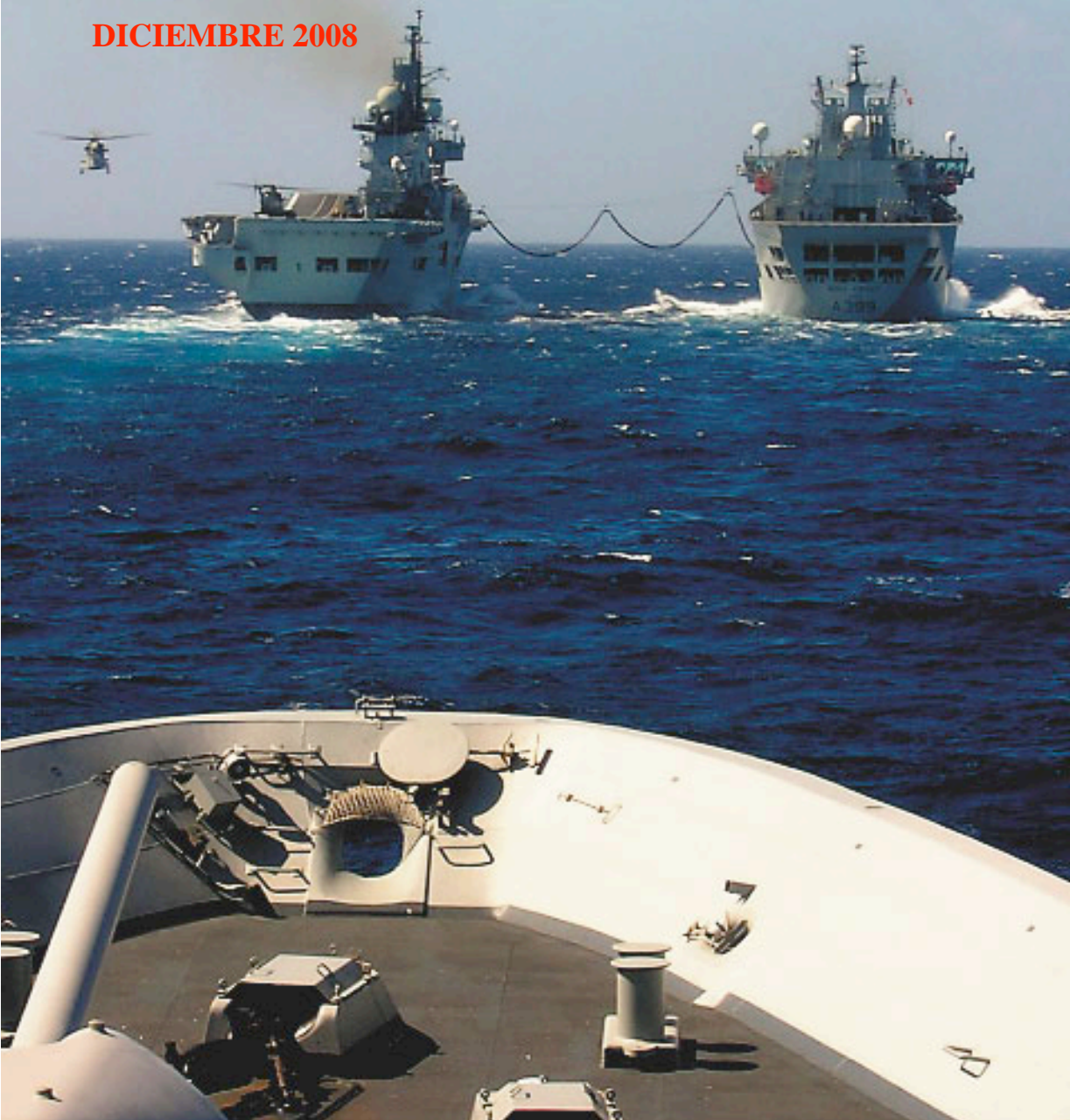


REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

DICIEMBRE 2008



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2008
DICIEMBRE
TOMO 255



Nuestra portada: Fragata
Méndez Núñez en ope-
ración SAR del porta-
aviones *Illustrious* y el
petrolero *Wave Knight*
durante las maniobras
ORION 08.

(Foto: P. J. Álvarez Domín-
guez)

CARTA DEL DIRECTOR 811

TEMAS GENERALES

BLOQUEO Y COMBATES EN LA HABANA Y CIEN-
FUEGOS, 1898 813

Agustín Ramón Rodríguez González, doctor en Historia Contemporánea

EL ALMIRANTE DON PEDRO NIETO ANTÚNEZ Y
LA MODERNIZACIÓN DE LA ARMADA 827

Teniente coronel de Intendencia Eduardo Rodríguez-Toubes Núñez

DOCE AÑOS DE SINGLADURAS DE UN TELESCO-
PIO DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN LOS
ANDES ARGENTINOS 833

Capitán de navío Miguel Callejo Carrión

EL TRATADO DE LISBOA 843

Capitán de navío Antonio Pintos Pintos

TEMAS PROFESIONALES

LOS CONTROLADORES TÁCTICOS DECLARAN
EMERGENCIA 857

Teniente de navío Miguel Ángel Segovia Benítez

LAS REALES ORDENANZAS DE LA ARMADA
ANTE UN INCIERTO FUTURO 867

Coronel de Infantería de Marina Manuel Luaces Sanjuán y capitán de navío Aurelio Fernández Diz

VIVIDO Y CONTADO

MEDITACIONES SOBRE LA CRUZ DEL MÉRITO
NAVAL 883
F. S. J.

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 Librera*. Dolores, 2. Página web: www.centrallibrera.com
Central Librera. Real, 71. Correo electrónico: centrallibrera@telefonica.net
Kiosko Librería. Sol, 65
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo).
VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8.

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

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 - 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

CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

El mes de diciembre, cuando el año dirige sus pasos hacia los últimos estertores, suele ser época propicia para hacer balance de lo acontecido a lo largo de los doce últimos meses; y la llegada de las fiestas navideñas, ocasión propicia para comprometernos, como todos los años, en los mismos propósitos y promesas de siempre, multitud de veces incumplidos y otras tantas renovados. Así, ese impulso sensible que aflora en nuestros corazones con motivo de la Manifestación Natal, que nos hace repartir a espuestas y por doquier dádivas, virtudes y dones tan hermosos como los del amor, amistad, generosidad, entrega..., queda pronto en simples, buenas y voluntariosas disposiciones, relegadas al olvido cuando nos sumergimos de nuevo en la vorágine de la vida cotidiana tras tan señaladas fiestas.



Nuestro balance es bien sencillo y modesto: hemos conseguido sacar a la luz nuestros diez números anuales, recibiendo el reconocimiento de numerosos lectores que nos honran con su benevolencia. Y nuestro propósito es bien claro: seguir entreteniendo e interesando a nuestros lectores con los múltiples aspectos relacionados con los asuntos navales y marítimos, tanto desde el punto de vista general como desde el específico profesional. Y en esa línea cerramos el año 2008 con este número de diciembre, en el que nuestro frecuente y destacado colaborador Agustín R. Rodríguez González nos vuelve a ofrecer sendos ejemplos de actuaciones heroicas de nuestras unidades navales, esta vez con motivo de los bloqueos y combates en La Habana y Cienfuegos aquel fatídico año de 1898.

El necesario proceso de renovación y puesta al día de las Ordenanzas Militares, cuya labor imaginamos ardua y compleja, ha impulsado al capitán de navío Aurelio Fernández Diz y al coronel de Infantería de Marina Manuel Luaces Sanjuán a escribir el artículo que se acompaña, en el que se hace una loa (que no LOA) de nuestra admirada y admirable Colección de Reglamentos, sugerida aquí, al constituir una base documental y normativa ya existente, como punto de partida o arranque para la reconstrucción de unas nuevas Reales Ordenanzas de la Armada.

Y a todos nuestros lectores, principalmente a los que con frecuencia colaboran con sus artículos, reseñas, noticias e ilustraciones, sin cuyas aportaciones esta nave quedaría irremisiblemente a la deriva, les deseamos una muy feliz Navidad, que la Estrella les guíe en la derrota correcta, y que no precisen el año próximo reincidir en los propósitos no cumplidos.

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.

BLOQUEO Y COMBATES EN LA HABANA Y CIENFUEGOS, 1898

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia Contemporánea



OS veteranos de la REVISTA GENERAL DE MARINA quizá recuerden un artículo nuestro titulado *Pequeños triunfos en un año de desastres*, que apareció en el número de octubre de 1998, en el centenario de los hechos. Allí narrábamos los muy meritorios y heroicos combates que tuvieron lugar entre las pequeñas cañoneras españolas destacadas en los puertos cubanos de Cárdenas y Manzanillo con las fuerzas estadounidenses bloqueadoras.

Efectivamente, y pese a nuestra enorme inferioridad naval en todos los órdenes, no todo fue encajar golpes en aquella aciaga contienda: también, y aunque modestamente, devolvimos algunos y proporcionamos algún que otro disgusto a nuestros enemigos de entonces.

Y ya que estamos ahora a 110 años de aquellos sucesos, creemos que no está de más recordar otros, también satisfactorios, de esa misma lucha, referidos a los combates producidos ante los dos puertos más importantes de Cuba: La Habana y Cienfuegos.

La Escuadra de Manterola

Oscurecida por los hechos —tan decisivos como desgraciados— protagonizados por las escuadras de Montojo y Cervera, o por la de «Reserva», al mando de Cámara, que por diversas razones no llegó a entrar siquiera en combate, se olvida a menudo la escuadra que al mando de don Ventura Manterola integraba las fuerzas navales del Apostadero de La Habana y a la que, por supuesto, pertenecían los cañoneritos que tan bravamente se batieron en Cárdenas y Manzanillo.

Y tras tres duros años de operaciones continuas contra la rebelión cubana, la desatendida escuadra estaba en un pésimo estado operativo. Según la comu-



Crucero Reina Mercedes.

nicación del propio Manterola al entonces ministro de Marina don Segismundo Bermejo el 10 de abril de aquel año, cuando faltaban pocos días para el estallido de la guerra: «...manifiesto a VE que, de los sesenta y un buques que componen esta escuadra, treinta y dos son lanchas, poco útiles aun para la policía de costas. Los dos cruceros de primera están completamente inútiles: *Alfonso XII* sin movimientos propios; *Mercedes*, de sus diez calderas siete inútiles y tres poco menos. *Ensenada*, *Infanta Isabel* y *Venadito*, solo este último navega, los otros no pueden moverse en un mes. *Magallanes* tampoco puede encender. Los cañoneros torpederos convertidos en cruceros, para lo que no fueron construidos, han perdido su marcha, que constituye su principal defensa. Transporte *Legazpi* anda 7 millas. De los cañoneritos de Inglaterra, creo excusado decir nada a VE».

Claro que todo ello era explicable porque con fecha de 8 de enero había comunicado al mismo ministro: «A Marina se deben dos millones y medio, que convendría liquidar para que puedan hacer servicio gran número de barcos que están en el Arsenal con averías sin poder repararlos por falta de fondos».

Y en cuanto al personal, repetía al nuevo ministro, don Ramón Auñón, el 2 de junio: «En 29 de abril dije al entonces ministro de Marina: dentro de dos días se deberá a la Escuadra once meses [de paga], no hay pago... ni modo de utilizar la usura [préstamo] por no haber quien preste, bloqueados y sin correos, sin paga

ni giros. Impónese igualar Marina con Ejército, señalando asignaciones como medio de atender las desatendidas familias del personal de Escuadra y Apostadero... La situación no ha variado, antes al contrario, se ha agravado...».

Y, pese a todo, aquellos hombres y sus medio inútiles barquitos supieron afrontar al enemigo.

La Habana

El núcleo fundamental de aquella fuerza se concentró en La Habana, puerto principal de la isla y su capital militar y administrativa. Al menos el puerto estaba fortificado y se había minado defensivamente con doce minas del tipo Bustamante y dieciséis del tipo Latimer-Clark, británico, aparte de dos tubos lanzatorpedos fijos para defender la bocana. Todo ello atendido, naturalmente, por personal de la Armada.

En cuanto al Ejército, se encargaba de las baterías de costa, por una vez en esta guerra las adecuadas a su misión, incluyendo entre las mejores piezas dos Krupp de 305 mm y seis de 280, otras dos de 305 del sistema Ordóñez, así como dos de 240 mm, ocho de 150 mm y ocho obuses de 210 del mismo sistema. Eso aparte de otras piezas más anticuadas. La Armada desembarcó y emplazó en las baterías las seis piezas Hontoria de 16 cm del inútil *Alfonso XII* y las dos Hontoria de 12 cm del defectuoso *Filipinas*, así como algunas piezas ligeras para defender la línea de minado contra posibles dragados por embarcaciones ligeras enemigas.

En reparaciones los pequeños cruceros *Ensenada* e *I. Isabel*, el único operativo era el *Venadito*, un pequeño buque de 1.190 toneladas que por entonces apenas daría 12 nudos y cuyo armamento principal se reducía a cuatro piezas Hontoria de 12 centímetros.

Inútiles también el *Filipinas* y el *Magallanes*, de los grandes cañoneros sólo estaban más o menos disponibles los *Nueva España*, *M. A. Pinzón*, *V. Y. Pinzón* y *Marqués de Molíns*, con su velocidad muy reducida por el desgaste de máquinas y calderas, de entre 630 y 550 toneladas, armados con dos tubos lanzatorpedos y seis piezas de 57 mm y una ametralladora de 11 mm, bien que los dos primeros sustitúan dos de las piezas de 57 mm por sendos cañones Hontoria de 12 cm, cortos, modelo 1879.

Completaban aquella poco brillante colección las pequeñas lanchas de vapor *Águila* y *Flecha*, de 43 toneladas, un cañón de 42 mm y otro de 37 mm la primera, y uno de 57 mm y una ametralladora de 25 mm la segunda.

Y para contarlo todo: el pequeño, viejo y desgastado vapor de transporte *Legazpi*, casi inútil ya para cualquier servicio, y los dos vapores de la Compañía Trasatlántica puestos a disposición de la Armada, los *Santo Domingo* y *Montevideo*, con un armamento casi simbólico de dos piezas Hontoria de nueve centímetros.

Las operaciones

Al poco de ser declarada la guerra, el 25 de abril, los *Nueva España* y *Molíns* hicieron una corta salida de reconocimiento ante la vista y aclamaciones de la guarnición y población de la ciudad, regresando sin novedad.

Pocos días después, la *Navy* tenía frente al puerto una fuerza considerable: dos grandes monitores, cuatro pequeños cruceros, un aviso, tres cañoneros auxiliares, dos remolcadores armados como los anteriores y un torpedero; fuerza muy superior no ya a la útil bloqueada, sino incluso a la que hubiera podido reunirse de estar todos los buques españoles a punto. Naturalmente, el número y composición de la fuerza bloqueadora fue variando con el tiempo.

El primer acontecimiento del bloqueo resultó una sorpresa para todos, y en todos los sentidos: el 7 de mayo, la pequeña goleta *Santiago*, con carga de pescado desde Yucatán, apareció a la vista del puerto, enfilando a toda vela hacia su bocana. Inmediatamente fue avistada por los buques bloqueadores, dos de los cuales se dirigieron hacia ella, dándola por presa segura. Ante el asombro de ambos bandos, la goleta, lejos de amainar y dejarse apresar tras los cañonazos de aviso, avivó aún más su marcha, mientras izaba un gran pabellón español en su cangreja. Cuando los piques de los disparos americanos rodeaban ya al valiente barquito y todo se daba por perdido, entraron los bloqueadores dentro del alcance de las baterías costeras, que rompieron fuego, siendo visibles por muchos testigos que los perseguidores eran alcanzados en cubiertas, chimeneas y aparejos. Don Severo Gómez Núñez, oficial de Artillería, testigo de los hechos y autor de una excelente obra sobre la guerra, afirmó que al menos una granada de 240 mm acertó en uno de los buques americanos. Ante aquello, los perseguidores no tardaron en virar y alejarse, entrando al poco en puerto la triunfante *Santiago*.

Por desgracia, no hemos podido confirmar en fuentes estadounidenses los supuestos daños y bajas en sus buques ni, mucho peor, hallar el nombre del valiente patrón de la goleta española.

El 14 de mayo, y ante una visible disminución de la agrupación de bloqueo, Manterola ordenó una salida: «Para obligar enemigo sostener bloqueo con más fuerza, dispuse salieran *Venadito* y *Nueva España* a efectuarla, llegando a distancia que permitiera romper el fuego entre ambas partes... regresando sin novedad a puerto al anoecer, habiendo obligado a retirarse cinco buques enemigos, quedando nuestros dueños aguas combate y lográndose objetivo operación, pues hoy suben a 10 los buques bloqueadores».

La salida se efectuó a las 0420 de la tarde. A 4.000 metros se rompió el fuego, haciendo los españoles 40 disparos por sólo ocho del enemigo, que se batió desde el primer momento en retirada. Los buques españoles avanzaron 7'5 millas desde el puerto, siendo sus comandantes el capitán de fragata Este-

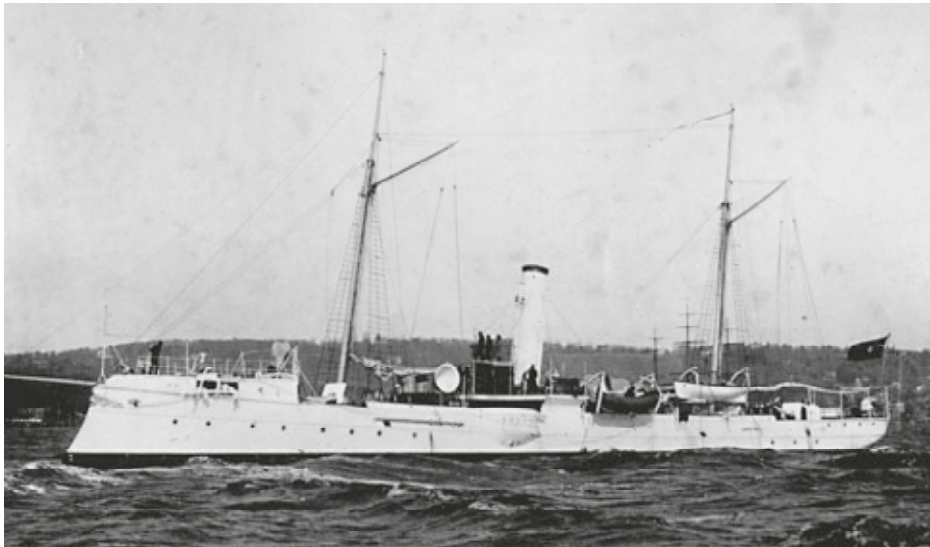
ban Arriaga del crucero, y el teniente de navío Eduardo Capelastegui del cañonero. Al regreso se les reunieron las lanchas *Águila* y *Flecha*.

Los buques americanos presentes no eran cinco, como señala Manterola, sino seis: los pequeños cruceros *Annápolis* y *Vicksburg*, el crucero auxiliar *Mayflower*, el cañonero auxiliar *Wasp* y los remolcadores armados *Tecumseh* y *Osceola*. Los dos cruceros, de parecido tamaño al *Venadito*, hubieran podido abrumarlo fácilmente, pues cada uno podía hacer fuego con cuatro cañones de 102 mm por banda contra los dos de 120 del español que, aunque de mayor peso de granada y alcance, mucho más lento de tiro; eso aparte de las piezas menores. En cuanto a los otros cuatro buques americanos, con un total de dos piezas de 127 y una veintena de pequeño calibre, tampoco hubieran tenido muchas dificultades para imponerse al *Nueva España*.

Cierto que fue un hecho incruento, pero en toda España se celebró debidamente que dos buques españoles hicieran retroceder a seis estadounidenses, y no fue cosa de las que se vieran a menudo ni en la guerra del 98 ni en los más de doscientos años de gloriosa historia de la Armada norteamericana.

Los días 27 y 28 de mayo salieron de puerto los *Molíns* y *Yáñez Pinzón* a parlamentar con la fuerza bloqueadora. El motivo era un intercambio de prisioneros, que se realizó felizmente para todos.

El 10 de junio, cuando se divisaban nueve buques bloqueadores, salieron de nuevo los nuestros, ahora al mando del capitán de navío Marengo, jefe de Estado Mayor del Apostadero: «Vista insistencia algún barco enemigo acercarse estos días costa hacia Bacuranao, haciendo sondeos, salieron mañana de



Nueva España.

hoy *Venadito*, *Nueva España* y *Yáñez Pinzón* con lancha *Flecha* aquella dirección, replegándose y manteniéndose barcos enemigos a 10 km de distancia, cerrando paso al este con ineficaz cañoneo, que no fue contestado por los nuestros, los cuales se retiraron a mediodía a puerto al ver que no era posible atraerlos al alcance de nuestras baterías».

La salida duró desde las 0830 a la 0135 y, pese a gastar mucha munición, el enemigo sólo consiguió alcanzar con un proyectil ligero —o más probablemente, dado el alcance, con un casco de uno de calibre medio que reventó en el agua— al *Pinzón* en su obra muerta, sin consecuencias. Los españoles no abrieron fuego esta vez, seguramente por la escasez de munición y el excesivo alcance para las piezas y sistemas de puntería de la época.

No hemos conseguido en esta ocasión detallar la composición exacta de la agrupación estadounidense, pero no creemos variara sustancialmente en calidad respecto a la anterior. En todo caso, ahora nueve buques se retiraron ante cuatro españoles, de los cuales uno, la lancha, apenas era más que un cascarón. En nuestra opinión, de nuevo los bloqueadores pecaron de excesiva prudencia, máxime teniendo en cuenta que no les faltaba inteligencia muy detallada sobre el número y estado de nuestros buques.

Los días 14 y 16 de junio salieron a nuevos parlamentos el *Nueva España* y la *Flecha* por motivos que ignoramos.

Durante la noche del 23 de junio lo hicieron, forzando el bloqueo por sorpresa, los vapores *Santo Domingo*, al mando del teniente de navío don Carlos Latorre, y el *Montevideo*, al mando del de igual graduación don Antonio Gastón y Cubells, ambos con destino al puerto mexicano de Veracruz, donde el personal diplomático y la colonia española habían conseguido acopiar víveres con destino a la muy necesitada Cuba.

Los bloqueadores se tomaron la revancha de tal revés, pues el primero de ellos fue avistado el 7 de julio en Bahía Honda, no lejos de Mariel, por el cañonero auxiliar *Eagle*, que le incendió con sus disparos y le hizo encallar, perdiéndose el buque y la carga, aunque no la tripulación, que pudo ganar la costa. Los americanos, al reconocer el pecio, vieron que tenía emplazados dos cañones, pero no descubrieron ni rastro de munición para ellos. Al parecer, en La Habana era tan escasa que se decidió no emplearla en una misión tan arriesgada. No fue por tanto una gran hazaña destruir un buque indefenso. El *Montevideo* no llegó a salir de Veracruz antes del fin de la guerra.

Ya el mismo 12 de agosto, día del armisticio, se acercaron al puerto los bloqueadores siguientes: crucero protegido *San Francisco*, insignia del comodoro Howell, jefe de la escuadra de bloqueo, el monitor *Puritan* y el cañonero auxiliar *Sylvia*. Es de destacar que el crucero era un buque de 4.500 toneladas, 18 nudos y armado con 12 piezas de seis pulgadas y seis menores, mientras que el monitor era el mayor existente entonces en la *Navy*, prácticamente un

pequeño acorazado, con sus 6.000 toneladas, cuatro piezas de 305 mm, seis de 102 y seis de 57. Sólo entre estos dos navíos hubieran podido aplastar a la agrupación española, incluso aunque todos sus buques hubieran estado en plena eficiencia.

Ante la aproximación de tan temibles enemigos, las baterías costeras rompieron el fuego, haciendo un total de 22 disparos, de los que al menos uno acertó al crucero, causándole diversos daños y el incendio de la cámara del comandante. Obviamente los bloqueadores renunciaron ante tal recibimiento, pero poco después unos y otros recibieron la noticia de que la guerra había terminado.

Pese a la ausencia de acontecimientos espectaculares, lo cierto es que la pequeña agrupación de Manterola, con el inestimable apoyo de las baterías de costa, había logrado un importante objetivo al distraer una fuerza enemiga muy superior, que era casi la única misión que podía realizar, e incluso de propinarle algún doloroso «alfilerazo» sin sufrir por su parte daño ni baja alguna.

Todos los buques de guerra españoles, salvo el inútil *Filipinas* vendido después de la guerra, así como las lanchas y el ya agotado transporte *Legazpi*, que naufragó accidentalmente el 13 de noviembre, consiguieron volver a España y seguir sirviendo en la Armada durante algunos años.

Y aquello fue mucho, y más en el aciago 1898.

Cienfuegos

El caso de Cienfuegos fue completamente distinto al de La Habana. Aunque fuera el segundo puerto cubano en importancia, sus baterías de costa eran muy inferiores a las habaneras y poco más que simbólicas. Y por lo que se refiere a las fuerzas navales españolas allí basadas, eran mucho menores que las de La Habana, donde se habían congregado el grueso y los buques más grandes del Apostadero. Sólo el averiado cañonero torpedero *Galicia* y algunos cañoneros más pequeños complementaban a las lanchas cañoneras.

Sin embargo, el interés estratégico del puerto era más que evidente al estar situado a corta distancia de la capital cubana y enlazado con ella por ferrocarril, aparte de hallarse en la parte occidental de la isla, con mucho la zona más pacificada y mejor dominada por el Ejército español.

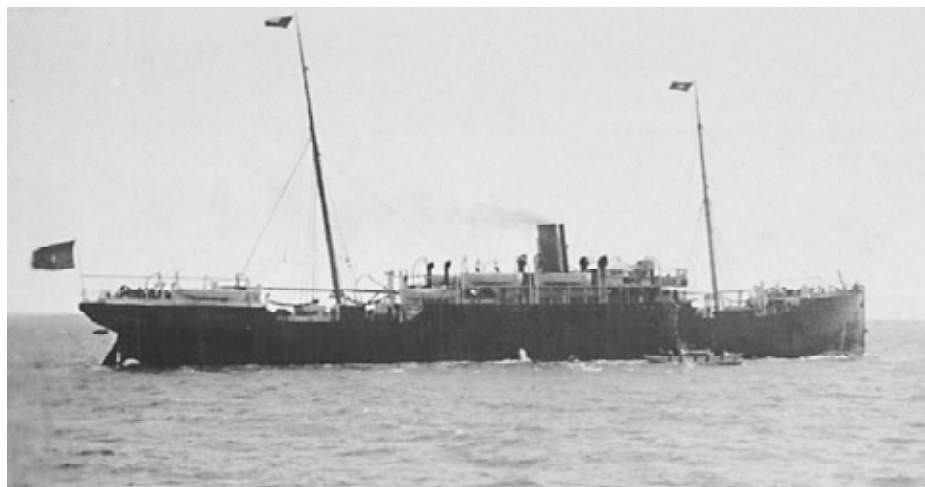
El *Montserrat* y las cañoneras

El primer éxito español tuvo lugar el 26 de abril, apenas iniciada la guerra, cuando el vapor *Montserrat* de la Compañía Trasatlántica, al mando de don

Manuel Deschamps Martínez, con carga general, pasaje y más de quinientos hombres entre mandos y soldados de refuerzo para el Ejército en Cuba, consiguió forzar el bloqueo y entrar en puerto. El audaz buque tenía montados dos Hontoria de nueve centímetros por todo armamento, pero al haber salido de España antes de la declaración de guerra no llevaba artilleros a bordo, y es muy posible que escasa munición. Tras permanecer allí unos días el *Montserrat* consiguió burlar de nuevo a los bloqueadores, saliendo el 6 de mayo. Y aún lo conseguiría en más ocasiones durante la contienda, haciéndose merecedor Deschamps de varias recompensas; la más reciente, aunque póstuma, fue el traslado de sus restos al Panteón de Marinos Ilustres.

Resulta curioso observar que los americanos reconocen que su bloqueo fue burlado durante la guerra por buques mercantes al menos en 22 ocasiones. Claro es que sólo cuentan las «entradas», no las «salidas». De algunas violaciones del bloqueo no tuvieron constancia, y otras prefirieron silenciarlas, como la llevada a cabo por la goleta *Santiaguito* en La Habana. Pronto sabrá el lector de nuevos episodios análogos y aún más importantes.

Pero antes de que el *Montserrat* se hiciera a la mar ese 6 de mayo mencionado, ya se había producido un combate a la entrada del puerto: el 29 de abril se acercó a tierra el pequeño crucero protegido norteamericano *Marblehead* (2.094 toneladas, nueve piezas de 127 mm, ocho menores y tres tubos lanzatorpedos) junto con el cañonero auxiliar *Eagle* (434 toneladas, 12 nudos, cuatro piezas de 57 mm y dos ametralladoras). No muy lejos se hallaba el pequeño crucero *Nashville*. Viendo que el *Eagle*, el buque menos potente de la agrupación bloqueadora, quedaba un tanto aislado de sus compañeros,



Vapor *Montserrat*.

salieron del puerto tres lanchas cañoneras, las *Satélite*, *Lince* y *Gaviota*, al mando respectivamente de los tenientes de navío Moreno, Gómez Aguado y Freiré, con la intención de hostilizarle. Del valor del intento no cabe dudar, pues entre las tres lanchitas hacían menos de la mitad de toneladas que el enemigo, y su potencia artillera conjunta era poco más o menos equivalente. El combate se desarrolló durante algo más de media hora, hasta que la intervención del *Marblehead* con sus piezas de cinco pulgadas hizo retirarse a las valientes cañoneras. El alcance había llegado a ser de 2.000 metros, resultando tocada la *Gaviota* por dos tiros de poco calibre en chimenea y bote, sin mayores consecuencias. Los partes americanos no mencionan impactos en sus buques.

Como fue costumbre durante toda la guerra, nuestros enemigos sobrestimaron mucho la potencia de los buques españoles que se les enfrentaban, pretendiendo que eran nada menos que el *Galicia* y el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*, de más de 550 y 200 toneladas respectivamente. Ambos buques estaban realmente en Cienfuegos, pero en reparaciones, por lo que no participaron en combate alguno durante la corta guerra. Igualmente usual fue que exageraran los efectos de su fuego: según el parte del *Eagle*, había alcanzado en las calderas al supuesto *Galicia*, produciéndole graves averías.

Convoyes y cortes de cables

Muy poco después, el 2 de mayo por la noche y al mando del teniente de navío de 1.ª clase don Juan Carranza, se burló de nuevo el bloqueo enemigo; esta vez de forma importante, pues se trataba de un convoy de ocho vapores de la naviera «Antinogenes Menéndez», transportando entre todos 3.000 soldados, 15 cañones y 800 caballos y mulas con destino a Casilda, donde llegaron sin ningún percance.

La escolta estaba compuesta por el veterano cañonero *Alsedo*, insignia de Carranza, con sus 200 toneladas, 10 nudos escasos y armado con un cañón de 12 cm y una ametralladora, así como las lanchas cañoneras *Almendares* y *Gaviota*, la presuntamente muy averiada en el combate de dos días antes.

Sin embargo, Carranza en carta a Manterola, hablaba de la temeridad de tales operaciones por la poca velocidad de los viejos mercantes, cañoneros y lanchas, por lo que proponía que tales traslados se efectuaran en lo sucesivo utilizando sólo algún gran vapor mercante de gran velocidad. Pero, y como lo cortés no quita lo valiente, Carranza volvía a entrar en Cienfuegos escoltando otro convoy el 1 de junio, con su insignia en el cañonero *Diego Velázquez* y acompañado por las dos lanchas citadas. Durante la navegación se toparon con un buque enemigo cerca de Mangles Altos, que huyó precipitadamente al ver la aparentemente poderosa formación española.

Si para que un bloqueo tenga fuerza legal es preciso que sea efectivo, lo cierto es que el de Cienfuegos dejaba mucho que desear.

El 11 de junio, en otra de sus tentativas de aislar Cuba telegráficamente de España, una agrupación americana compuesta, entre otros, por los ya citados *Marblehead* y *Nashville* puso en el agua sus botes para cortar los cables submarinos que partían del puerto. Los botes eran de vapor, al menos los principales, y llevaban un cañón de 37 mm a proa para su defensa.

La zona estaba fuera del alcance de las baterías del puerto, pero al observarse aquella agrupación de embarcaciones auxiliares los mandos españoles temieron que se tratara de un desembarco, por lo que destacaron hacia la costa inmediata a dos compañías de Infantería.

El excelente Máuser volvió a mostrar sus magníficas cualidades, pues pese a la distancia a que se encontraban acribillaron literalmente a los botes enemigos, causando dos muertos y diez heridos y obligando a la retirada sin haber completado su misión. Y eso pese al duro fuego de respuesta al cañón y fusil desde los botes y al apoyo artillero que prestaron los cruceros en cuanto se percataron de la delicada situación de sus compañeros. Las bajas españolas se redujeron a un mulo de Intendencia muerto.

El combate del *Diego Velázquez*

Al día siguiente patrullaba la entrada del puerto el incansable Carranza con su cañonero, el *Diego Velázquez*, construido recientemente en Gran Bretaña. Un bonito barco, con sus 200 toneladas, 12 nudos y armado con dos piezas de 57 mm a proa y popa y dos de 37 mm, una en cada costado. Su misión era proteger la arribada de otro conocido forzador del bloqueo, el pequeño vapor *Purísima Concepción*.

Dando por descontado un combate con los bloqueadores, Carranza había preparado a su cañonero desmontando aparejos, desembarcando todos los objetos de madera de a bordo y protegiendo a las dotaciones de las piezas con sacos rellenos de carbón.

Haciendo círculos y ochos no tardó en divisar a un gran buque que se acercaba. Se trataba del crucero auxiliar *Yankee*, de 6.888 toneladas, 14'5 nudos y armado de 10 piezas de 127 mm y seis de 57 mm. Una sola granada de las primeras podía averiar seriamente al cañonero, como quedó demostrado en el combate ante San Juan de Puerto Rico entre el crucero auxiliar *Saint Paul* y el pequeño destructor *Terror*. La batería secundaria del crucero auxiliar era ya de por sí superior a toda la artillería del cañonero.

El buque americano intentó hacerse pasar por neutral y el cañonero le dejó acercarse sin llamarse a engaño, pues sus pequeñas piezas sólo serían realmente eficaces a unos dos mil metros. Al fin, y tras una hora de maniobras, el *Yankee* desplegó su bandera y abrió fuego con todas sus piezas a eso de las

tres de la tarde. Las distancias habían ya caído tanto que ambas dotaciones se disparaban con fusiles.

En medio de una granizada de proyectiles enemigos, el *Velázquez* comenzó a zigzaguear y a variar su velocidad para dificultar la puntería contraria, intentando ofrecer el menor blanco posible y maniobrar de tal modo que siempre sus tres piezas por banda pudieran batir al enemigo, mientras que éste, de mayor radio táctico, nunca podía emplear su andanada entera.



Cañonero *Diego Velázquez*.

Varios de los 193 disparos de cañón del español alcanzaron al *Yankee*, provocando un principio de pánico entre su novata dotación de reservistas, que suspendieron el fuego momentáneamente, mientras un incendio brotaba a bordo. Al parecer, el mayor daño fue causado por una granada que penetró por una de las portas, hiriendo gravemente a un marinero. Al *Velázquez* le habían hecho nada menos que 600 disparos, de los que uno o dos le alcanzaron en la proa, sin consecuencias para el barquito, pero hiriendo o produciendo contusiones a seis marineros. Ninguno de ellos quiso abandonar su puesto de combate, pese a las órdenes de Carranza.

Tras 69 minutos de tan desproporcionado combate, Carranza decidió entrar en puerto y desembarcar a los heridos, hecho lo cual, y al cuarto de hora, volvió a salir a enfrentarse con su enemigo, acompañado esta vez por la lancha *Lince* y, más atrás, por la *Cometa*. Pero el *Yankee* ya había tenido bastante con uno como para habérselas ahora con tres cascarones, y su comandante, Browson, debió pensar que la prudencia era la mejor parte del valor, por lo que se retiró de las aguas del puerto, dejando para mejor ocasión el acecho al *Purísima Concepción*.

En su parte declaró haber luchado nada menos que con el *Galicia*, al que por supuesto había dejado seriamente averiado, a punto de hundimiento y que lamentó no poder rematar por la mala visibilidad y el humo de las piezas. Como es sabido, el *Diego Velázquez* fue vendido a Venezuela tras la guerra, sirviendo en su Marina hasta cerca de 1930 con el nombre de *Miranda*. Su comandante tuvo menos suerte, pues murió de enfermedad antes de ser reparado tras la guerra. Un artículo suyo, narrando su épico combate, apareció en las páginas del *Mundo Naval Ilustrado* de 1 y 15 de enero de 1899.

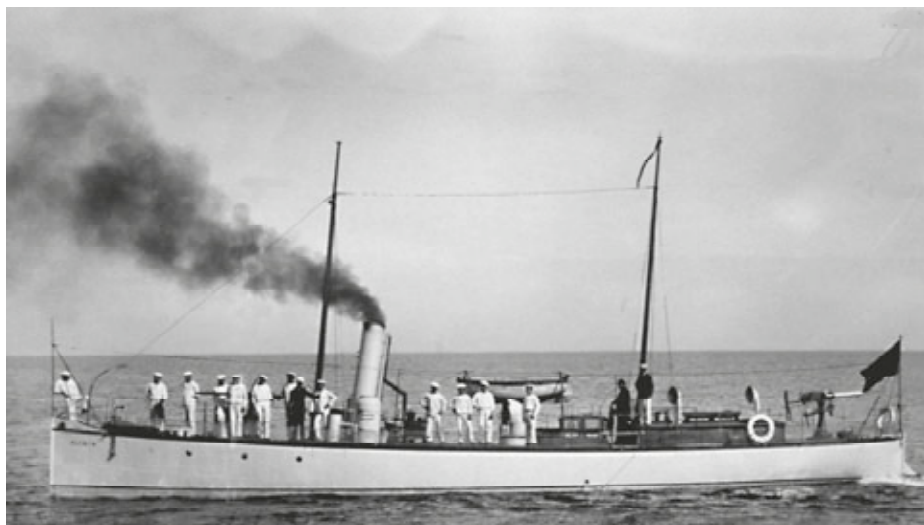
Un crucero auxiliar español

El 23 de junio, a las tres y media de la tarde, recaló frente a la bocana del puerto el crucero auxiliar *María Cristina*, que pidió y obtuvo práctico, fondeando a salvo en la bahía media hora después. Los tres buques encargados ese día del bloqueo se habían distanciado un tanto, probablemente despistados por otro avistamiento, y nada pudieron hacer por evitar la entrada del vapor español.

El *María Cristina* era un correo de la Trasatlántica de 6.900 toneladas y 18 nudos, armado como crucero auxiliar con cuatro piezas Hontoria de 12 cm, dos de 9 cm, dos de 57 mm y dos ametralladoras de 25 mm. Estaba al mando del capitán de fragata don Justo Arejula, aunque seguía a bordo su capitán mercante, don Ángel Casquero, figurando como segundo el teniente de navío don Daniel Novas y entre los subalternos, el teniente de Infantería de Marina don Leopoldo Jáudenes.

El buque había zarpado de Ferrol el 6 de junio; el 13 detuvo y registró un vapor que resultó ser británico, por lo que hubo que dejarle seguir su ruta, caso repetido al día siguiente con una fragata a vela, también británica. Tras discusión en junta de oficiales, se decidió por unanimidad entrar en Cienfuegos, descartando obviamente el asediado Santiago de Cuba y el mejor bloqueado puerto de La Habana.

Aunque ya sabemos que el buque lo intentó por dos veces, su misión principal no era la propia de un crucero auxiliar —atacar al tráfico mercante



Alerta.

enemigo—, sino una más decisiva en esta guerra: llevar provisiones a Cuba. La isla ha sido siempre deficitaria en alimentos, y lo era entonces aún más por los efectos combinados de la «táctica de la tea» rebelde, y de la «reconcentración» de la población campesina por las autoridades españolas. Por eso justamente, los estrategas estadounidenses confiaban en que el mero bloqueo naval bastaría para lograr la capitulación, sin forzar una dura campaña terrestre con el veterano y formidable Ejército Expedicionario español.

Y así, efectivamente, el *María Cristina* desembarcó de sus bodegas nada menos que 1.000 cajas de tocino, 599 de bacalao, 500 barriles de lo mismo y 240 sacos de frijoles. Extrañará al lector la falta de harina, pero aquel fue un año de malas cosechas en España (que ya dependía de las importaciones de grano americano) y la carestía, e incluso el hambre, con motines y algaradas, se estaba dando en distintos puntos de la Península. En resumen: se envió lo que se pudo, y lo llegado vino muy bien.

Curiosamente, y pese a todo lo proyectado con la «Escuadra de Reserva», el *María Cristina* fue el único crucero auxiliar español que operó en las Antillas y aguas adyacentes. No volvió a salir de puerto hasta el armisticio. Tampoco hemos encontrado nuevas operaciones en estas aguas. Pero aquí también, como en Cárdenas y Manzanillo, como en La Habana y como en otros muchos pequeños encuentros en aguas de Cuba y de Puerto Rico, se mostró lo que pueden el valor, la decisión y la pericia, incluso cuando los medios materiales son tan precarios y frente a un enemigo tan superior en potencia. Y creemos que es bueno, justo y saludable que hechos así, pese a su aparente modestia, sean recordados.

BIBLIOGRAFÍA

- Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán»: Asuntos Particulares, Campaña de Cuba, 1899, para los partes de Manterola.
 Archivo del Museo Naval: Manuscrito 1879, doc. 24, para la correspondencia entre Carranza y Manterola.
 Correspondencia Oficial referente a las Operaciones Navales durante la guerra con los Estados Unidos. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1899.
Appendix to the report of the Chief of the Bureau of Navigation. Navy Department, Government Printing Office, Washington, 1898.

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 ALMIRANTE DON PEDRO NIETO ANTÚNEZ Y LA MODERNIZACIÓN DE LA ARMADA

Eduardo RODRÍGUEZ-TOUBES NÚÑEZ



E cumplen en este mes de diciembre 30 años del fallecimiento del almirante don Pedro Nieto Antúnez, a quien se le conocía con el cariñoso apelativo de «Pedrolo». Es mi intención, con estas pocas líneas, recordar su destacada trayectoria profesional a lo largo de más de 50 años de servicio a la Armada, y sus planes para dotar a la Marina de una organización acorde con los nuevos tiempos y de unos buques modernos que fueran sustituyendo, paulatinamente, a los ya muy anticuados en servicio, adquiridos unos en el extranjero y fabricados otros en los diversos astilleros nacionales de la época.

El almirante Nieto nació en Ferrol en el año 1898. Ingresó en la Escuela Naval de San Fernando con 16 años. Una vez alcanzado el grado de oficial tomó parte en las operaciones de la escuadra durante el conflicto de Marruecos. Al estallido de la Guerra Civil española se hallaba en el Polígono de Tiro Naval Janer de Marín, destinado como tercer jefe de la citada dependencia. Durante la contienda civil fue segundo comandante del acorazado *España*, participando en las operaciones del Cantábrico hasta el hundimiento del citado buque. Además, ostentó el mando del crucero auxiliar *Mar Cantábrico*, interviniendo en el bloqueo del Mediterráneo. Por los diversos méritos contraídos le fue concedida la medalla militar individual.

En el año 1938, con el grado de capitán de fragata, fue nombrado comandante-director de la Escuela Naval en San Fernando, en destino de superior categoría. Durante su mando, en el año 1943, tuvo lugar el traslado de dicha Escuela a su nueva y actual ubicación en Marín.

En 1944 fue nombrado comandante del crucero *Galicia*, pasando ya en 1946 a ocupar el cargo de ayudante del jefe del Estado. Cuatro años más



tarde, y con el grado de contralmirante, ocupó el destino de segundo jefe de la Casa Militar del general Franco. En 1957, y con el grado de vicealmirante, desempeñó el destino de comandante general de la Flota, siendo decisiva su intervención en las operaciones navales de la guerra de Ifni. En 1960, siendo ya almirante, fue nombrado subsecretario de la Marina Mercante. Como colofón a su brillante carrera militar, en 1962 fue nombrado ministro de Marina, sustituyendo en el cargo al almirante Abárzuza. Cesó en sus funciones como tal en el año 1969. Es conocida la gran influencia que el almirante Nieto ejercía en los miembros del Consejo de Ministros. Sus bien elaboradas propuestas, así como sus agudas observaciones a diversos planteamientos que se hacían desde otros departamentos, eran siempre tenidas en gran consideración. En el año 1972, ya en situación de reserva, se le nombra presidente de la Compañía Trasmediterránea.

Nada más tomar posesión de su cargo de ministro de Marina, consciente de la situación en que se encontraba nuestra Armada, se propuso llevar a cabo un ambicioso plan de modernización tanto de personal como de material. Así, desde el mismo inicio de su mandato se establecieron las directrices, estudios y programas necesarios para llevar a cabo un ambicioso plan de construcción de modernas unidades que tuvieran las capacidades necesarias para estar a la

altura de las existentes en otras marinas occidentales de vanguardia.

Sobre el año 1959 tuvo lugar en España un acontecimiento económico muy importante, cual fue la puesta en marcha del denominado Plan de Estabilización. Fue ideado y puesto en marcha por el llamado Gabinete Tecnocrático. En líneas generales consistía en sentar las bases para una rápida y progresiva internacionalización de nuestra economía, lo que supuso la eliminación de los principios de autarquía económica, impuesta en gran medida como consecuencia del aislamiento sufrido tras la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial.

Hay también que decir que con anterioridad al mandato del almirante Nieto Antúnez se llevaron a cabo planes parciales de modernización de nuestra Armada. Aquéllos se basaban principalmente en la adquisición de buques de procedencia norteamericana, adquiridos o arrendados al amparo de la llamada Ley de Préstamo y Arriendo, suscrita ente las administraciones norteamericana y española. Paralelamente a estos planes se realizaron obras de modernización en diversas unidades. De aquella época podríamos recordar la puesta en acción de las llamadas fuerzas «F», allá por el año 1959, cuando estaba al frente de la cartera de Marina el almirante Abárzuza.

Pero si bien todos aquellos esfuerzos parciales de modernización fueron muy necesarios, no representaban la verdadera transformación que nuestra Armada necesitaba. Faltaba dar un paso más grande en la dirección de un definitivo «aggiornamiento» de nuestra fuerza en todos sus aspectos.

Con la economía en una fase firme de consolidación, el almirante Nieto se percató de que había llegado el momento de acometer un gran programa de



Con el RADM John F. Davidson en el FTC de San Diego.



A bordo del CVA 32 USS *Leyte* en 1953.

modernización, el cual había estado pergeñando durante los años anteriores a su nombramiento de ministro.

Apenas tomado posesión del cargo como ministro de Marina, presentó al Consejo de Ministros un ambicioso programa naval, que consistía básicamente en la construcción de un gran número de unidades, tales como: dos portaaviones, dos cruceros lanzamisiles, ocho destructores, 12 fragatas oceánicas, 24 corbetas, ocho submarinos y diversos transportes y buques auxiliares. El montante del programa ascendía a unos 70.000 millones de la época, lo que suponía un altísimo coste financiero difícil de asumir para el erario público. El almirante, en su fuero interno, contaba con que su ambicioso programa

sería, cuando menos, objeto de importantes recortes. No se equivocó, pero como buen artillero naval «había tirado con bastante elevación». Su ambiciosa propuesta, teniendo en cuenta las limitaciones presupuestarias, no salió del todo mal parada. Se aprobó un plan de modernización reducido, a desarrollar en dos fases: la primera de ellas consistía en la construcción de cinco fragatas del tipo *DEG-7* estadounidense (las clase *F-70*: *Baleares*, *Andalucía*, *Cataluña*, *Asturias* y *Extremadura*) y dos submarinos tipo *Daphné*, de patente francesa (los primeros de la clase *Delfín*: *S 61 Delfín* y *S 62 Tonina*). Esta primera fase comprendía también la modernización de los destructores *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada*. Ambos buques fueron completamente reconstruidos y equipados con moderno armamento, piezas de 127 mm, diver-

Los sistemas de lucha antisubmarina e instalación de modernos sensores de detección. Sólo conservaron las turbinas Rateau Bretagne, de controvertido rendimiento. Se completaba esta fase con la adquisición a la Marina norteamericana del portaerones *Dédalo*, anteriormente *USS Cabot*.

Para la segunda fase, que comprendía la construcción de tres fragatas adicionales serie 70 y otros tres submarinos, no se habilitaba de momento crédito alguno, dejando su desarrollo para una fase posterior. Debido a dificultades presupuestarias, se cancelaron los proyectos de construcción relativos a

las tres restantes fragatas. En junio de 1970 se dio la orden de ejecución de dos de los tres submarinos clase *Delfín* previstos en la segunda fase: submarinos S 63 *Marsopa* y S 64 *Narval*.

En el año 1963, el gobierno laborista de Harold Wilson, a la sazón en el poder, rechazó por motivos políticos la construcción para España de cinco fragatas tipo *Leander* incluidas en el programa naval. Pero no hay bien que por mal no venga. Se tomó la acertada decisión de construir dichas fragatas en astilleros nacionales, basando su diseño en el mencionado tipo *DEG 7* norteamericano. Este programa de construcción iba a suponer un gran salto tecnológico en la Armada, y no en menor medida para la entonces Empresa Nacional Bazán, hoy Navantia. Fue como un revolucionario hito en la construcción naval tradicional española, con importante proyección en la industria naval auxiliar de nuestro país.

Por primera vez se acometía en España la construcción de un buque de guerra con diseño, tecnología, materiales, equipos, sistemas de propulsión y armas absolutamente vanguardistas. El esfuerzo realizado fue importante, ya



que había que partir prácticamente de cero. La construcción de las mencionadas fragatas *DEG* y de los submarinos *Daphné* fue, a mi juicio, el gran revulsivo de la profunda modernización de la antigua E. N. Bazán. El gran esfuerzo realizado en la adaptación de los sistemas organizativos, tecnología, fuertes inversiones financieras, etc., propició que actualmente Navantia se encuentre, debido a su alta capacitación y tecnología, entre las empresas punteras en construcción naval en el mundo.

No sólo hay que anotar el programa naval como aportación principal del mandato del almirante Nieto; habría que añadir otras áreas en las que dejó huella su emprendedor espíritu por dotar a la Armada de una estructura acorde con una moderna organización. Como ejemplos podemos recordar la creación de importantes grupos de trabajo como el COMESPLAN, la promulgación de una nueva y magnífica Ley de la Armada, puesta en vigor en el año 1970, que aunque no tenía rango de ley orgánica era conocida como Ley Orgánica de la Armada (la famosa LOA). Esta ley establecía y definía la nueva organización de la Armada basada en conceptos organizativos modernos.

No menos importante y vital para el adecuado sostenimiento de la Fuerza fue la creación de la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada (JAL). Tampoco olvidó la asistencia médica y social al personal, en la que debemos destacar la creación de la Policlínica Naval de la calle Arturo Soria de Madrid, así como diversas acciones de apoyo a instituciones sociales y benéficas de la Armada.

Como epílogo de este breve recordatorio, sólo añadir que fueron muchas más las acciones que el almirante Nieto llevó a cabo durante su mandato como ministro de Marina para dotar a nuestra Armada con unos eficaces medios de combate. Vaya con él un cariñoso recuerdo y mi admiración.



DOCE AÑOS DE SINGLADURAS DE UN TELESCOPIO DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN LOS ANDES ARGENTINOS

Miguel VALLEJO CARRIÓN



L Círculo Meridiano Automático de San Fernando (CMASF), perteneciente al Real Instituto y Observatorio de la Armada (INSOB), lleva instalado en la Estación de Altura Carlos Ulrrico Cesco, perteneciente al Observatorio Astronómico Félix Aguilar de la Universidad Nacional de San Juan de la República Argentina, desde el 16 de julio de 1996. A partir de esa fecha de tanta significación para la Armada han transcurrido doce años, en los que con el citado instrumento se han venido realizando observaciones astronómicas de gran precisión, siendo el primer gran instrumento astronómico español instalado en tierras de ultramar. Su producción científica, presentada en numerosos congresos, revistas especializadas y foros nacionales e internacionales, ha permitido pasear por todo el mundo el nombre de España y de la Armada. Con esta modesta colaboración, no se pretende otra cosa que recordar aquellos ya lejanos días del invierno austral de 1996, en que un grupo de entusiastas miembros del INSOB, llenos de ilusión y espíritu de aventura, emprendieron la misión de trasladar, instalar y poner en funcionamiento todo el complejo sistema de instrumentos, equipos y accesorios que forman la instalación del CMASF y hacen de él uno de los instrumentos astrométricos basados en tierra más precisos del mundo.

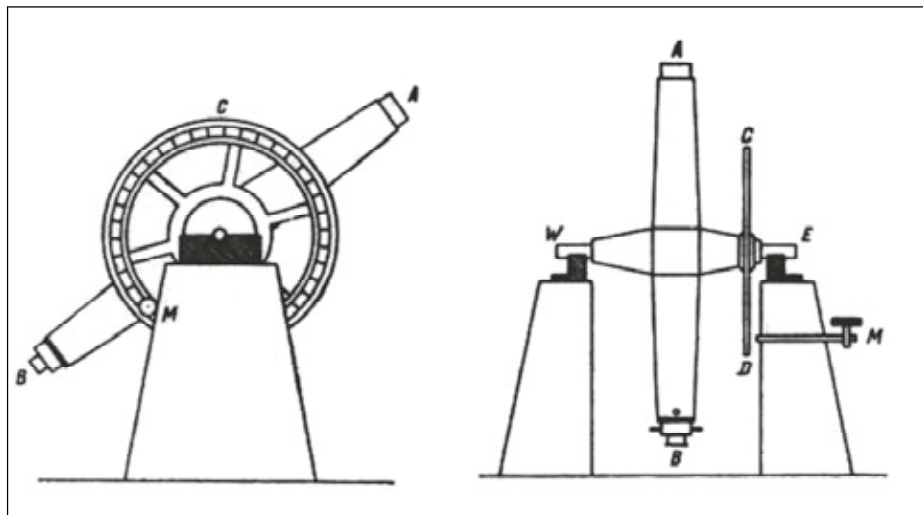
Antecedentes

El Real Instituto y Observatorio de la Armada ha tenido desde su fundación en 1753 como uno de sus campos de trabajo el de la Astrometría Meri-

diana. Ésta es la rama de la Astronomía que tiene como objetivo principal el establecimiento del sistema de coordenadas sobre la esfera celeste, elemento fundamental en los campos de la Mecánica Celeste, Astrofísica, Navegaciones Espaciales de Satélites y Sondas Planetarias, y en todas las ramas del saber y de la técnica que necesitan referirse de una u otra forma a los cuerpos celestes. Los dos problemas fundamentales que la Astrometría Meridiana resuelve son: la determinación de las coordenadas de los objetos celestes —ascensión recta y declinación— y el establecimiento de las constantes astronómicas fundamentales.

El Círculo Meridiano ha sido uno de los instrumentos fundamentales usados para la solución de los dos problemas señalados. En esencia está constituido por un telescopio refractor (A) montado sobre un eje horizontal situado en la dirección E-W, materializado por el eje de dos pivotes cilíndricos soportados por dos cojinetes en forma de V, sujetos rígidamente a dos pilares aislados e independientes de los cimientos del edificio. De esta forma, el anteojo puede girar alrededor de ese eje en un plano vertical que se corresponde al meridiano del lugar de observación, y permite calcular el instante de paso de un astro por el meridiano y, por tanto, su ascensión recta.

Está provisto de un círculo vertical graduado de precisión (C) centrado en el eje horizontal y unido a él, de modo que gira con el tubo y por tanto con el eje óptico. El círculo se lee con la ayuda de varios microscopios y permite calcular la altura del astro por el horizonte en el momento de paso por el meridiano del lugar de observación, y asimismo su declinación. En el foco del

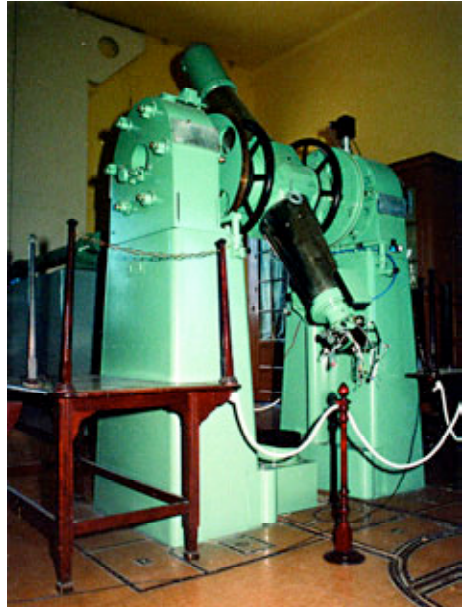
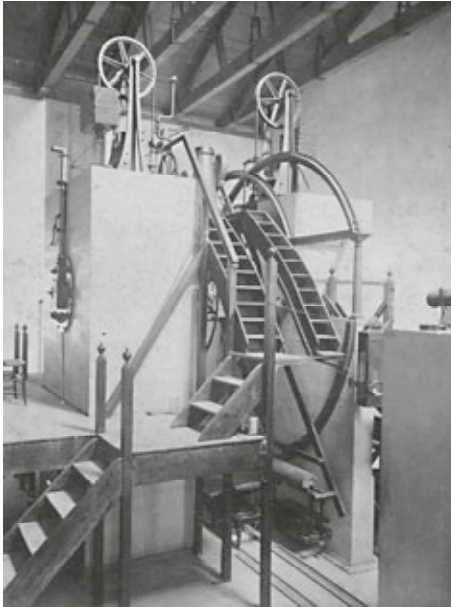


Esquema simplificado de un Círculo Meridiano.

objetivo se sitúa un sensor óptico (B) que es el corazón del instrumento. Determina la hora de paso de la estrella por el plano principal del instrumento definido por su eje óptico y, por tanto, su ascensión recta.

El Círculo Meridiano Automático de San Fernando (CMASF) es la denominación con la que actualmente se conoce al Círculo Meridiano Grubb-Parsons, que fue instalado en el Real Instituto y Observatorio de la Armada en el año 1952, fabricado por la casa inglesa del mismo nombre en su factoría de Newcastle y que venía a sustituir al antiguo Círculo Meridiano Throughton & Simas, cuyos orígenes se remontaban a 1869. Desde esa fecha, y dotado de sucesivos sensores de observación, participó activamente en diversos programas de observaciones astronómicas, auspiciadas por la Unión Astronómica Internacional (UAI), entre los que podemos destacar:

- Catálogo Southern Reference Star (SRS) de San Fernando.
- Catálogo North Pole Zenital Tubes de San Fernando.
- Cátalogo de posiciones medias de Radio Estrellas referidas al Fourth Fundamental Catalog (FK4).
- Catálogo de posiciones medias de Radio Estrellas referidas al Fifth Fundamental Catalog (FK5). (a) (b).



Círculo Meridiano Throughton & Simms (a) y Grubb-Parsons (b), instalados en el INSOB.

A comienzos de la década de los 80, el desarrollo de las técnicas instrumentales, así como la revolución que estaba sufriendo la mayoría de los campos de la ciencia y la investigación científica debido a la aplicación intensiva de la electrónica y la informática, dio lugar a que en el Observatorio, al igual que en la mayoría de los centros científicos de relevancia, hubiera que plantearse la alternativa de o bien permanecer con los instrumentos operativos en el nivel observacional del momento, o bien paralizar toda su actividad operativa y proceder a la modernización de la instrumentación. La adopción de la segunda de las opciones y el reciente empeoramiento medioambiental en el entorno del Observatorio, inapropiado para las observaciones astrométricas modernas, tuvieron dos importantes consecuencias para la Astrometría Meridiana en el mismo:

- La firma de un acuerdo de cooperación con el Instituto de Astrofísica de Canarias (IAC), en virtud del cual el Observatorio de la Armada asumió las responsabilidades de España en el proyecto del Círculo Meridiano Automático Carlsberg (CAMC), perteneciente al Observatorio de la Universidad de Copenhage (CUO), y que se instaló en el Observatorio del Roque de los Muchachos (ORM), en la isla de La Palma. Este instrumento, gemelo en su construcción mecánica al Círculo Meridiano de San Fernando, sufrió un proceso de automatización que culminó con su puesta en funcionamiento en 1984 en el Roque de los Muchachos. Desde entonces ha publicado un total de 14 catálogos estelares, el último de ellos, de reciente aparición, en DVD, con más de 96 millones de objetos celestes observados (estrellas, planetas, satélites y asteroides) y que gozan de gran prestigio en la comunidad científica internacional. El telescopio operó hasta el año 2005 bajo la dirección de un consorcio formado por el CUO, el Real Observatorio de Greenwich (RGO) y el Real Instituto y Observatorio de la Armada. A los astrónomos del INSOB les correspondió, desde el inicio del funcionamiento del CAMC, el 20 por 100 del tiempo de observación, por lo que un equipo de observadores se trasladaba periódicamente a la isla de La Palma para cubrir los periodos de responsabilidad de observación haciéndose cargo del instrumento.
- El proceso de automatización del Círculo Meridiano de San Fernando, con la adopción de soluciones similares a las del CAMC. Debido a ello, en septiembre de 1986 se suspendieron las observaciones, comenzándose un complejo proceso de renovación de equipos, incorporación de nuevas tecnologías, sustitución de componentes y automatización del funcionamiento, que culminó en noviembre de 1992 con la inauguración, por parte de S. M. el Rey, de la puesta en operatividad del Círculo Meridiano Automático de San Fernando. Una vez finalizado el proceso de diseño, fabricación, montaje y prueba de los

nuevos componentes del CMASF, se comenzaron a realizar los primeros ajustes y calibraciones del telescopio. A finales de 1993 se iniciaron las observaciones automáticas con la finalidad de efectuar todas las calibraciones necesarias, y el 24 de marzo de 1994 comenzaron las primeras observaciones de estrellas, iniciándose un pequeño catálogo de estrellas y planetas con el fin de evaluar las posibilidades reales del instrumento.

Traslado a Argentina

Simultáneamente al proceso de automatización, comenzaron los trámites necesarios para su traslado a otro emplazamiento donde el instrumento pudiera desarrollar todo el potencial con el que se pretendía dotarlo tras su modernización. La primera decisión importante en este proceso fue elegir como futuro emplazamiento del telescopio el hemisferio sur. Esta elección estuvo basada en dos razones fundamentales:

- La participación del INSOB en las observaciones realizadas con el CAMC, instrumento gemelo al CMASF, instalado en el Observatorio del Roque de los Muchachos en la isla de La Palma, y cuyas observaciones abarcaban todo el hemisferio norte celeste.
- La comunidad científica internacional estaba demandando un catálogo estelar que de modo uniforme y preciso diera las posiciones de estrellas de ambos hemisferios celestes. Este catálogo, al abarcar observaciones desde $+90^\circ$ a -90° en declinación, y al realizarse con dos instrumentos gemelos, sería de los primeros de este tipo publicados en el mundo.

Tras una serie de contactos con diversas instituciones de Sudamérica se llegó a la conclusión de que la opción más favorable era la de la Universidad de San Juan (Argentina) en la Estación de Altura Carlos Ulrico Cesco (CUC), que el Observatorio Astronómico Félix Aguilar (Oafa), dependiente de la mencionada Universidad, tiene en las estribaciones de los Andes, a 1.200 km al W de Buenos Aires y a 200 km de la ciudad de San Juan. La estación CUC está situada a 69° W de longitud, 31° S de latitud y 2.300 m de altura.

Para la financiación del traslado, instalación y operatividad en Argentina se firmaron dos convenios, uno entre los ministerios de Defensa y de Educación y Ciencia, y otro entre la Universidad de San Juan y el INSOB. En virtud de estos acuerdos, el Oafa asumía la responsabilidad de suministrar los observadores para el manejo del instrumento y el INSOB el envío periódico de astrónomos supervisores para la coordinación de los trabajos y el mantenimiento de los equipos. En febrero 1996 se suspendieron las observaciones en

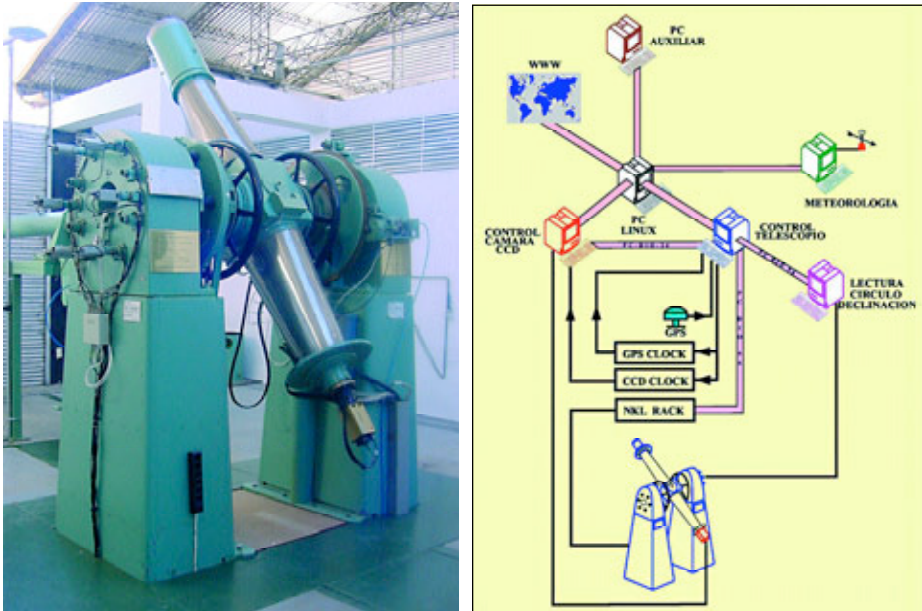


Edificio del CMASF.



Vista general de la Estación de Altura Carlos Ulrico Cesco con la cordillera de los Andes al fondo.

el INSOB y se comenzó a desmontar el telescopio y todos los componentes mecánicos, electrónicos e informáticos. Fueron necesarios dos contenedores de transporte marítimo para su almacenamiento y estiba, así como la ayuda de una grúa de 40 TM provista por la Armada. El día 19 de abril de 1996 los contenedores salieron del Observatorio, y tras recorrer un itinerario que transcurrió por las ciudades de Cádiz, Barcelona, Buenos Aires y San Juan, llegaron al CUC el 7 de junio. Ese mismo día se comenzó la descarga del material y el montaje del instrumento en su nuevo emplazamiento por los miembros del equipo del



El Círculo Meridiano Automático de San Fernando instalado en Argentina (a), y un esquema de su sistema de control (b).

INSOB que se habían desplazado a Argentina, en colaboración con los miembros del Oafa que participan en el proyecto.

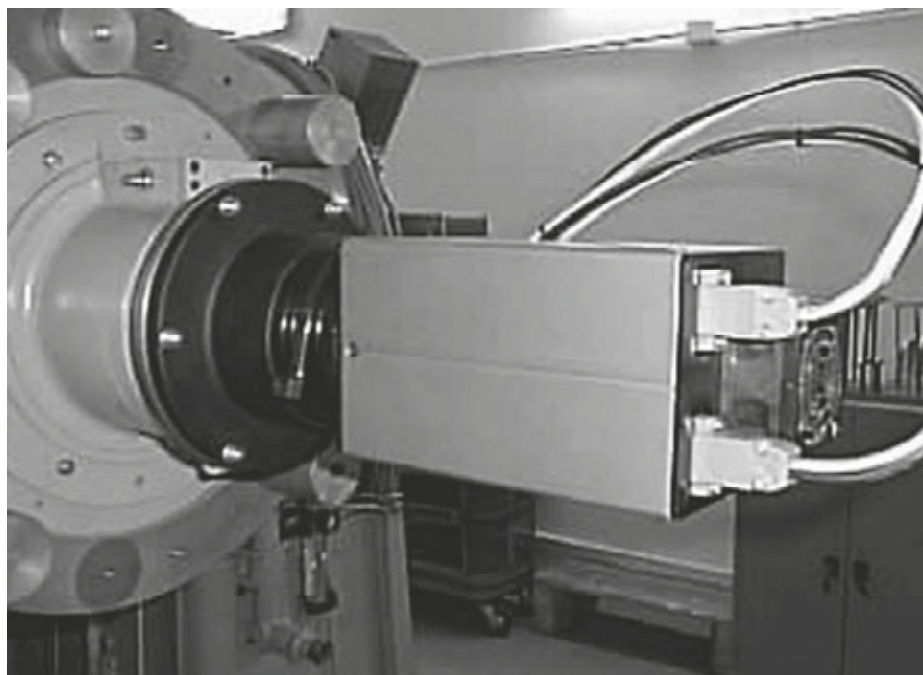
El 16 de julio de 1996, fecha de gran significación para la Armada, tras completar el montaje y calibración del instrumento y sus equipos, se consiguió observar los primeros pasos de estrellas por el meridiano de forma automática, comenzando un periodo de calibraciones, observaciones sistemáticas y elaboración de catálogos estelares, que ha continuado hasta la fecha.

1996-2008: doce años de ciencia e investigación

A lo largo de estos doce años de funcionamiento del CMASF en Argentina han sido numerosos los logros obtenidos y los problemas que ha sido necesario solventar. A las complicaciones tecnológicas propias de unas instalaciones de este tipo, donde la electrónica y la informática juegan un papel fundamental, se han unido en este caso las surgidas por los más de 12.000 kilómetros de distancia existentes entre las instalaciones del telescopio en Argentina y el Observatorio en San Fernando. Los periódicos desplazamientos desde España de los miembros del INSOB pertenecientes al equipo de Astrometría Meridia-

na, así como la colaboración continua y entusiasta de los colegas argentinos del Observatorio Félix Aguilar, han sido fundamentales a la hora de lograr mantener a pleno rendimiento el CMASF. Como principales hitos logrados a lo largo de este periodo de tiempo, podemos señalar:

- La sustitución de toda la infraestructura informática de control del instrumento, basada en mini ordenadores HP y almacenamiento de datos en cintas magnéticas, por equipos de última generación y prestaciones avanzadas. Este paso supuso la programación completa de un nuevo *software* de control del telescopio y de tratamiento de las observaciones. Con ello se consiguió, además, un notable incremento en el rendimiento del telescopio, lográndose índices de más de 300 noches útiles al año, lo que supone unos niveles óptimos en la rentabilización del instrumento.
- Instalación de un cámara CCD en sustitución del original fotomultiplicador como sensor fundamental de observación. Este paso trascendental, llevado a cabo en 1999, trajo consigo una amplia remodelación de todo el sistema de control y manejo del telescopio, aumentando de modo



Cámara CCD instalada en el CMASF en 1999.



Astrónomos del INSOB y del Observatorio Félix Aguilar durante la instalación del telescopio en junio de 1996.

notable las precisiones y profundidad obtenidas en las observaciones, y sobre todo el número de astros observados, que pasó de un promedio de 300 estrellas por noche con el antiguo sensor fotoeléctrico a más de 40.000 con este nuevo sistema.

- La robotización y automatización total del telescopio y de todo su sistema de control, lo que gracias a Internet y a las nuevas tecnologías permite hoy día el manejo robótico, desde el INSOB, del telescopio y sus componentes, haciendo posible realizar en tiempo real gran cantidad de trabajos de mantenimiento y análisis de resultados para los que antes era necesario esperar a los desplazamientos de los miembros del INSOB a Argentina.
- La publicación en formato CD-ROM en 1999 del primer catálogo estelar hispano-argentino (HAMC1), que comprende los resultados obtenidos con las observaciones realizadas por el CMASF desde su puesta en operatividad en 1996 hasta que se sustituyó el sensor fotoeléctrico por la cámara CCD. Actualmente está en fase de publicación el segundo catálogo de la serie (HAMC2), que incluirá las observaciones llevadas a cabo con la cámara CCD actualmente instalada en el CMASF en la banda de 0° a 30° S en declinación, en el que se han alcanzado precisiones de 40 milésimas de segundo de arco en las observaciones y que cuenta con más de 12 millones de estrellas.

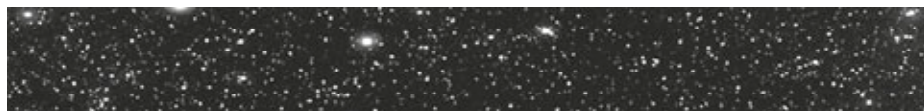


Imagen del cielo tomada con la cámara CCD del CMAF en Argentina.

Conclusiones

La Armada española, a través del telescopio Círculo Meridiano Automático de San Fernando, perteneciente al Real Instituto y Observatorio de la Armada, lleva doce años realizando observaciones astronómicas de gran precisión en la Estación de Altura Carlos Ulrrico Cesco, perteneciente al Observatorio Astronómico Félix Aguilar de la Universidad de San Juan (República Argentina).

Durante el periodo de tiempo que lleva operativo el CMAF en tierras argentinas han sido numerosos los avances técnicos logrados y los resultados científicos que se han obtenido, estando los catálogos publicados por el INSOB entre los más destacados en la comunidad científica internacional para instrumentos de este tipo basados en tierra.

Los años venideros serán de continuos avances en el campo de la Astronomía de Posición. El lanzamiento del Satélite Astrométrico GAIA supondrá una revolución para toda la comunidad astronómica internacional, y la Armada española, representada en este campo por el Real Instituto y Observatorio de la Armada, espera responder a los retos que se nos avecinan y mantenerse en vanguardia de la investigación en este campo a nivel mundial.

BIBLIOGRAFÍA

- MUIÑOS, José L.; BELIZÓN, Fernando; VALLEJO, Miguel: *The San Fernando Automatic Meridian Circle in South America: Instalation and First Observations. Proceedings of the Third International Workshop on Positional Astronomy and Celestial Mechanics*. Cuenca, 1994.
- MUIÑOS, José L.; BELIZÓN, Fernando; VALLEJO, Miguel: *Primeros resultados de las Observaciones CCD del CMAF en Argentina*. Proceedings de las Jornadas Científicas 250 Años de Astronomía en España, 1753-2003. Real Instituto y Observatorio de la Armada, 2004.
- MUIÑOS, José L.; MONTOJO, Miguel; BELIZÓN, Fernando; VALLEJO, Miguel: *CCD Survey with the CMAF from the Southern Hemisphere*. Proceedings IAU Symposium, nº. 247, 2007.
- VALLEJO, Miguel; MUIÑOS, José L.; BELIZÓN, Fernando: *El Círculo Meridiano del Real Instituto y Observatorio de la Armada*. Boletín ROA 1/98, San Fernando.
- VALLEJO, Miguel: *La Astronomía Meridiana y el Real Instituto y Observatorio de la Armada*. Boletín ROA 11/97, San Fernando.

EL TRATADO DE LISBOA

Antonio PINTOS PINTOS



Punto de partida



A Unión Europea (UE), que desde noviembre de 1993 adoptó esta denominación en sustitución de la anterior de Comunidad Europea, sentía la necesidad de ir más adelante en su compromiso de unión política y económica de los europeos.

Para ello, se creó en 2002 la Convención Europea con el encargo de proponer respuestas al futuro europeo. Entre otros objetivos se trataba de conseguir una mejor definición de las misiones de las instituciones europeas, organizar el reparto de competencias entre la Unión y los Estados miembros, reforzar la legitimidad de la Unión y garantizar la coherencia y eficacia de la acción exterior. En general, había que lograr «más Europa» justo en el momento en que también estaba prevista la incorporación de los nuevos miembros del Este europeo.

La Convención finaliza el proceso en julio de 2003 con el «Tratado por el que se establece una Constitución para Europa». El Tratado no saldría adelante, principalmente por los resultados negativos de las consultas en referéndum en Francia y los Países Bajos y por la negativa de otros que ni siquiera iniciaron ese proceso de consulta.

Nuevamente, en junio de 2007, se forma una Conferencia Intergubernamental con el encargo de formular un Tratado de Reforma de los vigentes Tratados de la Unión Europea y Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea. Este Tratado de Reforma, firmado en Lisboa el 13 de diciembre de 2007 por los representantes de los 27 Estados miembros de la Unión, es el que pasa a ser conocido como Tratado de Lisboa y que debe ser ratificado por los 27 para su entrada en vigor, prevista para el 1 de enero de 2009 o cuando se finalice el proceso de ratificación. Esa ratificación será en votación parlamentaria en todos los Estados miembros, a excepción de Irlanda, que tiene obligación de someter la consulta a referéndum.



Edificio Berlaymont. Comisión Europea.

Precisamente el referéndum irlandés, realizado el 12 de junio de 2008 y con resultado negativo, está obligando a la Unión Europea a replantearse parte de su futuro. A pesar de la negativa irlandesa, el resto de Estados miembros ha continuado el proceso de ratificación, proceso que ha finalizado positivamente en la mayoría de ellos, y que a fin de octubre de 2008 sólo falta por concluir en la República Checa y Suecia (1).

Entre las posibles salidas apuntadas están:

- La repetición del referéndum en Irlanda y que su resultado positivo reconduzca la situación (2).
- Renegociar por completo un nuevo Tratado, lo que apoyaría las tesis de los euroescépticos y podría ser difícil de negociar. Sería complejo

(1) Curiosamente son los dos Estados miembros que presidirán la Unión Europea en el primer y segundo semestre de 2009, respectivamente.

(2) Esta opción ya se realizó en Dinamarca con el Tratado de Maastricht en 1992 y en la propia Irlanda con el Tratado de Niza en 1991.

- mantener esta renegociación en los temas específicos que afectan a Irlanda, y otros Estados miembros podrían volver a plantear otros temas ya superados.
- Mantener el Tratado de Niza y efectuar solamente las mínimas correcciones para que la Europa de los 27 obtenga los mecanismos adecuados de funcionamiento.
 - Seguir adelante con el Tratado de Lisboa, o al menos poner en marcha algunas de sus partes, y complementarlo con un Tratado específico para definir la posición irlandesa.

La presidencia francesa de la Unión Europea, durante el segundo semestre de 2008, ha tratado de reconducir la situación creada por Irlanda buscando la primera opción mencionada de repetición del referéndum. Lo único que ha logrado hasta ahora es una declaración del primer ministro irlandés, en el Consejo Europeo del 15 de octubre, confirmando que su electorado no está todavía preparado para una nueva consulta. Se intentará que, en el Consejo Europeo de diciembre de 2008, Irlanda presente un posible calendario de acciones y que entre ellas se incluya una fecha para la realización de la nueva consulta.

En cualquier caso, está clara la voluntad de conseguir una solución y lograr que la Unión Europea continúe adelante con la mejora de su cohesión y funcionamiento.

Como se ha mencionado, el Tratado de Lisboa reforma el Tratado de la Unión Europea (TUE) y el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea. Este último pasa a denominarse Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Con este artículo se pretende dar a conocer algunos de los cambios principales que puede suponer la entrada en vigor del nuevo Tratado y, en especial, aquellos elementos que influyen directamente en la aplicación de la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC) y de la actual Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD).

Presidencia del Consejo Europeo. Situación actual

El Consejo Europeo

El Consejo Europeo está formado por los jefes de Estado o de Gobierno de los Estados miembros de la Unión Europea, y lo preside el jefe de Estado o de Gobierno del país que ejerce la presidencia semestral de turno. Sus reuniones son las cumbres de la UE.

El Consejo de la Unión Europea (o simplemente el Consejo)

Es de nivel ministros. Aunque es un único Consejo, se reúne en nueve formaciones diferentes (3). Los ministros de Defensa no disponen de formación propia del Consejo, por lo que sólo celebraban una reunión de carácter informal en cada presidencia. Desde la presidencia española de 2002 se reúnen con carácter formal cada semestre junto con los ministros de Asuntos Exteriores en una de sus reuniones del Consejo de Asuntos Generales y Relaciones Exteriores (CAGRE): el ministro de Asuntos Exteriores del país de la presidencia preside el CAGRE en sesión de Exteriores y el CAGRE en sesión conjunta con Defensa; el ministro de Defensa del país de la presidencia preside el CAGRE en sesión de ministros de Defensa y la Ministerial Informal.

El secretario general del Consejo y alto representante para la PESC (SG/HR)

Actualmente es el señor Solana, que une en su persona dos cargos diferentes, el de secretario general del Consejo y el de alto representante para la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC). Asiste a todas las reuniones del Consejo Europeo y del Consejo, pero no las preside.

Las Tripresidencias

En septiembre de 2006 el Consejo de la Unión Europea estableció lo siguiente en sus Reglas de Procedimiento: «Cada 18 meses, las tres presidencias a las que corresponda tomar posesión prepararán, en coordinación con la Comisión, y después de las consultas apropiadas, un borrador de programa de actividades del Consejo para ese periodo». La decisión de 1 de enero de 2007 estableció el orden de ejercicio de la presidencia del Consejo (Apéndice 1).

(3) Existen nueve configuraciones del Consejo: Asuntos Generales y Relaciones Exteriores; Economía y Asuntos Financieros; Justicia e Interior; Empleo, Política Social, Sanidad y Consumo; Competitividad; Transporte, Telecomunicaciones y Energía; Agricultura y Pesca; Medio Ambiente; Educación, Juventud y Cultura.

Situación con el nuevo Tratado

El Consejo Europeo

Se crea la figura de presidente del Consejo Europeo (mandato de dos años y medio, renovable una sola vez), que presidirá sus reuniones. Asistirán a estas reuniones los jefes de Estado o de Gobierno de los Estados miembros, el presidente de la Comisión y el alto representante para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad.

El Consejo

Se desdobra el CAGRE en un Consejo de Asuntos Exteriores, que presidirá el nuevo alto representante para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad y un Consejo de Asuntos Generales que presidirá el ministro de Asuntos Exteriores del país de la presidencia. Por una Decisión del Consejo Europeo adoptada por mayoría cualificada se decidirá la relación de las otras formaciones del Consejo. Puede ser la oportunidad para conseguir que haya una configuración del Consejo en formación exclusiva de ministros de Defensa.

El alto representante para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad.

Nuevo cargo que engloba los actuales de alto representante para la PESC y de comisario europeo para las Relaciones Exteriores, y será además uno de los vicepresidentes de la Comisión. El secretario general del Consejo ya no será también alto representante para la PESC.

Las Tripresidencias

En el texto consolidado del nuevo Tratado se incluye un Proyecto de Decisión del Consejo Europeo relativa al ejercicio de la Presidencia del Consejo, que establece formalmente el sistema de tripresidencias, así como que el Comité Político y de Seguridad (COPS) será presidido por un representante del alto representante para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad. Este texto tendrá que ser discutido y aprobado por el Consejo Europeo, por lo que estos cambios no son automáticos tras la ratificación del Tratado de Lisboa.

Política Europea de Seguridad y Defensa

Situación actual

El 7 de febrero de 1992 se firmó en Maastricht el Tratado de la UE y se define la Política Exterior y de Seguridad Común como: «Aquella línea de actuación que abarcará todas las cuestiones relativas a la Seguridad Común de la Unión Europea, incluida la definición en el futuro de una política común que pudiera conducir en su momento a una defensa común» (Título V, Art. J 4.1). Aquí comienza el desarrollo de la futura Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD).

El 19 de junio de 1992 tiene lugar en Petersberg (Alemania) la reunión de ministros de la Unión Europea Occidental (UEO), y entre otros acuerdos se fijan las denominadas desde entonces Misiones Petersberg: misiones humanitarias y de rescate, misiones de mantenimiento de la paz, misiones con fuerzas de combate para la gestión de crisis, incluido el restablecimiento de la paz.



Edificio Justus Lipsius. Consejo Europeo.



Edificio Justus Lipsius. Consejo Europeo. Presidencia alemana.

El 1 de noviembre de 1993 la Comunidad Europea pasa a denominarse Unión Europea.

Transcurren cinco años sin avances, hasta que en diciembre de 1998 la cumbre franco-británica de Saint-Malo hace un llamamiento a la UE para que se dote de capacidad para llevar a cabo una acción militar, basada en la existencia de fuerzas militares creíbles, con objeto de responder ante crisis internacionales. Podemos decir que en esta reunión bilateral se sentaron las bases del desarrollo actual de la PESD.

El 1 de mayo de 1999 entra en vigor el Tratado de Amsterdam, que modifica parcialmente el Tratado Constitutivo de la UE (Dinamarca se excluye de la dimensión militar de la UE, aunque se abstiene de bloquear los esfuerzos de l resto de Estados miembros). En su Título V (Disposiciones relativas a la Política Exterior y de Seguridad Común) se incluye:

- Artículo J.1. (actual Art. 11 Tratado Niza). La Unión definirá y realizará una política exterior y de seguridad común, que abarcará todos los

ámbitos de la política exterior y de seguridad y con los siguientes objetivos:

- La defensa de los valores comunes, de los intereses fundamentales y de la dependencia e integridad de la Unión, de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas.
- El fortalecimiento de la seguridad de la Unión en todas sus formas.
- El mantenimiento de la paz y el fortalecimiento de la seguridad internacional, de conformidad con los principios de la Carta de las Naciones Unidas, con los principios del Acta Final de Helsinki y con los objetivos de la Carta de París, incluidos los relativos a las fronteras exteriores.
- El fomento de la cooperación internacional.
- El desarrollo y la consolidación de la democracia y del estado de derecho, así como el respeto de los derechos humanos y de las libertades fundamentales.

Artículo J.7. (Art. 17 Tratado Niza). En su apartado 1 señala que la UEO es parte integrante del desarrollo de la Unión y proporciona a ésta el acceso a una capacidad operativa especialmente en el contexto del apartado 2. En este apartado 2 se incluyen expresamente las Misiones Petersberg, ahora incluidas en el Artículo 17 apartado 2 del Tratado de Niza.

Artículo J.8. (apartado 3). Crea la figura del denominado Mr. PESC: «La presidencia contará con la asistencia del secretario general del Consejo, que ejercerá las funciones de alto representante de la Política Exterior y de Seguridad Común». Este artículo pasa a ser el n.º 18 (apartado 3) en el Tratado de Niza.

En junio de 1999, los jefes de Estado o de Gobierno reunidos en la Cumbre de Colonia decidieron dotar a la UE de una capacidad de acción autónoma, respaldada por unos recursos militares creíbles, procedimientos para decidir su empleo y la voluntad política necesaria para ello.

En diciembre de 1999, la Cumbre de Helsinki marca el punto de partida de búsqueda de las capacidades para la UE, con la definición del Objetivo Principal de Helsinki. Además, en esta cumbre se crean como estructuras permanentes el Comité Político y de Seguridad (COPS), el Comité Militar de la UE (EUMC) y el Estado Mayor de la UE (EUMS).

Posteriormente, y como consecuencia de la Declaración de Marsella de 13 de noviembre de 2000, las funciones de la UEO son traspasadas a la UE a finales de ese mismo año 2000.

El Tratado de Niza (diciembre 2002) recogería lo explicado en los párrafos anteriores respecto a la PESD, sin apenas novedades y con una simple reenumeración de artículos, como se ha indicado en los reseñados con anterioridad.

Situación con el nuevo Tratado

La Política Europea de Seguridad y Defensa se convierte en una de las políticas comunes de la UE y pasa a denominarse Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD). La definición progresiva de esa política conducirá a una defensa común cuando el Consejo Europeo lo decida por unanimidad.

La PCSD ofrecerá a la Unión una capacidad operativa basada en medios civiles y militares. La UE podrá recurrir a dichos medios en misiones exteriores a la Unión que tengan por objetivo garantizar el mantenimiento de la paz, la prevención de conflictos y el fortalecimiento de la seguridad internacional, conforme a los principios de la Carta de las Naciones Unidas.

El Art. 42.5, posteriormente desarrollado en el Art. 44, estipula que «el Consejo podrá encomendar la realización de una misión, en el marco de la Unión, a un grupo de Estados miembros a fin de defender los valores y favorecer los intereses de la Unión». Este artículo realmente ya está en vigor, pues la participación actual de parte de los Estados miembros en las diferentes operaciones civiles y militares de la UE puede considerarse como un encargo del Consejo a cada grupo específico de Estados miembros participantes en una operación determinada.

Uno de los temas que puede convertirse en «tema estrella» es el de la cooperación estructurada permanente (4). El Artículo 42.6 del nuevo Tratado señala que «los Estados miembros que cumplan criterios más elevados de capacidades militares y que hayan suscrito compromisos más vinculantes en la materia para realizar las misiones más exigentes establecerán una cooperación estructurada permanente en el marco de la Unión». Esta cooperación se define más ampliamente en el Artículo 46 y en un protocolo anejo.

Hay que mencionar la cláusula de defensa mutua (Art. 42.7 nuevo TUE) por la que «Si un Estado miembro es objeto de una agresión armada en su territorio, los demás Estados miembros le deberán ayuda y asistencia con todos los medios a su alcance, de conformidad con el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas...» (5). «Los compromisos y la cooperación en este ámbito seguirán ajustándose a los compromisos adquiridos en el marco de la

(4) Ya se ha celebrado un seminario específico en Bruselas y se convocó otro en junio en Madrid, finalmente no celebrado para evitar interferencias con el referéndum irlandés.

(5) Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas, hasta tanto que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales. Las medidas tomadas por los Miembros en ejercicio del derecho de legítima defensa serán comunicadas inmediatamente al Consejo de Seguridad, y no afectarán en manera alguna la autoridad y responsabilidad del Consejo conforme a la presente Carta para ejercer en cualquier momento la acción que estime necesaria con el fin de mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales.



Edificio Justus Lipsius. Consejo Europeo. Presidencia alemana.

Organización del Tratado del Atlántico Norte, que seguirá siendo, para los Estados miembros que forman parte de la misma, el fundamento de su defensa colectiva y el organismo de ejecución de ésta».

Otro de los cambios importantes a reseñar es la ampliación de las Misiones Petersberg, en consonancia con lo que ya marcaba el documento «Estrategia Europea de Seguridad».

El nuevo Artículo 43 del TUE define que las misiones «abarcarán las actuaciones conjuntas en materia de desarme, las misiones humanitarias y de rescate, las misiones de asesoramiento y asistencia en cuestiones militares, las misiones de prevención de conflictos y de

mantenimiento de la paz, las misiones en las que intervengan fuerzas de combate para la gestión de crisis, incluidas las misiones de restablecimiento de la paz y las operaciones de estabilización al término de los conflictos. Todas estas misiones podrán contribuir a la lucha contra el terrorismo, entre otras cosas mediante el apoyo prestado a terceros países para combatirlo en su territorio».

También es importante el papel clave que se le asigna a la ya creada Agencia Europea de Defensa, y de la que el Artículo 45 dice que tendrá como misión:

- Contribuir a definir los objetivos de capacidades militares de los Estados miembros y a evaluar el respeto de los compromisos de capacidad contraídos por éstos.

- Fomentar la armonización de las necesidades operativas y la adopción de métodos eficaces y compatibles de adquisición.
- Proponer proyectos multilaterales para cumplir los objetivos de capacidades militares y coordinar los programas ejecutados por los Estados miembros y la gestión de programas de cooperación específicos.
- Apoyar la investigación sobre tecnología de defensa y coordinar y planificar actividades de investigación conjuntas y estudios de soluciones técnicas que respondan a las futuras necesidades operativas.
- Contribuir a definir y, en su caso, aplicar cualquier medida oportuna para reforzar la base industrial y tecnológica del sector de la defensa y para mejorar la eficacia de los gastos militares.

Por último, reseñar que el Art. 222 del nuevo Tratado de Funcionamiento de la UE recoge la cláusula de solidaridad, por la que «La Unión y los Estados miembros actuarán conjuntamente con espíritu de solidaridad si un Estado miembro es objeto de un ataque terrorista o víctima de una catástrofe natural o de origen humano. La Unión movilizará todos los instrumentos de que disponga, incluidos los medios militares puestos a su disposición por los Estados miembros...».

Documentos de referencia

Los documentos de referencia a tener en cuenta son:

- El Tratado de la Unión Europea vigente desde el 1 de febrero de 2003 (Tratado de Niza), y en particular su Título V Disposiciones relativas a la Política Exterior y de Seguridad Común. (12 diciembre 2002).
- El denominado Documento Solana, Estrategia Europea de Seguridad (Una Europa segura en un mundo mejor) de diciembre 2003.
- El Tratado de Lisboa, incluyendo el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (pendiente de entrar en vigor al finalizar el proceso de ratificación).

Conclusiones

Es necesario reconducir la situación creada con el referéndum negativo de Irlanda. La pelota está en el tejado de los políticos irlandeses que son los que deben explicar claramente a sus electores la necesidad de ser solidarios con Europa.

El Tratado de Lisboa va a suponer un paso más en el compromiso de los europeos para lograr una mayor unión política y económica.

Por ello, es importante que los procesos de ratificación se completen positivamente y permitan la entrada en vigor del Tratado en un futuro.

Muchos de los aspectos relacionados en el nuevo Tratado están enunciados de una manera general y deberán de «refinarse» mediante decisiones del Consejo, acciones comunes o posteriores resoluciones aclaratorias.

En cuanto a la PESD (futura PCSD), hay que tener en cuenta que la Unión Europea está formada por 27 naciones y más de 450 millones de personas que producen un cuarto del Producto Nacional Bruto mundial; por tanto Europa es inevitablemente, lo quiera o no, un actor global y debe estar preparada para asumir sus responsabilidades en el mantenimiento de la seguridad internacional y en la construcción de un mundo mejor.

La PESD se va implantando poco a poco, con pasos cortos pero decididos, y va consolidando todas las iniciativas logradas.

Todo lo anterior exige una voluntad política clara por parte de los Estados miembros para superar las carencias existentes y realizar el esfuerzo que permita avanzar hacia una auténtica defensa europea.



BIBLIOGRAFÍA

Tratado de Niza. Unión Europea. Diciembre 2002.

Tratado de Lisboa. Unión Europea. Diciembre 2007.

A Secure Europe in a Better World. European Security Strategy. Bruselas 12 diciembre 2003.

Acción Común de 12 de julio de 2004, para la creación de la Agencia Europea de Defensa.

Página web de la Convención Europea <http://european-convention.eu.int>

Página web de la Unión Europea <http://europa.eu>

APÉNDICE 1

**Decisión del Consejo, de 1 de enero de 2007, relativa al orden
de ejercicio de la Presidencia del Consejo**

Alemania	Enero-junio 2007	TRIPRESIDENCIA
Portugal	Julio-diciembre 2007	
Eslovenia	Enero-junio 2008	
Francia	Julio-diciembre 2008	TRIPRESIDENCIA
República Checa	Enero-junio 2009	
Suecia	Julio-diciembre 2009	
España	Enero-junio 2010	TRIPRESIDENCIA
Bélgica	Julio-diciembre 2010	
Hungría	Enero-junio 2011	
Polonia	Julio-diciembre 2011	TRIPRESIDENCIA
Dinamarca	Enero-junio 2012	
Chipre	Julio-diciembre 2012	
Irlanda	Enero-junio 2013	TRIPRESIDENCIA
Lituania	Julio-diciembre 2013	
Grecia	Enero-junio 2014	
Italia	Julio-diciembre 2014	TRIPRESIDENCIA
Letonia	Enero-junio 2015	
Luxemburgo	Julio-diciembre 2015	
Países Bajos	Enero-junio 2016	TRIPRESIDENCIA
Eslovaquia	Julio-diciembre 2016	
Malta	Enero-junio 2017	
Reino Unido	Julio-diciembre 2017	TRIPRESIDENCIA
Estonia	Enero-junio 2018	
Bulgaria	Julio-diciembre 2018	
Austria	Enero-junio 2019	TRIPRESIDENCIA
Rumanía	Julio-diciembre 2019	
Finlandia	Enero-junio 2020	



Infantes de Marina de la Sección «Martín Álvarez» embarcada en el portaaviones *Príncipe de Asturias* (R 11), proporcionando seguridad al buque durante la entrada en el puerto de La Valeta en Malta. (Foto: J. Emilio Regodón).



LOS CONTROLADORES TÁCTICOS DECLARAN EMERGENCIA

Miguel Ángel SEGOVIA BENÍTEZ



Introducción



«DECLARAR emergencia» es una fórmula empleada en el argot aeronáutico para indicar que una aeronave se encuentra ante una situación de peligro y que necesita ayuda inmediata. Por tanto, aunque en principio resulta inapropiado el uso de este término por parte de los controladores aéreos tácticos mientras ejercemos nuestra misión a bordo de un buque, no es menos cierto que el constante incremento de incidentes de tránsito aéreo que estamos sufriendo en las maniobras y ejercicios aeronavales que la Armada realiza nos va a llevar, tarde o temprano, a «declarar emergencia».

Justificación del asunto

«Ojos que no ven, corazón que no siente»; pero ahora vemos, oímos y controlamos. La llegada a nuestra Armada de las fragatas *F-100* ha supuesto, como saben, una inmensa mejora en el control y gestión del espacio aéreo de una fuerza naval, impensable hace años. Su potente capacidad aérea se basa principalmente en su sistema AEGIS. Dicho sistema cuenta con el potente radar multifunción SPY 1-D, que convierte a este tipo de buques en plataformas excelentes para el mando y control de aeronaves, por lo que los controladores tácticos y de tránsito aéreo de la Flotilla de Aeronaves (FLOAN) realizamos nuestro trabajo normalmente desde ellos. Por tanto, estos magníficos buques suelen actuar como ACU (*Air Control Unit*), AC (*Air Coordinator*), FM (*Force Marshaller*) y AAWC (*Anti Air Warfare Commander*). Estas *duties*, como las denominan las publicaciones tácticas navales, hacen que estas fragatas asuman toda la responsabilidad de la defensa y coordinación aéreas del grupo de buques en el que se encuentren integradas.

Por otro lado, la congestión del espacio aéreo conlleva que desde hace algunos años estemos empleando el concepto «FUA», es decir, el uso del espacio aéreo de una manera flexible, y el proyecto CUNE (Cielo Único Español). La aplicación de ambos implica que el espacio aéreo asignado a nuestra fuerza naval durante ejercicios aeronavales pueda ser «invadido» por otras aeronaves que necesiten hacerlo por diferentes motivos. Pues bien, sin hacer una explicación extensa de la clasificación y división del espacio aéreo, debo comentar que dentro de éste existen unas zonas especiales que se designan como prohibidas (P), restringidas (R) y peligrosas (D), que pueden ser permanentes o temporales. Las zonas prohibidas abarcan un espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o aguas jurisdiccionales del Estado (por ejemplo, el espacio aéreo sobre el Palacio de la Moncloa), dentro del cual está prohibido el vuelo, excepto para las aeronaves de Estado debidamente autorizadas por el Ministerio de Defensa. Las zonas restringidas abarcan también un espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o aguas jurisdiccionales del Estado, dentro del cual las operaciones de vuelo están sometidas a ciertas restricciones específicas, y que para entrar en ellas es preciso tener una autorización de control. Una zona peligrosa es un espacio aéreo de dimensiones definidas en cuyo seno pueden desarrollarse, en determinados momentos, actividades que pueden poner en riesgo a aeronaves civiles. Conforme a los acuerdos establecidos por las autoridades aeronáuticas del Estado, se dispuso que las zonas «R» sean las establecidas generalmente para uso militar. Pero resulta que estas zonas se encuentran en el interior peninsular, exceptuando la R-77 (en San Javier) y otras muy pequeñas, con lo cual las zonas disponibles para la fuerza naval en la mar son las denominadas «D» (peligrosas), entre las que se encuentran las zonas del golfo de Cádiz (D-121, D-122, D-129 y otras). Esto hace que, aunque estas zonas «D» estén activadas

para unas maniobras aeronavales, cualquier aeronave pueda entrar en ella bajo su responsabilidad, tal y como establece el Reglamento de Circulación Aérea (RCA). La Armada solicita la activación de estas zonas al Ejército del Aire, el cual efectúa la coordinación con las autoridades de tránsito aéreo civil para evitar conflictos, generalmente con la aviación comercial. Una vez autorizadas, las zonas se publican por mensaje a las unidades navales participantes y se comunican por NOTAM (*Notice To Airmen*, aviso cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo) y por las AIP (*Aeronautical Information Publications*, Publicaciones Aeronáuticas) a todas las dependencias aeronáuticas que puedan verse afectadas. Pese a ello, existen muchos usuarios del espacio aéreo (avionetas privadas, ultraligeros, paramotores, alas delta...) que por diversos motivos dan lugar de vez en cuando a conflictos aéreos. Además, la mayoría de estas zonas «D» están transitadas por aerovías o se encuentran cerca de las TMA (Áreas de Control Terminal) de las aerovías o CTR (Zonas de Control) de



Consolas control aéreo *F-100*.

aeropuertos. A modo de ejemplo citaré el caso de la zona NW de la D-19 en el mar Alborán y una parte del CTR del aeropuerto de Málaga. Pese a la existente separación en límites verticales entre ellas, la mayoría de los vuelos civiles que utilizan la aproximación instrumental a la pista 31 del citado aeropuerto entran en la zona peligrosa, con el añadido de tener una relativa prioridad, puesto que se encuentran en una fase complicada del vuelo como es la aproximación para el aterrizaje. También esta misma zona D-19 se ve afectada por el trazo de rutas domésticas y aerovías, siendo las más problemáticas las dos rutas que van a Melilla desde el sur peninsular, y aunque la D-19 está dividida en partes para dar resguardo a estas rutas, son irremediamente cruzadas por nuestros aviones en sus incorporaciones a sus puestos de Defensa Aérea durante los ejercicios. El mismo problema se les presenta a los aviones «atacantes» en su descenso hacia la fuerza naval que pretenden atacar. Todo ello implica que, en zonas como la descrita, el controlador, además de controlar las aeronaves asignadas, debe realizar coordinaciones inmediatas con otras agencias de control debido a estas especiales circunstancias. A todo ello se le añaden además «incursiones» imprevistas, puesto que, exceptuando que haya intercambio de trazas con un CRC (*Control and Reporting Center*) de la Fuerza Aérea, se desconoce la programación con la que opera otra clase de tráfico aéreo que no sea el de la propia Fuerza Naval. La combinación del aumento de actividad aérea, tanto civil como militar, junto con las peculiaridades de las zonas donde efectuamos nuestros ejercicios, forma a veces un peligroso cóctel.

Evitar lo inevitable. *Safety is paramount*

Lo inevitable es la frecuencia con que cada vez más aeronaves interfieren en nuestras áreas/zonas de ejercicios. De seguir así esta tendencia podremos encontraremos pronto con algún incidente grave. Para explicar nuestra problemática citaré en primer lugar un suceso real motivado por el desconocimiento, por parte del personal civil aeronáutico, de conceptos aeronavales que a nosotros, marinos, nos parecen evidentes: al sur de Marsella un portaaviones se encontraba en operaciones de vuelo para lanzar sus aviones; su AC se encontraba embarcado en una *F-100* próxima. En esta situación, el controlador de vigilancia de la *F-100*, con funciones de AC, observó un contacto aéreo entrando en la Zona de Control del portaaviones (CCZ), una zona activada permanentemente que rodea a éstos y que se usa para proteger a las aeronaves que despegan y aterrizan en esta clase de buques. El controlador estableció comunicaciones por la frecuencia de emergencia aeronáutica con el citado contacto, resultando ser una avioneta privada. El controlador de la fragata le comunicó a la avioneta que se encontraba dentro del espacio aéreo reservado para las operaciones de vuelo de las aeronaves de un portaaviones y que aban-

donase la zona inmediatamente, proponiéndole un determinado rumbo y altura. La avioneta contestó que se encontraba en espacio aéreo francés y que no reconocía como autoridad aeronáutica a aquella fragata española, e informó que tenía un plan de vuelo aprobado con aquella ruta y que su controlador no le había notificado ninguna modificación o restricción al mismo. La consecuencia fue que la avioneta cruzó la CCZ e hizo esperar 10 minutos a los aviones, con los motores arrancados, en la cubierta del buque, hasta que abandonó la zona.

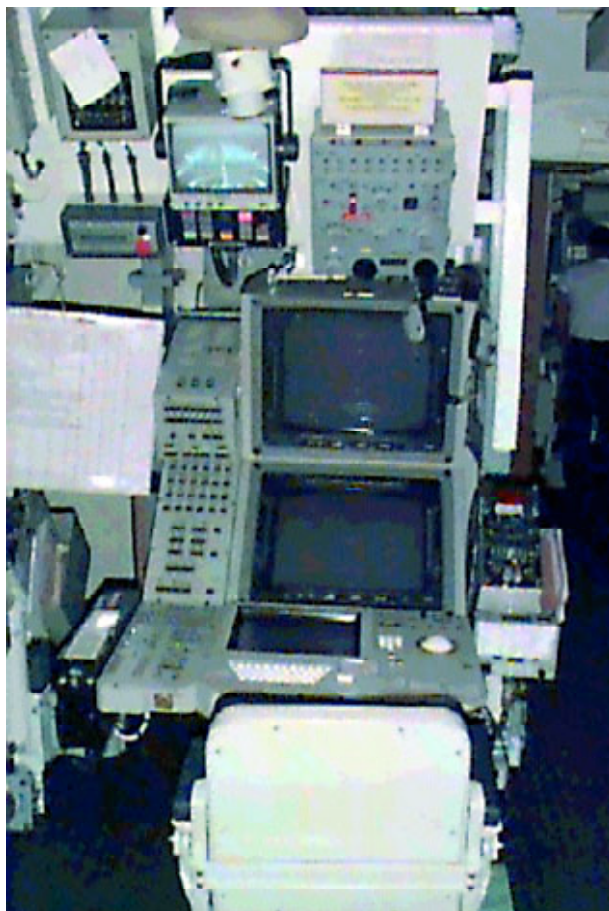
Citaré otro suceso: efectuando un ejercicio anfibio, una *F-100* controlaba a dos aviones *Harrier AV8B* en una misión CAS (*Close Air Support*). En mitad de la misión el controlador tuvo que abortarla y mandar al punto de espera a los aviones, puesto que un contacto aéreo interfería en la operación. El contacto volaba a la misma altura y en la misma zona que tenían los aviones para realizar el apoyo a la Infantería. Aunque el controlador táctico de la *F-100* intentó enlazar por diferentes medios con la aeronave «intrusa», el resultado fue negativo. La consecuencia fue que la misión se canceló porque los aviones se quedaban sin combustible.

Y por último, describo el siguiente como un ejemplo de congestión de tráfico aéreo. En la zona de la sierra de Retín está ubicada una radioayuda a la navegación aérea (VOR VJF) empleada en numerosas ocasiones por las avionetas de una escuela de vuelo de la provincia de Cádiz. Durante un ejercicio anfibio varias avionetas de esta escuela entraban constantemente en el Área de Operaciones Anfibias (AOA), efectuando esperas instrumentales a diferentes alturas sobre esta radioayuda. Por tanto, durante las fases del movimiento helitransportado y de defensa aérea de la zona AOA el controlador estuvo sometido a una gran carga de trabajo y de coordinación para evitar conflictos.

Es de suponer que estos sucesos son sólo un extracto de otros muchos acontecidos, y ello me ha llevado a proponer algunas medidas basadas en la experiencia del grupo de controladores del GAE (Grupo Aéreo Embarcable) de la Flotilla de Aeronaves, que considero como posibles mejoras a la coordinación, y que tal vez en un futuro pudiesen evitar hechos similares a los anteriormente expuestos.

Sugerencias para paliar el problema

- Disponer al lado de las consolas del controlador de más de un medio de comunicación con salida externa para efectuar coordinaciones rápidas con los centros de control civiles y militares. En algunos barcos de la Armada el controlador tiene que abandonar por completo su puesto, perdiendo de vista la situación aérea y las comunicaciones.
- Disponer a bordo de un sistema que permitiese conocer los planes de vuelo de aviones civiles y militares que nos afecten. Esto se consigui-



Consola del controlador en las fragatas *Navarra* y *Canarias*.

ría con la recepción por satélite del GIPV (sistema de gestión integrada de planes de vuelo que forma parte del Sistema Automatizado para el Control del Tráfico Aéreo), con el que cuentan los centros de tránsito aéreo civiles y militares. Los sistemas actuales de a bordo no lo permiten, aunque hay que decir que el enlace *link* con los CRC (*Control and Reporting Centers*) de nuestro Ejército del Aire funciona muy bien. Otra ayuda imprescindible es compartir por conexión satélite del sistema ICC (*Integrated Command and Control*) la situación aérea en tiempo real que se presenta en los centros de Mando y Control de la fuerza aérea del país OTAN más cercano donde se esté operando. Todas estas medidas nos permitirían adelantarnos

a posibles conflictos y efectuar coordinaciones previas, y a su vez evitarían tener que «molestar» al tráfico civil para conocer sus intenciones y tener una identificación positiva de la aeronave.

- Mentalizar a los controladores embarcados en la *F-100* y en los buques *Galicia* y *Castilla* del uso del equipo radio GB406 próximo a la consola. Nos permite ser autónomos y su canalización descarga de trabajo al personal de Comunicaciones del buque, liberando además otros equipos de transmisión y recepción. Asimismo, este equipo GB406 u otro similar debería estar instalado en las fragatas clase *Santa María*. Gracias a que personal del GAE ha estado incluido en el

- programa de construcción del nuevo buque LHD *Juan Carlos I*, se consiguió confirmar la instalación de este equipo junto a la consola del controlador.
- Profundizar al máximo en las asignaturas de coordinación aérea, seguridad en las operaciones aéreas y gestión del espacio aéreo, que actualmente se imparten en el curso de formación para Oficial de Acción Táctica (TAO), añadiendo también a su plan de estudios algunos conceptos sobre derecho aéreo y legislación aeronáutica. Son ellos, bajo las órdenes de sus comandantes, quienes van a asignar o lanzar un «arma» sobre un contacto aéreo.
 - Reflejar en el OPTASK AAW (mensaje donde el comandante de Guerra Antiaérea plasma sus instrucciones) diferencias para ejercicio/maniobra y escenarios reales, ayudando de esta manera al personal del Centro de Información y Combate (CIC) del buque a distinguir entre ambos. Sería de una gran ayuda que se especificaran los criterios de identificación reales, amenaza real basada en Inteligencia, política de emisión de advertencias *warnings* a las aeronaves en la frecuencia de emergencia aeronáutica VHF (121.500 MHz) y el empleo de las armas. Se ha dado el caso de utilizar la frecuencia de 121.500 MHz para transmitir los *warnings* a una aeronave que se aproximaba a los buques porque se desconocía si esta aeronave pertenecía al ejercicio. Actualmente esto se ha corregido en parte al utilizar una frecuencia de ejercicios para transmitir estas advertencias a las aeronaves participantes.
 - Aprovechar el curso de ambientación a los comandantes de buques con capacidad aérea para informarles del empleo de controladores de la Armada a bordo, así como de las capacidades y limitaciones de actuación de los mismos conforme a la normativa vigente y titulación aeronáutica que poseen. En el GAE de la Flotilla de Aeronaves existen tres subgrupos de controladores embarcables: uno formado por los suboficiales controladores de helicópteros (CHM), otro por los suboficiales controladores de tránsito aéreo (CTV), que suele embarcar cuando en un buque recaen las funciones de *Air Coordinator* y *Force Marshaller*, y un subgrupo de oficiales controladores tácticos de aviones (CTAM), antiguos controladores de interceptación, que embarcan cuando existe necesidad de controlar los aviones asignados a la defensa aérea de la Fuerza Naval. Dependiendo de las misiones a desempeñar por un buque, embarcan unos u otros, y a veces incluso una célula de control aéreo (combinación de varios de estos subgrupos). Por último, se podrían incluir en el curso las últimas actualizaciones de conceptos del AJP. 3.3.5 (doctrina del control aeroespacial en tiempos de crisis y guerra) y otras actualizaciones relacionadas con los procedimientos CASP, que son procedimientos relativos a cuando un buque se integra en la defensa aérea de una región OTAN.

- Mentalizar al personal aeronáutico-naval del uso apropiado de las frecuencias de emergencia aeronáuticas, y asegurarse que se graben todas las comunicaciones relativas al control de aeronaves, tal y como se establece en el RCA y en nuestras directivas.
- Respetar el ATO (*Air Tasking Order*; documento que ordena la misión a las aeronaves y contiene datos e instrucciones para la realización de la misma), así como los procedimientos de coordinación de la fuerza naval (pasillos, corredores, códigos de autenticación...) y por supuesto, los códigos de identificación amigo o enemigo (IFF) asignados.
- Mentalizar a nuestro personal de que términos muy comunes en nuestros documentos de guerra antiaérea, como FACA (*Force Air Coordination Area*), SCZ (*Ship Control Zone*), CCZ (*Carrier Control Zone*) y otros, no son designaciones aeronáuticas civiles y no aparecen en NOTAM, AIP, ni en sus textos de formación aeronáutica, por lo que son absolutamente desconocidos fuera de nuestro ámbito.

Conclusiones

Normalmente, cuando se comete una sucesión de errores se acaba produciendo un accidente. La mayoría de ellos son repeticiones de accidentes anteriores. Sus causas son conocidas, y por tanto, evitables. El objetivo que espero



Mapa de España de la situación aérea vía ICC.

haber alcanzado con este artículo es divulgar la gran labor de control y coordinación aérea que se está realizando por parte de nuestra Armada. Ello, unido al enorme desarrollo de la Aeronáutica y a ser utilizadores de un espacio aéreo común, exige una preparación exhaustiva de todo el personal implicado en la coordinación aérea y en la guerra antiaérea de una fuerza naval y, por supuesto, de pilotos y controladores. Que todos ellos obtengan y apliquen lecciones aprendidas es lo que me ha impulsado a divulgar estos sucesos y a plantear esta problemática. No podemos olvidar hechos tan dolorosos como el ocurrido el 3 de julio de 1988, cuando el crucero USS *Vincennes* (CG 49), con sistema AEGIS, confundió al vuelo 655 de Air Iran con 290 pasajeros con un *F 14 Tomcat* iraní y lo derribó sobre el golfo Pérsico.

Por último, quisiera dar las gracias a mis compañeros controladores del GAE-FLOAN por sus experiencias compartidas y sabios consejos, así como al jefe del Departamento de Controladores de la EDAN (Escuela de Dotaciones Aeronavales) por su inestimable ayuda y colaboración.

Humano es errar; pero sólo los estúpidos perseveran en el error.

Marco Tulio Cicerón.
(Roma Arpino 106 a. C.-Formia 43 a. C.).



BIBLIOGRAFÍA

- Utilización Militar del Espacio Aéreo en el Cielo Único Europeo.* Publicación del Estado Mayor del Aire. Cátedra Alfredo Kindelán. Madrid 2004.
- ADSUAR, J.: *Circulación Aérea.* Editorial Paraninfo S. A., 1994.
- SÁEZ NIETO y PORTILLO PÉREZ: *Descubrir la Navegación Aérea.* Publicación de AENA 2003.
- POYO GUERRERO y CONDE ASOREY: *Derecho Aéreo.* Edita PILOT'S S. A., 1991.
- ONTIVEROS, J.: *Descubrir el Control Aéreo.* Tercera edición. Publicación de AENA 2006.
- ADSUAR, J.: *Comunicaciones. Seguridad de vuelo.* Editorial Thomson Paraninfo S. A., 2004.
- Reglamento de Circulación Aérea.*
- Reglamento de Circulación Aérea Operativa.*
- AJP 3.3.5 (Doctrina del Control Aeroespacial en tiempos de crisis y guerra).



Harrier en cubierta. (Foto: J. Baró Martín).

LAS REALES ORDENANZAS DE LA ARMADA ANTE UN INCIERTO FUTURO

Manuel LUACES SANJUÁN

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ



Introducción



En estos tiempos de extensos y profundos cambios en las Fuerzas Armadas, cambios que afectan tanto al personal como a los medios y a la doctrina de empleo y, como no podía ser menos, también afectan al contenido de las Reales Ordenanzas Militares (ya sean las generales para las Fuerzas Armadas o las particulares de cada uno de los Ejércitos y de la Armada). Su necesaria revisión, para su debida puesta al día, debe de ser algo asumible por todos, aunque a algunos pudiera parecer una auténtica tropelía cualquier intento de variar su «sacrosanto» contenido; de ahí la razón del título y del contenido de este trabajo, redactado con la intención de encontrar una solución de futuro ante la deriva y la incertidumbre que rodea actualmente a todo lo relacionado con las Reales Ordenanzas, en general, y con las de la Armada en particular, teniendo en cuenta la información disponible.

El espíritu motivador de las Ordenanzas Militares, tanto en sus orígenes como en sus sucesivas ediciones, fue el de constituir una recopilación de normas éticas y prácticas por las que habían de regirse los miembros de la institución militar, tanto en su comportamiento personal como en el trabajo diario. También es cierto que las Ordenanzas, por su propia función, habrían de constituir un elemento sujeto a una previsible evolución de los modos y circunstancias que afectarían a su aplicación práctica. Unas Ordenanzas inamovibles también fueron, en muchas ocasiones, el refugio en el que se protegieron algunos espíritus indecisos (que aún hoy perduran) en un ejercicio de absoluta y ciega sumisión a su letra, ya que no a su espíritu, ante su propia incapacidad de interpretar y aceptar las situaciones cambiantes para las que las Ordenanzas no tenían previsión expresa.

Quizá haya contribuido a esta situación el extremado detalle con el que habían sido plasmadas sus disposiciones, lo que, si bien estuvo justificado en una determinada circunstancia o momento histórico, su misma concreción limitaba, cuando no impedía, su adecuada aplicación fuera de su delimitado contexto. El alto rango de la normativa legal con que han venido siendo sancionadas hace de las Ordenanzas algo poco menos que inamovible y muy difícil de cambiar como no sea mediante un largo y complejo proceso administrativo, lo que también suele conllevar, a la postre, que muchos de los cambios a introducir corran el riesgo de quedar obsoletos al poco tiempo de su promulgación, a causa de la rápida evolución del entorno o materia a regular, efecto mucho más acusado en la actualidad.

Lo antedicho no apunta, en modo alguno, a poner en tela de juicio la bondad de la mayor parte de su contenido aún vigente, sino tan sólo aconseja reconsiderar aquellas partes que se han quedado obsoletas en su aplicación práctica.

La intención declarada de estas líneas es presentar un análisis comparativo del contenido general de las antiguas Ordenanzas, poniéndolo en contraposición con el de las actuales. Su finalidad es la de poner de manifiesto lo que de aquéllas debería pervivir, para después, en un ejercicio de imaginación, proponer una posible configuración del cómo deberían ser esas futuras Ordenanzas de la Armada y su contenido.

Antecedentes

Desde que las huestes armadas al servicio de reyes y señores feudales fueron tomando carta de naturaleza como cuerpos armados regulares, más o menos permanentes, se sintió la necesidad de dictar normas que regulasen orgánicamente su régimen, gobierno y aplicación, tanto en la paz como en la guerra. Al ir transformándose estas milicias en ejércitos permanentes (entiéndase fuerzas de mar y tierra) estas normas fueron evolucionando a la par, no sólo en cuanto a su contenido, extensión y detalles de aplicación práctica, sino también en cuanto a la motivación moral inspiradora del bien del servicio, basado, a su vez, en el bien superior perseguido, hasta devenir en lo que, desde hace ya algunos siglos, se ha venido conociendo como Ordenanzas Militares.

Los altos principios éticos sobre los que se fueron sustentando fueron principalmente los del amor a la patria (1), el culto al honor, el valor frente al enemigo, la obediencia al mando y la disciplina en todo, lo que a la postre debería generar la fortaleza moral necesaria para cumplir las misiones encomendadas.

Desde los tiempos del rey visigótico Wamba (año 674), en que se redactaron las «Reglas» para un ejército mandado por el rey al servicio de un Estado

y para la defensa de la «patria de los godos», hasta llegar a los de Felipe V (1717), en que se impulsaron las más importantes revisiones modernizadoras y unificadoras de la organización de los ejércitos y de sus ordenanzas, éstas se mantuvieron en una línea esencialmente conservadora, con sucesivas «puestas al día». Es a partir de este momento cuando se producen en ellas grandes cambios de fondo y estructura. En 1748, reinando ya Fernando VI, se promulgaron las Ordenanzas para «el Gobierno Militar, Político y Económico de su Armada Naval», paso anterior a la promulgación, veinte años más tarde (en 1768) de las más conocidas como de Carlos III de aplicación expresa al Ejército (2), y también a

la Armada, desde el año siguiente, «en lo que fuese necesario». Habría que esperar otros veinticinco años para que la Armada tuviese, en 1793, unas reformas y específicas Ordenanzas Generales de la Armada Naval (sobre la gobernanación militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas en la mar) promulgadas por Carlos IV, y que serían complementadas más tarde, en 1802, con la Real Ordenanza Naval para el servicio de los Baxeles de S. M.

A lo largo de los siglos XIX y XX las Ordenanzas fueron sometidas a numerosas revisiones y modificaciones en estructura y contenido, hasta llegar a las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas (Ley 85/1978 de 28 de diciembre) y que constituyen, tal y como se expone en su Título Primero, la «regla moral de la Institución Militar y el marco que define las obligaciones y derechos de sus miembros». En lo que a la Armada se refiere, sus Reales Ordenan-



zas, aprobadas por el R. D. 1024/1984 de 23 de mayo, constituyen, a tenor de lo expuesto en su preámbulo, un «código de conducta naval», que tiene por objeto preferente «servir de guía a sus miembros e inspirar la reglamentación de la Armada». De forma paralela a éstas, las correspondientes al Ejército de Tierra y al Ejército del Aire fueron aprobadas por los R. D. 2945/1983 de 9 de noviembre y R. D. 494/1984 de 22 de febrero, respectivamente, con lo que se llegó a unas ordenanzas particulares con una estructura similar en los tres ejércitos.

Acerca del contenido de las Ordenanzas en general

Según el DRAE, el vocablo Ordenanza significa «conjunto de preceptos referidos a una materia» y también, más próximo al aspecto que nos ocupa, «la que está hecha para el régimen de los militares y buen gobierno en las tropas».

Toda institución digna de tal nombre, por modesta que sea, necesita de unas normas que regulen el comportamiento y la actuación de sus miembros en el aspecto individual y en el colectivo. De la coordinación de los esfuerzos dependerá la armonía y eficacia de la institución, traducible ésta en la consecución exitosa de sus objetivos. Si la entidad e importancia de la misión de la institución así lo requiriesen, se haría necesaria también la promulgación de un código ético que sirviese de guía moral a sus miembros.

Suele suceder (sobre todo entre el personal más «antiguo») que cualquier mención a las Ordenanzas se hace con cierta veneración, y razones para ello no faltan, cierto es. Pero no es menos cierto que los contenidos de aquellas antiguas ordenanzas abarcaban, en extensión y detalle, tanto el código ético como la regulación de aspectos importantes de la vida en la milicia (3) que ya poco o nada tienen que ver con la actual.

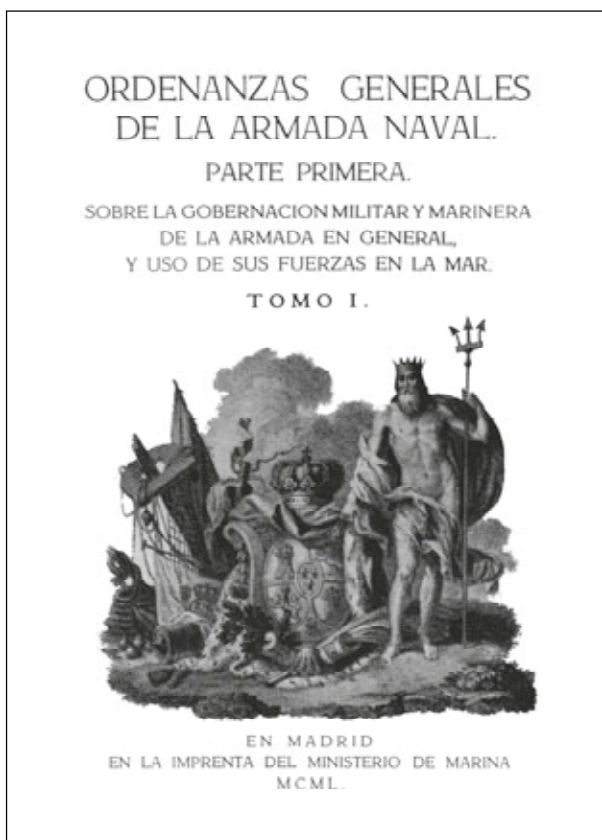
Su propia consideración, tan respetada, así como su alto rango normativo (sea ley, real orden o real decreto) han constituido, desde siempre, un serio impedimento para acometer y culminar cualquier intento de revisión serio que separase lo efímero de lo imperecedero. De ahí que las ordenanzas se encuentren casi permanentemente desfasadas con las necesidades reales que han de cubrir; y cuando aquélla se acomete, comienza la eterna cuestión de si se debe hacer mediante una labor de poda menuda para sanear su contenido (en opinión de los «ordenancistas») o bien meter el hacha a fondo (en opinión de los «pragmáticos»). En sus orígenes, como ya se ha mencionado, en el contenido de las ordenanzas se entremezclaban principios éticos, filosóficos o morales, con normas reguladoras del régimen interior, e incluso esbozos de doctrina táctica. Los primeros, por su propia naturaleza, gozaban de cierto grado de permanencia, que pudo ser mantenido al ir superando con éxito los cambios sociales que se produjeron en los siglos siguientes. No sucedió lo

mismo con los de aplicación práctica, ya que la erosión que sufrieron por el cambio de los modos dio origen a que muchas de sus disposiciones fueran quedando totalmente obsoletas y, aunque mediante algún que otro meritorio esfuerzo actualizador fueron normativamente derogados, otros muchos, siguiendo una inveterada costumbre no escrita, lo fueron siendo de forma implícita; así, sin más, con lo que el mismo valor de la «norma» quedó muchas veces en entredicho y con el riesgo de perder su capacidad normativa, al quedar sujeta su interpretación, o incluso su «vigencia», al criterio del responsable de aplicarla.

Pasado de las RR. OO. de la Armada

Para presentar la evolución de contenidos, y concretándonos a lo que a la Armada se refiere, tomaremos como referencia los contenidos de las Ordenanzas de 1793 (dadas por Carlos IV y refrendadas por don Antonio Valdés) (4) por haber constituido éstas la base estructural y documental sobre la que han venido realizándose las sucesivas revisiones y modificaciones. Posteriormente, haciendo un salto en el tiempo, compararemos el contenido de éstas con el de las Ordenanzas de la Armada de 1984 (Juan Carlos I).

La parte dispositiva de las Ordenanzas de 1793 quedó plasmada en 2.635 artículos (de extenso contenido y prolijo detalle), divididos en 33 títulos, distribuidos en seis tratados. Los aspectos que en ellos se regulaban eran muy diversos, ya que estas Ordenanzas Gene-



rales de la Armada Naval pretendían ser una recopilación de normas con las que dar cumplida respuesta al título con el que se encabezaron (sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar).

Los temas que en ellas se trataban (unos 100) abarcaban todas las materias necesarias para el buen gobierno de la Armada, y afectaban tanto a la fuerza como a sus organismos y personas, regulando los más variopintos aspectos, aun en sus más pequeños detalles, en temas como los de los empleos, las competencias y atribuciones de las autoridades, la uniformidad y las divisas, la organización y el despliegue territorial, las banderas, honores, guardias, alimentación, retribuciones, etcétera (5).

Anexo a estas Ordenanzas aparecía también un extracto de la Ordenanza de la «Policía General de los puertos y otros cualesquier fondeaderos a cargo de los Capitanes de ellos... a fin de que pueda consultarse a toda hora, y nadie alegue ignorancia», cuerpo legal donde se fijaban los cometidos de los capitanes de puerto y de los prácticos, de la policía en puertos y fondeaderos, y del despacho de buques (103 artículos).

Presente de la RR. OO. de la Armada

En los 644 artículos, divididos en 12 títulos y agrupados en seis tratados, que conforman la parte dispositiva de las Ordenanzas de 1984, actualmente en vigor (si bien sujetas a una revisión), se tratan temas relacionados con la misión y estructura de la Armada, sus autoridades, régimen interior y guardias, disciplina, saludos, seguridad, policía naval, actos solemnes, ceremonial marítimo y honores.

Consideraciones

Si comparamos la estructura y contenido general de unas y otras ordenanzas se puede apreciar, en líneas generales, que dentro de la notable reducción dispositiva de las actuales, reflejada en un menor número de artículos, se sigue manteniendo un cierto paralelismo entre ellas, aunque también se puede apreciar la existencia de notables vacíos en la parte dispositiva de las Ordenanzas de 1984, consecuencia de la detracción de parte o de la totalidad de contenidos para constituir con ellos cuerpos normativos diferenciados con distintos rangos legales, ajenos, hoy, a las propias Ordenanzas. Algunos de estos nuevos cuerpos normativos continuaron siendo recogidos en las Ordenanzas, aunque en un mal resumen de lo sustraído, y sin valor dispositivo alguno. También se aprecia que la capacidad reguladora de algunos de los temas que habían venido siendo respetados en las distintas revisiones de

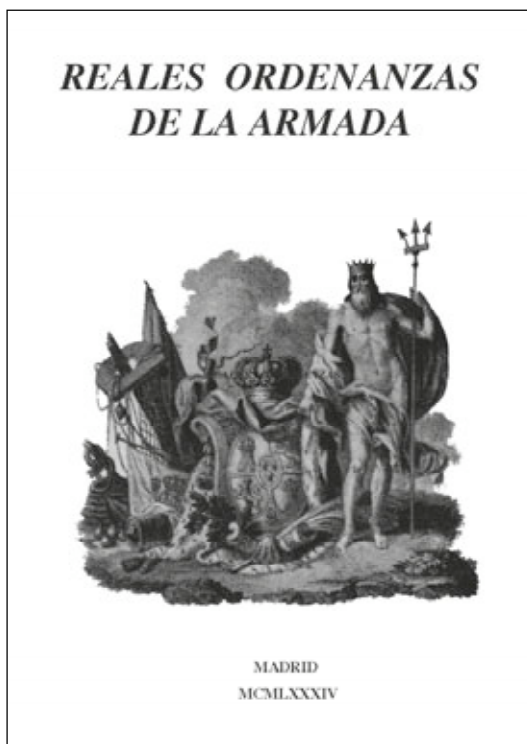
las Ordenanzas de 1793, por su pretendida intemporalidad, acabó también muy disminuida.

Así, en 1984 fue suprimido de las Ordenanzas de 1793, por haber pasado a constituir materia reglada por otras normativas independientes, todo lo relativo a empleos (6) y divisas, banderas, plan de combate, retribuciones y a otros muchos asuntos, que por no aburrir al lector con prolijas relaciones dejaremos las anteriores como muestras más características.

Por otra parte, temas relacionados con la organización, despliegue de la Fuerza y los medios, y aun con la doctrina de empleo, que fueron incluidos en las Ordenanzas de 1793 y 1984, por mor de una loable intención didáctica, habiendo tenido muy limitada vigencia temporal, al verse sometidos a la natural erosión del constante proceso de cambio, lo que no ha coadyuvado al logro de la deseable y pretendida vocación de permanencia con que deben nacer unas ordenanzas.

Se da también el caso de que algunos de los temas que aún siguen incluidos en las actuales Ordenanzas de 1984 no son, realmente, sino pobres recensiones de otras normativas ajenas que aportan poco o nada en cuanto a su aplicación práctica, como sucede, por citar algunos ejemplos, con lo relativo a honores, servicios religiosos y sanitarios, alimentación, instrucción marinera y de preparación para el combate, detall, cometidos del comandante de quilla, etcétera.

Como consecuencia de estas detracciones, los temas residuales que han venido a quedar como troncales en las actuales Ordenanzas de 1984, y que dan cuerpo y justifican su propia existencia (por no haber sido, por el momento, objeto de otro tratamiento normativo), son los relativos al mando, el régimen interior, la seguridad, las guardias, el ceremonial marítimo, la organización y desarrollo de los actos, las actividades culturales, deportivas y recreativas, los tratamientos y las presentaciones y despedidas.



Como es de apreciar, aquellas antiguas Ordenanzas de 1793, que constituían una recopilación integral e independiente de las normas aplicables en la Armada, con rango de real orden, se han transformado, por las razones expuestas, en un simple reflejo de lo que habían sido, y no precisamente por causa de una sabia y sensata poda, sino de una falta de estudio y planificación de amplia perspectiva.

La razón de ser de unas ordenanzas militares, como ya quedó apuntado, es la de constituir una recopilación de las normas que regulan el régimen de los militares y el buen gobierno de las tropas (al decir del DRAE). El hecho de que las disposiciones se encuentren reunidas en una sola unidad normativa, o en varias separadas (normalmente muy dispersas), no tiene por qué suponer ganancia o pérdida del valor regulador en su conjunto, aunque hay que reconocer que la ventaja que supone que las disposiciones formen una unidad normativa favorece la constitución de una valiosa herramienta de trabajo y consulta al alcance de todos los miembros de la Armada, sea cual sea su nivel de implicación orgánico.

Así ya lo entendieron los legisladores precedentes cuando trataron de mantener, en lo posible, su carácter unitario. Cabe señalar que las ordenanzas tomadas aquí como referencia (las de Carlos IV de 1793) constituyen, en sí mismas, y según se pregona en su preámbulo, una recopilación de anteriores y aun de nuevas normas (7).

Las RR. OO. de la Armada de 1984, que fueron aprobadas por real decreto (sancionado por S. M. el Rey, como es preceptivo), disponen en su prefacio que éstas «constituyen un Código de Doctrina Naval que comprende las esencias de la Institución, su espíritu, sus conceptos básicos y sus tradiciones. Tienen por objeto preferente servir de guía a sus miembros e inspirar la reglamentación de la Armada». Teniendo en cuenta el rango normativo actual de las Ordenanzas de 1984, y aun su posible futuro (8), la manifestación de intenciones declarada en este prefacio, ambicioso en alcance y contenido, nos lleva a hacer una consideración acerca de la preeminencia real de estas Ordenanzas de 1984 sobre las normativas que de ellas se fueron derivando.

Las Ordenanzas, en su estado original, constituían la fuente en la que se inspiraban y enmarcaban las disposiciones que necesariamente habían de desarrollarlas (llámense Código Penal Militar, Régimen Disciplinario, Régimen de Personal, cartillas de uniformidad, vestuario, organización, empleos militares, etc.). La realidad es que estas disposiciones, que teóricamente deberían desarrollarse de forma subordinada a aquellas ordenanzas, fueron sancionadas, en la mayoría de los casos, en niveles normativos tan altos que superaban el rango de su propia matriz. Con cada revisión, las ordenanzas se fueron limitando cada vez más en su ámbito regulador, al tener que ajustar su contenido a lo dispuesto en sus mismos desarrollos normativos. Situación que está en clara contraposición con lo expresado en la exposición de motivos de las

actuales Ordenanzas de la Armada. Eso, sin contar el problema que la dispersión normativa resultante supone a la hora de conocer y aplicar sus disposiciones.

En la redacción de las Ordenanzas de Carlos IV se siguió el método habitual legislativo de mandato y prohibición, aunque la mayoría de sus artículos lo estén en términos de mandato (marcando la pauta a seguir). En aquellos otros en los que su contenido era de carácter prohibitivo, y aun respetando la amplia prerrogativa que en este sentido se reconocía a las autoridades responsables del mantenimiento de la disciplina (9), se determinaban también, de forma paralela, las sanciones a imponer a los infractores de las normas, así como las «penas aflictivas» a aplicar (10), sobre todo en aquellas infracciones que se podrían considerar como «comunes». Hoy en día las infracciones disciplinarias están tipificadas en el Código Penal Militar (11) y en la Ley Orgánica de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas (12). Cualquier disposición al respecto que se pretendiera introducir ahora en la parte sustantiva de las Ordenanzas habría que redactarla en concordancia subordinada a lo dispuesto en las citadas leyes, cuando lo correcto debería haber sido que las sanciones correspondientes fuesen establecidas de forma subordinada a las disposiciones dictadas en las propias Ordenanzas. Por decirlo de otra forma, y a tenor del espíritu constitutivo de las ordenanzas, la relación de las infracciones disciplinarias debería haberse deducido de las disposiciones dictadas en aquéllas, y no a la inversa. Esta situación es la que ha conducido al proceso de desgace por partes de las Ordenanzas, y es la que justifica la pregunta planteada: ¿cuál debería ser su preeminencia real? (13).

Sin embargo, y al menos hasta el momento, las sanciones correspondientes a las infracciones habidas en el cumplimiento de las obligaciones del centinela las fija el Código Penal Militar (Sección de Delitos contra los deberes del centinela) (14), pero subordinándolas a las disposiciones que al efecto se dicten en las Ordenanzas (15), lo que podría constituir un problema competencial si se continúa rebajando el rango normativo de las Ordenanzas.

A los estudiosos de éstas les cuesta cada vez más asociar el sonoro y añejo nombre de reales ordenanzas a lo que de ellas va quedando en la realidad, ahora reducidas, en la práctica, a regular algunos aspectos del régimen interior y a compendiar algunos otros que, aunque sin quitarles importancia, sí son de muy limitada aplicación, y ya muy alejados del objetivo que aún sigue pregnando su preámbulo. Esta situación, unida al acelerado proceso de cambio en el que estamos inmersos, podría llevar a que las Ordenanzas se viesan convertidas en un fósil de biblioteca profesional, puede que vistosas en su encuadernación y con un título de sonoritas reminiscencias, dignas del debido respeto al que se han hecho merecedoras por méritos propios, pero inservibles por inoperantes. Si aceptamos esta situación, quizá fuese mejor dar por finalizado y cumplido su cometido original y, en consecuencia, proceder a su derogación

total, eso sí, proporcionándolas un respetuoso entierro, con todas las honras debidas, en el «Museo de la Historia Literaria Militar».

Llegados a este punto, conviene aclarar que con este trabajo no se pretende presentar una tesis que tenga como objeto la anulación de la línea de regulación orgánica imperante, pero sí hacer llegar al lector la inquietud sobre si, a la vista de la escasa capacidad reguladora y posibilidad aplicativa de las actuales Reales Ordenanzas de la Armada, y aun de las posibles futuras, cuyas capacidades y posibilidades serán aún más limitadas si cabe, deberían seguir llamándose propiamente «ordenanzas» o, por el contrario, ¿convendría, quizá, un fuerte cambio de rumbo a su actual proceso renovador para reconducirlo de vuelta encontrada?

La pregunta, así planteada, puede sonar dura por pesimista y, en apariencia, abandonista de una tradición normativa que hunde sus raíces en el mismo origen de las Fuerzas Armadas, pero se estima que, aun bajo esta sospecha, es necesario plantearla con toda su carga emocional; y se hace desde el pleno conocimiento del estado en que se encuentran y de lo que se cierne sobre ellas en un horizonte mucho más próximo que lejano. Y no es menos cierto, también, que esta pregunta se plantea desde la tesitura de que, aún así, es posible proponer una línea de acción (16) que aporte una solución practicable al problema planteado, respetuosa con su espíritu y tendente a rescatar el concepto original, la justificación y el fundamento de aquellas antiguas ordenanzas.

Posibles líneas de acción a considerar

A tenor de lo expuesto, y con el objeto de encontrar esa posible línea de acción que permitiese reconducir el proceso en que se encuentran las Ordenanzas de la Armada, y poder así mantener su concepto original, cabría considerar, como punto de partida, las posibles líneas de acción siguientes:

- Dejar que las cosas sigan su curso actual, aprovechando bienamente lo que de las Ordenanzas vaya quedando después de las sucesivas revisiones, para ir componiendo con su resto un documento que permita justificar, en lo posible, la existencia de algo que pueda seguir llamándose Reales Ordenanzas de la Armada.
- Recuperar el espíritu e importancia original de las Ordenanzas, reprocesando toda las normativas dimanantes de sus principios para ponerlos en subordinación a sus disposiciones.
- Asumir la situación actual de las Ordenanzas y, tomándolo como base de partida, reorganizar su estructura y contenido de éstas para constituir una norma, o una recopilación de ellas, que pueda ser digna depositaria del nombre y del espíritu de las antiguas Ordenanzas.

Análisis de las líneas de acción consideradas

- La primera línea de acción no es apropiada, puesto que no conduce a la restitución del espíritu de las ordenanzas. Por el contrario, es practicable (de hecho así ya se está haciendo) y también es aceptable, porque es obvio que su adopción no necesitaría de implementación extraordinaria alguna.
- La línea de acción segunda es apropiada, puesto que conduce a la restitución del espíritu de las ordenanzas, y, también es practicable (ciertamente complicada, pero no imposible). Por el contrario, no es aceptable por el excesivo esfuerzo legislativo que conllevaría, y el tiempo requerido para aplicarla.
- La tercera línea de acción es apropiada, por conducir a la restitución del espíritu de las ordenanzas; es practicable (sería un proceso compilatorio) y también es aceptable (podría apoyarse en alguna base normativa ya preexistente en la Armada).

Consideraciones

El lector que hasta aquí haya llegado podrá conjeturar (y razón no le ha de faltar) que se le está presentando el «truco del almendruco» o el «del huevo de Colón». ¡La tercera línea de acción parece contener la solución mágica a un problema que se lleva arrastrando desde hace muchos años, y todo ello en virtud de la apuntada preexistencia en la Armada de una base documental *ad hoc*, que todavía no ha sido identificada!

Cierto es que el planteamiento de ese posible futuro de las Ordenanzas de la Armada que aquí se apunta se ha hecho desde una posición de ventaja, como es el hecho de haber vislumbrado esa posibilidad capaz de reconducir la situación de las Ordenanzas actuales después de haberle dado un sinfín de vueltas al tema, consecuencia de las incontables horas que los autores de estas líneas hemos dedicado a él como componentes de los grupos de trabajo de revisión de las RR. OO. (generales y particulares). Aunque, por aquello de respetar la pauta formal que debe regular el proceso de estudio del problema, estábamos obligados a empezar por formularlo de una manera formal para poder desarrollar el proceso analítico desde el principio, y así poder confirmar, en su caso, la bondad de la línea de acción a seguir .

¿Cuál es esa base normativa preexistente que podría servir de apoyo y marco sobre la que reconstituir el espíritu de las Ordenanzas?: pues ni más ni menos que la *Colección de Reglamentos de la Armada*.

Tan sólo con la intención de ponerla en línea de pensamiento con el asunto que nos ocupa, ya que la *Colección* es sobradamente conocida por todos, es por lo que vamos a hacer un breve resumen de su historia, estructura y contenido.

La necesidad de recopilar las múltiples disposiciones normativas que afectaban a la Armada dio lugar a que en el año 1854 se editase un *Compendio de la legislación marítima de España*, obra particular y exclusiva del Archivero Lasso de la Vega, en el que, además de recoger las Ordenanzas promulgadas en el siglo anterior, incluía una compilación de disposiciones de importancia «que rodaban por los archivos»; éste quedó también, cómo no, sujeto a las actualizaciones que el devenir de los tiempos reclamaba. La *Colección de Reglamentos*, tal y como hoy la conocemos, inspirada por el capitán de corbeta Claudio Alvargonzález y Sánchez-Barcáiztegui, fue editada por vez primera en 1934. Después de algunas modificaciones estructurales y de actualización de contenidos, en 1975 salió su última edición impresa que, con las consiguientes remisiones de actualización, ha perdurado hasta nuestros días. A partir de enero del 1995 se inició la edición de su versión informatizada, mediante CD, y su exposición en el portal Armada de la Intranet, ambas demostrativas de la vocación orgánica de actualización permanente (17).

En sus treinta y ocho tomos, agrupados en once publicaciones, se recoge un amplio abanico de disposiciones, que tratan doscientos sesenta y nueve temas, para constituir, en su conjunto, tal como se indica en su preámbulo, una recopilación legislativa de carácter general aplicable en el ámbito de la Armada, en aquellos aspectos que afectan tanto a sus diversos organismos como a su personal. Su finalidad es la de constituir una valiosa herramienta de trabajo y consulta al alcance de todos los que prestan servicio en la Armada.

Intentar exponer aquí, de forma puntual y biunívoca, el paralelismo existente entre los temas recopilados en la *Colección de Reglamentos* y los que, en su momento estaban recogidos en aquellas Ordenanzas originales (18), sería poco menos que imposible por lo largo y prolijo del proceso; pero como para muestra debería bastar un botón, traeremos a colación algunos de los más significativos que, permanentemente actualizados, figuran ahora en la *Colección de Reglamentos*, como son: las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas (1978) y las Reales Ordenanzas de la Armada (1984), los Reglamentos de Honores Militares y de Retribuciones, la legislación relativa al Personal y sus desarrollos reglamentarios, la Organización de la Armada, el Código Penal Militar y Régimen Disciplinario, la Constitución Española, la asignación de Mandos y forma de tomar posesión, destinos, IPEC, escuelas, servicios religiosos y sanitarios, uniformidad, Reglamento de Recompensas, Arsenal, Tráfico Marítimo, Reglamento de Banderas, Ley de Procedimiento Administrativo, y un largo etcétera (por poner un límite a su extensa lista).

Además de éstos, aparecen recogidas en la *Colección de Reglamentos* otras normativas que, por razones obvias, no aparecían en aquellas antiguas Ordenanzas de 1793, como son las relativas a la Policía Naval, Acción Social, Normalización Militar y otras.

Llegados aquí, es el momento de hacer dos reflexiones:

- ¿No constituye la actual *Colección de Reglamentos de la Armada* una versión corregida y aumentada de aquellas Ordenanzas de Carlos IV?
- ¿No coinciden ambas en sus propósitos objetivos, a tenor de lo expuesto en sus respectivas exposiciones de motivos? (19).

Podemos entonces concretar:

- Las actuales Reales Ordenanzas de la Armada han venido siendo reiteradamente vaciadas de contenido y capacidad dispositiva real, para acabar siendo convertidas en algo alejado del espíritu de aquellas Ordenanzas originales, y de la intención con que se promovieron. El alcance y profundidad de su contenido actual, limitado básicamente ahora a normas de régimen interior y de ceremonial marítimo, apenas si pueden justificar adecuadamente su nombre de «ordenanzas», y aún menos las de «reales» (20).
- Se estima necesario y conveniente hacer un esfuerzo para poder conservar, con la propiedad y dignidad debida, el tradicional nombre de Reales Ordenanzas de la Armada, pero ¿aplicado a qué?

La calificación de «reales», aplicada a las ordenanzas militares en general, proviene de haber sido promulgadas, ya en sus orígenes, mediante una real orden, nivel equivalente que se ha venido manteniendo de forma casi ininterrumpida a lo largo de los tiempos, conforme al ordenamiento jurídico español, como así sucede también con las actuales Reales Ordenanzas de la Armada, sancionadas por S.M. el Rey, con rango de real decreto (21). Esta calificación también sería posible aplicarla, en propiedad, a cualquier conjunto de normativas que, formando unidad, contenga una mayoría de ellas con rango de ley o de real decreto (conjunto que podría contener, además, otras normativas de rango inferior, desarrollo de éste).

Lo cierto es que la *Colección de Reglamentos de la Armada* reúne, a nuestro juicio, las condiciones necesarias y suficientes para constituir la base normativa de unas nuevas y verdaderas Reales Ordenanzas de la Armada.

Para su implantación como tales tan sólo se requeriría de una actuación previa dirigida a eliminar las posibles interferencias o duplicidades que pudieran darse en las denominaciones del todo y de las partes. Así, sería necesario terminar de desglosar lo que quedase de las actuales Ordenanzas de la Armada, para poder incluir sus contenidos, por partes, con la denominación y rango normativo adecuado, en los apartados correspondientes de la *Colección* (22), para así dejar liberada la denominación de Ordenanzas de la Armada, que pasaría a titular, en exclusiva y a partir de ese momento, la mayor; es decir: la

actual *Colección de Reglamentos*, y que por mérito de su propio contenido general podría serle de aplicación el calificativo de «reales».

Su gran valor añadido sería que el contenido de estas nuevas Reales Ordenanzas de la Armada estaría así permanentemente actualizado en virtud de su propia estructura y norma constitutiva, y a disposición inmediata del personal y organismos de la Armada. Su vigencia estaría asegurada por el continuo y meritorio trabajo de la Sección de Planes Orgánicos de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada, responsable de editarla, difundirla y mantenerla actualizada, labor que ya viene haciendo de forma eficaz e ininterrumpida desde sus orígenes (hasta hace poco venía siendo desempeñada por el transformado Negociado de Reglamentos de la misma sección).

En resumen

- El contenido y capacidad normativa de las Reales Ordenanzas de la Armada se ha visto disminuido notablemente como consecuencia de las sucesivas detracciones habidas.
- El nivel de su rango legal está disminuyendo a cada revisión actualizadora.
- Su contenido actual a duras penas alcanza a justificar su denominación tradicional (nivel que posiblemente puede verse aún más disminuido en un futuro no lejano).
- Es necesario recuperar y reforzar el espíritu original y la denominación de las antiguas Reales Ordenanzas de la Armada.
- No resulta aceptable oponerse al proceso de cambio normativo que están sufriendo las actuales Ordenanzas, por lo que no procede reconstituirlas tal como quedaron redactadas en 1793.
- En la Armada preexiste una potente base documental, recopilada bajo la denominación tradicional de *Colección de Reglamentos de la Armada*.
- En cambio, es posible reconducir el proceso de revisión de las actuales ordenanzas para reconstituir el espíritu, objeto y alcance de las antiguas Reales Ordenanzas de la Armada sobre la citada *Colección de Reglamentos*, de acuerdo con un proceso unitario que sea apropiado, practicable y aceptable.

(1) Aunque la acepción actual de este concepto pueda diferir sensiblemente del recogido en aquéllas, es posible traducirla, en epiqueya, con bastante aproximación a ésta (*patria gotorum... intra fines hispaniae*, de las «Reglas» del rey visigodo Wamba).

(2) Es un error frecuente citar a estas Ordenanzas, las de Carlos III, como las originales de la Armada, cuando lo exacto es que sus genuinas específicas son las de Carlos IV.

(3) Normas que «no sólo han de darse para sujetar al que ha de obedecer, sino también para el que ha de mandar», al decir del tratadista militar general José Almirante.

(4) En calidad de secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina

(5) Se apunta 100 como número aproximado, ya que no es posible discernir y reagrupar sus contenidos con precisión.

(6) A propósito de las vueltas que dan las cosas, en el artículo primero en las Ordenanzas de 1793 (Carlos IV) aparecía recogido el empleo, ahora reinstaurado, de almirante general, como «dignidad a crear en caso de estimarse necesario».

(7) «Por quanto he mandado la recopilar de las varias adiciones que han tenido las Ordenanzas Generales de mi Armada Naval, desde su publicación (...) añadiendo otros preceptos que no comprendía, y son ahora necesarias para su acertado gobierno y dirección (...), he resuelto que, anulado, como desde luego anulo, quanto directa o indirectamente se opusiese á ello de la anterior (...).».

(8) Si se tiene en cuenta que las nuevas RR. OO. para las FAS (generales) serán aprobadas, previsiblemente, por un real decreto, es fácil suponer que las nuevas de la Armada lo serán, disminuyendo su rango normativo, bien por una orden ministerial o por una instrucción del AJEMA.

(9) Es frecuente el error de asociar, casi con exclusividad, el concepto «disciplina» con lo relativo al respeto y la subordinación debida, cuando su concepto real es el de la «observancia de las leyes y ordenamiento de una profesión o instituto» (de las 64 faltas tipificadas como leves y graves en la actual Ley Orgánica del Régimen Disciplinario tan sólo siete en total tienen que ver con la subordinación y el debido respeto).

(10) En las Ordenanzas de 1793, para las infracciones de faltos y tardos de licencia y de francos, faltos a misa, insubordinación, pependencias, riñas, robos, fumar fuera de los sitios autorizados, juegos prohibidos, reventa de géneros, blasfemia, embriaguez, etc., se establecían las penas afflictivas de disminución de las raciones y vino, plantones, puesta en el cepo a pan y agua, mordazas, azotes con palos, vara o chicote, carreras de baquetas y azotes sobre cañón.

(11) Para aquellas constitutivas de delito, cuyo enjuiciamiento y punición corresponden a los órganos judiciales castrenses.

(12) Para aquellas no constitutivas de infracción penal, punibles por las autoridades y mandos con potestad disciplinaria para ello.

(13) Por citar un ejemplo en línea con esta consideración, el cuadro de sanciones (multas) a las infracciones al Código de la Circulación aparece en un anexo al mismo, y subordinado, por tanto, a lo dispuesto en él, como cuerpo normativo.

(14) Artículo 147 del CPM: «...el centinela que incumpliere sus obligaciones, ocasionando grave daño para el servicio...».

(15) Las obligaciones de centinela están recogidas en los artículos 59 al 64 de las RR. OO. para las FAS.

(16) Línea de acción que deberá reunir las condiciones de propiedad, practicabilidad y aceptabilidad señaladas en la PNP 1.

(17) En las Ordenanzas de Carlos IV (1793), aunque editadas como unidad normativa en su origen, ya se advertía la necesidad de mantenerlas al día, incluso tomando ejemplo de otros «se fueren renovando de todas las naciones marineras, desde las de mayores Fuerzas hasta las que las tengan limitadas a unos guardacostas, haciéndolas traducir a mis expensas por personas inteligentes en cada lengua [de modo que] proporcionen el adelantamiento en todos los ramos según el progreso de las ciencias y demás conocimientos humanos».

TEMAS PROFESIONALES

(18) En las Ordenanzas de Carlos IV se trataban alrededor de 100 temas distintos, y en la *Colección de Reglamentos de la Armada* se contemplan 279.

(19) En su exposición de motivos de las Ordenanzas de 1793 se aclaraba «por cuanto he mandado recopilar las varias adiciones que han tenido las Ordenanzas Generales de mi Armada Naval desde su publicación, por exigirlo así la diversa constitución y aumento de mis Fuerzas de Mar, y añadiendo otros preceptos que no comprendía y son ahora necesarios para su acertado gobierno y dirección». Con la creación de la *Colección de Reglamentos* se prendía «recopilar las múltiples disposiciones normativas que afectaban a la Armada en tiempos de continuas y radicales transformaciones».

(20) Dado que el rango sancionador de las nuevas Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas propuestas al Consejo de Ministros será un real decreto (las anteriores de 1978 lo fueron por una ley), es de suponer que las Ordenanzas de la Armada resultantes de una nueva revisión en ciernes lo serán por una orden ministerial o instrucción del AJEMA (las actuales lo han sido por un real decreto).

(21) Real Decreto 1024/1984 de 23 de mayo.

(22) Algunos ya preexistentes, y otros a crear. De acuerdo con el rango normativo más adecuado que pueda corresponderle a tenor de su importancia dispositiva.



MEDITACIONES SOBRE LA CRUZ DEL MÉRITO NAVAL

F. S. J.



ACE ya dos años me impusieron la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco. La edad y el tiempo transcurridos desde el acto no perdonan y, pese a mantener imborrables los detalles de tan emocionante acontecimiento, me temo que puedan desvanecerse algunas vivencias. Es por ello que, en la convicción de que hoy todavía puedo reproducir aquel momento, he tomado la decisión de poner por escrito las meditaciones que entonces me hice, con el fin de tener el soporte material que en tiempos venideros me haga revivir el evento y, a la vez, sirva para poner estas meditaciones a disposición de mis amigos —a los que la lucen en el pecho o a los que la admiran y anhelan—, en lo que puedan serles de utilidad, completando aspectos que les ayuden a valorar en mayor medida tan preciada distinción.



Unos días antes del acto me comunicaron que era obligado dirigir unas palabras, y se me recomendaba que, para no olvidar nada, las llevase escritas. Aceptando la recomendación me puse rápidamente a escribir, pero con la misma rapidez con que comencé, abandoné la labor, y el día señalado acudí sin un papel en las manos, pero con el corazón lleno de ordenados sentimientos. Lo mejor será reproducir lo sucedido cuando llegó la hora del café. Me puse en pie y les dirigí estas palabras, que ahora creo poder recordar con bastante precisión:

«Gracias por acompañarme en tan entrañable momento. Siguiendo las indicaciones

recibidas era inexcusable que hoy viniera con unas notas para transmitir tantos y tantos sentimientos; siendo imperdonable que, por la emoción del acto, o por la improvisación, olvidase algo o no encontrara el modo de expresaros, en toda su intensidad, la trascendencia de la concesión e imposición de la Cruz del Mérito Naval.

Hace meses, cuando “descubrí” que se estaba recogiendo información en la que sustentar la elevación de la propuesta, me quedé tan sorprendido y emocionado que esa noche ni tan siquiera podía dormirme; pero finalmente, al quedar rendido, tuve un intenso sueño que, a la mañana siguiente, pude reproducir como quien está visionando una película, ordenadamente, con sus pausas y momentos de emoción. Así es que hoy no necesito el auxilio de notas en un papel; pues me basta con pulsar la tecla del *play* y ya comienzan a aparecer, con nitidez, color y calor, las sucesivas imágenes de aquel precioso sueño.

Me vi en posición de firmes, y en el acto me prendieron la Cruz en el pecho. Entonces, al volver a la formación, manteniéndome totalmente hierático, bajé la mirada, la dirigí a la Cruz y comencé a recrearme en los infinitos detalles de la misma y a buscar el significado del simbolismo de cada uno de su elementos físicos —pues pensaba que por algo está formada por éstos y no por otros—.

En lo primero que reparé fue en que tenía forma de cruz. Exactamente el símbolo de nuestra fe y base, en definitiva, de toda nuestra cultura occidental. Por mucho que hoy pretendamos olvidar y renunciar a nuestra raíces, es innegable que los valores en que se asienta nuestra sociedad y se basan los pilares de nuestro derecho están impregnados del cristianismo: los derechos humanos, la abolición de la esclavitud, la igualdad de todos los hombres, la dulcificación de las penas, el amor y respeto al prójimo, la entrega total por nuestros semejantes, etcétera.

Conceptos como el amor —no olvidemos aquello de que los Diez Mandamientos se resumen en dos y, precisamente, una de las subsunciones es el amor al prójimo— nos viene del cristianismo. En un afán de secularizar todo, se han venido buscando seudónimos del amor con tal de borrar esa palabra de la sociedad. Amor lo sustituimos por solidaridad, cuando lo cierto es que ésta no es seudónimo de aquél, pues solidaridad es sólo la adhesión a la causa de otro, o entregar a otro parte de lo que nos sobra, mientras que amor es entrega en cuerpo y alma a otro, dando todo lo que se tiene.

Los militares sabéis bien qué es amor pues, por servicio a nosotros, los que componemos la sociedad, no dudáis en dar todo y más, hasta la última gota de vuestra sangre, como así jurasteis en su día y lo confirmáis con vuestra permanente actitud en los más ínfimos detalles.

Del amor sólo escuchamos la expresión “hacer el amor”, como referencia al acto físico de realizar materialmente el acto sexual, pero sin tan siquiera relacionarlo con la entrega al otro y por el otro, que es lo que lo dignifica, le da sentido y le permite asignarle la calificación de acto de amor.

Sobre la Cruz veía un ancla. Lo primero que pensé es que el ancla es el símbolo de la Armada; pero enseguida traté de analizar la razón por la que la Marina ha tomado como símbolo el ancla. El ancla, que es el elemento más sencillo de un barco. Ante el valor de la plataforma y de los sofisticados sistemas de armas de un buque, la Marina la representamos, con todos los honores, por el ancla. ¿Será así por su sencillez y eficacia?

El ancla nos permite, tras parar máquinas en una ensenada, fondear y mantener la posición del barco, dando descanso a la dotación, con el disfrute del placer de la mar en calma, posibilitando la comunicación entre los compañeros, fomentando la amistad, reparando el barco o planificando la inmediata acción... En momentos de mal tiempo, fuerte viento y mar dura, si nos falla la máquina y nos vemos irremisiblemente arrastrados contra la costa, aquel

elemento eficaz puede salvar la dotación y el barco. ¡Sencillez y eficacia, exactamente igual que la amistad!

Entonces, pensaba que los amigos y los compañeros hemos de estar siempre atentos a lo que sucede a nuestro alrededor, posicionados en la proa del barco, con la mano en el freno de la maquinilla, dispuestos para fondear y, a modo de lo que hace el ancla, sin miedo, con decisión, no dudamos en lanzarnos al agua, con las uñas nos aferrarnos fuertemente al fondo y con la otra mano, a modo de cadena, asimos al amigo, para darle la seguridad que necesite en momento de apurada situación.

Pero eficacia debe relacionarse a la vez con entrega, ya que sin ésta mal puede conseguirse el objetivo de la eficacia. Vosotros, los militares, sabéis mucho de entrega, ya que el servicio es el móvil de vuestra profesión.

Luego fijé la mirada en la corona colocada sobre la cruz. Corona que es el símbolo de la monarquía y expresión del modelo de estado que nos hemos dado los españoles, como elemento de reconciliación. No voy a profundizar sobre las bondades de unas u otras formas de gobierno, pero sí quiero dejar constancia del positivo balance de esta última etapa de la historia de España y del innegable valor que puede desempeñar una institución externa a los partidos políticos, que nos sirva como referente y que realice a la perfección la labor de embajador extraordinario permanente de España. No es la mera imagen del embajador de tal o cual gobierno, ni su mensaje es el de la tendencia de uno u otro partido; pues la Corona sólo representa a España y a los intereses de los españoles.

La Cruz tenía fondo blanco —que la califica de distintivo blanco—, símbolo de la paz. Y pensaba... ¡ojalá sólo se concedan, de ahora en adelante, cruces con distintivo blanco y no amarillo o rojo!, no porque no sean merecidas, sino porque no se produzcan las circunstancias dolorosas que justifiquen su concesión con tales distintivos. ¡Qué bonita es la paz! ¡Y cuánto cuesta su mantenimiento! Pero para tenerla no basta deseirla. Simplemente por repudiar la guerra —y bien que la repudiamos— no se consigue la paz, por lo que no debemos rechazar la aplicación de los más eficaces medios para obtenerla y garantizarla. Precisamente, pese al coste y al esfuerzo, una de las formas para conseguir el mantenimiento de la paz es el estar preparados para la guerra. Afirmación comúnmente aceptada desde los tiempos de Roma; al igual que la de si deseamos la paz, estudiemos la historia. Preparación para la guerra que actúa como elemento de disuasión frente a quien pretendiera atentar contra la paz, y que se sustenta en la realidad de los medios materiales y humanos, así como en hacer ver la firme decisión de su empleo, para lo cual hay que contar con el valioso e imprescindible respaldo de la sociedad.

Empleemos los medios necesarios para detectar los conflictos e intentar solucionarlos, pero no por ello olvidemos la máxima eficacia en la preparación para la acción. Si el conflicto armado afortunadamente no tiene lugar, demos por bien

empleado el esfuerzo en la preparación, en la completa seguridad de que dicho esfuerzo de tantos hombres y el gasto del material no empleado ya dieron el fruto apetecido, con el carácter de inversión para el mantenimiento de la paz.

¡Quién no está contra el delito! Y, sin embargo, a nadie se le ocurriría suprimir las fuerzas de seguridad, la justicia y las prisiones. ¡Claro que hay que invertir en educación y en el estudio y resolución de las situaciones que pueden conducir el delito!; pero no por ello hay que abandonar los medios de que hoy nos valemos para luchar contra aquél; antes al contrario, hay que potenciarlos y perfeccionarlos para que la disuasión y la corrección sean lo más eficaces posibles. El rechazo de las consecuencias en modo alguno debe llevarnos al rechazo de los medios destinados a evitar tales consecuencias.

La Cruz pendía de una cinta con los colores de la bandera, de la Bandera de España. ¡Qué colores tan preciosos y cuánto simbolizan! La Bandera es el símbolo de la Patria pero, pensaba yo, ¿qué es la Patria? Ciertamente, algo tan complejo y completo se hace de muy difícil definición. De todas formas, en mi sueño, encontré expresiones muy simples para explicarme qué es la Patria; aunque no por simples perdían solemnidad y grandeza.

La Patria es mi padre, con toda la trayectoria de su vida, sus incontables, silenciosos y eficaces servicios; sus intervenciones en la época convulsa de la República; las acciones a lo largo de la Guerra Civil; la posguerra; sus muchos esfuerzos por sacar adelante a la familia; los muchos valores que, en cada instante, se esforzó en transmitir: honestidad, esfuerzo, constancia, servicio, amor a España...

La Patria es también el entorno familiar, nuestros antepasados, los primeros pobladores, las influencias fenicias y griegas, la romanización, los visigodos, la reconquista, el descubrimiento y la labor realizada en América, la expansión en el Pacífico, Lepanto, Trafalgar, la Guerra de la Independencia, la Guerra Civil... Todo es lo que, como poso, nos ha dejado nuestra actual forma de convivencia, nuestra manera de ser, el cristianismo, el derecho, el desarrollo económico-social, etc. Todo eso es tan importante y aglutina tanto y tanto esfuerzo y sacrificio que merece el máximo respeto. No se trata de patriotismo, sino de cumplido y sagrado reconocimiento.

¡Todo el tiempo y las acciones, condensadas en un sencillo trozo de tela, con unos vivos colores rojo y gualda! De ello el respeto reverencial a nuestra Bandera, pues respeto y reverencia merecen todos y cada uno de los acontecimientos que encierra en su tejido y en sus colores. Si tan sólo mi padre estuviera presente, formando parte de uno de sus hilos, ya sería sobrada razón para besarla y respetarla; pero si pensamos que el resto de los hilos del tejido son la vida —en guerra y en paz— de los que nos han precedido —militares y civiles—, ciertamente se convierte en un elemento sagrado que obliga a la mayor devoción y a la defensa de lo que condensa. Quien ofende a la Bandera y no la defiende con ardor sólo se me ocurre pensar que es un mal nacido, ya que ni tan siquiera reconoce la vida y dedicación de sus más íntimos.

El conjunto quedaba fijado al pecho, junto al corazón, mediante un pasador. En el corazón, donde siempre creemos que están nuestros más íntimos sentimientos. La Cruz no podía estar en otro sitio, ni mejor unida a mi vida. En verdad que no se trata de ir luciendo la Cruz, pero cuando el acto lo permite no hay la menor duda de que se lleva como sentimiento y se exterioriza con el máximo orgullo, no por el merecimiento, sino por lo que significa.

Muchas veces me había entretenido repasando las condecoraciones de los militares. La primera impresión era la de que las habían ganado en mil y una batallas, con derroche de valor, honor, esfuerzo, profesionalidad... Pero ahora que era yo el que tenía prendida la Cruz, ¿qué había hecho? Yo me decía: “ha sido una concesión inmerecida”, pero con rapidez descarté el pensamiento, por el gran respeto que tengo a la profesionalidad —si habían actuado así seguro que tenían razón— de quienes hayan intervenido en la concesión; de manera que, con humildad, fui conformándome o buscando justificación en las pequeñas cosas de mi vida —lo que no acababa de darme explicación— y me conformé con valorar la generosidad y magnanimidad de quien la propuso y de quien la concedió.

Hace años que estamos en paz, por lo que no acertaba a descubrir la razón por la que muchos militares lucen medallas actualmente. Pero también es cierto que, desde hace muchos años, están participando en incontables misiones en escenarios de riesgo, poniendo su vida en juego por nosotros, por nuestros intereses y por la defensa de valores esenciales para la convivencia humana.

Pero es que, aquí y en paz, realizan día a día numerosísimas tareas con una dedicación muy por encima de lo que se les demanda. Cursos, especialidades, maniobras... todo con una entrega fuera de lo normal, pensando en la eficacia y en la perfección, conscientes de que de sus conocimientos y preparación son esenciales para el mantenimiento de la paz y, Dios no lo quiera, si hay conflicto armado, que se resuelva con rapidez, restituyendo la paz con el menor dolor. Claro que eso es no sólo esfuerzo y dedicación personal, sino también renuncia y alejamiento de la esposa, hijos, amigos...

En fin, sin tener la justificación de la concesión, lo que sí se impone es desplegar, por mi parte, una labor pedagógica, transmitiendo la necesidad de poner el máximo interés en la ejecución de los pequeños detalles, en la perfección y entrega en las labores profesionales, siendo generoso. Todo eso seguro que tendrá la debida recompensa, primero con nosotros mismos —al sentirnos realizados y útiles con la diaria superación de obstáculos—, luego con los que nos rodean —en la medida que podamos ayudarles en sus necesidades y en los momentos de dificultad—, y al final, si todo ello lleva a la concesión de una condecoración, que ésta sirva para poner de evidencia, en nuestro entorno, valores que deben cultivarse.

Imposición de una Cruz que implica compromiso futuro, manteniendo un constante comportamiento ejemplar que, cada día, en cada momento, sirva de

justificación, ante todos, de las razones de la concesión. Hay que proponerse el lema de “Antes no sé si la merecí, pero ahora le doy dignidad”.»

Terminada la exposición de mi sueño, concluí con unas palabras de agradecimiento:

«A quien se fijó en mí y se esforzó en la proposición de la recompensa.
A quien acordó la concesión.

A mi esposa, por su comprensión y cariño. Recuerdo el sacrificio que supuso la separación —en pleno noviazgo— para ir durante tres veranos a cumplir el Servicio Militar en la Milicia Naval Universitaria, en puntos alejados de la Península, cuando mis compañeros de estudios cumplían igual en el cercano campamento de Castillejos. Comprensión y cariño en el día a día, desde hace ya muchísimos años.

A mi hija que, comprendiendo mis inclinaciones, me entrega a mis nietos para que me acompañen a actos y celebraciones militares.

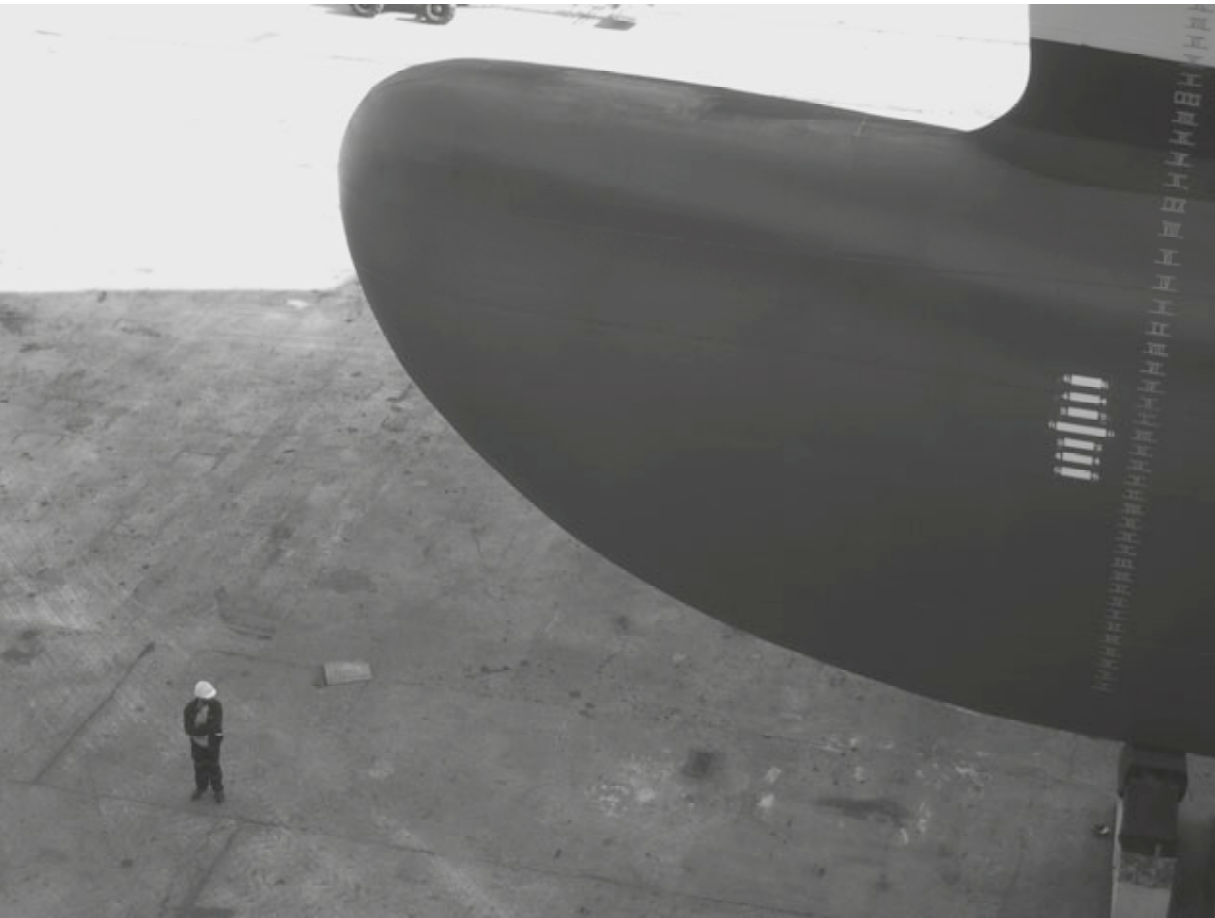
A mi hijo Nacho. Sabiendo de mis sentimientos se esforzó para ser admitido —en dura pugna— para hacer sus Milicias Navales Universitarias cuando ya estaba anunciada la suspensión del servicio militar obligatorio.

Gracias a todos cuantos me estáis acompañando y arrojando en esta acto, pues los valores que transmitís, en cada momento, han sido capitales para mi formación. Gracias, muchas gracias a todos.»

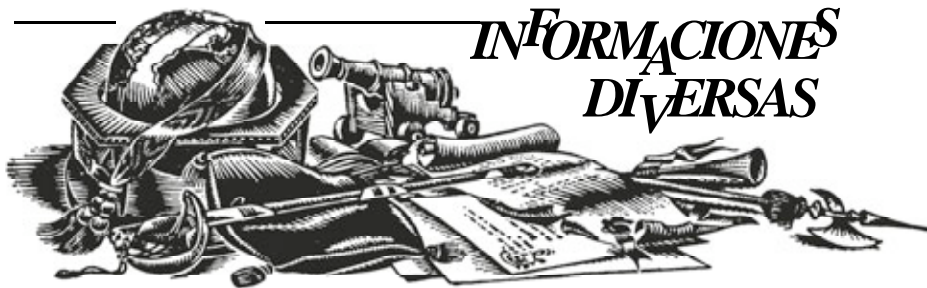
Sólo puedo añadir que un día soñé y creí que era una realidad. Hoy, que la imposición es una realidad, me parece que estoy soñando; con lo que puedo felicitar me por haber tenido, dos veces, un sueño precioso.

He de confesar que, cuando en el sueño, mirando de reojo, veía con perfecta claridad la Cruz del Mérito Naval, con todos sus detalles —y ése fue el hilo de mi meditación—, hoy en la formación, cuando me la impusieron, teniendo la cabeza levantada, también bajé la mirada para recrearme en ella. Pero la verdad es que, por el ángulo de visión, sólo veía el pasador, pero nada del resto, con lo que se pone de evidencia la grandeza de los sueños, que nos hacen aflorar, como maravillosa realidad, lo que no podemos percibir con los sentidos.

F. S. J.

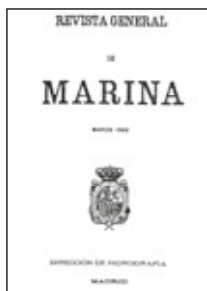


Bulbo de proa del buque de aprovisionamiento de combate *Cantabria*.
(Foto: E. Grueso García).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



Inicia este número la serie de artículos con uno más sobre *El combate de Trafalgar*, de R. P. Alcalá Galiano, que es continuación del publicado en la REVISTA de octubre pasado y en el que se trata de las vicisitudes de las escuadras de Ferrol (española y francesa) previas al citado combate, y las dificultades del arsenal para su puesta a punto ante la escasez de recursos. A este artículo le

siguen: *La pesca en el Miño*, por el teniente de navío Juan Cervera Valderrama; *La contratación de los servicios en la Armada*, del contador de fragata José Barbasastro, continuación del publicado en el número del mes de noviembre, que trata en esta ocasión sobre la constitución de depósitos de materiales contratados; *Cañón automático Krupp para el artillado de buques y baterías de tierra*, de autor desconocido; *Caracteres y composición de los buques auxiliares*, continuación del publicado en el último número, de autor anónimo y traducido del *Nauticus*, que incluye los buques-hospitales, buques-aljibes y buques-portamunición, entre otros; *La próxima evolución del armamento en los grandes acorazados*, por Javier de Sala; *La profesión naval en el Japón*, traducido del *Mitteilungen*, y *Salvamento del crucero inglés Gladiador*, traducido del *Marine Rundschau*.

En las *Noticias de la prensa profesional extranjera* tenemos información sobre las Marinas de Alemania (*Noticias varias*), Austria-Hungría (*Los presupuestos militares austro-húngaros*), Brasil (*Datos sobre los acorazados en construcción*), Dinamarca (*Incidente a bordo del crucero Hekla*), Estados Unidos (*Noticias varias*); *El grado de vicealmirante*, Francia (*Maniobras de flotillas de torpederos*), Inglaterra (*Botadura del acorazado Collingwood*; *Nuevo torpedo automóvil*), Italia (*La altura de las chimeneas*), Japón (*Pruebas de combustible líquido*; *El salvamento del Matsushima*), Noruega (*Presupuesto para 1908-1909*), Rusia (*La flota voluntaria rusa*; *La prueba del Rurik*; *Presupuesto de la Marina para 1908*) y Suecia (*Presupuesto para 1909*).

Con las *Misceláneas*, *Noticias diversas* sobre la Marina Mercante y el *Sumario* de revistas nacionales y extranjeras finaliza el número correspondiente a diciembre del año 1908.

HACE CINCUENTA AÑOS



La REVISTA que cierra el año 1958 comienza con una reseña sobre la imposición de la Gran Cruz del Mérito Naval, por el ministro de Marina, a don Luis de Galinsoga, director del periódico *La Vanguardia* de Barcelona, a bordo del crucero *Méndez Núñez* atracado en dicho puerto. La serie de artículos se inicia con el titulado *La «bore» o «mascarets»*, por el capitán de navío Rafael

Ravina Poggio, en el que expone la teoría sobre ese fenómeno de ola de marea, típico de algunos ríos como el Sena o el Chien-Tang-Kiang en China. A éste le siguen: *De «Re» astronómica*, por el coronel de Infantería de Marina Salvador García Franco, sobre el movimiento de nuestro planeta; *El perfecto oficial de Marina*, por el capitán de Intendencia Carlos Conejero; *«Ad Utrumque Paratus» en la lucha antisubmarina*, por el teniente de navío J. Ramón Jáudenes Agacino, en el que propone algunas medidas para incrementar la eficacia en la lucha antisubmarina; *Visión en los periscopios*, por los capitanes de corbeta F. Villar, M. Aguilar y E. Sauras, y *Lanchas LCN en las costas del África Occidental Española*, por el capitán de corbeta Imeldo Delgado Rodríguez.

En las *Notas Profesionales* esta REVISTA nos ofrece un trabajo sobre *La propulsión por turbina de gas de los buques de guerra*, por el comandante de Máquinas J. González Sánchez, al que le siguen: *Nuevas consideraciones sobre la guerra de minas*, del capitán de corbeta Luís de la Sierra; *En torno a un túnel bajo el Estrecho*, por Luis de Ory, y *Sugerencias benéficas*, de autor desconocido, en el que se propone la implantación en la Armada de un plan de sugerencias benéficas similar al observado en el Boston Naval Shipyard, denominado en inglés *Banefical Suggestion Box*.

Vienen a continuación las *Misceláneas*, seguidas del artículo *Botellas que aclaran misterios*, de la sección *Historias de la Mar*, traducido del *American Mercury* por el capitán de corbeta A. de E., en el que expone numerosos ejemplos, a lo largo de la historia, de sucesos en los que una botella lanzada al mar ha sido protagonista. Con el *Noticario* y la sección de *Libros y Revistas* se da por concluido el número correspondiente al mes de diciembre.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE

Día Año

1 1595.—Francis Drake, en su cuarto viaje de piratería por las posesiones españolas del Nuevo Mundo, después de su fracasado intento de tomar Puerto Rico, anima a los suyos y se dirige con su flota al puerto de Hacha en Colombia.

2 1536.—Los españoles, al frente del mariscal Alonso de Alvarado, al que se le habían unido los wancas, libran una fuerte batalla contra el ejército incaico en la sierra central, que trataban de impedir el avance de Alvarado a la ciudad de Cuzco.

3 1546.—El gobernador de Venezuela, Pérez de Tolosa, continúa sus descubrimientos y conquistas de su territorio. En esta ocasión envía al capitán Diego Losada a explorar y conquistar las tierras altas en los Andes.

4 1545.—El virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza regresa a la ciudad de México, después de un viaje de pacificación por los territorios cercanos a la ciudad.

5 1539.—Francisco de Ulloa, en su viaje de exploración por el golfo de California a bordo de la nave *Trinidad* y navegando por el océano Pacífico,

llega en este día a la actual bahía de la Magdalena sin entrar en ella por estar herido a causa de una escaramuza que sostuvo con los nativos.

6 1521.—Bartolomé Las Casas sale en este día de la isla de Cubagua en un barco de Fernández de las Varas hacia Santo Domingo. Lleva el propósito de quejarse ante la Audiencia del comportamiento de Vallejo, gobernador de Cubagua.

7 1540.—Hernán Cortés regresa a España para defenderse personalmente ante el rey Carlos I de los constantes ataques que sus enemigos por envidia exponían en la Corte.

8 1548.—El capitán Alonso de Mercadillo, cumpliendo órdenes del entonces gobernador de Quito, Gonzalo Pizarro, funda en este día la ciudad de Loja en Ecuador, en el antiguo territorio ocupado por los paltas.

9 1533.—Manco Inca Yupanqui, aliado y reconocido como Inca por los españoles, toma en este día con gran ceremonial la mascaypacha o borla imperial, según las tradiciones y ritos oficiales incaicos.

10 1498.—Llega a Cádiz una flotilla de cinco naves procedente de Santo Domingo con trescientos españoles, a los que Colón les permitió llevar

conigo un esclavo indio. La reina Isabel no se sintió muy complacida con esta medida cuando dijo: «¿Qué poder tiene mío Almirante para dar a nadie mis vasallos?», ordenando seguidamente que todos fuesen liberados.

11 1517.—Se reúne en Valladolid, el Consejo del Reino para tratar distintos aspectos de las Indias. Fray Bartolomé Las Casas, acompañado de fray Reginaldo, expuso al Consejo su modelo de gobernación para aquellos territorios.

12 1521.—Francisco de Soto, dejado en la isla de Cubagua como administrador por Las Casas, contraviniendo las instrucciones recibidas, toma dos barcos en busca de oro, perlas y también esclavos.

13 1531.—Los españoles en su conquista definitiva del Perú, navegando por la costa ecuatoriana del Pacífico, llegan a la isla de Puná, frente a Tumbes, con la intención de fundar un asentamiento hispano en la isla.

14 1517.—El gran canciller de Borgoña y chambelán de Carlos V, con gran influencia sobre el emperador, releva durante este mes al archiducóno Fonseca de la dirección administrativa de las Indias, que puso en manos de Jean le Sauvage.

15 1520.—Sebastián Caboto, marino y explorador italiano al servicio de España, explora el interior del Río de la Plata descubierto por él en busca de minas de plata, llegando hasta los saltos de Yacuyretá-Apipé, que no pudo franquear.

16 1617.—Por real cédula se divide la gobernación del Río de la Plata en dos independientes, una del Río de la Plata con capital en Buenos Aires y otra que se llamó Guairá, con capital en Asunción, reemplazando su nombre por el de Paraguay.

17 1500.—Los Reyes Católicos, informados de que Francisco Bobadilla había puesto presos y encadenados a los hermanos Colón en su viaje de regreso a España, ordenan que los liberen de sus cadenas y que el Almirante se presente a ellos en la ciudad de Granada.

18 1508.—Otagada la gobernación de Nueva Andalucía en la costa norte venezolana, al conquistador Alonso de Ojeda; éste zarpa de España acompañado de Juan de la Cosa hacía Santo Domingo a fin de completar su expedición para tierras de su gobernación.

19 1521.—Una vez que Las Casas había marchado de la isla de Cumaná, los indios atacaron la colonia de labradores y monjes franciscanos que Las Casas había establecido, matando a muchos de los españoles y frailes al no contar con defensa alguna. Con este hecho la utopía de la colonización de las nuevas tierras según Las Casas parecía más remota de implantarse.

20 1503.—La reina Isabel la Católica firma en Medina del Campo un decreto por el cual regula el repartimiento de los taínos entre los españoles y

el trabajo en las minas compatible con el cuidado de sus parcelas y familias en las aldeas.

21 1541.—Gonzalo Pizarro, en su viaje de exploración por tierras del Amazonas, ordena al capitán Francisco de Orellana preparar un barco y adentrarse río abajo por el Amazonas, para obtener víveres para la expedición.

22 1502.—A finales de este mes, el gobernador de La Española, Nicolás de Ovando, decide explorar el territorio al este de Vega Real, la zona de yacimientos mineros de la franja norte del centro de la isla y la construcción de Puerto Plata.

23 1549.—Pedro de Valdivia, confirmado en el cargo de gobernador de Chile por La Gasca, prepara en la ciudad de Santiago nueva campaña de exploración y conquista hacia el sur hasta el río Andalien.

24 1709.—Francisco de Garay, gobernador de Jamaica, en viaje de exploración y conquista por tierras de Panuco, en territorio cedido por el emperador a Cortés, se dirige a la ciudad de México para entrevistarse con Cortés, llegando ambos conquistadores a un acuerdo sobre sus territorios.

25 1709.—Woodes Rogers, pirata inglés y azote de los territorios españoles del Pacífico, con su barco *The Duke*, consigue atrapar tras un corto combate al galeón español *Nuestra Señora de la Encarnación* procedente de Manila.

26 1520.—Decidido Cortés a volver sobre México y ponerle sitio en toda regla, sale de la ciudad de Tlaxcala para la ciudad de Texcoco, que está sobre la laguna y era buena posición para comenzar el cerco de la ciudad.

27 1561.—Juan de Caballón, adelantado de Costa Rica, después de penetrar por el Pacífico en la complicada región de Veragua, al finalizar el año prefirió abandonar y entregar su cargo al jesuita Juan de Estrada Rávago, mientras él optaba por el cargo de fiscal de la Audiencia de los Confines.

28 1526.—Comisionado por la Audiencia de Santo Domingo para conquistar el interior de Venezuela, Juan de Ampués, después del tratado efectuado con el cacique de Coro, de fidelidad y vasallaje a la Corona, escribe al emperador dando cuenta de sus conquistas.

29 1595.—El pirata inglés Francis Drake, en su cuarto viaje de piratería por el caribe llega al puerto de Nombre de Dios en Panamá. Sus habitantes abandonaron la ciudad no pagando el rescate que el pirata exigía; Drake se vengó incendiando la ciudad.

30 1520.—Cortés, en su caminar hacia México, habiendo salido de la ciudad de Tescmoluca, acampa con su ejército en territorio de los Colta.

31 1553.—Pedro de Valdivia, parte del fuerte de Arauco para el fuerte de Tucapel, que había sido tomado por los indios.

ODAS Y OLAS

A LA REVISTA GENERAL DE MARINA

Folios con razones de almas marineras
te han contemplado, ensalzada de cantos
para entrar en puerto sin aguas errantes
dejando olas maltratadas de agujas de marear.

Cuando partiste sin grandes miradas
y anhelos súbitos, conformaste
días de mar, a navegantes alegres
que llegaron con manos y tintas azules
de faros, alumbrando rumbos
y ensoñaciones de pechos
en sendas mojadas de mástiles
vislumbrando sirenas de olas
con espirales de sueños vivos
que ansías guardar siempre
en el arcón de las gaviotas.

Tienes amor en cestas de amaneceres
con efigies irrepetibles de seres que han volado,
detrás de tu travesía, absortos en el espejo
de tu historia, con equinoccios de luceros
en dulces sinfonías de silencios alborozados
a costa de anillos literarios de noches calladas
con letras de humos en nubes incrustadas
en el crepúsculo de las estrellas distantes.

Perduras con mano extendida
a plumas y labios entreabiertos
de estruendos relatos y poros abiertos
a mensajeros que están en gracia
cobijando a los que no son naufragos
de plumas alzadas de ecos infinitos.

Levantas tus ojos a los astros
sin tinieblas en el caudaloso río
de las arenas del mundo abierto
con dulces lenguas fértiles
que preservan imágenes y podios
dorados de gargantas altivas
sorbriendo bajeles de sabiduría.

Inclinada estás, entre los amaneceres
que atienden tu barca, con guirnaldas
hinchidas de velas rabiosas
de encontrar raíces de nácar
de frenesís, en boca de seres
que escriban en tus páginas de seda.

Fuimos, la primera vez, invitados
a la sobriedad de tus voces
con la sal alzada sin quebrar
buscando líneas de ojos oceánicos
saltando al lado de tus hojas
llovizando ilusiones apasionadas
de fiestas de sol y luna.

Gracias por la cúpula de tu templo
que han empujado a pedestal
a hechos notables de vestigios
de ayer y mañana, relámpagos
vibrantes, recuerdos de soledades
soñando, siembras en playas
emocionadas, fecundas, teñidas
sin poniente, buscando bonanza.

Hubo tempestades en tu seno
y relatos de vientos de hermosura
en recuerdos de olas de vidas
con llantos de ojos de lunas iluminadas
en el giro del universo, con abanicos
de estrofas amplias en hemisferios
de seres, despiertos a una primavera
llena de marcas inalterables al fuego,
de ser ancladas, tus hojas, en el rocío
para siempre, en el confín sin agravios
de grandes océanos.

Te esperamos amarrados a tus líneas
como libro de cerros emocionados
y estatuas en veleros de rosas
en papel de airosas naves,
que no languidecen nunca
en blancas estelas, en medio de victorias
de los corales, siempre amigos
con atardeceres acorralados
en muelles de abrazos fastuosos.

Vientos que traéis las palabras
llenad de luces la Revista
teñidas con su collar infinito
de aguas vestidas de azahar
donde ecos y voces
se aúnen con nostalgia
en ávidas bocas de campanarios
de tus añoradas páginas.

J. M. GRACIA MENCAL

VIEJA FOTO



Marinería comiendo en la cubierta del submarino *General Sanjurjo*. (Foto: A. Arévalo).

MARINOGRAMA NÚMERO 442

Por TAL

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

De *El gallego y su cuadrilla*. Camilo José Cela.

DEFINICIONES

Palabras

- A.— Nav. y man.: Dícese del profesional que conoce y practica la navegación y la maniobra.
- B.— Mit.: Seres hijos del mar, creados para dar culto a Poseidón, forjaron el tridente que siempre portaba el dios del mar.
- C.— Met.: Nube más o menos densa que en contacto con la superficie de la tierra dificulta la visibilidad.
- D.— Art.: Instrumento empleado para quitar el óxido en el interior de las ánimas de los cañones.
- E.— Hist.: Cualquiera de las doce partes en que se dividía cada tribu ática, y le llamaban así porque cada una tenía la obligación de equipar una nave.

21 41 7 86 71 97 81 5 28

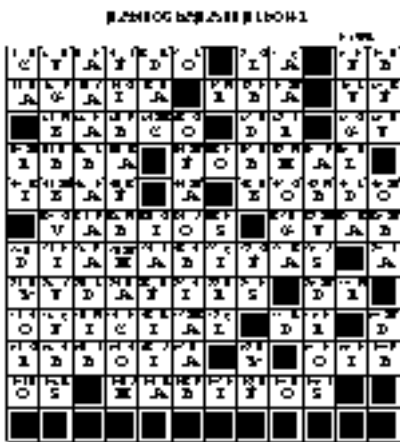
54 1 102 56 72 23 70 31 44

88 53 3 34 15 20

52 84 68 82 27 62 43 76

24 60 57 4 29 78 87 73 55

F.—Hist. y mit.: Ciudad sede de múltiples acciones históricas y/o míticas. El comerciante alemán Schliemann se gastó una gran fortuna en su localización, no encontrando una, sino nueve, unas encima de las otras	98	39	80	49	46			
G.—Arq. Nav.: Pieza con que se refuerza otra; también se llama ayuda	32	89	91	96	6	61	67	
H.—Man.: Girar la popa al salir de una varada	105	75	16	10	63	18		
I.—Biogr.: Astrónomo e hidrógrafo francés, murió en Castellón de la Plana en 1804. Trabajó en la medición del arco de meridiano entre Barcelona y Rodez	40	13	47	37	65	33	11	
J.—Man.: Que rema	108	17	59	69	90	22	25	
K.—Biogr.: De nombre Juan , navegante español nacido en Mérida, acompañó a Colón en su primer viaje. Desembarcó en la isla de La Española con 38 hombres.	9	14	42	50	48	93	107	
L.—Zool.: Molusco bivalvo que horada y penetra en las maderas de los fondos de los buques hasta el punto de poder llegar a dejarlos inútiles	110	26	51	79	104			
M.—Com.: Acrónimo de una expresión inglesa referida a la responsabilidad del suministro de combustible a los buques	85	109	64					
N.—Pesca.: Horquilla empleada para coger erizos entre las rocas.	19	99	74	106	83	36	12	101
O.—Org.: Numerosos buques de la Armada española llevaron este nombre en honor de diversos monarcas así llamados	2	38	35	95	94	111		
P.—Man.: Igualdad de tensión de dos o mas cabos o cables	30	58	103	45	66	92		
Q.—Astr.: Intervalo entre dos culminaciones inferiores consecutivas del sol medio	100	77	8					





Celebración del día de la familia en el Grupo Naval de Playa, el día 12 de septiembre. Bautismo de Mar a bordo de una embarcación *LCMIE* del Grupo. (Foto: J. M. Quevedo Díaz).



MISCELÁNEAS

“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.

24.265.—Recompensa francesa



La «Ordre du Merite Maritime» fue creada el 9 de febrero de 1930

para recompensar todo tipo de servicios prestados por la gente de mar. Fue reorganizada dos veces, en 1948 y en 2002, y constituye una de las más importantes distinciones honoríficas francesas. La orden tiene tres grados: caballero, oficial y comendador, y reviste tres modalidades: A, para el personal de la Marina y de la Administración civil; B, para el de la Marina de Guerra, y C, para cualquier persona que se haya destacado en alguna actividad relacionada con la mar. Su insignia tiene forma de rosa de los vientos, una estrella de dieciséis brazos, los ocho principales de esmalte blanco y los ocho más pequeños, dorados. En el centro de la estrella



está un círculo azul con la efigie de la República francesa, e inscrita entre la rosa y el círculo, un ancla de plata. La cinta de la que pende es azul con dos finas franjas de color verde a cada lado.

J. R.

24.266.—Último navío a vela portugués



La fragata *Don Fernando II e Glória*, construida en los astilleros del antiguo Arsenal Real de Marina de Damão (Bombay, India), fue el último navío a vela de la Marina portuguesa y la última nao en hacer la Carrera de Indias. La fragata recibió este nombre en homenaje a don Fernando Saxe Coburgo Gota, marido de la reina doña María II.

En 1845 hizo el viaje inaugural de Goa a Lisboa, y durante los siguientes 33 años reali-

zó numerosas rutas a las colonias en India, Mozambique y Angola. Posteriormente, en 1865, sustituyó al barco de vela *Vasco da Gama* como Escuela de Artillería de la Marina.

En 1878 pone rumbo a las Azores en el que sería su último viaje, y en el cual, como colofón, hubo de rescatar a la tripulación de un buque americano, el *Lawrence Boston*, que había naufragado.

La fragata fue Escuela de Artillería Naval hasta 1938, habiendo sido considerablemente remodelado para este fin en 1889. En 1940 pasa a ser la sede de la Obra Social da fragata *Don Fernando*, donde se impartían materias náuticas.

Más tarde, en el año 1963, un violento incendio la destruyó en gran parte.

En octubre de 1990, por un protocolo entre la Marina portuguesa y la Comisión Nacional para la Conmemoración de los Descubrimientos Portugueses, el barco es restaurado en los Astilleros Ria-Marine, fina-



Fragata *Don Fernando II e Glória*. (Foto: A. Á. R.).

lizando las obras en 1992. Formó parte de la Exposición Mundial de 1998 celebrada en Lisboa y que tuvo como protagonistas al mar y los océanos, y finalmente fue devuelto a Lisboa y habilitado como atracción turística en el muelle de Cacilhas, localidad próxima a Lisboa, donde aún podemos contemplarlo.

A. Á. R.

24.267.—Banderas y distintivos



Una real orden de 25 de junio de 1802, dirigida al capitán general del Departamento de Cartagena, señalaba el diseño de la insignia que para distintivo propio de la dignidad de generalísimo de la Armada, como jefe superior de ella, deben usar todos los bajeles de guerra en que se embarcase y lo mismo en botes y falúas. Por tanto ordena deben hacerse en este Arsenal «una bandera o insignia, de tope, y dos para falúas; advirtiéndole que han de ser de seda, y que el cuadro blanco del centro y el escudo colocado en él, han de tener el tamaño proporcionado para



hacer este bien perceptible, igualmente que el ancla y la corona de la forma que se ve en el diseño adjunto».

J. A. G. V.

24.268.—Música a bordo



En tiempos del rey Fernando VI y la reina Bárbara de Braganza eran frecuentes las veladas musicales a bordo de la llamada «Escuadra del Tajo» durante sus navegaciones por el cauce del río Tajo. El organizador era el famoso *castrato* Farinelli, quien se colocaba en cubierta junto a la reina e interpretaban a dúo piezas de ópera. A su lado, el rey, verdadero melómano, tocaba con bastante habilidad el clave. Todo ello con las falúas reales navegando alrededor, repletas de personal de la corte y diplomáticos.

ALDAVA

24.269.—Himno a los torpederos



Los torpederos de la Armada llegaron a tener su propio himno, una de cuyas estrofas decía:

«...Me desprecian por humilde,
esos castillos flotantes,
que las olas inconstantes
oprimen con su valor,
mas trocarán sus desprecios
cuando vean mis destrozos,
en angustiosos sollozos
y rugidos de furor...»

D. Q. C.

24.270.—La tormenta pluscuamperfecta



Responde a las iniciales J. F. V. el autor de una biografía insoportablemente meliflua de don José Malcampo, fechada en 1871. De ella transcribimos el

siguiente párrafo, capaz de hacer perder la compostura al capitán Nemo, e incluso al mismísimo George Clooney:

«... y se pone a la vela con las falúas *Paz*, *Rosario* y *Purificación*. Ya sobre Balanguigui [Filipinas] tiene que luchar con una mar espantosa que, en oposición con una corriente de siete millas de velocidad, se revuelve en impetuosos remolinos, que ora se desarrollan en gigantescas espirales y después de elevarse a una increíble altura se desploman con estruendo, ora se abren insondables abismos que amenazan tragarse sus frágiles embarcaciones. Al cabo de muchas horas de una lucha mortal, poniendo en práctica cuantos medios hábiles pueden sugerirle sus conocimientos para defender sus pequeñas embarcaciones de tan desesperada situación, logra tomar abrigo al redoso [*sic*] de una punta de la Isla, pero sólo una falúa le sigue... ¡La *Purificación* había perecido envuelta en uno de aquellos furiosos remolinos, y con ella treinta bravos que la tripulaban...!».

G. V. R.

24.271.—Combate de cabo Sicié



A resultas del combate naval de cabo Sicié o Tolón, don Juan José Navarra fue ascendido a teniente general y se le concedió el título de marqués de la Victoria, mientras que el almirante Court, jefe de la escuadra francesa, nuestra aliada en aquella ocasión, fue relevado del mando por falta de iniciativa y acometividad. El derrotado almirante inglés Matthews fue destituido, y de sus once comandantes uno murió, el otro desertó y siete fueron destituidos.

DAUS

24.272.—Prestigio hidrográfico



(A nuestros compañeros H, en su 200 aniversario, y bastantes años más, pues Tofiño falleció en 1795).



En la voz Algeciras (Bahía de), del imprescindible *Diccionario* de don Pascual Madoz, se puede leer:

«Nos valemos para la descripción de esta bahía, que es a la vez la de Gibraltar, del *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo*, escrito por el distinguido brigadier de la Armada D. Vicente Tofiño de San Miguel, y enriquecido y enmendado considerablemente en 1852 por la Real Dirección de Hidrografía, con el acierto que caracteriza a todos los trabajos de este ilustrado Cuerpo; porque en materia tan delicada hemos preferido a las noticias adquiridas por nosotros, las que han publicado hombres eminentes en el Ramo de Marina.»

E. C.

24.273.—La farola rostrata barcelonesa



Es curioso sacar a relucir aquí la existencia de una farola, situada en el extremo de la acera central de las Ramblas,



Foto núm. 1. Farola rostrata.

justo en su confluencia con la plaza de Cataluña (foto núm. 1), en la que cada lámpara es sostenida por un *rostrum* o espolón de galera de la antigüedad (foto núm. 2). La obra no tiene carácter conmemorativo, pues no está asociada a ningún hecho concreto, salvo el de formar parte de la remodelación de dicha plaza con motivo de la Exposición Internacional de 1929. El proyecto de esa remodelación fue encargado por el Ayuntamiento de la Ciudad Condal al arquitecto José Puig y Cadafalch (1869-1956) en 1922, siendo el proyecto definitivo de Francisco de P. Nebot, Pedro Doménech, Antonio Darder, Félix d'Azua y Enrique Catá, fechado en 1925. La obra fue inaugurada el 2 de noviembre de 1927. La farola en concreto fue diseñada por el propio Puig y Cadafalch en 1923 y la construcción de las fuentes de luz la realizó la empresa local Biosca y Botey, todavía existente.

En la antigua Roma los *rostrum* de las naves enemigas capturadas eran motivo de orgullo por los romanos. En Barcelona, en cambio, los de la farola que nos ocupa no satisfacen ese objeto, y la mayoría de los viandantes que pasan por su lado no se dan siquiera cuenta de su existencia. Pero si la observamos detenidamente podremos adivi-

Foto núm. 2. Detalle de un *rostrum*.

nar que contiene una alegoría realmente hermosa y de gran trascendencia: el mundo, en forma de bola de cristal, situado en el tope de la columna central, está iluminado por la luz de unas lámparas que la Marina sostiene.

L. C. R.

24.274.—La Marina de Castilla pionera en la artillería naval



El 23 de junio de 1372, la escuadra inglesa de John Hastings, conde de Pembroke, fue completamente derrotada por la escuadra de la Marina de Castilla de don Ambrosio Bocanegra en La Rochela, gracias en gran parte al empleo por primera vez de la artillería, que lanzaba proyectiles y flechas incendiarias. Las 36 naves inglesas fueron apresadas o destruidas, y el almirante inglés fue hecho prisionero.

VEDRÁ

24.275.—Invento y recompensa



Con este título publicaba el *Diario de Cádiz*, de 15 de septiembre de 1923, la siguiente noticia:

«Dada cuenta del expediente promovido como consecuencia de escrito del jefe de la División de instrucción de submarinos, al que se une resultado de pruebas, planos e instalación de un nuevo telégrafo de máquinas, eléctrico, ideado por el segundo comandante del submarino *A-1*, teniente de navío don Felipe de Abarzuza y Oliva, y construido bajo su dirección por el segundo maquinista don Nicasio Pita y de Ponte, de acuerdo con lo informado por el Estado Mayor Central y Junta de Recompensas, ha tenido a bien conceder al teniente de navío don Felipe Abarzuza y Oliva la cruz de primera clase del Mérito Naval con distintivo blanco, como comprendido en el artículo 5, en analogía con la regla segunda del artículo 12 del vigente reglamento de recompensas en tiempo de paz

y en premio al celo e inteligencia y amor al estudio demostrado por dicho oficial, y al segundo maquinista don Nicasio Pita y de Ponte, la cruz de plata de la misma orden y distintivo, pensionada con veinticinco pesetas mensuales durante el tiempo de servicio activo, como comprendido en el párrafo segundo del artículo 24 del expresado Reglamento.

Por el oficial y maquinista de referencia, se rendirá presupuesto de construcción del citado telégrafo de máquinas y se propondrá a este Estado Mayor Central por la Base de Submarinos la adquisición de los aparatos indispensable.»

M. R. B.

24.276.—Dietética naval



Durante el siglo XVIII la atención al marinero enfermo a bordo de las naves experimentó un gran alivio. Todo fue posible tras la publicación, en 1793, de las conocidas Ordenanzas Generales de la Armada Naval, debidas a Mazarredo, Escaño y Ruiz, que representan la compilación de disposiciones de naturaleza sanitaria más completa de dicho siglo. En un total de 30 artículos se repasan diversos aspectos de la Sanidad Naval, entre ellos sobre las cajas de medicinas y utensilios de enfermería que, por cierto, debían aportar en el momento de su embarque, si bien cualquier deterioro en ellas, por incendio o naufragio, era repuesto por el erario. De los alimentos que debían administrarse a los enfermos con baja de enfermería, se cuidaban el enfermero y el sangrador bajo el estricto control del médico-cirujano. Ambos suministraban el «condimento de los pucheros, tanto de dieta como de convalecencia, y el caldo que deba tenerse separado para aquellos enfermos a quienes sea necesario suministrarlo fuera de las horas generales de comida», así como de la «carne del puchero». Se advertía al personal sanitario que debía evitarse que «se introduzcan comidas u otros desarreglos de mal entendida compasión a los enfermos»; siendo de su responsabilidad el cuidar de la calidad de los alimentos en la enfermería, debiendo vigilar

«el condimento de los pucheros, tanto de dieta como de convalecencia y el caldo (...) fijando las cantidades de carne del puchero de enfermos...».

M. M. C.

24.277.—Juventud, divino tesoro



A los capitanes generales de la Armada del siglo XIX, equivalentes al AJEMA de hoy en día, se les podrán achacar muchas cosas, pero nunca falta de experiencia. Algunos ejemplos:

Don Juan Ruiz de Apodaca asumió el cargo a los 75 años y falleció en él a los 80.



Juan Ruiz de Apodaca, pintado por Antonio María de Esquivel. Museo Naval, Madrid.

Don Francisco Xavier de Uriarte y Borja lo ejerció de los 83 a los 89 años.

Don José Sartorio y Perol, fue nombrado a los 82. No llegó a cumplir los 83.

Don Ramón Lorenzo Romay Jiménez-Cisneros y Bermúdez de Saboya relevó a Sartorio a los 80 años. Dejó el cargo a los 85 por sus múltiples achaques y murió al año siguiente.

Don José Rodríguez de Arias y Álvarez Campana, a su vez, relevó a Romay cuando tenía 87 años. Falleció en el puesto tres años más tarde.

Don Dionisio Capaz y Redón, asumió el cargo a los 75 y murió ese mismo año.

Don Casimiro Vigodet y Guernica, desde los 79 a los 85, en que cesó también por fallecimiento.

Algunos hubo más jóvenes, como don Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, que tomó posesión a los 52 años, aunque lamentablemente cesó cinco meses más tarde.

G. V. R.

24.278.—Bauprés



Proviene de la palabra inglesa *bowsprit*, formada por los términos *bow*, que significa proa, y *sprit*, que es palo pequeño o percha.

MALVINS

24.279.—La Rigada



La Rigada era el apellido de una señorita que, a principios de 1907, fue recibida por los reyes en su calidad de profesora de la Real Sociedad de Huérfanos del Magisterio de España. La profesora consiguió de SS. MM. su patrocinio, y que el edificio situado en Sigüenza en el que estaban recogidos los huérfanos llevase el nombre de Reales Colegios de la Reina Victoria. En principio no parece que el relato anterior tenga relación alguna con lo Armada, pero buscando un

poco encontramos que la señorita La Rigada era hija de un general de la Armada, ya antes fallecido, y que en el siglo XIX el apellido La Rigada lo habían llevado en la Armada: don José de La Rigada y de Llano, nacido en La Coruña en 1798; don Manuel de La Rigada y Leal, nacido en Ferrol en 1815; don Manuel de La Rigada y Ramón, nacido en La Habana en 1850, y don Enrique de La Rigada y Ramón, nacido en La Coruña en 1846.

P. G. F.

24.280.—De la importancia de la Marina



El licenciado Gerónimo de Ceballos, en su *Arte Real para el buen gobierno de los reyes, príncipes y vasallos* (Toledo, 1623), decía al respecto: «Procure el Príncipe señorearse de la mar, que el que es señor della lo es de la tierra... Procuren tener muy buen cuidado los Príncipes que se enseñe el arte de la navegación... Favorezca el rey la fábrica de las naves para las ocasiones de la guerra... Los grandes Reynos y Provincias obligan al Príncipe a tener siempre grandes escuadras en la mar...».

M. R. B.

24.281.—Fuentes y aguadas



Por Real Orden de 28 de julio de 1793 se ordenaba al gobernador político y militar que «se construya en el Arsenal de Cartagena una fuente de agua dulce sumamente precisa para las aguadas de los Reales Bajeles, y debiendo conducirse al efecto las que se han hallado en el sitio llamado de Los Dolores en las inmediaciones de aquel campo», por lo que se previene a aquella ciudad y ayuntamiento «no impidan el uso de estas aguas y las de la Fuente de la Perdiz, que han de introducirse en las cañerías para mayor abundancia».

J. A. G. V.

24.282.—Españoles



De ellos escribió Collingwood en una de sus cartas, fechada el 3 de julio de 1808: «Allá donde el pueblo se ha puesto en acción, ha luchado hasta el final con una resolución y un valor que nacen de la determinación de liberar a su Patria de sus invasores».

G. V. R.





LEXICOGRAFÍA

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

ESTAMPILLADO *VERSUS* ALMIRANTÍA

*Salvo los mudos,
todos los humanos tenemos la propiedad de hablar,
aunque muchos no hablemos con propiedad.*

Fernando Sanfernando.

Homófonas impertinentes

Las palabras homófonas son aquellas que teniendo distinto significado suenan de igual modo. Hay muchas, verbigracia: de (preposición) y dé (del verbo dar); abría (de abrir) y habría; aremos (de arar) y haremos; asta (de la bandera) y hasta; cabo y cavo (de cavar); echo (de echar) y hecho (de hacer); izo (de izar) e hizo; tubo (de tubería) y tuvo...

Mención aparte merecen las que resultan al pronunciar de la misma manera la *b* y la *v*,

aunque hay algunos puristas recalcitrantes que siguen afirmando que ambas letras no suenan igual, a pesar de que el DRAE dice textualmente sobre la *v* que «representa un fonema consonántico labial y sonoro, el mismo que la *b* en todos los países de lengua española».

Pues bien, querido lector, una homofonía impertinente, precisamente relacionada con la *b* y la *v*, estuvo a punto de provocar que un escrito, cuyo «asunto» era «Solicitud de bacantes por antigüedad», circulase por un

montón de oficinas de la Armada. El error (más bien la errata) y el consecuente desajustado (que hubiese resultado jocoso, sin duda... enseguida se entenderá el porqué) fue corregido a tiempo ya que, según el Diccionario, bacante es «1. Mujer que celebraba las fiestas bacanales. 2. Mujer descocada, ebria y lúbrica». ¡Vaya, vaya!, menos mal que hubo quien se dio cuenta de que las vacantes no se deben cubrir con bacantes, y que solicitar estas últimas no parece muy decoroso ni debe ser una prerrogativa asociada a la antigüedad.

Sé de buena tinta que el redactor, con el rostro encarnado, se disculpó afirmando que «el *Word* no cantó la gallina» subrayando la palabra con una línea quebrada en rojo, como sucede cuando se escribe un vocablo que no figura en su diccionario.

Estampillado

Hablando de vacantes (ya definitivamente con *v*); a veces, alguna de contralmirante se cubre (1) con un capitán de navío que, sin ser oficial general, pasa a ser considerado como tal durante un tiempo, autorizándosele incluso a emplear los galones (2) propios del empleo superior. En estas circunstancias solemos referirnos a él diciendo que es un almirante estampillado. Hay ejemplos muy recientes.

(1) No me satisface el empleo del verbo cubrir en este contexto. Yo creo que una vacante se rellena, pues su raíz lingüística está asociada con vacío. Y, que yo sepa, el vacío no se cubre, sino que se llena o rellena... porque el vacío no desaparece cubriéndolo o tapándolo, sino rellenándolo. ¡Uf!, exclamó una de mis hijas cuando leyó este pie de página.

(2) Alguno habrá que me corrija diciéndome que no confunda galones con divisas, especialmente mi querido comandante de brigada en la Escuela Naval Militar. Humildemente, creo que estamos ante una polémica estéril, porque todos sabemos a qué nos estamos refiriendo al decir galones y, sin embargo, dudamos cuando empleamos el término divisa. De hecho, el DRAE los convierte en casi sinónimos. Un buen amigo, militar, me dijo que a él divisa le suena más a eso que se le clava a los toros en el cogote cuando van a salir de los chiqueiros camino del ruedo. No le falta razón.

Pero, lo sorprendente es el significado que el DRAE da a estampillado. Copio lo que figuraba en la edición XXI, y lo que aparece en la actual, la XXII:

En la XXI: «Decíase, durante la Guerra Civil (1936-39) y en la zona nacional, del jefe u oficial habilitado para el empleo superior. También de los civiles designados para funciones militares».

En la XXII: «Dicho de un jefe o un oficial: Durante la Guerra Civil española y en la zona nacional, habilitado para el empleo superior. Dicho de un civil: Durante la Guerra Civil española y en la zona nacional, designado para funciones militares».

O sea, los académicos analizaron este vocablo durante el proceso de actualización del Diccionario, ya que se ocuparon y preocuparon en corregir su significado, porque, de lo contrario, no hubiesen cambiado el texto. Si, como sospecho, se asesoraron para ello, ¿por qué siguen manteniendo que el estampillado se produjo sólo durante nuestra Guerra Civil?, ¿acaso ahora no se da? Pues bien, o los asesores (tal vez militares) no hicieron bien su trabajo o, siendo respetuosos con la biblia de nuestro idioma, no deberíamos emplear esta palabra en la actualidad; con lo cual, la estamos condenando irremisiblemente a morir en la hoguera, como tantas que al estar en desuso van desapareciendo del Diccionario.

Entonces, ¿cómo se podría decir —hoy— *almirante estampillado*, sin pecar contra los mandamientos de la Real Academia Española? Buscando, encontré que la séptima acepción de *almirantazgo* es «dignidad de almirante», y el cuarto significado de *dignidad* es «cargo o empleo honorífico y de autoridad»; además, en la última edición del DRAE aparece *almirantía* como sinónimo de almirantazgo, aunque en desuso. Parece como si todos los hados del Diccionario se hubiesen confabulado para ayudarme, porque desde ahora propongo que *capitán de navío* con *almirantía* sea la frase a emplear siguiendo aguas a la Academia de la Lengua, aunque nada nos impediría decir capitán de navío con dignidad de almirante o con almirantazgo.

Y digo más. Si se comparan de nuevo las dos últimas ediciones del Diccionario, se puede comprobar cómo en la XXI figuraban las siguientes palabras que, sin embargo, desaparecen en la XXII (debido, por supuesto, al desuso): *amirate*, *almiraj*, *almiraje* y *almiral*, sinónimas de almirante; pero, se mantiene *almirantía*, ¿por qué se libra de la quema si, a mi entender, tampoco se emplea?, ¿qué motivo han tenido los académicos para ser tan benevolentes e indultarla? Sea cual sea la causa que les haya inducido a la clemencia, el caso es que continúa registrada en la actualidad y, por tanto, en nuestras manos (y en nuestras bocas) está vivificarla si, a partir de ahora, la prodigamos al hablar y escribir, porque, de lo contrario, sospecho que no sobrevivirá a los autos de fe que precedan a la edición vigésima tercera.

Definitivamente, o ampliamos las acepciones de *estampillado* o revitalizamos *almirantía*. Yo abogo y remo con todas mis fuerzas a favor de lo segundo, porque *estampillar* no contiene en su raíz lingüística el término almirante, como sí sucede con *almirantía*.

Epílogo

Hago más las palabras de don Manuel Bustos Rodríguez, catedrático de Historia Moderna, cuando escribió en el *Diario de Cádiz*, en un artículo titulado «La perversión del lenguaje» que «las palabras nos sirven para reconocer las cosas, identificarlas (...) describirlas con propiedad, distinguiéndolas entre sí, incluso cuando parecen semejantes sin serlo». Para eso las inventamos los hablantes. *Bacante* y *vacante* parecen semejantes, pero no lo son; y, para mí, *estampillado* no describe con propiedad el significado que alberga *almirantía*.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES





Con motivo de la celebración en aguas de Cartagena de la regata internacional MED CUP, el patrullero *Infanta Cristina* recibió la visita de numeroso público, que hizo largas colas para acceder al barco. (Foto: J. Sánchez Hércules de Solas).



LA TORMENTA BLANCA

Se ajusta a la verdad —verdad cinematográfica— el comentario que sobre *Tormenta blanca* (Ridley Scott, Estados Unidos, 1996) escribiera el crítico Fernando Morales: «Otra de las siempre sorprendentes y espectaculares películas de Ridley Scott. Los efectos especiales, como es habitual en su cine, ocupan un lugar determinante en el film...». Exacto. Aquí, el creador de *Los duelistas*, al hilo del sentimiento de una forma de ver, de hacer, de comprender el cine, juega estilísticamente con el poder de convocatoria que ofrecen los espectáculos generosos de imágenes desparrramadas, potentes de sonido seduc-

tor, inundados de luz cegadora sobre la pantalla, eficaz uso —siempre pragmático, claro y directo— de los efectos especiales y que en todo momento definieron el cine de Ridley Scott desde sus inicios a finales de los setenta y principios de los ochenta, años en que se iniciara profesionalmente. Y hasta la fecha, ya que el pasado mes de noviembre se estrenó la última de sus películas, *Red de mentiras*, en la que nos relata con pasión y frenesí los durísimos entresijos de la CIA y todo un enmarañado universo de espías siempre al servicio del Estado o de intereses especulativos y particulares. Y



crematísticos, lógicamente. Una buena película sin duda.

Tormenta blanca, bajo la muy atenta vigilancia de su guionista principal, el excelente Todd Robinson, se inspira en un hecho real ocurrido en aguas cercanas a la isla de Cuba a finales de 1960. Su protagonista principal es el buque escuela de la Armada norteamericana *Albatros*, en viaje de instrucción de jóvenes infantes. Así, en su parte primera la cinta incide en la vida cotidiana a bordo de los jóvenes marinos, sus sueños e inquietudes,

sus ilusiones y esperanzas. Con la experiencia de un pasado tranquilo, se cierne un presente lleno de riesgos, que cambiará el rumbo de sus vidas de manera radical. En su mayoría, estos aún inexpertos tripulantes son hijos de familias adineradas, que han disfrutado de una vida confortable, aunque, como rasgo inherente a la juventud, son rebeldes e incluso conflictivos; en esta navegación tendrán ocasión de descubrir que la vida no es lo que ellos han experimentado hasta el momento. La navegación, siempre controlada por un experto y curtido capitán (espléndido como siempre el actor americano Jeff Bridges), transcurre en calma aparente, hasta que, de forma inesperada,

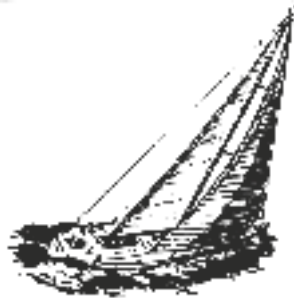
en la soledad de unas aguas tranquilas, de paz idílica, estalla la llamada tormenta blanca, expresión utilizada en el mundo de la mar cuando se desencadena una tempestad. O al menos así lo registran los libros de la historia. Aparece cuando los tripulantes del *Albatros* menos se lo esperan. Es entonces cuando el talento de Ridley Scott se pone a prueba ante la mirada atenta del espectador... y de la taquilla, factor que conviene no olvidar. Matizando

en cada secuencia el uso del color, que el director domina de manera espectacular, la fotografía, de extraordinaria calidad técnica, se erige en pieza esencial en los primeros estallidos de la tormenta. Luz y color y efectos especiales contribuyen de forma poderosa a crear el clima y la atmósfera que constituyen el sello personal de Ridley Scoot, faceta ampliamente desarrollada a lo largo de su ya dilatada carrera como director, que se inicara con la ya comentada obra maestra, injustamente olvidada, *Los duelistas*, basada en la novela de Joseph Conrad *El duelo*, película de espectaculares secuencias, que arrebató en su momento al espectador. Al logro final de la cinta contribuye la muy notable interpretación

de jóvenes entusiastas: David Lascher, Ryan Philippe, Ethan Embry, Scott Wolf, John Savage y Balthazar Getty.

Ridley Scott (Reino Unido, 1937) es autor de una extensa filmografía, iniciando su carrera en el mundo de la publicidad con cortos de reclamo comercial de todo tipo y condición y especializándose en el diseño de decorados. De su filmografía, destacar: *La conquista del paraíso*, *La sombra del testigo*, *Thelma y Louise*, *El reino de los cielos*, *Los impostores*, *Gladiator*, *Hannibal*, *American ganster* y, lógicamente, las impresionables *Alien*, *el octavo pasajero* y *Blade Runner*.

Toni ROCA





LVT saliendo del dique. (Foto: E. Grueso García).

La Mar en la Filatelia



CORREO DE INDIAS

A partir del descubrimiento y posterior colonización de América, España sintió la necesidad de establecer un buen sistema de transportes con el otro lado del Atlántico. Al principio se organizó la Carrera de Indias o ruta de los galeones (1), que permitió llevar a

América exploradores, soldados, colonos, aventureros y misioneros, junto con herramientas, ganado y correo, y permitió traer a España gran cantidad de riquezas a pesar de los piratas y los temporales, causantes de que muchas de aquellas riquezas cambiaran de manos o sencillamente se fueran al fondo del mar. A partir de 1525 se organizó un sistema de correos con «avisos», buques pequeños y rápidos que se encargaban de la correspondencia, primero navegando en solitario y más



Primer Correo para las Indias. Cuba 1962.



Primeras marcas postales y bicentenario del establecimiento de los Correos Marítimos. Cuba 1965.

(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La Carrera de Indias en los siglos XVI y XVII*. «La mar en la Filatelia». REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 2000.



Segundo Centenario del Correo de Indias. España 1977.

adelante en convoyes. Pero era un sistema lento y con grandes deficiencias —como ejemplo se puede citar una real cédula, que firmada en Bruselas y enviada por correo en enero de 1656, fue recibida en Cuba en julio de 1657—. Esta situación, unida al aumento de población española en las colonias de ultramar y al incremento de la burocracia

necesaria para el mantenimiento del comercio y para ejercer el gobierno de aquellas tierras, inclinó a los gobernantes españoles a establecer líneas de correos lo más regulares posible. Así fue como el 23 de octubre de 1763, Carlos III ordenó al marqués de Grimaldi, superintendente general de los Correos del Estado, que organizara un sistema de correos



Hoja bloque dedicada a los correos La Coruña-La Habana. España 1987.



Correos La Coruña-La Habana en el siglo XVIII, tomado de un cuadro de González Aledo. España 1987.

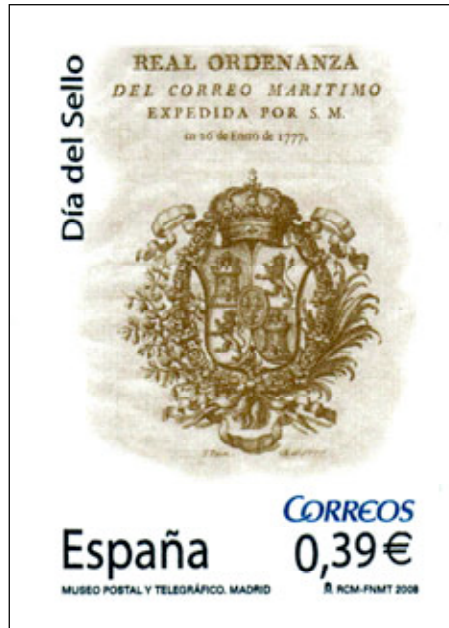
ágil y fiable entre España y sus posesiones en América. En cumplimiento de este mandato, el 24 de agosto de 1764 se promulgó el Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales, que dio origen al Correo de Indias con el establecimiento de la ruta La Coruña-La Habana, con un buque mensual de ida y otro de vuelta entre ambas localidades, que actuaban como puntos focales de recepción y distribución de correspondencia de sus zonas. La Coruña se hacía cargo de la correspondencia de toda España, y La Habana hacía lo propio con las posesiones españolas en América.

Las instrucciones particulares dadas al administrador del nuevo correo en La Coruña indicaban cómo se debía distribuir la correspondencia a las Indias en nueve cajones, cada uno de ellos con un destino determinado, comprendiendo en total todas las islas y costas continentales del Caribe, y las tierras de América Central y del Sur. En otro lugar de dichas instrucciones se encargaba al citado administrador «...el avío de los ocho paquebotes destinados a mantener la correspondencia...», cinco de los cuales ya estaban «comprados por cuenta de S. M. y en viaje al puerto de La Coruña»; incluía el precio de las raciones de los miembros de las dotaciones de los paquebotes; y añadía que en éstos se debían introducir «...víveres bien acondicionados y si puede ser que sean los suficientes para torna-viaje, porque en España serán más baratos que en La Habana...».

Este correo tuvo tanto éxito que el marqués de Grimaldi organizó otro similar para atender de forma más rápida y directa

las necesidades de la parte sur de las posesiones en América, y estableció una línea La Coruña-Montevidео, inaugurada el 15 de diciembre de 1767 con la salida del puerto de La Coruña de la fragata correo *La Princesa*, que después de cumplir la primera parte de su misión salió de Montevidео el 18 de junio de 1768 para entrar en La Coruña el 24 de septiembre del mismo año —hace 240 años—. Mientras tanto, otros buques correo habían iniciado idéntico viaje. En Montevidео se repartía directamente la correspondencia destinada a la parte oriental y el resto se remitía a Buenos Aires, de donde era enviada para su reparto a Paraguay, Bolivia, interior de Argentina, Chile y Perú. A su vez, la correspondencia de todas estas zonas se reunía en Montevidео para su envío a La Coruña y posterior reparto en España.

Aquel correo se mejoró y perfeccionó con el tiempo, y su reglamentación quedó consolidada en la Real Ordenanza del Correo Marítimo del 26 de enero de 1777, obra también



Portada de la Real Ordenanza del Correo Marítimo. España 2008.



Sobre II Centenario Correo de Indias. España 1977.

de Grimaldi, que cumplió un gran servicio y fue vital para el comercio y el desarrollo a todos los niveles. Se dividía en cinco apartados, que entre otras disposiciones regulaban: funciones de administradores y empleados del servicio de correo marítimo, puertos de embarque de correspondencia, embarcaciones para el transporte del correo, privilegios y exenciones de los dependientes del servicio y

penas por delitos. El número de buques correos aumentó con el tiempo, y también aumentaron los puntos focales de este correo, que fueron La Coruña y Canarias en España, y La Habana y Buenos Aires-Montevidео en América.

Hasta la total entrada en vigor de los primeros sellos de correos en España, cuya primera emisión tuvo lugar el 1 de enero de 1850, para la tramitación de la correspondencia se utilizaron diversas marcas postales que hacían las funciones de los actuales sellos y matasellos. Son las llamadas «marcas prefilatélicas», que podían indicar lugares de salida de la correspondencia, pasos de fronteras, tasas, controles de llegada, formas de transporte, fechas, etc. En el Correo de Indias se emplearon diversas marcas de este tipo, como: «Havana», «España», «Yndias», «Islas de/Barlovento», «Habana/Franco», «Galicia/Coruña», «Franco», «Empresa/España», «Correo Marítimo N.º...», etc. De estas marcas hubo dos muy importantes reglamentadas en las instrucciones particulares de 1764, en las que al hablar de la correspondencia que partía de España se decía que «todas



Bicentenario del Correo Marítimo. Venezuela 1965.

estas cartas llevarán un sello común que diga España...», y cuando se refería a la correspondencia procedente de América se añadía que «...tendrá un sello que diga Yndias...».

Con la aparición del vapor hacia mediados del siglo XIX se intensificó el tráfico entre España y las posesiones que por aquel entonces aún conservaba al otro lado del Atlántico, y con él, el correo, cuya tramitación se agilizó a partir del 1 de enero de 1850 con el uso del pago previo del franqueo por medio de sellos de correos.

Los Correos Marítimos con las Américas fueron muy importantes para las relaciones de todo tipo entre España y las tierras al otro lado del Atlántico, primero como colonias y después como estados independientes, con los que siempre se han mantenido unos fuertes lazos de amistad, en muchos casos reforzados por la gran cantidad de emigrantes españoles que se iban a «hacer las Américas». Aquellos correos marítimos se mantuvieron en plena actividad hasta que el avión hizo acto de presencia y por su rapidez suplantó al barco en la tarea de traer y llevar cartas.

Hay podemos decir que los correos marítimos han hecho historia y son una importante parcela del pasado de España y de América, por lo que no es de extrañar que sean recordados en múltiples manifestaciones, una de las cuales es la filatelia, ya que tanto España como los países americanos han emitido sellos dedicados a conmemorar aquellos correos marítimos. Sería prolijo incluso hacer un resumen de estas emisiones, por lo que me limitaré a citar algunas a modo de ejemplos. Entre las emisiones efectuadas por España destacan las siguientes: el 2 de enero de 1975, un sello dedicado a los Correos Marítimos de Indias en el 125 aniversario del sello español; el 7 de octubre de 1977, un sello para conmemorar el II centenario del Correo de Indias, en el que aparecen las diversas rutas; el 2 de octubre de 1987, una hoja-bloque dedicada a



Sobre Bicentenario del Correo de Yndias. España 1977.

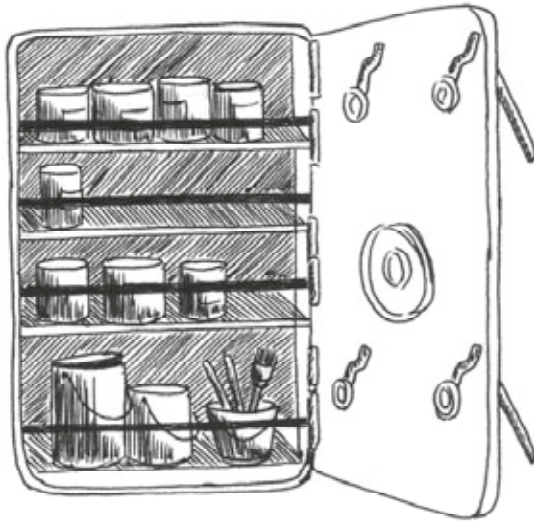
dicho correo en la que aparecen vistas de los puertos de La Coruña y La Habana, dos barcos correos y una carta prefilatélica; y el 5 de mayo del 2008, un sello con motivo del Día del Sello, en el que aparece la cubierta de la antes citada Real Ordenanza del Correo Marítimo del 26 de enero de 1777, que fue impresa en el establecimiento de Antonio de Sancha, uno de los mejores impresores del siglo XVIII. Cuba, por su parte, con frecuencia ha emitido documentos filatélicos dedicados a este correo, ya que no en balde La Habana fue uno de sus puntos focales. Venezuela también recordó este correo en sus sellos, como el emitido en 1965 para conmemorar el bicentenario de su Correo Marítimo. Uruguay emitió en 1998 un sello en el que aparece la fragata *La Princesa* para recordar el primer correo a Montevideo. Y las marcas postales utilizadas en aquellos correos han sido reproducidas en diversas ocasiones en sellos españoles y americanos. Por otra parte, se conserva gran cantidad de documentos de la época (cartas, envueltas de paquetes, marcas postales, tarifas, reglamentos, rutas, etc.) que son de interés para los coleccionistas y para los estudiosos de la historia postal de aquellos tiempos.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Fig. 1. Fishing vessel 'M. S. P. 200' sailing on the sea near the rocky coastline. (Photo: J. L. Regueiro-Camacho)



Pañol de Pinturas

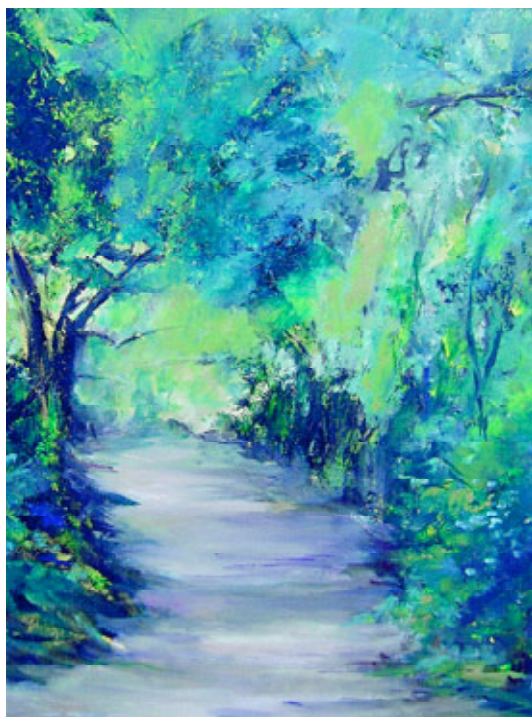
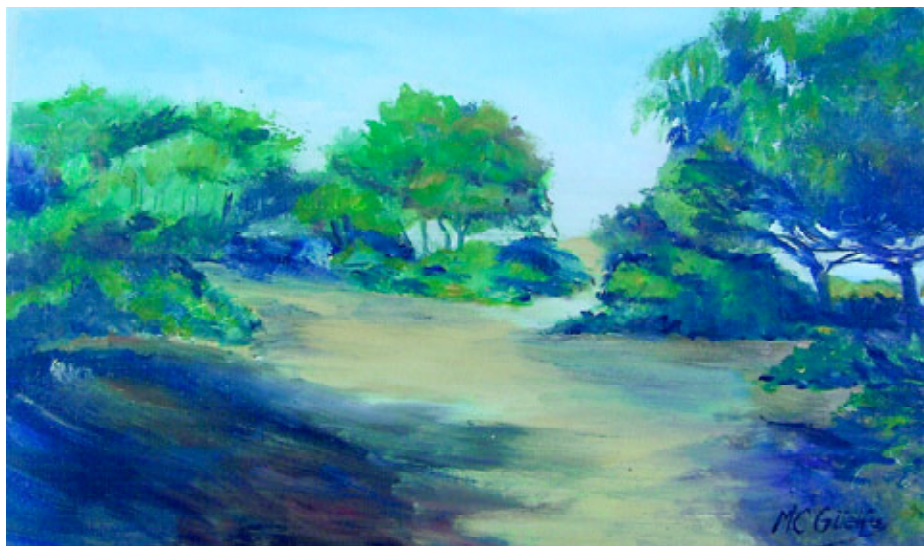
MARÍA DEL CARMEN GÜELFO MACÍAS

En este mes de diciembre tenemos de nuevo la ocasión de «estibar» en el *Pañol de Pinturas* a una excelente representante del quehacer artístico, natural del sur, concretamente de Sevilla, tierra de luz que aviva el color y que, como en otros muchos casos de España, casi obliga al paisaje a quedarse plasmado en lienzos que guardan celosamente lugares queridos, repletos de recuerdos y vivencias.

María del Carmen pinta gracias a su inclinación temprana hacia el dibujo y a este bello arte, que el tiempo ha convertido en vocación y le ha permitido no abandonarlo, a pesar de largos periodos dedicados a su casa e hijos.



María del Carmen Güelfo Macías.



Al terminar el bachillerato empezó a recibir clases en la Escuela de Artes y Oficios. Posteriormente, y con el deseo de alcanzar un mayor nivel, se matricula en la Escuela de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría, donde permanece solamente un año, pues contrae matrimonio con Antonio Sánchez-Ferragut Benito, en la actualidad capitán de navío ingeniero de Armas Navales, en situación de retiro.

La interrupción de su trabajo artístico, por las razones familiares ya comentadas, cesa al hacerse sus hijos algo mayores, momento que aprovecha, empujada por esa afición-vocación, para apuntarse a clases particulares,

situación que se prolonga durante varios años. Fruto de todo ello es la creación de un estudio que utiliza con varias amigas, también interesadas en la pintura.

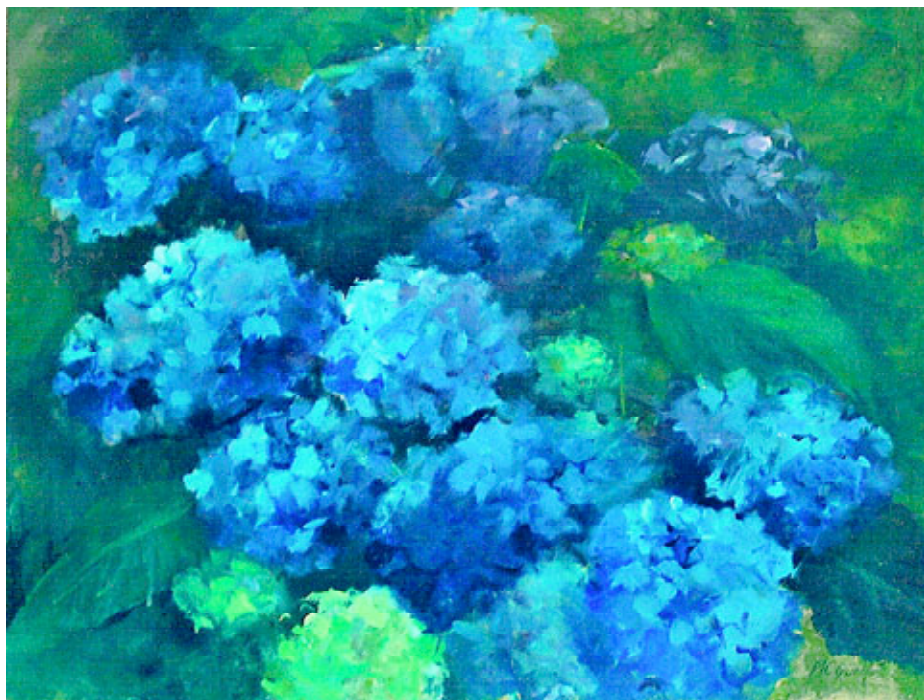
María del Carmen nos dice que ha expuesto algunas veces individualmente y muchas colectivamente, llevando su obra a Cádiz, San Fernando, Jerez, El Puerto de Santa María, Puerto Real y Conil, donde supongo, a la vista de las fotografías que me envía, tendría un gran éxito. En cuanto a distinciones recibidas por su obra, cuenta con un *accésit* en el certamen «Pintoras Gaditanas» y un segundo premio en el Club Naval de Oficiales de San Fernando, seleccionada en varios certámenes y en ocasiones finalista.

Su trabajo es incesante desde 1982, año que considera como inicio

de su segunda etapa en este mundo de la pintura, que le produce una gran satisfacción al ver sus obras acabadas y solicitadas por personas que valoran su arte. Sus cuadros están distribuidos por muchos lugares de España y también del extranjero. Nos comenta María del Carmen que en su casa se nota que vive una pintora, y que la misma sensación, debida a sus cuadros, se tiene en casa de sus hijos y de amigos.

Su pintura es eminentemente figurativa y academicista, clara influencia de la asistencia a distintos centros donde acude para mejorar, profundizar y adquirir el oficio que sin duda tiene. El colorido de sus cuadros es intenso, entonado, que refleja la realidad de lo que plasma con acierto. El fruto de ese trabajo constante adivina en la soltura al pintar evitan-





do excesivamente el dibujo y sustituyendo la precisión por la pincelada propia del impresionismo. Vuelve de esos paisajes atractivos y pinta con acierto flores de indudable realismo, como unas hortensias de agradabilísimos azules y verdes. Una de las fotografías representa, si no me equivoco, una zona típica de esteros.

Ha sido un placer presentar y «estibar» a esta pintora en el *Pañol*

de Pinturas. Con mi admiración por su obra, una fuerte abrazo, que hago extensivo a Antonio, que ha sido, sin duda, fiel animador de esta realidad artística que es María del Carmen

Rafael ESTRADA



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A).— Actualmente se encuentra desplegado en Qala-e-Naw (Afganistán) un equipo TACP/FAC (ASPFOR XX) compuesto por 10 infantes de Marina, en rotaciones de cuatro meses. El pasado día 14 de noviembre se realizó el relevo del contingente por el ASPFOR XXI.

Operación UNIFIL (5 de noviembre 08-5 de febrero 09).— En el marco de las operaciones marítimas de Naciones Unidas, el pasado 1 de marzo la EUROMARFOR (EMF) asumió el mando de la *Maritime Task Force* (TF-448) en Naquora (Líbano) a través de la célula naval de su Cuartel General, por un periodo inicial de seis meses, prorrogado hasta finales de febrero de 2009. El área de operaciones se localiza frente



Ejercicio BDMZEX 01/08 efectuado por el tercer batallón de la BRIMAR. (Foto: M. Ángel Agulló Anciños).

NOTICARIO

a la costa de Líbano. La contribución española es de un patrullero clase *Descubierta*. El patrullero *Infanta Cristina* se incorporó a la operación el 5 de noviembre tras efectuar el relevo con el de su misma clase *Infanta Elena*, teniendo previsto permanecer en zona hasta principios de febrero de 2009.

Operación INDALO (24 de octubre-14 de noviembre).—Entre el 24 de octubre y el 14 de noviembre se realizó la operación INDALO en aguas del litoral de Granada, Almería y Murcia. Esta operación, dirigida por la Agencia Europea FRONTEX, estaba enfocada a combatir el tráfico irregular de inmigrantes y contaba con un Centro de Coordinación Internacional (ICC) ubicado en las dependencias de la Comandancia de la Guardia Civil de Almería. Participaron medios de superficie y aéreos de Francia, Italia, Portugal y España. La Armada lo hizo con el patrullero *Atalaya*, que a la finalización de la operación regresó a su base de Ferrol, haciendo previamente escala en Lisboa.

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) y *Taylor* (Estados Unidos). La agrupación participó en los ejercicios DOGU-AKDENIZ 08 en aguas del mar Egeo, efectuando posteriormente una



Remolque entre la fragata *Almirante Juan de Borbón* y la polaca *General K. Pulasky*. (Foto: José M.^a Godín Porto).

escala en Tolón (Francia) a mediados de noviembre.

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG 2).—Esta agrupación OTAN tomó parte en los ejercicios NUSRET TURKISH MINEX a principios de noviembre. El grupo, encabezado por el buque alemán de mando y apoyo *Rhein*, se compone además en la actualidad de las siguientes unidades: *Tambre* (España), *Dilligen* (Alemania), *Milazzo* (Italia), *Kallisto* (Grecia) y *Enez* (Turquía). Está previsto que el cazaminas español sea relevado en la segunda quincena de diciembre.

Ejercicios

TRIDENTE (27 de octubre-7 de noviembre).—Ejercicio de adiestramiento específico del Mando de Guerra Naval Especial para evaluación y calificación de las Unidades de Guerra Naval Especial 308 y 408, que se llevó a cabo en escenarios próximos a Cartagena y Almería. Durante algunas fases del ejercicio colaboraron el patrullero *Toralla*, el submarino *Siroco*, el cazaminas *Duero* y dos helicópteros de la 3.ª Escuadrilla de Aeronaves.

SEA BORDER 08 (4-6 de noviembre).—Ejercicio combinado de vigilancia marítima en el ámbito de la Iniciativa 5 + 5, que se llevó a cabo en dos escenarios diferentes: la fase CPX en el Centro de Operaciones del ALMART, y la fase LIVEX en el litoral sur de Portugal. La Armada participó en esta segunda fase con el buque *Contramaestre Casado*. También participaron aeronaves del Ejército del Aire. Por parte portuguesa participó la fragata *Alvares Cabral*, un equipo de

Policía Marítima, un APM y un helicóptero SAR, habiendo sido invitados observadores de nueve países y cuatro continentes.

Adiestramiento

Victoria (3-7 de noviembre).—Salió a la mar entre los días 3 y 7 de noviembre para adiestramiento individual en áreas de guerra antiaérea, navegación, seguridad interior y sanidad, con apoyo de personal del CEVACO.

Sella (3-14 de noviembre).—Llevó a cabo ejercicios programados por la Oficina de Valoración y Adiestramiento (OVAD) para elevar el nivel de adiestramiento y conseguir la certificación específica en Guerra de Minas. En dicha calificación operativa colaboraron el cazaminas *Tajo*, la Unidad de Buceadores de MCM, la Unidad Especial de Buceadores de Combate y un helicóptero de la 6.ª escuadrilla de la FLOAN.



Centro de operaciones de la Fuerza de Acción Marítima durante el Ejercicio SEA BORDER 08.
(Foto. A. Arévalo).



Patrullero *Barceló* en aguas de Málaga. (Foto: A. Galán Cees).

Barceló (4-7 de noviembre).—Efectuó Calificación Operativa con personal de la Oficina de Valoración en aguas de Cádiz.

Numancia (3-14 de noviembre).—Realizó Calificación Operativa específica en diversas áreas, en aguas de Rota, para conseguir el nivel de certificación A2.

Vencedora (10-28 de noviembre).—Realizó la Calificación Operativa (CALOP) en Rota y aguas del golfo de Cádiz para alcanzar nivel de alistamiento A2.

Marola (10-14 de noviembre).—Efectuó adiestramiento de Seguridad Interior en la Escuela Antonio de Escaño de Ferrol. A la finalización regresó a su base en Santander.

Alerta (11-12 de noviembre).—Salió a la mar ambos días para llevar a cabo el adiestramiento correspondiente al calendario elaborado por la Oficina de Valoración.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Rigel (20 de octubre-3 de diciembre).—Efectuó actualización cartográfica y de publicaciones náuticas del golfo de Cádiz y mar de Alborán.

Malaspina (8 de septiembre-5 de diciembre).—Llevó a cabo actualización cartográfica de las costas de las islas de Gran Canarias y Tenerife.

Hespérides (27 de octubre-11 de noviembre).—Finalizó en Cádiz la campaña científica NEAREST-SEIS, desarrollada en aguas del SW de la península Ibérica, estando previsto que llevase a cabo seguidamente la nueva Campaña PROYECTO ESPOR en la segunda quincena de noviembre, en aguas de Galicia.

Neptuno (28 de octubre-14 de noviembre).—Colaboró con la Escuela de Buceo de la Armada para el adiestramiento de buceadores en puerto y en la mar, en las proximidades de la E. N. La Algameca.

Salón Náutico de Barcelona (8-13 de noviembre).—El cazaminas *Segura* y el patrullero *Vigía* efectuaron presencia naval en el puerto de Barcelona para dar mayor realce al Salón Náutico de la Ciudad Condal. Hicieron dos salidas diarias a la mar para bautismos de mar, incluyendo una salida para antiguos marineros del ex minador *Eolo*.

Castilla (11-14 de noviembre).—Tras diversas pruebas en aguas de la bahía de Cádiz atracó en el puerto gaditano para con su presencia resaltar las jornadas del MAST (*Maritime Systems and Technology*), que se celebraron en el Palacio de Congresos de dicha ciudad.

Colaboración con otros ejércitos

El Camino Español (10 de noviembre-2 de diciembre).—Realizó transporte logístico y de unidades del Ejército de Tierra entre los puertos de Cartagena, Melilla, Ceuta y Almería.

Vigilancia marítima

Espalmador (3-7 de noviembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Barcelona y Tarragona.

Anaga (4-7 de noviembre).—Llevó a cabo vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán y efectuó el relevo del destacamento naval de aquella isla.

Cabo Fradera (1-30 noviembre).—Efectuó vigilancia en el tramo internacional del río Miño y control de pesca de la angula.

Laya (3-7 de noviembre).—Realizó vigilancia marítima en aguas del Estrecho. Durante dicho cometido efectuó un PASSEX con la fragata alemana *Mecklenburg-Vorpommern*.

G. V. A.



Buque de asalto anfibio *Castilla* atracado en el puerto de Cádiz. (Foto: A. C. O.).



Listo para zafarrancho. (Foto: A. Ortigueira Gil).



Argentina

El buque escuela Libertad modifica su viaje por avería.—La fragata *Libertad*, buque escuela de la República Argentina, debió suspender su crucero de instrucción debido a una avería en su sistema de propulsión que le obligó a arrumbar a un puerto chileno a vela.

El diario *Infobae* explicó que «la nave escuela de la Armada argentina buscó el puerto de Valparaíso a la espera que arribe un equipo mecánico de de urgencia», y que el problema «se encontraría en la popa de la nave, en la salida del eje y junto con la conexión de la hélice. Por las graves averías, el comandante decidió emprender un arribo forzoso a Valpa-



La fragata *Libertad* atracada en el puerto de Cádiz, en su crucero de instrucción de 2007.
(Foto: J. Sánchez-Ferragut).

raíso para realizar una reparación provisoria y continuar viaje donde se encuentran las estatales chilenas Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR)». El diario añadía además que «la ministra de Defensa, Nilda Garré, y el jefe naval, Jorge Godoy, mostraron su preocupación por el incidente en el mar chileno y ya pusieron en marcha las partidas necesarias para una rápida solución de la avería en las costas transandinas».

Bangladesh

Movilización de buques de guerra.—La Marina de Bangladesh ha movilizado a tres buques de guerra para proteger su mar territorial, después de acusar a su vecino Myanmar de invadir sus aguas territoriales en busca de gas. Asimismo, el Gobierno de Bangladesh ha enviado una delegación a Myanmar para reducir la tensión entre las dos naciones. El ministro de Asuntos Exteriores de Bangladesh, Iftekhar Ahmed Chowdhury, declaró que había comunicado al enviado de Myanmar a Dhaka que su país tomaría todas las medidas necesarias para proteger su soberanía territorial.

Los buques de Bangladesh se situaron en las aguas disputadas de la bahía de Bengala, haciendo frente a la flotilla de exploración de Myanmar compuesta por cuatro buques civiles, apoyados por dos buques de guerra. Con anterioridad, Myanmar había descubierto cantidades ingentes de gas en la bahía de Bengala y había manifestado su interés en seguir explorando una estrecha faja reclamada por Bangladesh. Las dos naciones habían sostenido sin resultado conversaciones el año anterior, encaminadas a resolver la disputa sobre la frontera marítima, incluyendo una reunión el mes pasado en Dhaka.

Brasil

Se aprueba la construcción del SSN.—El antiguo plan de la Marina brasileña de construir un submarino nuclear de ataque fue oficialmente relanzado cuando el comandante de la Marina brasileña, almirante Julio Soares de Moura Neto, inauguró el COGESN, un nuevo Programa de Coordinación para el Desarrollo de la Propulsión del Submarino Nuclear, el pasado 26 de septiembre. La iniciativa sigue a los exitosos ensayos realizados en los últimos dos años para probar el prototipo de un reactor nuclear. El COGESN contará con un presupuesto anual de 200 millones de euros, que la Marina brasileña espera sean suficientes para obtener el primer submarino nuclear sudamericano en los próximos 12 años.

Ecuador

Recepción de una fragata.—La antigua fragata chilena *Almirante Lynch* ha sido transferida a la Marina ecuatoriana el pasado 15 de octubre. Construida en el Reino Unido a comienzos de los años 70 como parte de la



Fragata *Almirante Lynch*.

serie *Leander*, ha sido rebautizada como *Comandante Morán Valverde* por Ecuador y reemplazará a una fragata de la misma serie, pero más antigua, adquirida al Reino Unido en los años 90. Ésta es la segunda y última fragata transferida por Chile a Ecuador, gracias a un acuerdo que por un importe de 20 millones de euros fue firmado en marzo de 2008. El primer buque adquirido, *Almirante Condell*, fue transferido en abril, después de ser rebautizado *Presidente Eloy Alfaro* y en mayo de este mismo año entraba en su base de Guayaquil. El *Comandante Morán Valverde* se espera llegue a Guayaquil a mediados del mes de noviembre.

Estados Unidos

Entra en servicio un nuevo submarino.— El último submarino nuclear de ataque construido para la Marina norteamericana, el *New Hampshire* (SSN 778), entró en servicio el

25 de octubre durante el transcurso de una ceremonia realizada en el Arsenal de Portsmouth en Kittery, Maine. La madrina del submarino fue la señora Cheryl McGuinness, de Portsmouth, viuda del capitán de corbeta Thomas McGuinness, un antiguo piloto de la Marina y copiloto del vuelo 11 de American Airlines, que se estrelló contra la torre norte del World Trade Center de Nueva York el 11 de septiembre de 2001. El *New Hampshire* es el quinto submarino de la clase *Virginia*, y ha entrado en servicio ocho meses antes de lo previsto gracias a la iniciativa de la Marina de reducir costos, lo que ha hecho posible por primera vez desde 1996 que en la Armada estadounidense entren en servicio en un mismo año dos submarinos, pues el USS *North Carolina* (SSN 777) fue dado de alta en la lista oficial de buques en mayo de 2008.

El capitán de fragata Mike Stevens, natural de Tacoma, Washington, será el primer comandante del *New Hampshire*, teniendo a sus órdenes una dotación de 134 hombres.



New Hampshire (SSN 778).

NOTICARIO

Este SSN de 7.800 t ha sido construido gracias a un acuerdo entre los astilleros de General Dynamics Electric Boat y Northrop Grumman Shipbuilding. El *New Hampshire* tiene una eslora de 110 metros, con una cota superior a los 300 metros, pudiendo dar más de 25 nudos en inmersión. Su reactor no requerirá renovar su combustible nuclear durante toda la vida operativa del submarino.

Un nuevo destructor llevará el nombre de un SEAL.—El secretario de Marina norteamericano, Donald C. Winter, ha anunciado oficialmente que el próximo destructor de la clase *Zumwalt* llevará el nombre de Michael Monzoon, un SEAL (*Sea Air Land*) que murió en Irak cuando se arrojó sobre una granada lanzada por un terrorista, para salvar la vida de sus compañeros. Winter hizo el anuncio durante la gala de la fundación Navy Seal en Nueva York, para recolectar fondos en beneficio de las familias de los muertos y heridos en acción. Monzoon recibió a título

póstumo la Medalla de Honor por sus acciones en Ramada, Irak, en septiembre de 2006. El nombre de Michael Monzoon será recordado como un ejemplo visible del poder naval, al llevar su nombre el buque más moderno de la Marina. Su legado motivará a los futuros marinos que sirvan a bordo del destructor que llevará su nombre. El buque será el segundo de la clase *Zumwalt*, tendrá una dotación de 148 personas, una eslora de 180 m y un desplazamiento de 15.000 t, lo que no le impedirá dar 30 nudos.

Parada la flota de F/A-18 Hornet.—Los 636 aviones F/A-18 *Hornet* de la Marina norteamericana y del Cuerpo de Marines han sido preventivamente retirados de vuelo para inspeccionar la aparición de unas grietas en sus planos, según ha comunicado un portavoz del Pentágono el 24 de octubre.

Estos problemas afectan a las series A a la D de los cazabombarderos *Hornet* y a las series E y F del *Super Hornet*. Oficialmente



F/A-18 *Hornet*.



Global Hawk.

los *Hornet* no están impedidos de volar de nuevo, pero antes deben pasar una exhaustiva inspección de sus *flaps* cada 15 horas de vuelo. La alarma surgió en el curso de una inspección realizada en el Marine Strike Fighter Squadron 224 (VMFA-224) en Beaufort, Carolina del Sur, que vuela el *F/A-18D* biplaza. Las grietas fueron descubiertas en el panel exterior de los alerones, reflejándose la incidencia en el boletín número AYW-1249, después de que esta anomalía afectase a 15 aviones. La Marina estadounidense espera haber podido inspeccionar todos sus cazabombarderos en un plazo de dos semanas para subsanar esta grave incidencia, que podría provocar la pérdida de un alerón en pleno vuelo. Todos los *F/A-18* han sido construidos por la firma norteamericana McDonnell Douglas, que ahora forma parte del consorcio de Boeing.

Despliegue de Global Hawk en Irak.— La Marina norteamericana ha considerado la posibilidad de desplegar su primer UAV *Global Hawk* en una base aérea cercana a Irak, para experimentar su capacidad para realizar vigilancia marítima en Oriente Medio. Sin especificar la base en la que se ubicaría el *Global Hawk*, las autoridades navales justifican esta decisión para comprobar su capacidad de ISR en varios entornos marítimos. El UAV naval sería ubicado en una base, que por motivos de seguridad no se menciona su ubicación, de la Fuerza Aérea estadounidense, que ya cuenta con varios *Global Hawk*, pero es de sobra conocido que los UAV que realizan misiones de vigilancia, identificación y reconocimiento sobre Irak y Afganistán están operando desde la base aérea de Al Dhafra, en los Emiratos Árabes Unidos. El *Global Hawk* es capaz de obtener inteligencia desde una altura de 55.000 pies,

NOTICIARIO

durante 24 horas, gracias a su colector LR100 de inteligencia de señales o SIGINT.

Francia

Construcción de un submarino nuclear.—Los astilleros DCNS franceses firmaron en el mes de octubre un contrato por un importe de 600 millones de euros para la construcción del primer submarino nuclear de ataque de la clase *Barracuda*. Esta suma cubre totalmente los costos de construcción del primer submarino de la serie, denominado *Suffren*. En octubre de 2006, la entonces ministro de defensa Michèle Alliot-Marie anunció en la exposición de Euronaval que la orden de construcción del primer *Barracuda* sería dada a finales de año. Dos meses más tarde la Dirección General de Armamento firmó el contrato para la construcción del primero. El documento incluía un apartado para financiar los costos del desarrollo del programa, con otros apartados que incluyen desarrollos posteriores. El Libro Blanco de la

Defensa contempla el número final de seis submarinos para la serie *Barracuda*, que deberán reemplazar a otros tantos SSN *Rubis/Amethyste* que protegen a los cuatro submarinos balísticos nucleares y al portaaviones nuclear *Charles de Gaulle* cuando salen a la mar.

OTAN

Operación contra la piratería.—La OTAN ha lanzado su primera operación contra la piratería en aguas próximas a la costa de Somalia, después de que uno de sus barcos escoltase a un mercante hasta el puerto de Mogadiscio el pasado 27 de octubre. El buque aliado escoltaba a un carguero que transportaba alimentos para Burundi, de acuerdo con la misión de mantenimiento de la paz de la Unión Africana y el mandato de las Naciones Unidas. Un total de tres buques de guerra de la OTAN —un destructor italiano, *Luigi Durand de la Penne*, y dos fragatas, *Themistocles* (griega) y *Cumberland* (británi-



Fragata griega *Themistocles* (F 465) durante su participación en la SNMG 2. (Foto: J. Sánchez).

ca)— han sido enviados a la zona para disuadir a las embarcaciones piratas por medio de las reglas de enfrentamiento (ROE) autorizadas por la Alianza. Los buques aliados escoltarán a los mercantes del programa de las Naciones Unidas WFP (*World Food Program*) para evitar que sean asaltados por los piratas, hasta que los navíos de la Unión Europea estén en condiciones de relevarles a mediados de diciembre. Los mercantes fletados por el WFP transportan mensualmente de 30.000 a 35.000 t de alimentos para Somalia.

La Oficina Marítima Internacional o IMB ha hecho público que 63 de los 199 actos de piratería realizados en todo el mundo en los nueve primeros meses de 2008 han tenido lugar en aguas de Somalia y el golfo de Adén, cifras que duplican las del año anterior.

Grecia

Finalizan las pruebas de mar del SSK Papanikolis.—El submarino heleno *Papanikolis* ha finalizado con éxito sus pruebas de mar en el Báltico y sus pruebas de puerto atracado en los astilleros de Thyssen Krupp Marine Systems en Kiel. El *Papanikolis* es el primer submarino construido, de una serie de tres del *Tipo 214*, con propulsión independiente del aire o AIP. Aunque el buque fue finalizado en el año 2006, una serie de deficiencias hizo que la Marina griega no lo recepcionara. Al mismo tiempo los astilleros alemanes han recibido una petición para abandonar la modernización a media vida de los submarinos del *Tipo 209/1200* clase *Poseidón*, para construir dos submarinos del *Tipo 209/1400* dotados con AIP. La modernización de los submarinos del *Tipo 209*, incluida en el Programa Neptuno II, contemplaba la modernización de tres unidades por un importe de 825 millones de euros. De estas tres unidades tan sólo una, el *Okeanos*, había sido modernizada, esperando su vuelta al servicio activo en enero de 2009.

India

Despliegue de fragatas.—La Marina india ha enviado una de sus más modernas

fragatas al área infestada de piratas comprendida entre el golfo de Adén y la costa de Somalia para proteger a sus buques mercantes. «Una fragata con diseño furtivo o *stealth* ha sido la designada para dirigirse a esas aguas y hacer frente a los ataques de los piratas a nuestros buques», comunicó un portavoz oficial del Ministerio de Defensa. La fragata, de diseño ruso, tiene una firma radar mínima y está armada con misiles antibuque, así como de artillería de diversos calibres. La decisión del Gobierno indio viene a cuento tras el asalto y posterior secuestro de la motonave *Stolt Valor* el 17 de septiembre, que llevaba tripulación india cuando fue aprehendida por piratas somalíes.

Malasia

Botado un submarino.—El segundo y último submarino de la clase *Scorpene* de la Marina malaya, bautizado *Tun Razak*, fue botado en la factoría cartagenera de Navantia el pasado 6 de octubre. El buque que será el segundo submarino en la historia de la Marina asiática, deberá pasar ahora una serie de pruebas tanto en la mar como en puerto, así como finalizar su armamento, antes de ser entregado definitivamente a Malasia el 25 de octubre de 2009. Allí estará basado en Sepenggar, provincia de Sabah, junto con su hermano de serie, el *Turku Abdul Rahman*. El contrato para la construcción de estos dos submarinos de 1.757 t fue adjudicado en el año 2002 a la DCNS y a su socio Navantia, por un importe de 800 millones de euros. El primer submarino fue botado en Cherburgo, y se encuentra actualmente realizando sus pruebas de mar en aguas de Lorient, estando prevista su entrega en enero de 2009, para llegar a Malasia en agosto.

Reino Unido

Muere el último superviviente del HMS Hood.—Ted Briggs, el último superviviente del crucero de batalla HMS *Hood*, hundido en la Segunda Guerra Mundial, ha muerto a los 85 años de edad en un hospital de Portsmouth, en el sur de Inglaterra. Briggs fue uno



Crucero HMS Hood.

de los tres únicos supervivientes de los 1.418 miembros de la dotación del *Hood*, hundido por las salvas del acorazado *Bismarck* el 24 de mayo de 1941. El preciso tiro del acorazado alemán atravesó el blindaje del crucero británico alcanzando sus pañoles de munición, provocando que el navío de línea, orgullo de la Marina británica, saltase por los aires partiéndose en dos, hundiéndose en menos de tres minutos. Briggs, entonces un joven señalero de 18 años, fue arrastrado al fondo con el crucero, pero, experto nadador, pudo salir a la superficie para ver cómo desaparecía totalmente su buque. Flotando en las gélidas aguas del Atlántico norte cubierto por una espesa capa de petróleo de 10 cm de espesor, pudo alcanzar una balsa del crucero en la que se encontraban el guardia marina William Dundas y el marinero Bob Tiburn, sin que pudiese ver ningún otro superviviente. Tres horas más tarde, un destructor británico los rescató cuando ya tenían síntomas de hipotermia. Dundas murió en 1965 y Tiburn en 1995.

El hundimiento del buque insignia de la Home Fleet con toda su dotación conmocionó al Reino Unido, cuyo primer ministro, Winston Churchill ordenó a todos los buques de guerra británicos perseguir al *Bismarck* hasta conseguir su hundimiento, hecho que ocurrió

tres días más tarde, muriendo 2.000 hombres de los 2.200 de su dotación. En el año 2001 el pecio del *Hood* fue descubierto a 3.000 m de profundidad entre Groenlandia e Islandia, depositando Briggs una placa que designaba oficialmente al pecio como cementerio de guerra.

Rusia

Nuevo programa de construcciones.—La Marina rusa verá incrementada considerablemente sus capacidades en los próximos años gracias a la construcción de nuevos buques de superficie y submarinos nucleares, de

acuerdo con las declaraciones efectuadas por el presidente ruso Dimitri Medvedev.

«La construcción de nuevos buques está prevista a corto plazo, comenzando inicialmente con submarinos nucleares armados con misiles de crucero, que entrarían en servicio a partir del año 2020», anunció Medvedev en el transcurso de unos ejercicios militares realizados cerca de Orenburg, al sur de Rusia. Asimismo, el todopoderoso primer ministro Vladimir Putin, anunció que los presupuestos de defensa sufrirán un incremento del 28 por 100 para el próximo año 2009.

Maniobras de la Flota del Norte.—Un número aún no determinado de buques de guerra de la Flota rusa del Norte se hizo a la mar a comienzos del mes de noviembre desde su base en Severomorsk, para realizar ejercicios de adiestramiento con la Flota del Mar Negro en aguas del Mediterráneo, según una información proporcionada por la agencia rusa Ria Novosti. Un portavoz de la Marina rusa, Igor Dygalo, interrogado por la agencia de noticias AFP sobre estas maniobras, evitó hacer ningún comentario. La *Task Force* de la Flota del Norte, con su buque insignia, el portaaviones *Nikolai Kuznetsov*, hará un *rendez-vous* en el Mediterráneo con la *Task Force* del Mar Negro, formada sobre el



Crucero *Moskva* atracado en Sebastopol. (Foto proporcionada por A. Anca Alamillo).

crucero lanzamisiles *Moskva*, según fuentes oficiales de la Marina. Las dos agrupaciones participarán en la puesta en escena de un combate naval. Los buques de la Flota del Norte permanecerán en el Mediterráneo durante tres meses.

Taiwan

Asalto anfibio.—El Cuerpo de Infantería de Marina ha desplegado todo su potencial durante un asalto anfibio realizado en la base naval de Kaohsiung, el pasado 31 de octubre. El ejercicio comenzó con una demostración realizada por seis vehículos de asalto anfibio *AAV-7A1*, que asaltaron la playa de la base.

La Marina de Taiwan adquirió hace dos años 54 vehículos *AAV-7A1* reconstruidos, más cuatro de mando *AAVC-7A1* y dos de recuperación *AAVR-7A1*, que han sido agru-

pados en dos compañías de la 66 Brigada de Infantería de Marina, en el norte de Taiwan, y de la 99 Brigada acuartelada en la base naval de Tsoying, en el sur de la isla. Asimismo, los infantes de marina operan cuatro compañías con el veterano *LVTP-1* que data de los años 70, y de los que adquirieron 300, aunque sólo sobreviven 84.

La segunda parte del ejercicio anfibio implicaba al Batallón de Reconocimiento Anfibio (ARB) en el Centro de Simulación Urbano. Los 600 infantes del ARB están agrupados en cuatro compañías de reconocimiento y un equipo de demolición submarina. El ARB fue creado en 1995, cuando varios especialistas en operaciones especiales fueron agrupados en un intento de modernizar el Cuerpo.

J. M. T. R.



En fiel compañía. (Foto: A. Ortigueira Gil).



La OMI celebra el «Día Marítimo Mundial» en su sesenta aniversario

El pasado 25 de septiembre la Organización Marítima Internacional (OMI) celebró el «Día Marítimo Mundial» con el tema «OMI, sesenta años al servicio del transporte marítimo», con el que se pretendía recordar la labor realizada por la Organización desde su constitución en 1948 en el ámbito de mejora de la seguridad marítima, la prevención y la lucha contra la contaminación del mar.

Desde su constitución, la OMI ha elaborado muchos convenios (SOLAS, MARPOL, Convenio de Arqueo de Buques, Convenio de Líneas de Carga, Convenio de Formación y Guardia...), los cuales han sido ratificados por Estados responsables de más del 98 por 100 de la flota mundial.

Actualmente la OMI se encuentra desarrollando trabajos encaminados a diversos aspectos, como los siguientes: destacar acuerdos para la reducción de gases de efecto invernadero producidos por el transporte marítimo; reciclaje de buques; enmienda del Convenio Internacional de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, para conseguir su entrada en vigor; revisión del Convenio de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar; elaboración y

revisión de códigos, como el del Transporte de Mercancías Peligrosas por vía marítima o el de Investigación de Accidentes Marítimos; cuestiones de política marítima en relación con los ataques perpetrados por los piratas; y la puesta en marcha del sistema de identificación y seguimiento de buques a larga distancia.

Una conmemoración afortunada, con una carga de trabajo que dice mucho de la eficacia de la Organización.

Impulso a la seguridad y competitividad del sector naviero

El Gobierno español va a impulsar la seguridad y competitividad del sector naviero con una serie de medidas propiciadas para tal fin. De una parte, el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, podrá distribuir 2,5 millones de euros para compensar, mediante el sistema de módulos, los costes incurridos por las empresas españolas en la implantación en buques de pabellón español del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP). Por otra parte, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo podrá disponer de 241,1 millones de euros en subvenciones al sector de la construcción naval.

El sector viene realizando un gran esfuerzo en orientarse a buques de mayor contenido tecnológico y de alto valor añadido, por lo que la noticia del impulso gubernamental ha sido muy bien acogida.

J. C. P.

Accidentes marítimos 2007

La Agencia Europea de Seguridad Marítima ha publicado a finales de octubre el informe anual de accidentes marítimos relativo al año 2007. Éste está referido a las aguas europeas o próximas a las costas europeas: en concreto el informe está referido a la fachada atlántica (incluyendo el mar del Norte y el canal de la Mancha), al mar Báltico y a las aguas europeas del mar Mediterráneo y mar Negro, y se centra en los accidentes de buques comerciales, pesqueros incluidos, ocurridos durante 2007; sólo se han registrado los hundimientos de buques superiores a las 50 t de desplazamiento.

Tuvieron lugar 715 accidentes marítimos, en los que se vieron envueltos 762 buques. Por zonas de accidentes, 528 fueron en la fachada atlántica, 106 en el mar Báltico y 128 en el mar Mediterráneo o mar Negro. Se aprecia un preocupante aumento del 41,5 por 100 respecto a los 505 accidentes con 535 buques implicados en el año 2006. Respecto a los tipos de accidentes, el 40 por 100 han sido colisiones, el 26 por 100 varadas, el 12 por 100 incendios o explosiones, el 7 por 100 hundimientos y el 15 por 100 restante otros tipos de accidentes. El número de personas fallecidas en ellos es de 80, frente a las 75 de 2006. Por abanderamiento del buque, el 60 por 100 de los buques accidentados era de bandera europea y el resto extracomunitarios.

En cuanto a los hundimientos, el número fue de 55 buques, de los que 27 eran pesqueros. Precisamente en esos pesqueros los fallecidos alcanzaron la cifra de 31.

Respecto a las costas españolas, el estudio de la zona Mediterráneo ha supuesto la novedad de que el estrecho de Gibraltar desaparece del informe como punto negro. De hecho, el 90 por 100 de los 128 accidentes en

esta zona tuvo lugar en aguas griegas o italianas. Nuestras aguas atlánticas también están fuera de los posibles puntos negros, que en esta fachada se centran en los accesos a los puertos de Rotterdam y Amberes, y en el canal de la Mancha.

Nueva fase del estudio de cartografiado de la plataforma continental española

El buque de investigación oceanográfica y pesquera *Emma Bardán*, dependiente de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, viene realizando desde mediados del mes de noviembre hasta finales de diciembre una nueva fase del «Estudio para el cartografiado marino de la Plataforma Continental Española», estudio conocido como Proyecto ESPACE.

El *Emma Bardán* acaba de finalizar una campaña, en las costas de Pontevedra, para obtener los índices de biomasa y distribución de talla de las especies de fondo de interés comercial. Durante la nueva fase del Proyecto ESPACE se procederá al cartografiado marino en el litoral de Pontevedra. Este proyecto tiene por objetivo principal la obtención de información sobre la calidad y tipo de fondos, batimetría, morfología, praderas vegetales u obstáculos de los fondos marinos de la plataforma continental y del talud continental del caladero nacional. Para ello, se emplean técnicas geofísicas de alta resolución con sonda multihaz y sonda paramétrica, y también técnicas directas, como muestreos o inmersiones de buceadores.

El *Emma Bardán* ya ha realizado durante este año otras fases del Proyecto ESPACE en aguas de Barcelona, Gerona y canal de Mallorca. El buque fue construido en los Astilleros M. Cíes de la ría de Vigo y entró en servicio en enero de 2006. Sus características son: 29 m de eslora total, 7,5 de manga, 2,6 de calado, 200 t de peso muerto y velocidad máxima de 12 nudos. Su coste fue de 3,9 millones de euros.

A.P. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Entrega de embarcaciones al Ministerio de Pesca de Angola

Grup Aresa y el Gobierno de Angola firmaron un contrato de 77 millones de euros para realizar la construcción de 210 embarcaciones, habiéndose efectuado la entrega de las últimas en un acto institucional presidido por el presidente de puertos de la Generalitat de Cataluña.

Además de construir estas embarcaciones, Grup Aresa ha instruido a la tripulación que las manejará, ofreciendo una formación especializada a cada trabajador, para lo cual, unos setenta pescadores angoleños han permanecido durante un mes en España.

Las embarcaciones contratadas son principalmente buques de pesca de diferentes esloras, así como patrulleras de vigilancia para dicha flota. Debido a la magnitud del proyecto, la construcción de estas embarcaciones se ha llevado a cabo en diversos astilleros de la costa mediterránea situados en Benicarló, Carcaixent, Las Águilas, Adra y Garrucha, bajo la dirección del Astillero de Drassanes d'Arenys.

J. C. P.

Construcción de buques de investigación oceanográfica por Astilleros M. Cies

Los astilleros Montajes Cies de Vigo tienen adjudicado un contrato para la construcción de dos buques oceanográficos para el Instituto Español de Oceanografía. La inversión prevista en los dos buques alcanza la cifra de 35 millones de euros. Sus características principales serán: 46,7 m de eslora, 10,5 de manga, 4 de calado y propulsión de dos motores eléctricos. Estarán equipados para la realización de estudios de geología marina, oceanografía física y química, biología marina, estudios de pesquerías y lucha contra la contaminación marina. Entran en la categoría de *clean-ship*, relativa al tratamiento y gestión de basuras propias, y tienen la categoría *Confort+* por sus altas exigencias en habitabilidad y confort para la dotación. El primero de los buques ya tiene puesta su quilla, y su fecha prevista de entrega es a finales de 2009. El segundo será entregado en 2010.

El astillero ha sido el constructor de los buques oceanográficos, ya en servicio, *Vizconde de Eza*, *Emma Bardán* y *Miguel Oliver*, dependientes de la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricul-



tura, Pesca y Alimentación. Además, en su cartera de pedidos cuenta actualmente con un buque de investigación y vigilancia pesquera de 69 m de eslora para Dinamarca, que será entregado en 2009, un *ferry* de 50 m de eslora para un armador sueco y un megayate tipo

Oassive de 36 m de eslora. Todos estos pedidos le mantienen la carga de trabajo hasta el año 2011.

A. P. P.





Reunión en Bilbao del Comité de la ESPO

La Autoridad Portuaria de Bilbao acogió el pasado mes de septiembre las reuniones de trabajo del Comité de Análisis Económico y Estadísticas de la Organización de Puertos Marítimos Europeos (ESPO), cuyo objetivo fue proveer de asistencia técnica y soporte a la organización en tareas de provisión de datos estadísticos y análisis económicos, pronóstico del tráfico y asesoría para el seguimiento de directivas de estadísticas de la Unión Europea.

El Comité estuvo formado por representantes de la Dirección de Transportes de la UE, de Eurostat y de los principales puertos europeos de Göteborg, Rotterdam, Amsterdam, Amberes, Bremen, Londres, Le Havre, Dunkerque, El Pireo, Tesalónica, Dublín, Lisboa, Asociación de Puertos Británicos y el organismo público español de Puertos del Estado. Las sesiones del Comité, que abordaron una amplia gama de proyectos, fueron clausuradas por el Secretario General de ESPO, Patrick Verhoeven.

Próximas Jornadas de Puertos y Costas

Organizado por el Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria, se celebrarán en Santander en el próximo mes de mayo de 2009 las décimas jornadas de

Puertos y Costas, figurando entre los trabajos previstos los que abordarán el clima marítimo, el medio ambiente y la gestión sostenible de los recursos costeros. La última edición tuvo lugar el presente año en San Sebastián y contó con la presencia de 650 delegados.

Obras en el edificio de la Autoridad Portuaria de Málaga

Ha sido adjudicada a la empresa Rofez S. L. la rehabilitación de la fachada del edificio de la Autoridad Portuaria de Málaga, con un presupuesto de 516.720 euros y un plazo de ejecución de ocho meses. Dicha rehabilitación consiste en realizar las mejoras correspondientes en las cuatro caras exteriores del edificio, sus puertas y sustitución de su actual ascensor por uno nuevo.

Actualmente estas obras han finalizado con la rehabilitación de la fachada este y la sur y se espera que en una segunda fase se realicen los trabajos de rehabilitación de las fachadas norte y oeste.

J. C. P.

Cruceros en el puerto de Cartagena

La Autoridad Portuaria de Cartagena ha confirmado que para el año 2009 las escalas



Trasatlántico *Costa Mediterránea*. (Foto: A. Roca Rosique).

de cruceros turísticos alcanzarán la cifra de cincuenta buques, frente a los cuarenta con que se espera cerrar el año 2008. Estas escalas supondrán que el puerto cartagenero podrá ser visitado por unos 70.000 turistas.

Durante 2008, y hasta el mes de agosto incluido, han hecho escala en Cartagena 21 cruceros turísticos. Su atraque en el muelle de cruceros «Alfonso XII», que permite un rápido acceso al centro de la ciudad, contribuye de manera positiva a que sus pasajeros efectúen recorridos por el centro urbano al que pueden desplazarse fácilmente a pie.

Precisamente, a finales de septiembre, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria aprobó la construcción de un nuevo dique de 250 m de longitud por un importe cercano a los ocho millones de euros y con un periodo de construcción de un año tras la adjudicación. Con ello, la línea de atraque del muelle de cruceros alcanzará los 522 m de longitud y permitirá el atraque simultáneo de dos cruceros en ese muelle.

A. P. P.



Ejercicio de salvamento Algeciras 2008

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo y en colaboración con Acciona Trasmediterránea, ha llevado a cabo con éxito en Algeciras un ejercicio de salvamento consistente en el lanzamiento y despliegue de una rampa de evacuación desde el buque *Alcántara dos*, utilizándose en el simulacro el sistema MES (*Marine Evacuation System*).

El simulacro partía de un supuesto abordaje del buque accidentado, tras lo cual el capitán ordenaba el abandono del mismo a través de la salida de emergencia y activaba el procedimiento de evacuación correspondiente, al tiempo que informaba al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (en este caso el de Algeciras) y requería asistencia para recoger a los evacuados, explicándose por la megafonía del barco el desarrollo del ejercicio. El objetivo primordial del simulacro era el de intentar fomentar la seguridad entre los profesionales de los buques de pasajeros que operan en la zona

Homenaje de los ingenieros navales a los profesionales de Salvamento Marítimo

Con el fin de difundir el importante papel que desempeña Salvamento Marítimo en materias de ayuda humanitaria y lucha contra la contaminación del mar, entre otras, la delegación territorial en Cataluña del Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos organizó la conferencia «Salvamento Marítimo, 15 años al servicio de la gente del mar» como homenaje a los profesionales que realizan su labor de ayuda humanitaria.

En el transcurso del acto se expuso el devenir de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que cuenta con más de 1.200 profesionales y 21 centros de salvamento y da cobertura desde hace quince años a las variadas operaciones que pueden surgir en la mar, realizando aquellos trabajos y acciones tendentes a la salvaguarda de la vida humana, la protección medioambiental de mares y océanos y la ayuda al tráfico marino en el ámbito del área asignada por la Organización Marítima Internacional (OMI) a España, de más de 1.500.000 km² de superficie en

NOTICARIO

una encrucijada de rutas marítimas de intenso tráfico de buques mercantes, embarcaciones deportivas y de pesca.

J. C. P.

Botadura de un buque recogedor de hidrocarburos

El día 17 de octubre, en los astilleros Francisco Cardama S. A., sitos en la ría de Vigo, se procedió a la botadura del buque recogedor de hidrocarburos *Urania Mella*. Sus características principales son: 73,5 m de eslora, 15 de manga, 4,2 de calado y capacidad para recoger y almacenar hasta 3.100 m³ de hidrocarburos. Para ello está dotado de todo el material necesario para la lucha contra la contaminación marina por derrame de hidrocarburos, con elementos como barreras de contención, brazos recogedores y bombas succionadoras tipo *skimmer*. Los tanques de recogida tendrán sistema de decantación por gravedad y calefacción interna para facilitar las labores de descarga.

El buque ha supuesto una inversión de 9,5 millones de euros y tiene previsto tener su base en el puerto de La Coruña. La unidad ha sido fletada a la empresa Sertosa Norte S. L. por un periodo de dos años, prorrogables en otros dos, y se contempla una opción de compra por el Ministerio de Fomento. Dependerá de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Remolcador *María de Maeztu*

El pasado 6 de noviembre tuvo lugar en Portugalete el acto de amadrinamiento del remolcador de salvamento y lucha contra la contaminación marina *María de Maeztu*. El buque, que desde el día 18 de junio se había incorporado a la flota de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), dependiente del Ministerio de Fomento, ha sido construido en los Astilleros Unión



Buque de salvamento *María de Maeztu*.
(Foto: página web SASEMAR).

Naval Valencia S. A. (pertenecientes al Grupo Boluda).

Sus características principales 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. Tiene su base en puertos del Cantábrico y opera principalmente en las aguas españolas del Cantábrico oriental. Está preparado para misiones de emergencia, como remolques en la mar, apoyo a buques en situaciones comprometidas, lucha contra incendios en la mar, lucha contra la contaminación marina y salvamento de naufragos.

El *María de Maeztu* es gemelo de los otros tres remolcadores que han entrado en servicio este año: *María Pita*, con base en puertos gallegos; *María Zambrano*, con base en Cádiz, y *Marta Mata*, con base en puertos mediterráneos. Además, Boluda está construyendo otros tres remolcadores gemelos dentro del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-09; al finalizar el Plan SASEMAR contará con 14 buques propios: 10 remolcadores y cuatro buques polivalentes.

A. P. P.



Presentación de experiencias por el *cluster* de Pesca en la Cumbre Pesquera de Honduras

Directivos españoles del *cluster* de Empresas Pesqueras en Terceros Países han participado en la reunión de la Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo Centroamericano (OSPESCA) celebrada en la ciudad hondureña de La Ceiba, en la que se dieron cita los más altos representantes del sector pesquero centroamericano.

El objetivo fue debatir sobre las medidas más efectivas de promoción del desarrollo sostenible y coordinado de la pesca y la acuicultura, y sobre las iniciativas que fomentan la organización regional del sector y la formación de marineros.

La reunión, presidida por el ministro de Pesca de Honduras, se desarrolló en dos jornadas, contándose en la primera de ellas con la representación de las empresas más importantes del sector, mientras que en la segunda se dieron cita los más altos representantes de los ministerios de Pesca de los países asistentes, quienes debatieron sobre la problemática internacional de este sector.

El gerente del *cluster* analizó las perspectivas de los barcos de las flotas de altura, propiedad de las empresas españolas que,

asociadas con las de otros países, han llegado a constituir más de 200 sociedades de capital mixto en 33 países con grandes recursos pesqueros. Estas empresas alcanzan una producción de 200.000 millones de euros anuales y sus capturas representan un 10 por ciento del total del pescado que se consume en la Unión Europea. Además, un barco genera muchos puestos de trabajo desde la descarga al traslado a las cámaras frigoríficas.

Paréntesis en el conflicto del mejillón

El acuerdo alcanzado entre los conserveros y los cocederos del mejillón con los productores ha permitido sacar el producto de las bateas y reanudar la producción, pero no ha calmado los ánimos. Al pacto, que inicialmente fue firmado por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (ANFACO), la Asociación Gallega de Cocederos y la Federación Arousa-Norte, se sumó posteriormente la Plataforma de Distribución de Mejillón en Galicia (PLADIMEGA), forzada principalmente por la dura situación económica a la que se enfrentan sus asociados tras casi tres meses de inactividad.



Inspección realizada por el patrullero *Alborán* a un pesquero. (Foto: A. Ortigueira Gil).

De esta forma, la problemática vuelve al inicio del conflicto, puesto que el producto alcanza el mismo precio que tenía el pasado mes de agosto, cuando se inició la paralización por parte de los productores de descarga de bivalvo para la industria transformadora. Por otra parte, la cuota de importación del mejillón foráneo aumentó durante el paro.

Bruselas plantea endurecer las pesquerías en aguas profundas

Bruselas ha comenzado la cuenta atrás para elaborar su propuesta de posibilidades de pesca para 2009. Este ejercicio anual de búsqueda de un equilibrio entre los intereses del sector para mantener sus posibilidades de capturas, y los informes de los científicos, generalmente a favor de recortes en defensa de unos caladeros sostenibles, se acaba de abrir con un primer documento sobre los TAC y cuotas de pesca en ese periodo en aguas profundas.

Esta propuesta responde igualmente a los planteamientos expuestos ya por la propia Comisión la primavera pasada en relación con este tipo de pesquería, que afecta fundamentalmente a especies como tiburones, besugo, sable, granadero, reloj anaranjado y maruca azul. Igualmente responde a los compromisos logrados en 2006 por los países miembros para reducir de forma progresiva los niveles de capturas de algunas especies en peligro en un periodo de cuatro años, aunque desgraciadamente los informes actuales de los científicos avalan aquellos temores sobre la evolución y la situación de los caladeros.

Reducción de especies pesqueras en el Cantábrico

Tras la campaña de investigación realizada por Oceana en el Cantábrico los principales resultados revelan una drástica reducción de especies pesqueras comerciales, producto de la sobrepesca y la utilización de artes

destructoras. Pero la campaña también ha servido para obtener datos positivos, como la abundancia de pescado en Gaztelugatxe, Machichaco y Ogoño, el hallazgo de tiburones de fondo y el descubrimiento de una estación de limpieza de peces luna frente al ratón de Guetaria, a cargo de otros peces y gaviotas.

J. C. P.

Base aérea operativa de inspección y vigilancia pesquera

La Secretaría General del Mar, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM), ha puesto en servicio el pasado 3 de noviembre la base aérea operativa de inspección y vigilancia pesquera en el aeropuerto de Lavacolla (Santiago de Compostela). La puesta en servicio de la base es uno de los hitos del programa que lleva a cabo la Secretaría General del Mar para lograr la eficacia en la conservación, protección y desarrollo sostenible de los recursos pesqueros. Asimismo, se encuadra en las labores de lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

La base estará permanentemente dotada de un helicóptero *Dauphin AS 365 N3*, fabricado por Eurocopter (EADS), y con características principales de 160 nudos de velocidad, 210 millas de radio de acción y propulsión con dos turbinas Turbomeca Arriel 2C. Además, podrá contar en caso necesario con el despliegue de un avión *Avio-car C-212 400 VP 85*, fabricado por CASA (EADS), y con características principales de 190 nudos de velocidad, 450 millas de radio de acción y propulsión con dos turbinas Garret TPE-331-12JR-701C.

Ambas aeronaves cuentan con un equipo de misión que incluye comunicaciones de voz, datos, imágenes y correo electrónico, capacidad SATCOM, sistema de navegación y carta electrónica, sistema de visión infrarroja, radar y faro de búsqueda, y cámara fotográfica digital. En el caso del helicóptero se cuenta también con grúa de rescate. Las aeronaves están operadas por personal de la compañía INAER.

Actualmente el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino cuenta para las funciones de inspección, vigilancia y control de la actividad pesquera con un equipo compuesto por 91 inspectores de pesca, cuatro patrulleros de altura (operados por la Armada), siete patrulleros ligeros, tres aviones, cinco helicópteros y 26 vehículos de apoyo. También depende de él el Centro de Seguimiento de Pesca, con el sistema de localización de buques pesqueros vía satélite.

Próxima reserva marina de interés pesquero en Galicia

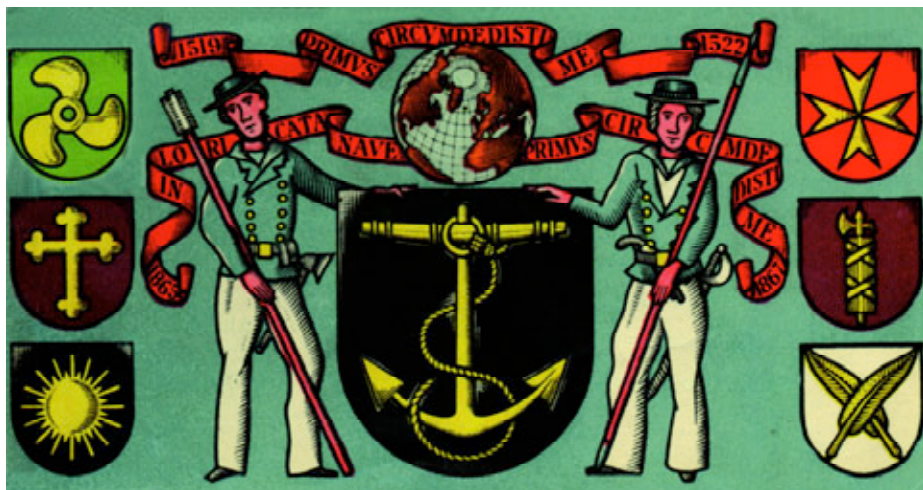
Los trámites iniciados por la Cofradía de Pescadores de Cedeira para solicitar que la ría de Cedeira se convierta en reserva marina de interés pesquero están ya en su última etapa administrativa. El ciclo se cerrará con la publicación en el *Diario Oficial de Galicia* del decreto de constitución. La demarcación prevista será desde la línea entre punta Chirlateira y punta Meda, una a cada lado de la boca de la ría, hacia el interior. La zona se subdividirá en un área pesquera protegida y en una zona de reserva integral libre de pesca. De esta forma, la ría de Cedeira se convertirá en la segunda reserva marina de interés pesquero en aguas gallegas, tras la aprobación el 12 de abril de 2007 de la reserva marina «Os Miñarzos», que ocupa un total de 2.214,6 hectáreas frente a la costa de Lira, en Carnota (La Coruña).

La creación de la reserva intenta proteger y favorecer la regeneración de los recursos pesqueros de dicha ría, impulsar la pesca sostenible, conservar la fauna y flora del medio marino, fomentar la sensibilización ambiental sobre el mar, divulgar los valores pesqueros y ambientales de la costa gallega y favorecer los estudios científicos sobre las medidas de protección de los recursos y gestión de las pesquerías. La reserva contará con un órgano director y se tendrá que diseñar un plan de gestión integral.

A. P. P.



Ocaso en Doganbey. (Foto: E. Gueso García).



Cultura Naval

MARITIME SYSTEMS AND TECHNOLOGY (MAST)

Entre los días 12 y 14 de noviembre se celebraron en Cádiz las jornadas correspondientes a la tercera edición del MAST (*Maritime Systems and Technology*), que tuvieron como marco el Palacio de Congresos de la capital gaditana. Durante tres días los responsables del MAST ofrecieron al público asistente una magnífica exposición de sistemas y equipos relacionados con los aspectos de seguridad y defensa marítima, así como un amplio repertorio de paneles informativos sobre dichos temas, presentados por expertos de más de 15 países en las diferentes salas de exposiciones preparadas al efecto. Más de 60 firmas, pertenecientes a las más importantes empresas del sector en el





ámbito internacional, expusieron algunos de sus últimos productos. En cuanto a las confe-

rencias impartidas, que superaron el número de 200, se dividieron en cinco temas principales: «Operaciones y Capacidades», «Seguridad Marítima», «Sistemas», «Tecnología» y «Plataformas».



En primer término el buque escuela alemán *Gorch Fock*; al fondo, el buque de asalto anfibio *Castilla*.

En la sesión inaugural del día 12 intervino en primer lugar Joaquín Uguet, presidente de la muestra y director general de INDRA, principal empresa patrocinadora de este acontecimiento, quien explicó el objeto del MAST y dio la bienvenida a los delegados y participantes de este foro global sobre seguridad y tecnología marítima, agradeciendo a la Armada su inestimable apoyo. Intervinieron a continuación el contralmirante Grenstad Not de la Marina sueca, el director general de la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA), Jacinto Cañete, el señor Jay M. Cohen, vicesecretario para Ciencia y Tecnología del Departamento de Seguridad Interna de los Estados Unidos, y finalmente el almirante de la Flota (ALFLOT) Juan Carlos Muñoz-Delgado Díaz del Río, que dio la bienvenida en nombre del AJEMA y ofreció una perspectiva de la Armada, sus unidades y dependencias en la zona de Cádiz.

La clausura de las jornadas corrió a cargo del almirante de Acción Marítima (ALMART) Emilio Nieto Manso, a quien acompañó en la presidencia la alcaldesa de Cádiz Teófila Martínez, quien también dio la bienvenida a los asistentes y destacó las excelencias de la zona y las actividades llevadas a cabo por el Ayuntamiento de la ciudad.

A lo largo de las tres jornadas la exposición fue visitada por relevantes personalidades civiles y militares, en particular de la Armada, contándose con la presencia del almirante de Apoyo Logístico (AJAL) Manuel Otero Penelas, además de las del ALFOT y el ALMART, ya mencionados.

A la brillantez de los actos y al éxito de la organización contribuyó la banda de música de Infantería de Marina, que amenizó la sesión inaugural con diversas marchas militares y música tradicional española. Y para

mayor realce, el puerto de Cádiz contó con la presencia del buque de asalto anfibio *Castilla*, en el que el ALFLOT ofreció una copa de vino a autoridades, delegados y participantes en el MAST, y el buque escuela alemán *Gorch Fock*, en el que 85 cadetes realizan las prácticas pertinentes.

Los anteriores encuentros del MAST tuvieron lugar en Niza (Francia) y Génova (Italia), habiéndose acordado celebrar las próximas jornadas en Suecia. Deseamos a los organizadores del 4.º MAST el mismo éxito que los responsables de esta muestra han alcanzado en la trimilenaria ciudad de Cádiz, y a los que desde estas páginas felicitamos por el gran esfuerzo realizado y la magnífica labor llevada a cabo.

(Texto y fotos: A. C. O.)



Pabellón de la empresa INDRA.

CONFERENCIA DEL CONTRALMIRANTE RUESTA EN EL ATENEO DE MADRID

El 29 de octubre tuvo lugar en el Ateneo de Madrid la exposición de la conferencia «Presente y futuro de la Armada Española» a cargo del contralmirante José Antonio Ruesta, jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada. El conferenciante fue presentado por el almirante Gabriel Portal, presidente de la Fundación Cousteau, y por Juan Manuel Gracia Menocal, presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias», organizadora del acto.

Como introducción al acto, Juan Manuel Gracia recordó que «en el Ateneo de Madrid, en el año 1900, se fundó la Liga Marítima, debido a que había que sensibilizar a la sociedad española tras el último desastre naval de 1898 y que, en los momentos actuales, hay bastante similitud para concienciar a la sociedad española de la necesidad de conocer la historia y la cultura marítima para tener una referencia de lo que el futuro nos depara». En este sentido, el almirante Gabriel Portal insis-

tió, además, en la necesidad de favorecer la enseñanza de la historia y todo lo que rodea al mundo marítimo como mecanismo de sensibilización social.

Ya metidos en la conferencia, el contralmirante Ruesta expuso el estado actual de la Armada española y su previsible futuro, siempre adecuado a las posibilidades económicas de los presupuestos para la construcción de nuevas unidades. El ponente configuró un escenario en torno a los diferentes cuerpos que integran la Armada y sus misiones, tanto en territorio nacional como en el extranjero. El conferenciante destacó cómo la presencia de España en mares lejanos y países lejanos, así como nuestra pertenencia a la OTAN y las avanzadas tecnologías con respecto a hace pocos años, configuran, entre otros muchos aspectos, una Armada española muy moderna y competitiva.



XIV REUNIÓN INTERNACIONAL DE «HISTORIA DE LA NÁUTICA»

Entre los días 23 y 25 de octubre tuvo lugar en Coimbra (Portugal) la XIV Reunión Internacional de «Historia de la Náutica», cuyas sesiones transcurrieron en la Facultad de Ciencias de la prestigiosa y anciana universidad lusa. Las sesiones XII y XIII se celebraron en Valladolid (2004) y Borja (2006) respectivamente, y es posible que la próxima (2010) se vuelva a realizar en España.

Se presentaron 29 comunicaciones al Congreso, dieciocho de autores lusitanos, cuatro de españoles, dos de norteamericanos, dos de húngaros, una de autor inglés, otra de autora mexicana y la última de un autor marroquí.

La representación española estuvo compuesta por Mariano Cuesta Domingo, catedrático de Historia de América de la Complutense, que presentó: «Cartografía conflictiva de elaboración lenta. Las islas de Oriente»; los profesores don Mariano Esteban

Piñeiro, profesor titular de Matemática Aplicada de la Universidad de Valladolid, y doña María Isabel Vicente Maroto, vicerrectora de Estudiantes y Empleo de la misma Universidad, que presentaron: «Ríos Coronel y la verificación del método de Fonseca»; el coronel médico (R) don Manuel Gracia Rivas, que presentó: «Buques hospitales en la historia», y el capitán de navío José María Blanco Núñez, que presentó «Portugal y los portugueses a través del Cedulaario Indiano de Diego de Encinas».

Hubo algunos actos sociales para resaltar el Congreso, que contó con bastante audiencia, y la conferencia de clausura fue pronunciada por el profesor John Hattendorf, profesor de Historia Marítima del *Naval War College* de Newport (Estados Unidos), que disertó sobre «Nautical Science and Maritime History».

E. C.



XLVII SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

Fiel a su cita, como en años anteriores, abrió sus puertas el Salón Náutico Internacional de Barcelona, sin duda alguna la mayor manifestación española de la náutica y una de las mayores en todo el mundo. La inauguración tuvo lugar en la mañana del sábado 8 de noviembre y corrió a cargo del AJEMA, almirante general Manuel Rebollo, del alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, y de la alcaldesa de L'Hospitalet, Nuria Marín.

La XLVII edición del Salón Náutico ocupó una superficie de 101.000 m², con 1.970 buques expuestos, 1.700 en el recinto de Gran Vía y 270 a flote en el Port Vell (Puerto Viejo). Este año hubo representados 38 países por medio de 600 expositores. En el campo de actividades diversas se dieron cita las más variadas y dispares. Cabe señalar entre ellas las siguientes:

Área Fun Beach.—Minipiscina para demostraciones de canoas, *flysurf*, *kayaks*, *surf*, vela ligera, *wakeboard* y *windsurf*.

Centro de reciclaje de embarcaciones.—Iniciativa pionera en Europa, cuya andadura está prevista para el año 2010.

Espai del Mar (Espacio del Mar).—Amplio cajón de sastre, en que lo mismo se presentaban regatas como libros, se entregaban premios y trofeos, etcétera.

Exposición fotográfica.—Organizada por el Museo Marítimo, que ofrecía un viaje por la costa catalana desde finales del siglo XIX hasta 1960.

Exposición pictórica.—Obras del pintor alemán Oliver Kornblum, realista con influencia de impresionistas españoles y franceses.

Innovación.—Una de las grandes apuestas del Náutico. Novedad fue la Oficina



permanente de atención y dinamización para la empresa.

Jornadas de Meteorología.—Con conferencias y actos varios.

Marina tradicional.—Espacio de acogida a asociaciones y entidades de este campo.

Medalla conmemorativa.—Dedicada al *Paprec-Virbac*, barco vencedor de la primera regata *Barcelona World Race*.

Recursos Humanos.—Espacio dedicado a la necesidad de formación en el sector de personal cualificado y actualizado.

Simuladores de navegación y pesca.—En diversos pabellones, con una especial relevancia del NTPRO4000 utilizado en la docencia.

La industria náutica en España.— Como es tradicional, el Salón Náutico, con la colaboración de varias entidades, edita cada año un cuidado informe sobre la situación de este sector que se proyecta sobre el ocio, la industria y la ecología españolas.

Según el citado informe, Cataluña en la autonomía con mayor número de matriculaciones (más del 20 por 100 del total nacional). No obstante, se ha producido un descenso del 19 por 100 respecto a 2007, con lo que se hace patente la desaceleración en el sector. A nivel nacional las ventas han descendido en 2008, y hasta agosto, un 15,77 por 100, pero en 2007 ya se había producido un descenso respecto a 2006, con un 8,3 por 100 en menos.

En cuanto a tipos de embarcaciones, los buques a motor dominan sobre el resto. Y aunque el informe no lo diga explícitamente, se supone que también sobre la vela ligera, la de crucero y todas las demás. Asimismo, aunque tampoco indique si se trata de embarcaciones a motor o mixtas, cabe suponer que en tal cómputo se hallen las lanchas neumáticas y RIB. Un dato que tal vez corrobore lo anterior es que entre enero y agosto de 2008 las matriculaciones de todas las embarcaciones retroceden significativamente, excepto las RIB, que aumentaron un 11,15 por 100.

El número total de puertos deportivos en octubre de 2008 era de 351, y el de amarres 122.949. De este total un 25 por 100 se halla en Cataluña. La Generalitat creó en 2007 un Plan de Puertos 2007-2015, por el se pretende crear 3.250 nuevos amarres, aunque sin gene-

rar un aumento del impacto ambiental. Es decir, algo así como la cuadratura del círculo, ya que desde la construcción de la actual red de puertos deportivos, con la consiguiente alteración de las corrientes más habituales, la costa catalana está perdiendo playas de un modo alarmante, debiendo destinar cuantiosos medios anuales a reponerlas.

El total de licencias de deportes náuticos en 2007 fue, incluida pesca, de 255.440, es decir, un 17,6 más que en 2006. El incremento de clubes, con la inclusión de los dedicados a la pesca, fue de un 3,4 por 100, con un total de 4.510. Por número de licencias, los deportes con mayores practicantes son, por este orden, pesca (31,2 por 100), piragüismo (26,4 por 100), vela (21,4 por 100) y actividades subacuáticas (16,5 por 100). Queda, pues, para los demás deportes, un escuálido 4,5 por 100.

Cataluña, Andalucía, Valencia y Galicia reúnen, entre las cuatro, más del 60 por 100 del total de las licencias concedidas en 2007. De los 43.822 títulos de diversas categorías para el patrono de embarcaciones de recreo, el 22 por 100 se emitió en Cataluña.

La imaginación al poder

Pensar que un mercado como el náutico pueda verse afectado por la actual crisis económica sería algo lógico. Aunque cuando se trata de bienes de gran lujo, las estadísticas al respecto suelen errar considerablemente. Pero no así en lo que se refiera a la clase media, sin duda alguna, y junto con la obrera, la más necesitada de créditos y todo tipo de ayudas bancarias para poder adquirir embarcaciones. De ahí que la industria náutica, viendo asomar nubarrones por lontananza, haya orquestado un sistema de créditos con países próximos a España, principalmente Italia y Suiza, con los que intentar soslayar la cerrazón existente en España respecto a la concesión de créditos para este mundillo... y para otros que todavía son más imprescindibles.

De cualquier modo, es muy probable que ni a pesar de tales innovaciones la actividad de la industria náutica se resienta considerablemente durante este año y el próximo 2009.



Al fin y al cabo parecen pintar bastos para una parte muy importante de la clase media española, la cual deberá cuidarse muy mucho de otros temas más vitales o de más primera necesidad, pues según las informaciones que aparecen publicadas en los medios es muy probable que la problemática de la liquidez no sólo no amaine en el próximo 2009, sino que incluso es posible que arreece.

En lo que se refiere al segmento de las grandes esloras, según los medios no parece que vaya a sentir excesivamente los vaivenes económicos. Así, en *La Vanguardia* del pasado 11 de noviembre se publicó una pequeña

nota en la que se decía que la marina deportiva Vilanova Grand Marina Barcelona, en Vilanova i la Geltrú, había ya vendido un 75 por 100 de los amarres de 60 m de eslora, pero esto suponía sólo el 20 por 100 del total de amarres previstos. De lo cual, habida cuenta de que dispone de 76 amarres de entre 20 y 60 m de eslora, parece desprenderse que los barcos de las esloras menores a la media de 30 m parecen tener un futuro ciertamente comprometido.

Un sector que, a tenor de lo que sucede en Barcelona y Palma de Mallorca, podría sufrir menos de lo que se pueda temer los vaivenes financieros y económicos es el del mantenimiento de grandes yates. En Barcelona, esta actividad ocupa toda el área de la antigua Nueva Vulcano, varadero, zonas adyacentes y hasta la nueva bocana norte, siendo, al parecer, un poderoso competidor de los hasta hace poco únicos países dedicados a ello: Italia, Francia y algún otro. Según se dice, las instalaciones de la actual Unión Naval Barcelona, que incluyen el gran dique seco, están en el ojo de mira de esta actividad, por lo que éste y la correspondiente zona de reparaciones de mercantes de buen porte se trasladaría hacia el nuevo dique del Este, prolongación del anterior, zona en que los calados son mucho mayores y, por tanto, más adecuados a esa actividad.

Armada española

La Armada española colabora con el Salón Náutico desde que éste emitió sus primeros vagidos. En la edición de este año participó con su habitual pabellón, dedicado en este caso al 80 Aniversario de su escuela a vela *Juan Sebastián de Elcano*, así como con los conocidos y habituales BAUMAR o Bautismos de Mar.

El *stand* de la Armada quedó ubicado en el pabellón 1, entre los pasillos D y E, justo a

la entrada. El interés del tema y la calidad y elegancia de la decoración lo convirtieron en uno de los más visitados. Básicamente cabría describirlo como un espacio rectangular, con sus dos accesos situados en la medianía de los lados mayores, con los lados menores cerrados. En uno de éstos, una vitrina de gran tamaño, con un extraordinario modelo del *Juan Sebastián de Elcano*. Junto al buque, en la vitrina, uno de los varios trofeos «Teapot» ganados durante su larga carrera; y al lado una bitácora del modelo más clásico. En el mamparo exterior del *stand*, un conjunto de fotografías y cuadros con diversos datos, alguno con interesantes estadísticas. Por la parte interior, otros cuadros con datos y detalles varios de la vida del buque, así como una descripción completa de la maniobra de virar por avante, junto a otro cuadro en el que se destacaban las cordiales y reiteradas ocasiones en que quedaron relacionados con mayor intensidad la Corona y el buque.

En el lado opuesto, un palo macho con su correspondiente jarcia fija; junto a éste, un mamparo en el que, entre otros cuidados detalles, se hallaba una reproducción de uno de los mascarones más bonitos que se cono-

cen, el llamado Blanca Aurora, que en su tiempo se halló en la proa de la corbeta de tal nombre, construida en 1848 en las atarazanas de Agustín Pujol, de Lloret de Mar, y talla extraordinaria del escultor apodado *Ulls Menuts* (ojos pequeños); una campana, una bandera nacional y el documento extendido con motivo de la X circunnavegación. Todos los elementos ornamentales pertenecieron en uno u otro momento al *Elcano*.

Más o menos centrado, una reproducción de uno de los clásicos y habituales tragaluces del *Elcano*. Y en un lateral uno de los bancos que había llevado éste a bordo.

Por los dos lados mayores se accedía al *stand*, ambos asimismo con un selecto ramillete de informaciones diversas en los mamparos que cerraban los extremos. En el lado del pasillo E y por su parte exterior, dos cuadros y una fotografía; los primeros con una lista de países y puertos visitados y una descripción del aparejo del buque. Por la interior, debajo de una placa con la divisa del *Elcano* —*Tu primus circumdedisti me*— y flanqueando otra con el nombre del constructor y la fecha, otros dos cuadros con informaciones de las diez vueltas al mundo realizadas.





Patrullero *Vigía*.

En el lado opuesto, con fachada al pasillo D, figuraban cuatro fotografías y un cuadro con comentarios sobre los toques de pito de ordenanza y largar el aparejo.

Operaciones BAUMAR (Bautismo de Mar)

Sin duda alguna es éste uno de los capítulos que mayor proyección le dan a la Armada española durante los días del Salón Náutico, al proporcionar a buen número de colegas de diversas edades, así como simpatizantes de la Armada, la posibilidad de una navegación en amigable camaradería.

Este año se realizaron unos 600 «bautismos», así como una salida extra en que se arrojó al mar una corona de laurel en memoria de aquellos marinos que atravesaron ya la laguna Estigia, muy en especial de quienes formaron parte de las dotaciones del minador-cañonero *Eolo*, durante muchos años destacado en Barcelona. Los buques que participaron en los BAUMAR fueron el patrullero *Vigía* y el cazaminas *Segura*.

Modelos navales

El Salón Náutico parece haber recuperado definitivamente la exposición de modelismo naval que antaño llegó a hitos de gran calidad. Fue organizada por los «Amigos del Museo Marítimo» y reunió un total de 39 modelos y una colección. Entre los primeros figuraban buques de todas las épocas: romanos, vikingos o, incluso, una galera asiria, junto con otros más modernos, bien acabados o en enamada. La colección — toda de buques de guerra— presentaba una escuadra al completo, con algunos buques de un tipo un tanto *sui generis*.

Conclusión

Debido a las actuales circunstancias económicas, y al no poder saberse con precisión hacia dónde evolucionarán, no pudo dejar de sentirse cierto pálpito de incertidumbre, tanto en los pabellones como entre el propio público. Tal incertidumbre llegó a notarse incluso en sectores tan alejados del tema náutico como la propia decoración, pero el que se trate de decoración lo relaciona con viviendas de nueva construcción, y éstas, por lo que se dice constantemente en todos los medios, es el sector que está atravesando por mayores momentos de zozobra e inseguridad.

En lo tocante el propio meollo del Salón, la náutica de ocio es un sector en el que al parecer «pintan bastos» por iguales circunstancias aunque, dado que el hombre es un animal de reacciones un tanto imprevisibles, cabe pensar en, tal vez, alguna que otra salida de «pata de banco», pues resulta harto sabido que por lo general las gentes prefieren prescindir antes de lo necesario que de lo superfluo, en especial cuando ese superfluo puede servir como vara de medir su posición social.

C. B. i V.

LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES ESCUELA EN ESPAÑA

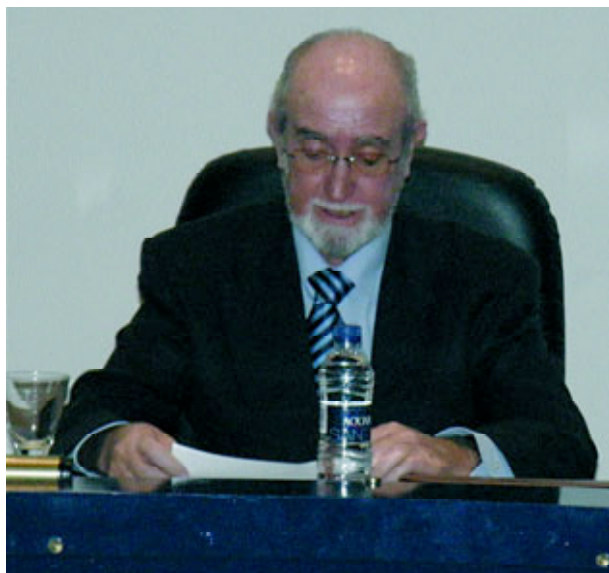
Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval y la Asociación de Descendientes de Marineros de Trafalgar, tuvo lugar el pasado día 19 de noviembre la presentación del libro *La construcción de buques escuela en España* en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, a cargo del ingeniero naval Juan José Alonso Verástegui.

Inició el acto el nuevo jefe del Órgano de Historia y Cultura Naval, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, quien dio la bienvenida y agradeció a los asistentes su presencia, aprovechando la oportunidad para presentarse en su primer acto público. A continuación, Juan Manuel Hidalgo de Cisneros, presidente de la Asociación de Descendientes de Marineros de Trafalgar, dio asimismo la bienvenida a los que habían acudido al

acto, y expresó su agradecimiento al almirante por el apoyo prestado por la Armada a la Asociación que preside. Presentó al conferenciante y resaltó los vínculos que podían establecerse entre el contenido de la conferencia y los estatutos de la Asociación como medios de honrar la memoria de nuestros marineros, en particular la de aquellos que lucharon en Trafalgar, y formas de contribución en el desarrollo de una mayor concienciación de la condición marítima de España.

Tras una breve semblanza del conferenciante por parte del capitán de navío José María Madueño, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Juan José Alonso Verástegui deleitó a la audiencia con una interesante y muy amena exposición sobre la construcción de los buques escuela en los que





Juan Manuel Hidalgo de Cisneros, presidente de la Asociación de Descendientes de Marineros de Trafalgar.

han completado su formación los marineros españoles a lo largo de los tiempos. Tras una concisa mención al primero de ellos, la fragata *Esperanza*, construida en Filipinas en 1839 y destinada a buque escuela en 1862, hizo un recorrido histórico de los buques escuela construidos en España, narrando las vicisitudes pasadas y múltiples anécdotas vividas desde su construcción. Basó su presentación principalmente en los que dan su nombre a los cuatro palos del *Juan Sebastián de Elcano*: *Blanca*, *Almansa*, *Asturias* y *Nautilus*, mencionando, naturalmente, al querido *Galatea* y por supuesto al *Elcano*. No se olvidó el conferenciante de los buques construidos en nuestro país para marinas extranjeras, como el *Esmeralda* para Chile, *Capitán Miranda* para Uruguay, *Gloria* para Colombia, *Guayas* para Ecuador,

Simón Bolívar para Venezuela, y *Cuauhtémoc* para México, dedicando también unos minutos al tema de los mascarones.

Aunque nacido en Calamocha (Teruel), la vida de Juan José Alonso Verástegui ha transcurrido en su mayor parte en las provincias vascongadas. Graduado como ingeniero naval en Madrid en 1956, se doctoró en 1969, y su actividad profesional la ha desarrollado principalmente en Bilbao. Desde 1973 a 1988 fue director de Astilleros y Talleres Celaya, en los que se construyeron muchos de los buques anteriormente mencionados bajo su dirección. Al cesar dichos astilleros en su actividad por la reconversión naval, pasó a ser consejero director de los astilleros Belliere de Calpe

(Alicante) hasta 1993. A partir de entonces desarrolla privadamente su actividad profesional.

A. C. O.



El conferenciante, Juan José Alonso Verástegui.



GACETILLA

El jefe del Estado Mayor de la Armada visita la Escuela Naval Militar

El 27 de octubre, el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), Manuel Rebollo García, efectuó su primera visita oficial a la Escuela Naval Militar, siendo acompañado por el jefe de Personal de la Armada, almirante José Francisco Palomino Ulla, y el director de Enseñanza Naval, contralmirante Francisco Cortés Uría.

El AJEMA fue recibido con los honores de ordenanza y pasó revista al batallón de alumnos. Más tarde, el director de la Escuela, capitán de navío José Luis Urcelay Verdugo, realizó una exposición sobre las capacidades, disponibilidad de medios, planes de estudios y cursos que se imparten.

Tras la exposición, el almirante general visitó diversas instalaciones, simuladores y equipos que se utili-





zan tanto para la formación y enseñanza de los alumnos como para su bienestar y esparcimiento en la vida diaria dentro de la Escuela. Asimismo, el AJEMA asistió por la tarde a una conferencia impartida por el secretario de

Estado de Defensa Constantino Méndez Martínez, dentro de las actividades programadas por la Cátedra «Álvarez-Ossorio», que tuvo lugar en el auditorio del centro social de Caixanova en Pontevedra.



La Armada recibe el «Premio a la Gestión del Conocimiento 2007» del Ministerio de Administraciones Públicas

El Centro de Ayudas a la Enseñanza (CAE), de la Dirección de Enseñanza Naval, ha obtenido el premio a la Gestión del Conocimiento 2007 convocado por el Ministerio de Administraciones Públicas (MAP) por su práctica «El Mapa del Conocimiento de la Armada Española». Con este premio el MAP reconoce la calidad e innovación en la gestión pública de la iniciativa de la Armada encaminada a promover, animar e impulsar la interacción social y el flujo de información y conocimiento en la Armada española.

La constante evolución de las nuevas tecnologías y lo limitado de los recursos humanos y financieros impulsaron a la Armada a buscar la mejor forma de mantener actualizado y accesible el conocimiento que necesita su personal. Por ello, hace más de cinco años decidió acometer una profunda transformación en la manera de adquirir y

acceder al «conocimiento» necesario para su funcionamiento, en el convencimiento de que si no se hubiera hecho, la velocidad de los cambios externos de la sociedad actual nos podría llevar al aislamiento y en consecuencia a una pérdida considerable de valor de su capital intelectual de cara al futuro.

El galardón, concedido por la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas del MAP, fue entregado por la ministra Elena Salgado al jefe del CAE, capitán de navío Francisco Díaz Martínez, en un acto celebrado el 19 de noviembre en el Colegio de Médicos de Madrid. Asistió al acto el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo García, a quien acompañaban el almirante jefe de Personal José F. Palomino Ulla, y el almirante director de Enseñanza Naval, contralmirante Francisco Cortés Uría.



Escuela de Hidrografía «Alejandro Malaspina»

El BOD núm. 217 del pasado 4 de noviembre ha publicado la Resolución 600/18197/2008, de 15 de octubre del AJEMA, por la que se adopta el nombre de «Alejandro Malaspina» para la Escuela de Hidrografía.

Como se recoge en la citada resolución, la especialidad de Hidrografía en la Armada se crea en el año 1908, quedando establecida la primera Escuela en el vapor *Urania*. Sufre numerosos traslados, hasta el año 1945, en que, con motivo de la creación del Instituto Hidrográfico de la Marina, queda establecida la Escuela de Hidrografía para oficiales y cartógrafos en las instalaciones de este instituto en Cádiz.

En 1974 se traslada también a este recinto la Escuela de Hidrografía para marinería:

La Escuela ha ido recogiendo en sus 100 años de historia la abundante tradición científica representada por un buen número de marinos ilustres de reconocido prestigio en el campo de la hidrografía, pero no contaba con nombre propio.

Precisamente, y con motivo de este centenario, el AJEMA ha decidido adoptar como nombre para la Escuela de Hidrografía el de uno de esos marinos ilustres: Alejandro Malaspina.

A. P. P.



El director de la Escuela Baval portuguesa visita la Escuela Naval Militar

El director de la Escuela Naval de Portugal, contralmirante Luis Manuel Fourneaux Macieira Fragoso, realizó una visita oficial a la Escuela Naval Militar en Marín el jueves 30 de octubre. Tras ser recibido con los honores de ordenanza y pasar revista al batallón de alumnos, el director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío José Luis Urcelay Verdugo, efectuó una exposición sobre las capacidades, disponibilidad de medios,

planes de estudios y cursos que se imparten en el centro español. A continuación, el contralmirante portugués visitó diversas instalaciones y equipos utilizados para la formación y enseñanza de los alumnos, y embarcó en una de las lanchas de instrucción para conocer de manera directa las capacidades marineras y de adiestramiento táctico que estas embarcaciones ofrecen a los guardiamarinas.





Clausura del XXII Curso de Capacitación para ascenso a suboficial mayor de la Armada. El acto fue presidido por el vicealmirante Juan Francisco Serón Martínez, jefe del Apoyo Logístico de la bahía de Cádiz, acompañado por el comandante director de la Escuela de Suboficiales, capitán de navío Jesús Bernal García, y el suboficial mayor de la Dirección de Enseñanza Naval, Pablo Fernández Pérez.

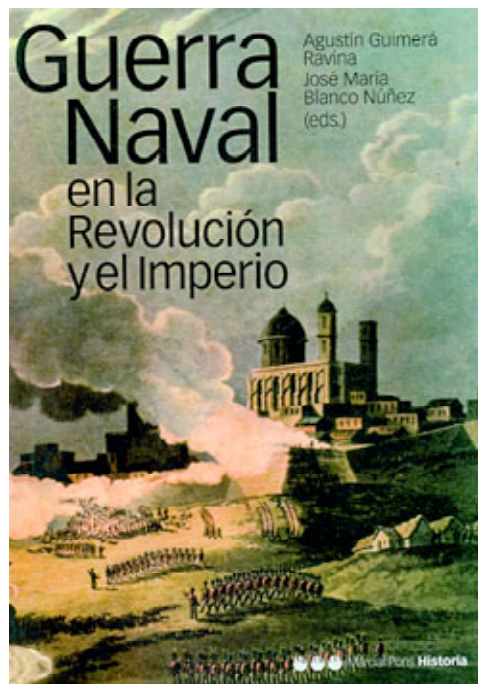


LIBROS

GUIMERÁ RAVINA, Agustín, y BLANCO NÚÑEZ, José María (eds.) y 17 autores más: **Guerra Naval en la Revolución y el Imperio.**— Marcial Pons Historia (ISBN-13: 978-84-96467-80-4); 443 pp; 2008. PVP: 24 euros.

Con un prólogo del anterior jefe del Estado Mayor de la Armada, el almirante general don Sebastián Zaragoza Soto, este libro recoge las actas del Coloquio Internacional «Bloqueos navales y operaciones anfibas (1793-1815)» celebrado en Ferrol entre los días 4 y el 7 del pasado mes de julio del 2007.

En este coloquio participaron historiadores británicos, estadounidenses, franceses, argentinos, uruguayos y españoles de reconocido prestigio. Las ponencias presentadas se han estructurado en cinco capítulos, a saber: «Marco General, Ejército e Hidrografía, De Tolón a Trafalgar, El Río de la Plata y La Guerra de la Independencia y su Legado». Dichos capítulos van precedidos del «Prólogo», que en realidad fue el



discurso pronunciado por el almirante Zaragoza para abrir dicho coloquio; una «Introducción», donde los coordinadores explican el marco general del coloquio e introducen a los ponentes, y un apartado de «Agradecimientos», donde se menciona a todos los que posibilitaron la celebración de estas jornadas históricas. Tras el capitulado se incluyen apartados de «Bibliografía, Abreviaturas, Glosario Marinero» y una breve reseña de cada uno de los autores donde constan las obras que tienen publicadas.

Entre los autores se cuentan 10 profesores universitarios, cinco oficiales de Marina y uno del Ejército de Tierra, dos doctorandos en Historia y un investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Las palabras del almirante Zaragoza en la apertura del Coloquio que, como decíamos sirven de «Prólogo» a este libro, suponen un sintético repaso histórico del periodo estudiado y enfatizan que:

«...el coloquio va a versar sobre una constante histórica, un factor siempre presente en la estrategia naval que no ha cambiado en la Historia ni va a cambiar en el futuro previsible, que es la influencia de la acción naval sobre la tierra, que si en cierta época tomaba la forma de operaciones de bloqueo anfibia, hoy se hace con otros medios, con otras formas, pero con fines muy parecidos.»

Creemos sinceramente que las extraordinarias intervenciones de profesores de Historia Naval de la talla de Nicholas Roges o John Hattendorf, por citar nada más a los que sirven de alfa y omega a esta publicación, serán recibidas con aplausos de los cada día más numerosos aficionados a esta rama de la Historia.

T. T. B.

O'DOGHERTY SÁNCHEZ, Pascual: *Artículos y Trabajos Técnicos*. Imprenta del Ministerio de Defensa.—(ISBN: 978-84-9781-416-4). Madrid, 2008. 490 pp.; ilustraciones.

El contralmirante del Cuerpo de Ingenieros de la Armada Pascual O'Dogherty Sánchez nos ofrece en esta densa obra una recopilación de artículos y trabajos llevados a cabo y publicados a lo largo de su dilatada y fructífera vida profesional, en la que supo conjugar de forma ejemplar la intensa actividad inherente al cargo con su amor y dedicación al estudio y la investigación.

El contralmirante O'Dogherty es una de las personalidades destacadas en el campo de la Ingeniería Naval española de los últimos tiempos. Formado

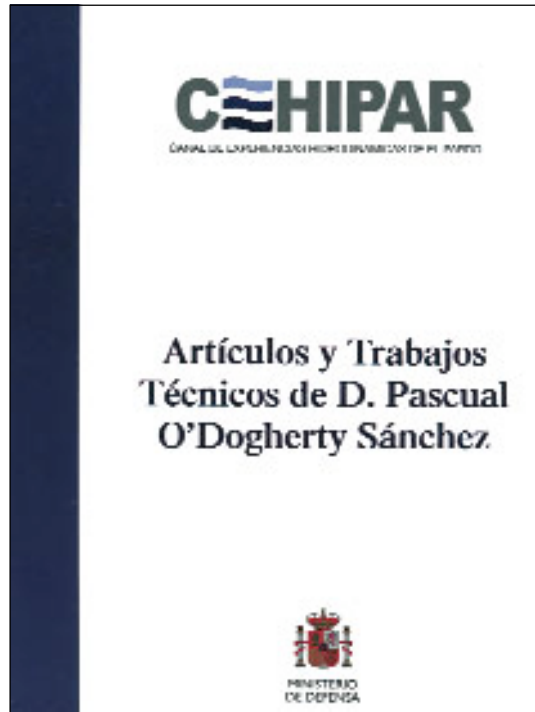
como ingeniero naval en la universidad británica de Newcastle upon Tyne, desarrolló gran parte de su trayectoria profesional en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, donde ejerció como director desde el año 1970 hasta el momento de su jubilación. Fruto de su esfuerzo e interés por la investigación son los numerosos trabajos y artículos publicados en congresos y revistas técnicas, algunos de los cuales, considerados como más significativos, se han agrupado en el libro que presentamos, que comprende un total de 23 de ellos. Todo un compendio de estudios sobre aspectos relativos a la hidrodinámica, abarcando criterios de estabilidad, diseño de hélices, ahorro de combustible, propulsión, etc.,

empezando por el titulado «La estabilización de los movimientos de balance por el sistema Denny-Brown» y terminando por «Interacción hélice-carena y rendimiento propulsivo». No cabe duda de que este libro constituye una obra de gran interés para proyectistas y estudiosos del tema.

L. W. M.

THOMAS, Evan: *Mar de Tormenta*.—Editorial Crítica. Colección «Memoria». (ISBN: 978-84-8432-928-2). Barcelona, 2007; 494 pp.; 28,50 euros.

Ésta es la historia de la última gran campaña naval de la Guerra del Pacífico, que culminó en 1944 con la batalla del golfo de Leyte, que tuvo lugar entre el 23 al 26 de octubre de este año entre los aliados y el Imperio japonés. Los aliados comenzaron la invasión de Leyte para cortar la salida hacia las colonias del sudeste de Asia. Los japoneses emplearon el grueso de su flota para repeler a las tropas aliadas, pero no lograron vencer y sufrieron graves





pérdidas. Tras la derrota, la Marina japonesa no volvió a enfrentarse a la aliada en combates de escuadras.

Una historia que Evan Thomas nos cuenta a través de la experiencia vivida por cuatro hombres: por el lado de los norteamericanos, el almirante Halsey y el comandante Evans, un indio *cherokee* que condujo a su buque a la destrucción en una carga suicida, y por el de los japoneses, el almirante Kurita, que optó finalmente por salvar las vidas de sus hombres, y el almirante Ugaki, un samurái que recibió el mando de todos los aviones suicidas japoneses, llamados kamikazes («viento divino»). En esta ocasión se usó por primera vez este tipo de ataques de un modo sistematizado. Uno de ellos dio en el crucero pesado HMAS *Australia* el día 21 de octubre, y

desde el día 25 de ese mismo mes comenzó una serie de ataques organizados contra la flota aliada.

Thomas, que ha reconstruido esta historia no sólo a partir de los documentos, sino también de los testimonios de los supervivientes, ha escrito un libro inolvidable, que conjuga la épica de la guerra en el mar con el dramatismo de las historias personales de sus protagonistas. La batalla del golfo de Leyte, también conocida como segunda batalla del Mar de las Filipinas, es considerada la mayor batalla naval de la historia contemporánea, junto a las batallas históricas de Salamina y la del cabo Ecnomus.

El libro está bien narrado y la acción no deja de arrollarnos a cada momento, por lo que su lectura resulta muy recomendable para todos aquellos aficionados a la última gran campaña naval de nuestros tiempos.

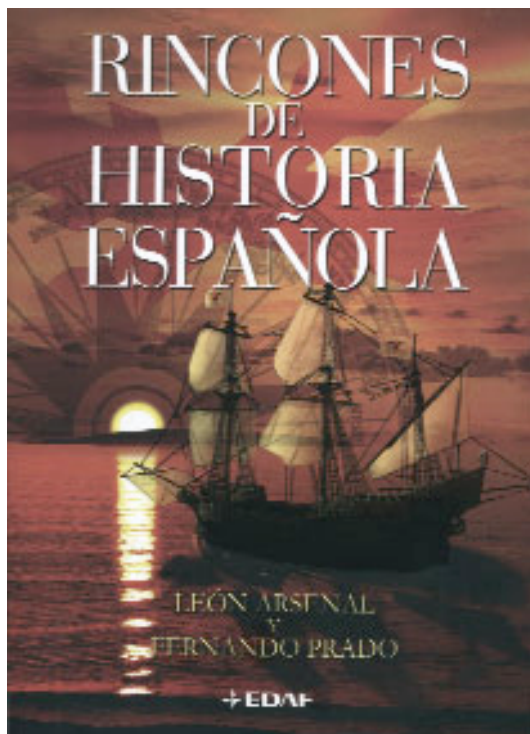
A. A. R.

ARSENAL, León, y PRADO, Fernando: *Rincones de Historia Española*.— (ISBN 978-84-414-2050-2). Editorial EDAF; Madrid, julio 2008; 283 pp.; numerosas ilustraciones.

La Historia de España, larga y densa, acumula hechos gloriosos y otros que no lo son tanto. Muchos de ellos, por una hispánica desidia, han caído en el olvido y otros muchos se contemplan con regodeo masoquista: los éxitos se minusvaloran u ocultan y los fracasos se magnifican. En los tiempos que corren, los absurdos planes de enseñanza, unidos al adoctrinamiento por parte de una abigarrada y poderosa conjunción de individuos irresponsables e intelectuales a la violeta, empeñados en hacer creer que España no es más que un armatoste administrativo y artificial, tan fallido como su propia historia, dan lugar a que un buen número de compatriotas esté mediáticamente adormecido, más interesado en *reality*

shows, programas del corazón o en la *champions league*, que en el conocimiento de nuestro pasado. Así están las cosas, pero, con todo, últimamente puede percibirse una tendencia a la divulgación de nuestra historia, abordada sin complejos, pudores o estereotipos. Dentro de esta corriente se encuentra la obra que presentamos.

Este libro, escrito con sencillez, amenidad e intención didáctica, constituye una antología de sucesos históricos de toda índole y trascendencia que pretende, como los propios autores señalan en el prólogo, mostrar a los lectores algunos rincones curiosos, extraños y, en ocasiones, casi olvidados de nuestra laberíntica historia. Nos presentan extraordinarias peripecias personales, andanzas, aventuras y desventuras sin cuento, acciones heroicas y sucesos que en su día tuvieron gran resonancia y que con el paso del tiempo han revestido gran importancia o, por el contrario, han resultado intrascendentes en el deve-



nir histórico. Muchos de los avatares relatados tienen una especial connotación naval, y a ellos se dedican los autores con especial afán.

Así, desfilan por las páginas del libro personajes como el infortunado y gafe conquistador Pánfilo de Narváez, nombrado por el emperador Carlos V adelantado de Florida, en cuyas costas murió ahogado; el capitán de navío Luis de Velasco, heroico defensor del Castillo del Morro de La Habana en 1762, o Pedro Enrique de Ibarreta, explorador del Chaco argentino a finales del siglo XIX. Se muestran aventuras tan desconocidas y asombrosas como las protagonizadas en 1539 por el Tercio de don Juan del Águila en la conquista de Castelnuovo, el hoy montenegrino Herzeg Novi; la expedición de castigo que al mando del almirante Diego Brochero y de Carlos de Amézola asoló Cornualles en 1593; el fabuloso periplo del navío *El Glorioso*, mandado por el entonces capitán de navío Pedro Messía de la Cerda, que en 1747 tuvo que abrirse paso a través del Atlántico luchando contra un total de once buques ingleses para conseguir llevar con éxito una carga de plata desde América a la Península; la victoriosa y romántica guerra del Pacífico en 1866, o la incruenta toma de la isla de Guam por los norteamericanos en el infausto año de 1898.

El libro desempolva rincones recónditos de nuestro pasado y llevará al lector curioso por sendas no especialmente transitadas de nuestra historia.

J. R.

BOYNE, John: ***Motín en la Bounty***.—Publicaciones y Ediciones Salamandra, S. A. (ISBN: 978-84-983-8181-8). Primera edición 2008; 408 páginas.

Sorprendente entrega de John Boyne, autor del famoso libro adaptado posteriormente al cine *El niño con el pijama de rayas*, que ahora nos deleita con esta novela totalmente diferente, en la que el motín más famoso de la historia es el vehículo idóneo para sumergir al lector en un complejo microcosmos donde el juego de la ambición, el poder, las jerarquías, la lealtad y el valor reflejan con inusitada precisión toda la miseria y la grandeza de la condición humana

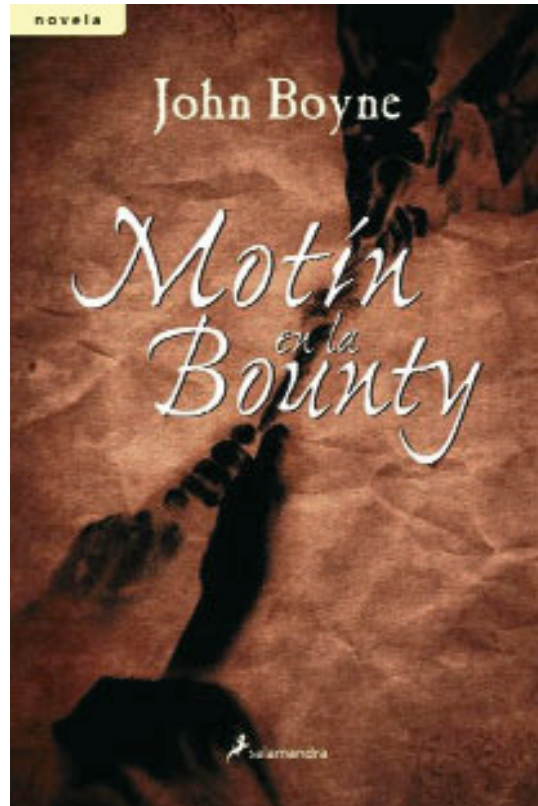
Instalado en los últimos compases de su vida, el capitán Turnstile rememora los extraordinarios acontecimientos que dieron inicio a su larga y fructífera carrera de marino. A sus catorce años, de padres desconocidos, John Jacob Turnstile es un chico alegre y vivaz que se gana el sustento de forma no muy honrosa por las calles y mercados de Portsmouth. Esta parte del libro recuerda a la novela picaresca y revela guiños de la obra de Dickens. La pimienta de esta historia lo pone un cierto toque sexual que invade algunas escenas,

aunque siempre de manera bastante sutil.

Justo cuando está a punto de dar con sus huesos en la cárcel, se topa con su última tabla de salvación: embarcar como ayuda de cámara del capitán en un navío destinado a una importantísima y exótica misión. El capitán es William Bligh; la nave es la fragata HMS *Bounty*, y el destino, Tahití, donde su objetivo será recolectar unas plantas del árbol del pan, ricas en carbohidratos y minerales, muy adecuadas para satisfacer las necesidades alimenticias de los esclavos de las colonias inglesas. La travesía, contada a buen ritmo, presenta varios momentos cruciales, como cuando el capitán se empeña en doblar el cabo de Hornos pero los fuertes temporales le obligan a retroceder hasta alcanzar Tahití a través de África. La llegada a la isla

desata los ardores sexuales de los marinos, pues las bellezas locales, con costumbres bastante libres, les cautivan. Entretanto Turnstile pone manos a la obra para cumplir la misión que le ha sido encomendada: ha de plantar los esquejes del árbol del pan para que crezcan y así poder trasportarlos sin que se puedan estropear, lo cual le llevará meses de espera, durante los cuales los marinos se acostumbran a la vida relajada y al suave clima del sur del Pacífico. Así, cuando se les ordena regresar, el descontento es general.

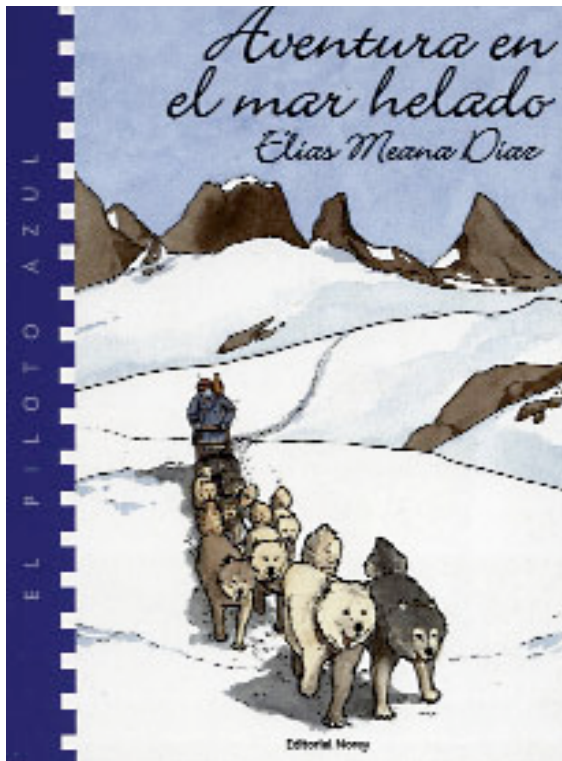
Finalmente, parte el barco con su dotación completa, pero pronto se produce el motín, que históricamente ocurrió en 1787, encabezado por el segundo de a bordo, Fletcher Christian, papel desempeñado en la película original por Marlon Brando; se apoderan de la fragata y, tras abandonar al capitán y a diecinueve marinos en un pequeño bote con una vela, regresan a Tahití. Los abandonados a su suerte logran, tras una travesía durísima, alcanzar Indonesia, y regresar a Inglaterra, donde pedirán justicia. En la versión anterior del motín se nos retrata al capitán Bligh como el villano y a Christian como el



héroe. Boyne invierte la historia: Bligh es el héroe, y le conoceremos muy de cerca a través del narrador, John Jacob Turnstile. A lo largo de todo el libro nos va dibujando con encomiable realismo un variopinto retablo de personajes que entretejen un denso entramado de relaciones personales. La novela, en fin, entretiene y no decepcionará a quien guste de leer una historia de aventuras bien contada.

A. A. R.

MEANA DÍAZ, Elías: *Aventura en el mar helado*.—Editorial Noray, S. A. (ISBN: 978-84-7486-195-2). Barcelona, 2008. 235 pp; ilustraciones.



Antes que nada, consideramos de justicia hacer un reconocimiento a la labor llevada a cabo por nuestra Armada respecto al continente antártico, pues gracias al esfuerzo y tesón de algunos de sus miembros se hizo realidad la ubicación en aquel gélido territorio de la Base Juan Carlos I. En ella trabajó y disfrutó el autor de esta obra durante varias campañas, y en sus alrededores se desarrolla la trama que con gran imaginación e ilusión nos ha hecho llegar para nuestro deleite.

Aventura en el mar helado es un canto a la naturaleza y al mismo tiempo una convocatoria e su defensa y una especie de denuncia sobre el uso indebido de algunos espacios

naturales que conviene preservar como auténticos santuarios, pues representan los únicos escenarios en el globo terráqueo en los que el ser humano no ha llevado a efecto aún su labor destructiva.

La historia de este libro transcurre en el mar de Weddell, por cuyas aguas y territorios helados deambula nuestro protagonista, Piloto Azul. Bautizado así por la fauna antártica, es un personaje fantástico, sobreviviente al histórico naufragio del navío español *San Telmo*, en el que el autor reencarna la figura de Ignacio Calcerrada Valdés, oficial de derrota del buque, que continuamente vela por la seguridad de cuantos se mueven por aquellos hermosos pero peligrosos parajes, como es el caso de los tripulantes y pasajeros de los buques *Maipú*, carguero chileno que traslada a la Antártica a un grupo de ingleses cuyo objetivo era filmar escenas con trineos y perros, y de los del rompehielos belga *Étolie Polaire*.

La relación de Piloto azul con los animales antárticos es especialmente conmovedora y llena de sensibilidad.

El autor de la obra, Elías Meana Díaz, es una de las personas con más experiencia en asuntos de la Antártica, pues no en vano ha participado en varias campañas al continente helado: la primera en 1983 como tripulante a bordo de la goleta *Idus de Marzo* en la primera expedición española; después formando parte del equipo técnico que construyó la Base Antártica Juan Carlos I, y posteriormente como jefe de la citada base. En 1988 fue galardonado con el Premio «Nostromo», y entre sus obras destacan los tres de la colección «El Piloto Azul», de la que el libro que aquí presentamos es el tercero de la serie.

L. W. M.

REVISTAS

ATENEA. SEGURIDAD Y DEFENSA.— Número 0, septiembre 2008, 96 páginas.

Recientemente se ha presentado en Madrid la revista *Atenea. Seguridad y Defensa*, que edita la empresa i2v, S. L. La nueva revista salió a los quioscos durante el mes de noviembre de 2008, y lo hará diez veces al año; tendrá una tirada inicial de 10.000 ejemplares que se ampliarán a 15.000 el próximo año y cada cuaderno contará de 116 páginas. En ellas se analizarán los conflictos y amenazas en el mundo actual, se publicarán reportajes divulgativos sobre las Fuerzas Armadas y las industrias de la Defensa, así como sobre el patrimonio histórico, museos, biografías, recreacionismo histórico, análisis del pensamiento y obras relativas a personalidades del pasado y del presente. También tendrá secciones dedicadas a críticas de libros, películas,



El número 0 que presentamos se inicia con un trabajo del subdirector Santiago Pérez Díaz sobre la Diosa Atenea, que dio nombre a Atenas. Esta deidad griega, cuya leyenda se inicia en el mundo prehelénico, era protectora de la civilización, diosa de la salud, de la paz y también de la guerra. En este número 0, aparecen entre otros, los siguientes trabajos: «La dirección de las operaciones multinacionales», por el teniente general Juan Narro, que fue JEMACON y primer comandante del Cuartel General de la OTAN en Retamar (Madrid); «60 años de la OTAN», por José Ortega, general de división; «La inseguridad regresa al horizonte de Europa», sobre la situación en los Balcanes y en el Cáucaso, por el periodista José Javayoles; «La Academia de Suboficiales», por Emilio Fernández Maldonado, general de brigada; «El Airbus a400M sale del hangar», por Fernando Mosquera, teniente general del Ejército del Aire; «La última defensa de los buques», que trata de las armas CIWS, por Massimo Gualco, ingeniero naval y directivo de Oto Melara. Sobre el bicentenario del 2 de mayo, aparece un reportaje sobre la exposición «Un pueblo, una nación», una biografía de Daoíz y una entrevista con el coronel Juan Sañudo, que desde hace más de 36 años lleva estudiando la Guerra de la Independencia, y un ensayo sobre «El liderazgo», por el general Fernan-

series de televisión y viajes por escenarios históricos. Cada número se completará con la sección *El Observatorio* con noticias de interés sobre material y tecnología, extraídas del boletín del mismo nombre que la empresa i2v publica cada diez días (hasta la fecha han aparecido cerca de un centenar de boletines).

La revista está dirigida por el general Joaquín Tamarit y tendrá como colaboradores habituales a políticos, profesionales de los tres Ejércitos y de la Guardia Civil con responsabilidades (actuales o recientes) en los Ministerios de Defensa e Interior, así como una amplia representación de periodistas y de estudiosos de temas de historia y cultura militar.

do Mosquera. Completan el número las secciones de «Libros», «Cine» y «Observatorio».

Esta revista, magníficamente editada y con ilustraciones de gran calidad, viene a cubrir un vacío existente en el campo de la seguridad y la defensa, al abordar dichos temas desde la triple perspectiva del político, del profesional y del empresario fabricante del material para las FAS.

M. J. F.

ARES, REVISTA DE HISTORIA Y ACTUALIDAD MILITAR.—Número 4; 66 pp.; PVP: 6,95 euros

A principios del presente año apareció en el mercado editorial una nueva revista de historia y actualidad militar, cuyo nombre, *Ares*, evoca al dios griego de la guerra, el dios Marte de los romanos. La revista la edita Galland Books S. L. N. E., de Valladolid, se publica cada dos meses y su director ejecutivo es Jorge Fernández-Coppel, que simultanea su profesión de piloto de vuelos transoceánicos de la compañía Iberia con su pasión por el mundo militar y su historia, y cuyo último libro, una biografía sobre el general Queipo de Llano, está teniendo una extraordinaria acogida, tanto por la crítica, como por el número de ventas. El número 4 de *ARES* se inicia con un interesante trabajo sobre la caballería española del siglo XIX, que firma el



redactor jefe de la revista Luis Miguel Francisco, acompañado por unas magníficas ilustraciones del afamado pintor de temática militar Augusto

Ferrer-Dalmay. Sigue el artículo titulado «Marea roja, marea negra» a cargo de Juan Carlos Salgado, que trata de las primeras mareas negras en nuestras costas septentrionales ocasionadas por los combates aéreos y navales en la Segunda Guerra Mundial.

César O'Donnell, veterano colaborador de nuestra REVISTA, y Rafael Permy, director de *ARES* firman el interesante trabajo de investigación «Los autogiros Cierva C.30», que trata sobre la participación de estos aparatos, tanto de la Aeronáutica Naval como de la Aviación Militar, en la Revolución de Asturias. Otro interesante artículo es el firmado por Lucas Molina Franco, sobre la actuación en nuestra Guerra Civil de 1936 de una batería de fusileros del Regimiento de Artillería de Costa núm. 2 de Ferrol, en el frente de León.

Otros trabajos tan sugerentes como «*Dornier 24* para España», «El 215.^o aniversario del RIMZ *Castilla 16*», «Ariete 2008», sobre la II concentración de grupos de recreación histórica en La Coruña, o «El Avión *Hoter Ho XIII B*», que junto con la sección de «Militaria» cierran la revista.

Por último señalar la magnífica impresión de esta publicación, junto a la calidad de sus ilustraciones, así como el extenso número de firmas conocidas por los lectores de nuestra REVISTA, que figuran tanto en el consejo editorial de *ARES*, Hermenegildo Franco Castañón y los ya mencionados César O'Donnell y Lucas Molina Franco, como en la relación de sus colaboradores, Marcelino González, Juan Escrigas, Juan Luis Coello, etcétera.

M. J. F.





