tiernos como la fiesta de destete de «Raspa de Pescado», o el entierro de una pierna y unos pedazos de alguno al que le había explotado una mina personal —¿le iba a juzgar Dios entero o le iba a rebajar su condena en proporción a un mermando trozo corporal presente en sala, convicto y confeso de ser de un mujeriego empedernido?—; o tan descriptivos como la música, la danza o las costumbres sexuales, que aquí se cuentan con sencillez y buen tino. O las aleccionadoras incursiones por la naturaleza indómita, con sus grandes animales —y aquí aflora el mejor Curt que todos conocemos—, también por los pasillos y por la oscuridad del hospital apelmazado de enfermos negros conformes con su negra suerte; o la ironía de un coronel mozambiqueño que pregunta si aun usamos el arco y las flechas en España; o la sorpresa de un ministro que pasa revista a los calcetines de todos y cada uno de los aspirantes a policía de la Escuela de Michafutene.

La segunda parte incluye varios capítulos (a destacar los referentes a navegación) que Quique dedica a la colonización y descolonización de Mozambique, y que por ser extrapolables a todo el Continente Negro son, a modo de ensayo, un encomiable intento, sencillo, esclarecedor y honrado, de acercar al lector al más importante fenómeno político que marcó el siglo pasado y que aún colea en el presente, con unos flecos que tiñen de sangre no sólo muchos fragmentos rotos del mapa africano, sino otros tantos de Oriente Próximo y de otras partes de Asia, que son fruto de heridas coloniales aún no bien cicatrizadas.

Creemos que África empieza a estar de moda, como lo acredita la prolija exhibición en los últimos años de una filmografía que pretende concienciaros del olvido en que se encuentra sumida. África es un continente poco trabajado literariamente, en el que la negritud concita no pocos intereses y curiosidades. Pero Quique y Pablo, en ausencia de síndromes de Estocolmo, alejados de complejos residuales y libres de paternalismos almibarados, vienen a cubrir ese vacío y se retratan en este libro como lo que son: dos jóvenes llenos de simpatía y de fortaleza espiritual que, por el hecho de ser jóvenes, se rebelan contra un mundo descabellado que han tenido que vivir, sufrir y, cómo no, también gozar en directo, nada de *play back*.

L. W. M.

MAESTRO, Manuel: *Aromas rimados de siete mares. Una selección de poesía del mar.*—(ISBN: 978-84-7486-186-0). Fundación Letras del Mar. Editorial Noray. 2008, 320 pp.; ilustraciones.



La teoría del origen marino del universo aparece en las cosmogonías de Egipto, India, Asiria, etc., y el filósofo griego Tales enseñaba que el mar era el origen de todas las cosas, y sobre él, según nos revela la Biblia, se movía el espíritu de Dios antes de que creara la luz, cuando las tinieblas estaban sobre la faz del abismo.

El mar, la mar, eternidad constante, movimiento de lo inmortal, inmenso y monstruoso, silencioso y tumultuoso... y así podríamos seguir con frases grandilocuentes, siempre ha sido elemento recurrente de los poetas de todos los tiempos y de todas las culturas. Por ello es de una riqueza abrumadora la poesía escrita sobre el mar, y de ahí que no sea tarea fácil llevar a cabo una antología.

A ello se ha atrevido, con gran ilusión y acierto, Manuel

Maestro, presidente de la pujante Fundación Letras del Mar, con su nueva obra *Aromas rimados de los siete mares*, constituida por 140 poemas seleccionados de otros tantos autores. Su buen hacer y sensibilidad se ponen de manifiesto en la elección de los poemas. Es su antología, su derrota alrededor de la poesía española del mar. Hubiera podido elegir otros puntos de recalada, pues en las dos épocas cumbres de nuestra lírica —la del Siglo de Oro y la de la Generación del 27— hay autores muy prolíficos en lo que a la poesía del mar se refiere. En definitiva, por razones de espacio no están todos los que son, pero sí son todos los que están.

En esa travesía por los mares de la poesía el autor ha dividido el cuaderno de bitácora en diferentes capítulos: *De la mar, del mar* es el primero, al que

#### LIBROS Y REVISTAS

siguen otros dedicados a barcos, marineros, pescadores, tempestades, naufragos, episodios bélicos, piratas... y así hasta una decena de singladuras, cada uno de los capítulos precedido por un comentario-ensayo del autor sobre el tema; todos ellos de gran belleza y calidad, tal como nos tiene acostumbrados Manuel Maestro.

Una nueva obra de la Fundación Letras del Mar que continúa, con la misma constancia con que las olas del mar baten el acantilado, su labor altruista y divulgadora de la cultura marítima y acerca a los ciudadanos al mar y su entorno.

Qué mejor regalo para las próximas Navidades que este libro de *Aromas rimados de siete mares*, que recomendamos a nuestros lectores.

M. J. F.

PÉREZ, Esperanza: *A solas en el Atlántico*.—(ISBN: 978-84-7486-188-4). Editorial Noray, Barcelona 2008; 208 pp.; ilustraciones, 17,50 euros.

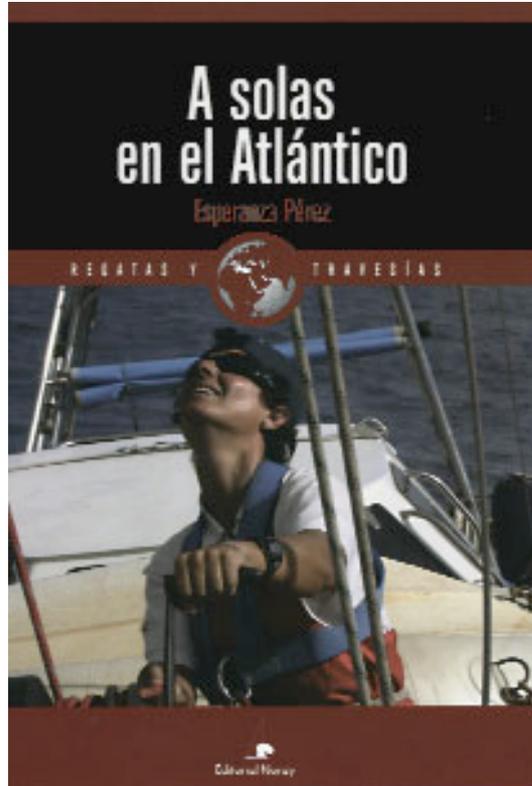
El día anterior a Nochebuena del año 2006, Esperanza Pérez —cartagenera, 39 años, universitaria y ejecutiva de una empresa multinacional— vio cumplido su sueño: cruzar el Atlántico en solitario y sin escalas. Aquel 23 de diciembre el velero *Archibald*, de 12 metros de eslora, que había salido de Las Palmas de Gran Canaria, después de 23 singladuras arribaba a la isla caribeña de Santa Lucía. El velero atracó en la marina de Rodney Bay llevando izadas las banderas de España, de Cartagena y de la RFE de Vela. En el pantalán de amarre la navegante fue recibida con una lluvia de champán y de aplausos. Allí estaba el director técnico de aquella aventura José M.<sup>a</sup> (Cocua) Ripoll, un prestigioso y experimentado profesional de la náutica y armador-propietario del *Archibald*. Él y Esperanza habían gestado el proyecto en el año 2002 en una navegación en el mar de China, a bordo de dicho velero. El año anterior, los mismos protagonistas, el barco y sus dos tripulantes, habían completado una travesía transpacífica de 7.000 millas, de Ecuador a Nueva Zelanda. Las agallas y pericia marinera de Esperanza eran bien conocidas por Cocua, y por ello le confió su barco para su aventura trasatlántica.

En este libro, *A solas en el Atlántico*, Esperanza Pérez nos narra con gran soltura, sencillez y elegancia la historia de su gesta, que la ha convertido en la primera española —y hasta la fecha la única— en atravesar el Atlántico en solitario. A través de su lectura disfrutamos, párrafo a párrafo, de los tres intensos años de preparativos. La adecuación del velero para un solo tripulante, la obtención del título de capitán de yate de Esperanza y su preparación física, principalmente en gimnasios, que se vio interrumpida por la rotura de

tres costillas en un accidente de tráfico, así como sus dos vía crucis: conseguir patrocinadores y compañía para asegurar el barco.

En su relato nos hace vivir 23 singladuras trasatlánticas, guiadas por su disciplina y voluntad. En cada una de ellas realizó ejercicios de gimnasia y de estiramiento muscular y, tal como se propuso, realizó al menos una comida caliente al día. Superó los múltiples inconveniente y averías que se le presentaron, las del piloto automático (a bordo había seis, uno de ellos de viento, que también reparó), del generador, del voltaje de la batería, de las comunicaciones con el exterior, y contó con el del legendario Rafael del Castillo y su Rueda de los Navegantes. Nuestros lectores disfrutarán con este libro al igual que Esperanza disfrutó en su travesía.

El mar sigue siendo un mundo de hombres y algo misógino. Pocas mujeres engrosan la reducida lista de heroínas de la náutica, que inició en los años veinte del siglo pasado Virginie Hériot, y a la que siguen Naoemi James, Catherine Chabaud, Florence Arthaud, Dee Safari y la más famosa, la pequeña británica Ellen McArthur, la reina de la Vendée Globe, la regata más dura del mundo. Quizá esté en lo cierto el gran escritor y poeta del mar, el colombiano Álvaro Mutis, premio Cervantes y Príncipe de Asturias de las Letras, que en su poema *Amirbar* asegura que las mujeres saben navegar mejor que los hombres, pero lo ocultan celosamente desde el principio de los tiempos.



M. J. F.

GÓMEZ DE OLEA Y DE LA PEÑA, Fernando: *Un héroe montañés: el capitán de navío de la Real Armada D. Luis Vicente de Velasco e Isla (1711-1762)*.—Edición del autor. (ISBN: 84-611-0659-8). Santander 2006. 178 pp. Ilustraciones.



Del heroico capitán de navío don Luis de Velasco, defensor del castillo del Morro en La Habana, en el que encontró gloriosa muerte, no puede decirse que sea un personaje desconocido, aunque quizá negligentemente olvidado. Recordar su figura en una recreación histórica muy estimable es el propósito de este libro de Fernando Gómez de Olea y de la Peña, descendiente de aquel ilustre marino, y como él, cántabro de naturaleza y convicción.

La campaña militar realizada por fuerzas británicas de mar y tierra en 1762 en aguas del Caribe fue un hecho de singular importancia, que tuvo una trascendencia a escala mundial y que dejó en la zona una profunda huella. Instalada en el contexto de la Guerra de los Siete Años, responde a una complicada trama de intereses

interrelacionados y contrapuestos dentro de cada metrópoli, entre las metrópolis y entre las colonias con sus metrópolis respectivas. Pero abstracción hecha de los aspectos políticos, debe admirarse en el plano humano, ante todo, la conducta del capitán de navío Velasco, resaltada con precisión y amenidad, bien engarzada con el rigor histórico, factor indispensable para dotar al libro de autenticidad y certeza. El autor, miembro numerario del Colegio Heráldico de España y de las Indias, hace honor a tal titulación, pues con independencia de la fidelidad en el relato del sitio de La Habana y de la heroica defensa del castillo del Morro, en la que Velasco encontró gloriosa muerte, agrega interesantes aportaciones, como el estudio de su linaje, el origen de su casa natal, su trayectoria en la Real Armada, el consejo de guerra que siguió a la caída de La

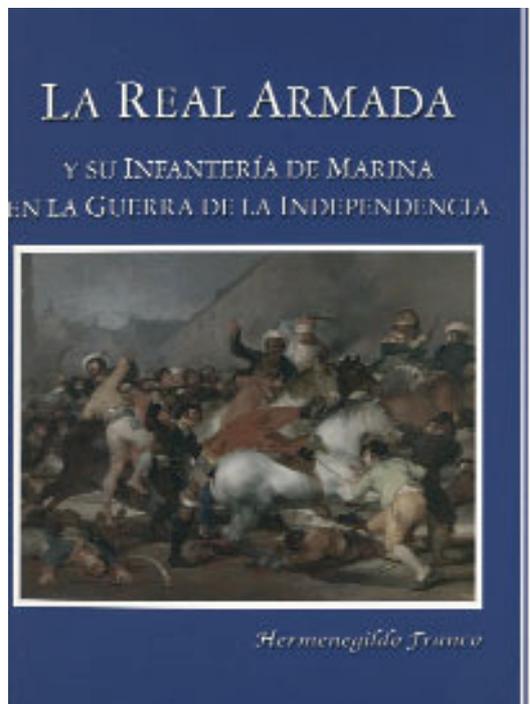
Habana y sus componentes, los comentarios a los partes de guerra y los honores póstumos que se rindieron al heroico marino, todo ello basado en documentación de primera mano y expuesto de manera clara y directa, lo que hace más atractiva su lectura.

J. C. P.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo. *La Real Armada y su Infantería de Marina en la Guerra de la Independencia*.—Galland Books S. L. N. E. 2008 (ISBN: 84-936517-1-8). 174 pp. Ilustraciones.

De toda la serie de libros de reciente publicación que ha motivado la Guerra de la Independencia, se echaba en falta el referente del comportamiento naval en el conflicto, que tuvo vital importancia, aunque no pocos prestigiosos historiadores e investigadores se empeñen en desconocerlo o subvalorarlo. De aquí la oportunidad de la aparición de *La Real Armada y su Infantería de Marina en la Guerra de la Independencia*, de Hermenegildo Franco, todo un experto en la materia, de la que ha dado abundante noticia en anteriores y trascendentes estudios sobre la problemática naval.

La guerra contra el invasor en su aspecto naval tuvo diferentes connotaciones, que el autor explica y valora lúcida-mente en su espléndido libro. De una parte, marinos de brillante trayectoria se vieron obligados a luchar en tierra ante la carencia de medios navales; de otra, las acciones y las operaciones desde el mar que facilitaron la colaboración con el Ejército y la admirable y ciertamente desconocida aportación de los batallones de Infantería de Marina y Artillería en los combates en que intervinieron.



*LIBROS Y REVISTAS*

Todo ello trazado desde un impecable hilo conductor que permite al lector situarse ante el hecho y deducir sus consecuencias.

Libro útil y necesario, y sobre todo imprescindible como punto de partida para quien desee profundizar en el conocimiento de la actitud naval en el conflicto, pues sus referencias perfectamente ajustadas permiten abrir el camino —singladura en términos marineros— para penetrar en el fondo de aquellas heroicas conductas que distinguieron y enaltecieron a los hombres del botón de ancla.

Magníficamente editado por Galland Books, con profusión de atractivas ilustraciones, no dudamos en calificar este libro como uno de los de mayor proyección y alcance entre los surgidos con motivo del bicentenario, del que la Armada puede sentirse orgullosa hoy de su protagonismo ayer, y que Hermenegildo Franco ha sabido recrear para mérito y gloria de la institución.

J. C. P.



---

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA