

# REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

ENERO-FEBRERO 2009



REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

FUNDADA EN 1877  
AÑO 2009  
ENERO-FEBRERO  
TOMO 256



Nuestra portada: Despegue  
de un *Harrier* de la  
Novena Escuadrilla  
desde el *Ski Jump* del  
portaaviones británico  
HMS *Illustrious*.  
(Foto: J. Emilio Regodón).

CARTA DEL DIRECTOR	3
CARTAS AL DIRECTOR	5

TEMAS GENERALES

NOTAS SOBRE LA MARINA DE VICHY (I). LA OPERACIÓN CATAPULTA	7
<b>Comandante Auditor Joaquín Ruiz Díez del Corral</b> UNA BALLENERA, SU UNIVERSIDAD. HERMAN MELVILLE	17
<b>Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar</b> EL PATRIMONIO HISTÓRICO DE LA ARMADA. MUSEO NAVAL DE FERROL	25
<b>Capitán de navío Santiago González Llanos</b> EL COLECCIONISMO MILITAR	33
<b>David Herrador Gutiérrez</b> LA INFLUENCIA HISTÓRICA DE SEVILLA EN EL MAR	39
<b>Guillermo Giménez de la Cuadra</b> EL TERRORISMO MARÍTIMO EN LA ESTRATEGIA DE AL QAEDA	47
<b>Juan Antonio Merlos García</b> ATAQUE AL <i>INVINCIBLE</i>	55
<b>Joaquín Estades</b>	

TEMAS PROFESIONALES

LA MUERTE DULCE	59
<b>Teniente de navío Juan del Pozo Berenguer</b> EL DESGUACE Y RECICLAJE DE BUQUES, UN PROBLEMA EN VÍAS DE SOLUCIÓN	67
<b>Alférez de navío (ing.) Vanesa Martínez Tamargo y alfé- rez de fragata (ing.) Fatima Martínez Palacios</b> EL P-3 ESPAÑOL LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA	81
<b>Teniente de navío José Francisco López Angosto</b>	

VIVIDO Y CONTADO

OPERACIÓN <i>ABRIGO A BOSNIA Y HERZEGOVINA</i>	91
<b>Javier Peñuelas González</b>	

HISTORIAS DE LA MAR

LA PÉRDIDA DEL <i>REINA REGENTE</i> EN LA PRENSA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	95
<b>Manuel Díaz Ordóñez, doctor en Historia</b>	

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MARINOGRAMA
MISCELÁNEA
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: 076-09-014-4 (edición en papel)**  
**NIPO: 076-09-015-X (edición en línea)**

---

### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

---

### VENTA ELECTRÓNICA

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

---

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

---

**PUBLICIDAD:** Vía Exclusivas, S. L.  
Viriato, 69. 28010 MADRID  
Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14  
Correo electrónico: [viaexclusivas@viaexclusivas.com](mailto:viaexclusivas@viaexclusivas.com) - [macarena@viaexclusivas.com](mailto:macarena@viaexclusivas.com)  
**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**  
Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.  
Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28  
Correo electrónico: [regemar@fn.mde.es](mailto:regemar@fn.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

Hemos despedido al año 2008 con cierto grado de nostalgia a la vista de las adversas previsiones sobre 2009 con que nos ha obsequiado la Sibila desde su antro cumano. Parece que en esta ocasión sí que estaría justificado exclamar aquello de «¡Virgencita, que me quede como estoy!». No obstante, una de las primeras noticias que nos han llegado con el comienzo del año ha sido la nominación de nuestro querido amigo y colaborador Agustín R. Rodríguez González como académico correspondiente de la Academia de la Historia, lo que nos congratula e infunde cierto optimismo ante tan negros nubarrones en el horizonte. Opongamos pues ese optimismo al mal cariz con que comienza nuestra nueva singladura, y como «aperitivo» recordemos un par de hechos notorios a conmemorar un par de principios y finales del nuevo año, respectivamente.



**E**n este mes de enero se cumplen 20 años de la primera participación de efectivos de la Armada en las llamadas «Operaciones de Paz» bajo los auspicios de la ONU, cuando efectivos de la Infantería de Marina se integraron en una fuerza internacional para supervisar el repliegue de las tropas cubanas en Angola, naciendo así la UNAVEM (Misión de Verificación de las Naciones Unidas en Angola). No era aquella, sin embargo, la primera vez que la Armada tomaba parte en misiones de paz, ya que a finales del siglo XIX algunas de nuestras unidades llevaban a cabo misiones pacificadoras y de separación de contendientes en Extremo Oriente, en particular en Shanghai, en las que intervinieron los cruceros *Antonio de Ulloa* y *Don Juan de Austria*, así como un destacamento de Infantería de Marina.

**Y** en diciembre se cumplirán 50 años del nacimiento del Tratado Antártico, que vino al mundo con la finalidad de acabar con las reivindicaciones territoriales existentes hasta entonces sobre el continente austral. El instrumento de adhesión de España al Tratado entró en vigor el 31 de marzo de 1982, lo que sirvió como punto de arranque de las campañas antárticas. De la primera de ellas, efectuada por el buque de investigación oceanográfica *Las Palmas*, se cumplen ahora 20 años, y el *Hespérides* se encarga en estos momentos de materializar la decimosexta, participando en tres importantes proyectos de investigación.

Guillermo VALERO AVEZUELA



## A NUESTROS COLABORADORES

El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo.

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en CD-ROM, con tratamiento de texto Word.** La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor y debajo su empleo, categoría o profesión y N.I.F. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y subrayados con línea ondulada, lo que significa su impresión en negrita. Se subrayarán con línea continua (cursiva) los nombres de buques, que no se entrecomillarán. Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecomillado o cursiva cuando se considere necesario. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindir de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etc.) y deben corresponder a su versión en español cuando las haya (OTAN en lugar de NATO, Armada de los Estados Unidos en vez de US Navy, etc.).

Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título. **Las fotografías e ilustraciones cuando se remitan en CD-ROM tendrán como mínimo una resolución de 300 dpi.** Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionados con el texto, se redactarán del modo más sintético posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusiones, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo, al que se acompañará la dirección completa, con distrito postal, y número de teléfono de contacto del autor, deberá figurar su firma.

## CARTAS AL DIRECTOR

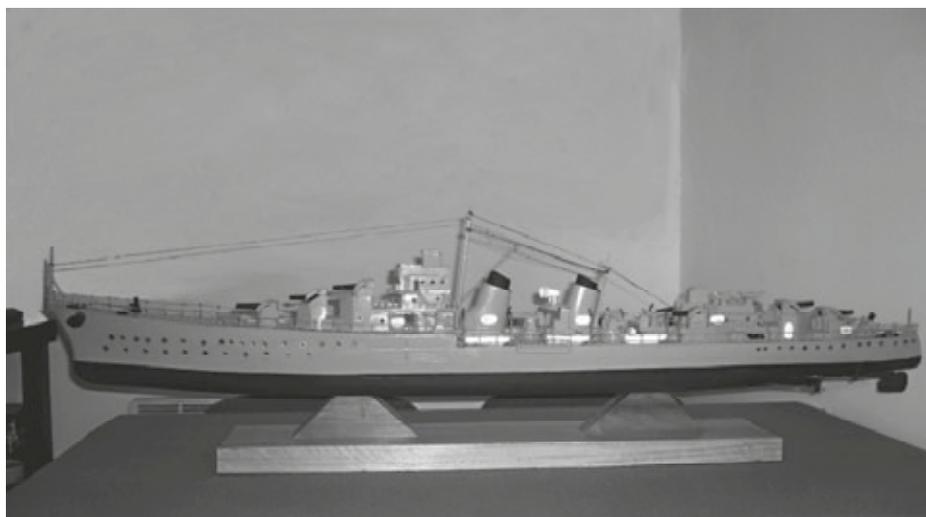
### Museo Marítimo Seno de Corcubión

*Desde esta tribuna, mi enhorabuena al capitán de navío Coronilla Castro por el trabajo publicado en el número de noviembre de esta REVISTA sobre el Museo Marítimo de Corcubión, cuya existencia desconocía. Como oficial de la Armada, pintor marinista y modelista naval, me entusiasma conocer la existencia de los pequeños o grandes focos de divulgación de la cultura naval.*

*Ese entusiasmo es lo que motiva mis letras, porque en su lectura he encontrado dos pequeños «borrones» —los típicos lapsus calami— que convendría, a mi juicio, aclarar. El primero es en la página 651 del artículo, donde al mostrar la fotografía de una maqueta se confunde al crucero Blas de Lezo (hundido, como ahí se dice, en 1932 en el bajo del Centollo) con su gemelo, el Méndez Núñez. Efectivamente, el Méndez sobrevivió a la Guerra Civil y fue modernizado y convertido en crucero antiaéreo entre*

*1944 y 1947. Su silueta entonces cambió la ya anticuada proa de alfanje por un lanzado branque con marcado arrufo; y sus tres primitivas chimeneas en candela por dos «arrodilladas», tomando una imagen más cercana a los cruceros británicos tipo Dido, con ocho cañones de 120 mm, tres a proa, tres a popa y dos en las aletas: así es el barco de la fotografía identificada al pie como «maqueta del crucero ligero Blas de Lezo».*

*El segundo borrón es la ausencia de la mínima alusión al naufragio y pérdida de la fragata Ariete, el 25 de febrero de 1966 frente a Ardeleiros. La serenidad y buen hacer de su dotación, como las de la fragata Legazpi, el petrolero Camporraso y la m/n Finamar, unido al abnegado y heroico comportamiento de los vecinos de Lira, Carnota y Muros, merecen sobradamente que se perpetúe su memoria en este Museo Marítimo.—José Luis Hernández Pasquín.*



Crucero Méndez Núñez.

**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.

# NOTAS SOBRE LA MARINA DE VICHY (I). LA OPERACIÓN CATAPULTA

Joaquín RUIZ DÍEZ DEL CORRAL  
Comandante Auditor

## Introducción



**T**RANSCURRIDO el primer año de guerra sin que el frente franco-alemán se hubiera movido un solo metro, la ofensiva alemana de mayo de 1940 pone fin a la *Drôle de guerre* barriendo al Ejército francés y al cuerpo expedicionario británico que lo apoya. La derrota es absoluta, una auténtica catástrofe que provoca la desbandada de los ejércitos, el hundimiento de la Administración y la huida despavorida de la población: el sálvese quien pueda. La derrota no se justifica tanto por una aplastante superioridad militar germana, que no era tal, como por la incompetencia del alto mando militar francés, la inanidad de la clase política y la profunda desmoralización social. El 16 de junio, el presidente de la República, Albert Lebrun, acepta la dimisión del primer ministro Paul Reynaud y nombra en su lugar al viejo mariscal Petain, hasta ese momento embajador en Madrid. El derrumbe de Francia es inminente. El día 18, Charles De Gaulle, subsecretario de Defensa, ascendido en abril a general de brigada, desde su refugio de Londres hace un llamamiento por la *BBC* para continuar la lucha. Sus palabras se las lleva el viento. Dos días después Petain se dirige por radio a los franceses: «Estuve con vosotros en los días de gloria y estaré ahora en los de sombra». El Gobierno francés autoriza al embajador de España, José Félix de Lequerica, a realizar gestiones ante los alemanes para conseguir un armisticio. Éste se firma el día 22 en Rethondes, en el mismo coche restaurante de la Compañía Internacional de Coches Cama en el que se había acordado el que en noviembre de 1918 puso fin a la Primera Guerra Mundial. El armisticio suponía la ocupación por Alemania de la mitad norte de Francia, así como de la totalidad de su costa atlántica. En la zona no ocupada el Gobierno francés seguía ejerciendo sus funciones y Francia conservaba íntegramente su imperio colonial, su Marina de guerra, que había

## TEMAS GENERALES

quedado prácticamente incólume y era una de las más poderosas y modernas del mundo, así como un pequeño ejército de 100.000 hombres. Las condiciones del armisticio, siendo gravosas, no lo fueron especialmente si se tiene en cuenta la magnitud de la derrota y que, de entre los países ocupados por Alemania (Bélgica, Holanda, Dinamarca, Noruega, y después Grecia y Yugoslavia), fue Francia el único que conservó su soberanía y sus propias instituciones.

El texto del armisticio se estructuraba en veinticuatro artículos; uno de ellos, el VIII, determinaba el destino de la Flota francesa: «La Flota de guerra francesa será concentrada en los puertos designados al efecto, bajo control italiano o alemán, para ser desmovilizada, a excepción de aquellas unidades entregadas al gobierno francés para la protección de sus intereses en su Imperio colonial....»

»El gobierno alemán declara solemnemente al gobierno francés que no tiene la intención de emplear en misiones de guerra a la Flota de guerra francesa que esté bajo su control, con excepción de unidades guardacostas y dragaminas.

»También, solemnemente manifiesta que no pretende hacer reclamaciones sobre la Flota de guerra francesa al establecerse la paz.

»Todos los barcos de guerra que estén fuera de Francia deberán recalar en puerto francés con excepción de las unidades que se designen para representar los intereses franceses en el Imperio colonial.»

El 10 de julio, las Cámaras, constituidas en Asamblea Nacional, se reunieron conjuntamente en la ciudad balnearia de Vichy y confirieron al mariscal Petain, por 569 votos a favor y 80 en contra, «todos los poderes del gobierno de la República, con el propósito de promulgar, mediante uno o varios decretos, una nueva constitución que garantice los derechos de la familia, el trabajo y la Patria». Se otorgan plenos poderes al héroe de Verdún para que, aupado sobre su indiscutido prestigio, trate de salvar los restos del naufragio. La III República ha muerto. Acaba de nacer la Francia de Vichy.

### **Comienzo del conflicto franco-británico**

El Gobierno francés, cuando empezó a ver que la guerra iba a perderse, había sostenido ante el británico que bajo ningún concepto y en ninguna circunstancia los buques de guerra franceses caerían en manos del enemigo. El Gobierno surgido del armisticio mantuvo esa decisión. El día 24 de junio, el almirante Jean François Darlan, nombrado ministro de Marina la víspera, dirigió un mensaje a los comandantes de las diversas fuerzas navales en el que ordenaba que los buques de guerra que debían ser desmilitarizados como consecuencia de la aplicación del armisticio seguirían siendo franceses, arborarían bandera francesa, tendrían dotación francesa y permanecerían en puerto

francés, metropolitano o colonial, y que antes de caer en manos de alemanes o italianos serían inutilizados. Ese mismo día, un destructor británico condujo a Orán al almirante Sir Dudley North, que se entrevistó con el almirante Marcel-Bruno Gensoul, jefe de la Escuadra francesa del Atlántico, exhortándole a desobedecer a sus superiores para continuar la guerra contra Alemania. Gensoul le garantiza que la Flota jamás caerá en manos de alemanes o italianos, pero que nunca desobedecería las órdenes de su Gobierno.

A pesar de las garantías francesas y ante la posibilidad de que la poderosa Flota francesa pudiera caer en manos del Eje, el primer ministro británico, Winston Churchill decidió neutralizarla, a pesar de la reticencia del Almiran-



Almirante Jean François Darlan.

tazgo que, a regañadientes, hubo de ejecutar los planes del *premier*. El día 25 Churchill, en una intervención ante los Comunes, afirmó que «La seguridad de la Gran Bretaña y del Imperio está ligada de forma considerable, por no decir decisiva, a la suerte de la Flota francesa». Desde la firma del armisticio comenzaron a hacer planes al respecto, que si no directamente inspirados, tuvieron siempre presente la destrucción por Nelson de la neutral escuadra danesa en Copenhague el 2 de abril de 1801, por temor a una posible alianza con Napoleón. El almirante de la Flota, Sir Dudley Pound, cumpliendo órdenes del primer ministro, reúne en Gibraltar una poderosa escuadra, la llamada «Fuerza H», para vigilar los movimientos de la Flota francesa. El vicealmirante Sir James Sommerville asume el mando el 27 de junio. Se pergeña así la llamada Operación CATAPULTA con la finalidad de apoderarse de la Flota francesa para continuar la guerra contra Alemania.

Antes y después del armisticio un considerable número de barcos de guerra franceses (ocho destructores, cuatro submarinos, entre ellos el llamado por el gran calibre de su artillería «crucero submarino» *Sourcouf*, diez avisos, nume-



Almirante Marcel-Bruno Gensoul.

rosas unidades menores y dos viejos acorazados, el *Courbet* y el *Paris*) se había refugiado en puerto británico. Éste fue el objeto del primer ataque «preventivo» británico. El día 3 de julio, entre las 0400 y las 0430 horas, los buques franceses, en un contundente golpe de mano, fueron abordados por dotaciones de presa británicas que sorprendieron a los confiados franceses, que en su mayoría dormían, capturándolos y apoderándose de sus barcos. En Portsmouth, Falmouth y Sheerness no hubo bajas, pero sí en Plymouth, donde murieron un francés y tres británicos. Las dotaciones francesas fueron detenidas y conducidas a campos de internamiento en las inmediaciones de Liverpool —los oficiales

fueron trasladados a la isla de Man—, en los que permanecieron varios meses en lamentables condiciones hasta que pudieron ser repatriados o incorporarse, pocos, a las exiguas Fuerzas Navales que seguían a De Gaulle.

### Mers-el-Kebir

Después del armisticio, buena parte de la escuadra francesa del Atlántico se había concentrado en Mers-el-Kebir, «El Gran Puerto» en árabe, el Mazalquivir de las crónicas españolas, situado a unos pocos kilómetros al oeste de Orán. Era un magnífico puerto al abrigo del monte Santon y el Pico de Aidour, que había sido acondicionado como base naval. La escuadra francesa allí surta estaba formada por los navíos de línea *Dunkerque* y *Strasbourg*, buques que constituían una clase intermedia entre los acorazados y los cruceros de batalla, de más de 26.000 toneladas de desplazamiento estándar, poderosamente artillados con ocho cañones de 330 mm; los viejos acorazados *Bretagne* y *Provence*; los destructores *Volta*, *Mogador*, *Le Terrible*, *Linx* y *Kersaint*; el transporte de hidroaviones *Commandant Teste*; algunos torpederos, buques auxiliares y dos submarinos. El 3 de julio, la «Fuerza H»

Crucero de batalla británico *Hood*.

(p o r t a aviones *Ark Royal*, crucero de batalla *Hood*, el mayor buque de guerra del mundo, acorazados *Valiant* y *Resolution*, cruceros ligeros *Arethusa* y *Enterprise*, destructores *Faulknor*, *Fearless*, *Foxhound*, *Vidette*, *Foresight*, *Escort*, *Kepple*, *Active*, *Wrestler* y *Vortigern*) fondea frente a Mers-el-Kebir. A las 0700 horas, el *Foxhound* entra en el puerto. Lleva a bordo al capitán de navío Holland, comandante del *Ark Royal* y antiguo agregado naval en París, que tiene numerosos amigos entre los oficiales franceses. Holland quiere entrevistarse con Gensoul, pero éste, ante la amenazadora actitud de la «Fuerza H», se niega a recibirle, aunque envía a negociar con él a su ayudante, el teniente de navío Dufay, al que Holland entrega un ultimátum en el que se recogen varias propuestas alternativas:

- La Flota francesa se une a la británica para proseguir la guerra contra Alemania.
- La Flota francesa se hace a la mar con dotaciones reducidas para dirigirse a puerto británico.
- La Flota francesa se hace a la mar rumbo a un puerto de las Antillas francesas en el que los buques serían desarmados y confiados a la custodia de los Estados Unidos.
- De no aceptarse ninguna de las anteriores opciones, se concedía un plazo de seis horas para que los buques fueran inutilizados. Si no se optaba por ninguna de las alternativas expuestas, sólo quedaba el combate.

A las 0900 horas Dufay entregó a Holland una respuesta de su almirante, reiterando las garantías que el 24 de junio había dado al almirante North: nunca los buques franceses caerían en manos de alemanes o italianos; pero si no se daba más salida que el cumplimiento del ultimátum, la Flota francesa se defendería. Comienza así una serie de negociaciones y discusiones entre franceses y británicos que se prolongará casi ocho horas. Los franceses quieren

#### TEMAS GENERALES

ganar tiempo para aparejar sus barcos y recibir instrucciones de su Gobierno, con el que resulta difícil contactar, pues se está trasladando desde Burdeos a Vichy. Aceptar las exigencias británicas no sólo sería desobedecer las órdenes recibidas, sino que además supondría una flagrante violación de lo acordado en el armisticio, lo que acarrearía terribles consecuencias para Francia por la segura, indignada y contundente reacción alemana. Los británicos quieren dar una salida a los franceses, les repugna atacar a quienes hasta hace pocos días han sido —¿todavía lo son?— sus aliados. Todos tratan de alcanzar un *gentleman agreement*, pero éste no será posible. A las 1230 hidroaviones británicos fondean cuatro o cinco minas en los accesos al puerto. A las 1515 Holland se traslada al *Dunkerque*, buque insignia francés, y se entrevista con Gensoul, quien le muestra la orden de Darlan de 24 de junio de hundir los barcos antes de que éstos caigan en manos del Eje, orden que no conocía y que le sorprende y desconcierta. Un mensaje de Sommerville interrumpe la discusión. Ya no hay tiempo para negociar. A las 1635 Holland abandona el *Dunkerque* y poco después, a las 1656, los británicos abren fuego.

Los buques franceses habían tenido tiempo de activar los fuegos de las calderas, pero no habían podido hacerse a la mar, ya que cualquier intento en ese sentido hubiera supuesto el cese de las negociaciones; se encontraban encajonados en puerto, y tal como estaban atracados, con su artillería principal apuntando a tierra, podían utilizar ésta con dificultad y poca eficacia. La primera salva británica provoca la inmediata respuesta francesa, siendo el acorazado *Provence* (capitán de navío Barois) el primero en responder. Gensoul ordena que sus barcos salgan de puerto. No pueden hacerlo todos a la vez, así que dispone que el primero sea el *Strasbourg* (capitán de navío Collinet) que, apoyado por las baterías de costa, maniobra con habilidad bajo fuego enemigo, consiguiendo salir de puntas a las 1710, y tras disparar una salva



El *Strasbourg* saliendo del Mers-el-Kebir.



El *Bretagne* en llamas; el *Strasbourg* se aleja.

contra un destructor británico que se escabulle entre la humareda se dirige a Toulon escoltado por los destructores, dos de los cuales, *Volta* y *Terrible*, llegan a lanzar sus torpedos, aunque infructuosamente. No tuvieron la misma suerte los otros acorazados. A los pocos minutos de combate, el *Bretagne* (capitán de navío Le Pivain) es alcanzado por dos proyectiles de 380 mm, y a las 1709 da la vuelta y se va a pique, muriendo más de 1.000 hombres. El *Dunkerque* (capitán de navío Seguin), en cuanto larga amarras es alcanzado en las máquinas y pañol de municiones, quedando gravemente averiado, aunque logra hacer cuarenta disparos al *Hood* y puede salvarse del desastre refugiándose en el saco de la bahía, donde fondea al abrigo del monte Santon. A las 1703 es alcanzado el *Provence*, produciéndose una gran vía de agua que le obliga a varar en aguas poco profundas. Los destructores pudieron salir sin daños de su ratonera, excepto el *Mogador*, que ya fuera de puerto fue alcanzado en la popa por un proyectil de 380 mm que le causa un terrible incendio que sólo pudo ser sofocado bien entrada la tarde. El *Comandant Teste* resultó milagrosamente ileso, dedicándose a recoger a los supervivientes del *Bretagne*. A las 1712 cesó el fuego británico, que fue denso, breve, preciso y de letal eficacia.

El día 4 los buques de guerra franceses surtos en el puerto de Orán se replegaron al de Argel. A la entrada en puerto, el aviso colonial *Rigault de Genouilly* fue torpedeado y hundido por el submarino británico *Pandora*. En la tarde del 4 el *Strasbourg* y sus destructores de escolta consiguen llegar a

## TEMAS GENERALES

Toulon sin daños, después de zafarse de una inicial persecución británica. En la noche del 4 al 5 aparatos de la Aeronáutica Naval francesa lanzaron algunas bombas sobre la «Fuerza H», pero no hicieron blanco. El día 6 aviones torpederos del *Ark Royal* regresaron para tratar de rematar al *Dunkerque*, causando nuevas bajas. El combate provocó 1.300 muertos franceses.

¿Cuál fue el balance del ataque? Los británicos sólo perdieron cuatro aviones, y dos destructores sufrieron algunos daños. Hundieron un viejo acorazado y averiaron a otros dos, aunque no fue suficiente para que, días después, pudieran alcanzar Toulon y fueran allí reparados. También dejaron fuera de combate un destructor y hundieron al patrullero *Terre Neuve*, a un aviso y a dos remolcadores. Pero el ataque consiguió que la Marina de guerra francesa, que hasta esa luctuosa jornada había sido masivamente probritánica, experimentara un giro copernicano en sus sentimientos, de tal modo que cualquier futuro acuerdo o alianza con los británicos se convirtió en algo imposible. El mismo día 3, a las 2030, Darlan, indignado por el ataque y ofendido porque su palabra no había sido tomada en consideración por los británicos, dio la orden de atacar a cualquier buque británico, se encontrara donde se encontrara, aunque el día 5 la orden se suavizó, en el sentido de que sólo serían atacados los buques británicos que se aproximaran a menos de veinte millas de la costa francesa. El día 4 el Gobierno francés rompió sus relaciones diplomáticas con el Reino Unido (aunque mantuvo el consulado general y la oficina económica, sin que los contactos diplomáticos llegaran a desaparecer por completo) y obtuvo de la comisión alemana de vigilancia del armisticio la revocación de todas las prescripciones sobre el desarme la Flota, que se refugió en Toulon, cayendo, como veremos, en una trampa mortal que pudiera haberse evitado sin el ataque de la «Fuerza H». En Francia se instaura un estado de indignada anglofobia, y la desorientada opinión pública se agrupa en torno a la figura de Petain. Este estado de ánimo antibritánico repercutirá decisivamente en sucesivos acontecimientos militares y políticos.

## Aleandría

Cuando se firma el armisticio se encuentra fondeada en Alejandría una escuadra francesa, la «Fuerza X»: el viejo acorazado *Lorraine*, los cruceros *Souffren*, *Tourville* y *Duquesne* tipo *Washington*, el crucero ligero *Duguay-Trouin*, los destructores *Fortuné*, *Forbin* y *Basque* y el submarino *Protee*, que había llegado poco después. Surta en aquel puerto estaba una mucho más poderosa fuerza británica: acorazados *Warspite*, *Malaya*, *Ramillies* y *Royal Oak*, portaaviones *Tagle* y numerosos cruceros y destructores. El día 24 de junio el jefe de la «Fuerza X», vicealmirante René-Emile Godfroy, recibe la orden de salir de Alejandría y dirigirse a la metrópoli. El almirante británico, Sir John Cunningham, buen amigo del francés, le pide que no lo haga y

Godfroy retrasa su salida. A las 0800 horas del 3 de julio Cunningham presenta a los franceses un ultimátum similar al recibido por Gensoul en Mers-el-Kebir. Los dos almirantes inician conversaciones y, pese a las presiones de sus gobiernos se esfuerzan por alcanzar un acuerdo honroso. Por la noche los franceses conocieron el drama de Mers-el-Kebir, generándose un estado de indignación tal que Godfroy llegó a plantearse el combate contra los británicos. Éste hubiese constituido un auténtico suicidio, además de sangriento, inútil, por lo que el almirante francés, tras consultar con sus comandantes y



Almirante británico John Cunningham.

pese a haber recibido órdenes en contra de Darlan, aceptó desarmar sus barcos en puerto. No tenía otra alternativa. El 7 de julio los dos almirantes firmaron un acuerdo, refrendado por el ministro de Francia en El Cairo, por el que los barcos no serían hundidos, sino desarmados, conservándose las llaves de fuego y percutores de torpedos en el consulado francés. Se acordaba la repatriación de la mayor parte de las dotaciones a Francia y los británicos se comprometían a no apoderarse de los barcos franceses. Tanto Cunningham como su sucesor Harwood respetaron el acuerdo, aun en los momentos en que el avance de Rommel parecía imparable. La escuadra de Alejandría, que gracias al sentido común de Godfroy, a la generosidad de Cunningham y a la inteligencia de los dos se había conservada intacta, después de la ocupación alemana de la totalidad del territorio francés, el 31 de mayo de 1943, se unió voluntariamente a las fuerzas navales francesas que combatían a Alemania.

## Dakar

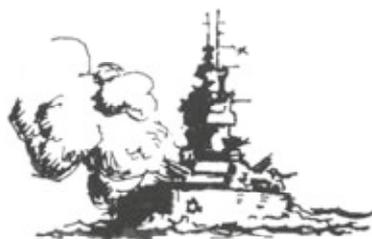
En Dakar, capital del África occidental francesa, el 23 de junio había recaído procedente de Brest el fabuloso acorazado *Richelieu*, que junto a su gemelo *Jean Bart* era el más poderoso de los buques de guerra franceses. Con sus más de 43.000 toneladas de desplazamiento estándar y sus ocho cañones de 380 mm se convierte en codiciado objetivo de la Operación CATAPULTA.

TEMAS GENERALES



Acorazado *Richelieu*.

En la noche del 8 de julio el portaaviones *Hermes* y los cruceros pesados *Dorsetshire* y *Australia* fondean frente al puerto africano, arriándose una motora del portaaviones, que franquea la vigilancia portuaria y deja caer cuatro cargas de profundidad bajo la popa del acorazado galo, aunque no llegan a explotar. Visto el fracaso de la incursión, despegan varios aviones torpederos británicos que bombardean al *Richelieu*, abriéndole una vía de agua y dañándole gravemente las hélices. A diferencia de lo sucedido en Mers-el-Kebir o en Alejandría, no se produjo advertencia o intento de negociación previo al ataque. Los franceses fueron sorprendidos por la incursión británica. Veremos que la incursión se repitió. La sorpresa, no.



# UNA BALLENERA, SU UNIVERSIDAD. HERMAN MELVILLE

Manuel MAESTRO  
Presidente de la Fundación Letras del Mar

*Morir vengándose es preferible  
a vivir siempre con rencor.*

(Deducción árabe).



HERMAN Melville fue un incansable lector de los temas más variados, desde todo tipo de historia o narrativa a zoología, lo que supuso para el novelista una caudalosa fuente de cultura, acrecentada en gran medida cuando estuvo enrolado en buques balleneros; leyendo durante los escasos momentos de asueto, mientras sus compañeros faenaban en aquellos mataderos flotantes, separando la gruesa capa de grasa que recubre al animal más grande de la naturaleza, como la cáscara lo hace con la naranja, con el fin de obtener su carne para alimento humano, el preciado sebo para combustible, el ámbar gris para fabricar perfumes, o los huesos, tan valiosos para dar forma a los corsés de las damas como para fabricar la pata de palo del capitán Ahab, figura que, junto con la de Moby Dick, se asocia indeleblemente a la del escritor estadounidense, que no es sólo uno de los principales personajes del universo de las letras del mar, sino también de la literatura mundial. A pesar de ello, sabemos poco de su vida y del resto de su obra, salvo que las navegaciones de su juventud, como a Conrad, le dieron tema para sus novelas, y que luego llevó una vida monótona de oficinista, como le ocurriera a Kafka.

Su exploración de los temas psicológicos y metafísicos influyó en las preocupaciones literarias del siglo XX, a pesar de que sus obras permanecieron en el olvido hasta la década de 1920, cuando su genio recibió finalmente el reconocimiento que merecía. Melville nació en Nueva York el 1 de agosto de 1819, en el seno de una familia en decadencia, cuando la ciudad contaba con unos 100.000 habitantes, lejos de los 3.000.000 que tenía cuando dijo adiós a



Herman Melville.

este mundo en 1891. Crecer junto al río Hudson, con los grandes barcos entrando y saliendo por su desembocadura, sería un comienzo romántico para su carrera, lo que unido a los relatos de su padre, eterno viajero, y de su tío, viejo lobo de mar, le inculcaron en su infancia afanes marineros. En la primavera de 1837 embarcó como grumete en un velero mercante de la línea Nueva York-Liverpool, cargado de algodón y con unos cuantos pasajeros. La novela *Redburn* está basada en este primer viaje que Melville considera como un salto de la infancia a la madurez: «Frío, amargamente frío como un mes de diciembre, e inhóspito como sus ráfagas de viento, así me parecía entonces el mundo; no hay mayor misántropo que un niño desencanta-

do; y así era yo, con mi alma azotada por la adversidad»; y así lo manifiesta cuando recoge sus primeros recuerdos al embarcarse, envuelto en el desasosiego producido por la reciente muerte de su padre.

De regreso a Estados Unidos trabajó como profesor, y en 1841 viajó a los mares del Sur a bordo del ballenero *Acushnet*: cazar ballenas era una gran aventura que confería cierto carisma, y ofrecía recompensas más prácticas, como salario, alojamiento y manutención gratuitos. Se trataba de la primera industria internacional, dominada por los Estados Unidos, que controlaban dos tercios de los aproximadamente mil barcos de este tipo que constituían la flota mundial. Herman y sus compañeros serían de los últimos hombres que cazaron estos cetáceos acercándose con un bote para clavarles a mano el arpón sobre sus lomos. Tras 18 meses de travesía abandonó el barco en las islas Marquesas junto con Tobías Green, y vivió un mes entre los caníbales. Algo así como los dos tercios de la tripulación de los balleneros desertaba en una escala u otra, renunciando a la poca paga que podían esperar si completaban el viaje. La novela *Omú* evoca su idilio con una hermosa indígena cuando, después de la huida de Green, escapó en el ballenero australiano *Lucy Ann*

y desembarcó en Papeete (Tahití), donde pasó algún tiempo en prisión: en el relato, al barco le rebautiza como el *Julia*. Trabajó como agricultor en las plantaciones de una isla cercana y viajó a Honolulu (Hawai) a bordo del *Charles and Henry*, un ballenero de Nantucket; y desde allí, en 1843, se enroló en la fragata de la Marina estadounidense *United States*, desembarcando en Boston en octubre de 1844. Durante los meses que pasó en la Marina norteamericana Melville tuvo una serie de experiencias que enriqueció su cultura marítima, completando así los cuatro años que pasaría en el mar.

A partir de ese año dejó de navegar y comenzó a escribir novelas basadas en sus experiencias como marino, participando en la vida cultural de Boston y Nueva York. De lo productivo de los años vividos en esta última ciudad diría «he nadado a través de bibliotecas», para referirse a lo complementaria que resultaba esa labor para enriquecer su cultura. Sus cinco primeras novelas alcanzaron rápidamente una gran popularidad: *Taipei*, *Omú* y *Mardi* están ambientadas en las islas de los mares del Sur, y su éxito se debió tanto a la fascinación por el mar como a los relajados atardeceres con hermosas mujeres bañándose en las aguas del Pacífico que describe Melville en sus obras; *Redburn* está basada en su primer viaje por mar, mientras que *La guerrera blanca* (1850) relata sus experiencias en la Marina de guerra americana. En 1850 se estableció en una granja cerca de Pittsfield (Massachusetts), donde entabló una estrecha amistad con Nathaniel Hawthorne, autor que ejercería una gran influencia en Melville y a quien éste dedicó en 1851 su obra maestra, *Moby Dick o la ballena blanca*.

*Moby Dick* no resultó un éxito comercial, y la siguiente novela de Melville, *Pierre o las ambigüedades*, una oscura exploración alegórica sobre la naturaleza del mal, fue un estrepitoso fracaso. *Israel Potter*, una historia romántica, corrió la misma suerte que las dos primeras. En el libro de relatos *Cuentos de Piazza* se incluyen algunos de los mejores salidos de la pluma de Melville. Sobresalen *Benito Cereno* y *Bartleby el escribiente*, así como los diez fragmentos descriptivos de las islas Galápagos que llevan por título *Las Encantadas*. El primero de éstos está basado en las memorias de un capitán de la Marina mercante, cuyo barco, el *Perseverance*, se topa con un navío negro, lo que da pie a algunos incidentes que al ser relatados trazan un retrato compasivo de cómo la gente maltratada llega a la violencia para poder alcanzar la libertad. La novela inacabada *El timador*, ambientada en un vapor del Misisipi, es una sátira del egoísmo y el materialismo de la época. Entre 1866 y 1885 Melville se ganó la vida como inspector de aduanas en Nueva York. Durante este periodo publicó varios volúmenes de poesía que han sido justamente valorados con el paso del tiempo. Entre estos figuran *Aspectos de la guerra* y *Clarel*, la historia de una peregrinación a Tierra Santa salpicada de aventuras. En 1891 completó la novela *Billy Budd, marinero*, la vida de un joven grumete que representa la inocencia, dominado por un malvado y enduccionado oficial que es la personificación del mal. Melville murió en Nueva

## TEMAS GENERALES

York, poco después de completar *Billy Budd*. Cuando había comenzado a escribirla ya llevaba dos décadas trabajando en la Aduana de Nueva York y, muchos años después, W. H. Auden imaginó con un poema cómo el escritor había pasado aquellos días y noches:

«Hacia el final navegó en un sosiego extraordinario,  
y echó el ancla en su casa y a su esposa alcanzó,  
y paseó en el puerto de la mano de ella,  
y fue cada mañana a la oficina  
como si su trabajo estuviese en otra isla.»

### ***Moby Dick* o la venganza por antonomasia**

En el verano de 1850, en unos momentos difíciles para su subsistencia, el libro de su vida comenzó a bullir en la cabeza de Herman: *Moby Dick*, cuyo tema central es el conflicto entre el capitán Ahab, patrón del ballenero *Pequod*, y la gran ballena blanca que le arrancó la pierna a la altura de la rodilla. Ahab, ávido de venganza, se lanza con toda su tripulación a una desesperada búsqueda de su enemigo. La obra sobrepasa en mucho la aventura y se convierte en una alegoría sobre el mal incomprensible, representado por la ballena, un monstruo de las profundidades, que ataca y destruye todo lo que se pone en su camino, y también por el capitán Ahab, que personifica la venganza absurda y obstinada, lo que arrastra a la muerte inútil a muchos inocentes. Melville intenta contar su historia, escondido en la misma como Ismael que, al igual que Lázaro de Tormes, comienza su relato diciéndonos su nombre, único dato que se conoce de él, salvo que procede de la ciudad de los manhattos: «Llamadme Ismael. Hace unos años —no importa cuánto hace exactamente— teniendo poco o ningún dinero en el bolsillo, y nada en particular que me interesara en tierra, pensé que me iría a navegar un poco por ahí, para ver la parte acuática del mundo. Es un modo que tengo de echar fuera la melancolía y arreglar la circulación...».

La obra está inspirada en el caso real que padeció un navío al ser atacado por un cachalote; varios de los ocho sobrevivientes relataron el suceso: en 1820, mientras el ballenero *Essex* faenaba en un banco de ballenas en las islas Galápagos, un gran ejemplar se dirigió hacia él golpeando con fuerza el casco hasta abrirle un agujero en el costado, por el que entró tanta agua que no podía achicarse con las bombas de a bordo. Y mientras la tripulación se preparaba para abandonar la nave, volvió a asestarle otro golpe. Esta historia fue conocida por el escritor durante su embarque en el *Acushnet*, siendo la primera chispa que prendió su inspiración.

Nantucket es el nombre de la localidad costera donde el narrador de la historia, el joven marinero Ismael, llega desde su ciudad natal para embarcar

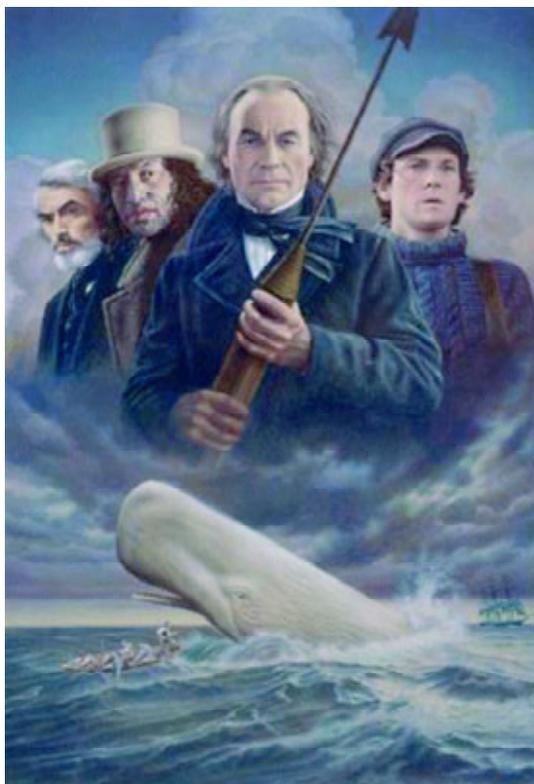
en un ballenero, junto a Quiqueg, un nativo de una isla del Pacífico, hijo de un rey de una imaginaria isla al oeste de Rokovoko, que se enrola con el deseo de conocer las tierras de la cristiandad. Logra ser aceptado en un barco al fin, y se convierte en un hábil lanzador de arpón. El lugar es patria de valientes marinos que se dedican a la arriesgada tarea de cazar ballenas, industria que con el combustible obtenido de los cetáceos enriqueció a la isla: «...Y así esos desnudos hombres de Nantucket, esos ermitaños marinos, saliendo de su hormiguero en el mar, han invadido y conquistado el mundo acuático como otros tantos Alejandro, repartiéndose entre ellos los océanos Atlántico, Pacífico e Índico, como las tres potencias piratas lo hicieron con



El capitán Ahab.

Polonia. Ya puede América añadir México a Texas, y apilar Cuba sobre Panamá; ya pueden los ingleses irrumpir por toda la India, y ondear su refulgente bandera sobre el sol: dos tercios de este globo terráqueo son de los de Nantucket. Pues el mar es suyo, ellos lo poseen, como los emperadores sus imperios, y los demás navegantes sólo tienen derecho de tránsito por él...».

Entre los barcos balleneros que hay en el puerto, Ismael se decide por el *Pequod*, un antiguo buque muy castigado por la dureza de las largas travesías; sus tripulantes proceden de lugares dispersos del mundo, lo que sugiere que el navío es una representación de la humanidad: «...Probablemente habréis visto muchas embarcaciones extrañas, lugres de pies cuadrados, montañosos juncos japoneses, galeotas como latas de manteca, y cualquier cosa; pero os aseguro que nunca habréis visto una extraña vieja embarcación como esta misma extraña y vieja *Pequod*. Era un barco de antigua escuela, más bien pequeño, todo él con un anticuado aire de patas de garra. Curtido y atezado por el clima, entre los ciclones y las calmas de los cuatro océanos, la tez del viejo casco se había oscurecido como la de un granadero francés que ha combatido tanto en Egipto como en Siberia. Su venerable proa tenía aspecto barbudo.



Sus palos —cortados en algún punto de la costa del Japón, donde los originarios habían salido por la borda en una galerna—, se erguían rígidamente como los espinazos de los tres antiguos reyes en Colonia. Sus antiguas cubiertas estaban desgastadas y arrugadas como la losa, venerada por los peregrinos, de la catedral de Canterbury donde se desangró Becket...».

Ismael zarpa a bordo del *Pequod* y, tras unos días de navegación, empieza a salir al puente del barco el capitán Ahab, que hasta ahora había permanecido recluso en su camarote. El aspecto físico del lobo de mar, junto a su actitud taciturna y atormentada, impresionan vivamente a Ismael: «...Tan poderosamente me afectó el conjunto del sombrío aspecto de Ahab y la lívida marca que le señalaba,

que durante unos breves momentos apenas noté que no poco de su abrumador aire sombrío se debía a la bárbara pierna blanca sobre la que parcialmente se apoyaba. Ya me habían dicho que esa pierna marfileña estaba hecha en el mar con el pulido hueso de la mandíbula del cachalote... Me sorprendió la singular postura que mantenía. A cada lado del alcázar del *Pequod*, y muy cerca de los obenques de mesana, había un agujero de taladro, barrenado una pulgada o poco más de la tabla. Su pierna de hueso se apoyaba en ese agujero; con un brazo elevado, y agarrándose a un obenque, el capitán Ahab se erguía, mirando derecho, más allá de la proa del barco, siempre cabeceante...».

Ismael cada vez se integra más entre los marineros del *Pequod*. Además, cada vez reflexiona más sobre la ballena *Moby Dick*, una criatura terrible y malvada que ha acabado con muchos de los que han intentado cazarla, y cuyo poder, así como su instinto solitario, ha creado alrededor de sí una leyenda de ente sobrenatural, capaz de estar en muchos lugares a la vez. Así reflexiona Ismael sobre la relación de Ahab con la ballena: «...Pocas razones había para dudar, pues, que desde aquel encuentro casi fatal Ahab había abrigado un loco

deseo de venganza contra la ballena o, cayendo aún más en su frenesí morboso, porque acabó por identificar con el animal marino no sólo todos sus males corporales, sino todas sus exasperaciones intelectuales y espirituales. La ballena blanca nadaba ante él como encarnación monomaniaca de todos esos elementos maliciosos que algunos hombres profundos sienten que les devoran en su interior, hasta que quedan con medio corazón y medio pulmón para seguir viviendo... todos los males, para el demente Ahab, estaban personificados visiblemente, y se podían alcanzar prácticamente en *Moby Dick*. Sobre la blanca joroba de la ballena amontonaba la suma universal del odio y la cólera que había sentido toda su raza desde Adán para acá, y luego, como si su pecho fuera un mortero, le disparaba encima la ardiente granada de su corazón...».

Tras mucho tiempo de navegación por los océanos, durante el que algunos tripulantes se plantean el sentido de la ciega obcecación de Ahab, el *Pequod* vuelve a encontrarse con *Moby Dick*. Se echan los botes al agua y comienza el combate. Tres días dura la incansable persecución, en la que la ballena mata a varios hombres. Al final, la lucha termina con un trágico desenlace: «...Se disparó el arpón: la ballena herida voló hacia delante; con velocidad inflamadora, la estacha corrió por el surco y se enredó. Ahab se agachó para desenredarla, y lo logró, pero el lazo al vuelo le dio vuelta al cuello y, sin voz, igual que los silenciosos turcos estrangulan a sus víctimas, salió disparado de la lancha, antes que los tripulantes supieran que se había ido. Un momento después, la pesada gaza en el extremo final de la estacha salía volando de la tina vacía, derribaba a un remero, e, hiriendo el mar, desaparecía en sus profundidades...».

### Capitán y ballena entre realidad y ficción

«Si a mi muerte mis albaceas, o más exactamente mis acreedores, encuentran en mi escritorio algún precioso manuscrito, desde ahora atribuyo todo su honor y su gloria a la caza de ballenas, porque una nave ballenera fue mi Universidad de Yale y mi Harvard», manifestó Melville; lo que da idea clara de la influencia que tuvo en su obra la experiencia a bordo de este tipo de embarcaciones: un ballenero que es un matadero flotante; y es una tarea atroz avistar a las ballenas que suben a la superficie a respirar, tripular los botes que cuelgan de los costados del barco y contrarrestar, con un tremendo esfuerzo humano, el forcejeo de la ballena arponeada, algo que nos acerca a la ficción. A los aficionados a la narrativa marítima se nos supone que hemos leído *Moby Dick*, aunque no sea así, sino que tan sólo la figura del cetáceo y del capitán nos son tremendamente familiares. «Ahab —según comenta Harold Bloom— es antes que nada un héroe: Sí, es responsable de la muerte de su tripulación, incluido él, con la sola excepción del narrador, un superviviente a la manera de Job que nos pide que lo llamemos Ismael. Y, no obstante, cuando les pidió

#### TEMAS GENERALES

a sus marineros que se le unieran para dar caza a Moby Dick, el Leviatán, la ballena blanca evidentemente imposible de matar, ni uno solo de ellos se niega, ni siquiera Starbuck, el reticente primer oficial. Cualquiera que sea la culpabilidad de Ahab (la decisión de los marineros fue libre, aunque al capitán sólo lo habría detenido un rechazo total por parte del grupo), parece mejor pensar en el capitán del *Pequod* como un protagonista trágico, muy cercano a Macbeth y al Satán de Milton. Dentro de su monomanía visionaria, Ahab tiene un toque quijotesco, si bien su dureza nada tiene en común con el espíritu lúdico de Don Quijote».

La obra tuvo también como referencia histórica el relato publicado en 1839 por la revista neoyorquina *Knickerbocker*. Escrito por un oficial de la Armada de Estados Unidos, narra el enfrentamiento real de balleneros en contra de un cachalote albino conocido como *Mocha Dick* cerca de la isla Mocha en Lebu, Chile. Como *Moby Dick*, escapó incontables veces de sus cazadores durante más de cuarenta años, por lo que llevaba varios arpones incrustados en su espalda. Los balleneros contaban que atacaba furiosamente dando resoplidos que formaban una nube a su alrededor; embestía los barcos perforándolos y volcándolos, matando a los marineros que se atrevían a enfrentarlo. Según el marinero que contó la historia publicada en la revista, para lograr matar a *Mocha Dick* se requirió la unión de varios barcos balleneros de distintas nacionalidades. Cabe destacar que en Chile, en la cultura indígena mapuche, existe el mito del *Trempulcahue*, cuatro ballenas que llevan el alma de los mapuches que mueren hasta la isla de Mocha, para embarcarse en su viaje final.

El cine fue artífice de la popularidad de la ballena, y de que muchos creyésemos haber leído el libro: en 1926 se realizó una película muda: *The Sea Beast* (*La bestia del mar*), protagonizada por John Barrymore. En 1930 se rehizo bajo el título *Moby Dick*. Con igual título, en 1956, John Huston dirigió a Gregory Peck en el papel del capitán Ahab. El guión fue realizado por el escritor estadounidense Ray Bradbury, y en 1998 se rodó otra película protagonizada por Patrick Stewart.



# EL PATRIMONIO HISTÓRICO DE LA ARMADA. MUSEO NAVAL DE FERROL

Santiago GONZÁLEZ LLANOS



L Museo Naval de Ferrol está actualmente emplazado en un edificio construido a mediados del siglo XVIII para contener el antiguo presidio, llamado de San Campio, donde se alojaba a los penados que se ocupaban en el manejo de las bombas de cadena para el achique de los primeros diques del nuevo arsenal. Este trabajo era, según palabras de un documento oficial citado por el general Pavía, «el mayor que podía imponerse al más sacrílego

delincuente».

Tras la inauguración de la nueva casa de bombas, en la que se habían instalado las nuevas de vapor para el achique de los diques, los presidiarios fueron trasladados, a principios del siglo XIX, a un nuevo presidio, llamado «de la Escollera», al sur de la dársena grande del Arsenal de Diques. El edificio de San Campio pasó entonces a utilizarse para contener varios almacenes y oficinas administrativas hasta los años setenta del siglo XX. En 1986 se inauguraba el Museo Naval de Ferrol en este local, en el que pervive.

En las proximidades del actual Museo se encuentra el local de la EXPO-NAV, Exposición de la Construcción Naval, ubicado en el edificio de las antiguas herrerías del Arsenal, construido en el siglo XVIII. Acabada la exposición temporal pasará a ser una sala más del Museo Naval de Ferrol. Trataremos ahora de enumerar y describir someramente los elementos y piezas que constituyen su patrimonio histórico.

Uno de los elementos más notables utilizado para la elaboración de la colección del recién creado Museo Naval de Ferrol lo constituyen los restos recuperados de la fragata *Magdalena*. Este buque, construido en Ferrol en 1773, naufragó en Vivero en 1810 durante un temporal, cuando formaba parte

## TEMAS GENERALES

de los buques españoles y británicos que debían apoyar la acción del ejército en la llamada «expedición de Renovales», mandada por el mariscal de campo de ese apellido, que actuaba en el Cantábrico contra los invasores franceses durante la Guerra de la Independencia.

Se recuperó parte de la roda, el codaste, parte del timón y tablas de la obra viva. En todas estas piezas se aprecia el entramado de la construcción del buque, con sus diferentes tipos de clavos, forros de carenar y una porción considerable del antiguo forrado de cobre. Los restos del casco, acompañados de cuadros explicativos referentes a las piezas recuperadas, a los sistemas de forrado de cobre y latón empleados en aquellos tiempos y a las técnicas de silvicultura empleadas para la consecución de maderas adecuadas para los astilleros, estuvieron expuestos en la planta baja del museo en el edificio de San Campio. Actualmente han pasado a la exposición permanente de la Construcción Naval, situada, como ya se dijo, en el edificio de las antiguas Herrerías. En el edificio del Museo se conservan varias piezas pertenecientes a la jarcia y alguna munición, tal como palanquetas, granadas (algunas de las cuales debieron ser descargadas de los restos de pólvora «fossilizada» que todavía contenían) y balas de cañón de diversos calibres. También existen uniformes de oficiales, armas portátiles (mosquetes y pistolas), piezas de cubertería de la cámara de oficiales, utensilios de la capilla, botonaduras de diversas unidades (en el momento de su naufragio, con pérdida de unos 600 hombres, el buque transportaba varios regimientos, tanto españoles como británicos), una gola y empuñaduras de sables y espadas.

La numerosa artillería recuperada (cañones de hierro de 18 libras fabricados en La Cavada, Cantabria, cañones cortos de seis libras y obuses Rovira de 24 libras, ambos también de La Cavada, y obuses de bronce recamarados de seis libras) se encuentra actualmente en su mayoría en el Arsenal de Ferrol. Algunas piezas están en Madrid, Vivero y La Cavada, y otras fueron donadas a varias entidades.

En la sala principal del Museo Naval de Ferrol existe un modelo de considerables dimensiones de la fragata *Magdalena*, construido en su propio emplazamiento por un equipo de la Armada bajo la dirección del contramaestre mayor Robustiano Álvarez Blanco, partiendo de los planos de un buque similar que obran en la Biblioteca de Ferrol.

Otro de los elementos notables de la colección del Museo lo constituye el conjunto de piezas relacionadas con la Artillería y el Tiro Naval. En una sala dedicada al efecto se exhiben piezas históricas procedentes de buques ya desaparecidos, consistentes en una considerable colección de telémetros de artillería, en su mayoría alemanes e ingleses, junto a alguno español. Entre ellos se encuentra el gran telémetro de la dirección de tiro del crucero *Canarias*. Existe el «calculador» (puramente electromecánico) de la dirección de tiro del destructor *Antequera* y una dirección de tiro Mk 1 como la que montaron los destructores de procedencia americana tipo *Lepanto* (los famosos latinos) y

los tipo *Churruca* (*Fram 2*) de la misma procedencia. En cuanto a la munición, se exhibe un copioso conjunto de proyectiles de diversos calibres, algunos seccionados para mostrar su carga interior, datados todos en la primera mitad del siglo xx.

En esta misma sala se exhiben varios elementos de los comienzos de la guerra antisubmarina: un presentador de trazas de la exploración antisubmarina TRR y dos cargas de «erizos», sistema de lanzamiento múltiple de cargas antisubmarinas. También están expuestos dos triángulos de puntería para el lanzamiento de torpedos, de los que se usaron en los destructores tipo *Sánchez Barcáiztegui*.

Se guardan en el Museo varios cierres de tornillo de piezas de artillería: un cierre de un cañón de tiro de costa de 381 mm, con un proyectil del citado calibre; un cierre de 203 mm, calibre de la artillería principal del *Canarias*, con su proyectil, y un cierre y proyectil de 152,4 mm, calibre de la artillería principal de los cruceros tipo *Cervera* y de algunas piezas de costa. Existe en el Museo una relación de cañones, con sus correspondientes fichas, hasta un total de 102.

Se exhiben varias piezas del siglo xvi, dos procedentes de la escuadra de almirante Ragusiano Ibella, la cual, al intentar reunirse en Ferrol procedente de Lisboa con la fuerza que mandaba el adelantado de Castilla, Martín de Padilla, en el año 1596, sufrió un duro temporal que propició la pérdida de numerosos buques. Estas piezas son: un medio cañón de 16 libras, de hierro, y un cañón pedrero de borda de bronce, recuperados en la ría de Lage, probablemente de buques de la escuadra de Ibella, que se encuentran expuestos en la Batería del Parque del Arsenal y en la planta alta del Museo Naval de Ferrol, respectivamente; y en la primera planta del citado Museo hay un cañón pedre-



Maqueta de la fragata *Magdalena*.



Cierres y munición.

ro de bronce de 12 libras, procedente del pecio del galeón *San Jerónimo*, nave capitana del propio *Ibella*, que naufragó en la ría de Corcubión.

Del siglo XVII se conservan, expuestos en la Batería del Parque del Arsenal, dos «tercios de cañón» de 10 libras, fabricados en La Cavada en 1640, que fueron recuperados en Avilés al realizarse un dragado.

Están inventariados 92 cañones y obuses de avancarga, fabricados en los siglos XVIII y XIX, de diversos calibres y procedencias: españoles de las fábricas de Liérganes, La Cavada y Trubia; de procedencia británica, francesa e incluso dos piezas de 24 libras, recamaradas, que proceden del desguace de los buques rusos comprados en 1819. La mayoría de estas piezas estuvo montada en diversos buques de varias épocas y algunas pertenecieron a unidades del Ejército. Entre ellas se encuentran un cañón de bronce de 24 libras, fabricado en 1783, y un mortero del mismo metal del calibre de 12 pulgadas, que fueron recuperados de la mar ante la batería de Mera, frente a La Coruña. Estas piezas habían sido tiradas al agua por el jefe de la batería ante el avance

imparable de las fuerzas francesas que tomarían La Coruña tras la batalla de Elvira, en el año 1809.

También constan algunas piezas más modernas, como un cañón tiro rápido de 57 mm, marca Nordenfelt, fabricado en Plasencia de las Armas, de los que se usaron en diversas unidades de la Armada a principios del siglo XX; dos cañones de saludo del buque escuela *Galatea*, de las mismas características y procedencia; un cañón de 37 mm fabricado en la fábrica de armas de la E. N. Bazán a partir de los cañones alemanes Rheinmethal-Borsig; un cañón de 105 mm procedente de un destructor tipo *Audaz*; y ametralladoras Boford de 40 mm, que montaron los buques modernizados de las llamadas «Fuerzas F».

Existe también, pendiente de instalarse cuando se prepare el patio de levante del edificio de «San Campio», el montaje de un cañón Vickers de 152 mm con su mantelete, que estuvo instalado en la batería de costa de Monte Campeño con el núm. 4. Esta pieza fue cedida a la Armada durante la Guerra Civil y estuvo montada en el crucero auxiliar *Mar Cantábrico*.

La mayoría de estas piezas se encuentra expuesta en la vieja batería de poniente, en el exterior del edificio de la antigua capitanía general, ante las puertas del Arsenal, en la Comandancia General del mismo y en el edificio del propio Museo Naval. Dos cañones se exhiben en la EXPONAV.

Algunas de las piezas relacionadas y fichadas en el Museo Naval de Ferrol fueron cedidas en los últimos años a diversas entidades: dos cañones de 32 libras de fabricación inglesa lo fueron al Ayuntamiento de Roquetas de Mar, en Almería; un cañón de 18 libras, fabricado en La Cavada, Cantabria, fue donado a la villa de Liérganes, y otro de las mismas características a La Cavada, en el Ayuntamiento cántabro de Riotuerto, lugar donde estuvo emplazada la famosa fábrica de cañones. Estas dos piezas proceden del pecio de la fragata *Magdalena*. Y un montaje de 105 mm procedente de un destructor de la serie tipo *Audaz* fue enviado a Castellón de la Plana.

Cuenta el Museo con una importante colección de anclas, que constituye la «Exposición de Anclas» desde el año 1998. Están inventariadas y fichadas 81 de diversos tipos, desde las de cepo del siglo XVIII hasta las de las fragatas tipo *Baleares*. El Museo, además, exhibe en su interior un ancla medieval rescataada del fondo de la dársena del puerto de la villa de Mugarodos, en la ría ferrolana. Las anclas están expuestas en el exterior del Museo Naval y ante la EXPONAV, principalmente en la plaza llamada «de Herrerías».

En la Sala General, en la primera planta, se exhiben elementos de maniobra procedentes del buque escuela *Galatea*, así como la bomba real de dicho buque con un trozo de la cubierta principal. Hay trajes y equipos utilizados por los antiguos buzos de la Armada, compresores, plomos, etc. También se exhibe un conjunto de monedas del reinado de Felipe II, castellanas y portuguesas, recuperadas del pecio del galeón *San Jerónimo* antes citado, junto con un crucifijo colgante, tal vez de una dama, y un compás de puntas para situarse en las cartas náuticas, uno de los pocos elementos de esa clase que se



Anclas.

conserva del siglo XVI. Expuesto en una pared de la Sala General del Museo, encontramos el original del escudo real que decoraba la meseta intermedia de la primera machina grande de arbolar que existió en tierra en el Arsenal de Ferrol. Ésta fue instalada en 1824, en sustitución del viejo barco machina que se había arruinado en 1820, y se mantuvo en su emplazamiento hasta 1882, en que fue sustituida por una de vapor instalada en 1881 y que estaría en su emplazamiento hasta 1948, año en que fue abatida. El escudo apareció en uno de los paños del Arsenal en los años ochenta del pasado siglo y pasó a formar parte de las colecciones del Museo.

En la sala de dedicada a la Navegación se exponen varios octantes antiguos, sextantes, cuadrantes de Davis, bitácoras antiguas y otros equipos de navegación ya obsoletos. Estos elementos proceden de varias fuentes, siendo una de ellas la mencionada fragata *Magdalena*.

En la sala dedicada a las últimas posesiones ultramarinas españolas, Cuba, las Filipinas, la Micronesia española (archipiélagos de las Carolinas y las Marianas) y Guinea Ecuatorial Española, se guardan algunas piezas del patrimonio histórico, como varios billetes monetarios del Banco Español de la isla de Cuba y una moneda de un peso acuñada en las islas Filipinas en 1897. Se conserva en esta sala la placa original que obraba en la tumba primitiva del oficial de la Armada don Juan de Carranza y Reguera, sita en la isla de Martinica. Se exponen también varias armas, tanto europeas como indígenas, de las islas Filipinas, Marianas y Carolinas, tales como una

se conserva de los moros de Joló, un campilán (sable usado por los indígenas), fusiles utilizados por los españoles, cuchillos de abordaje del mismo uso, kris malayos y armas portátiles, como pistolas y revólveres. También se expone un cayuco de los utilizados en la Guinea Ecuatorial Española y la cruz de caballero de la Orden de África que perteneció al almirante don Francisco Núñez Rodríguez, durante varios años gobernador de dicha colonia.

En la Sala de Banderas se exponen 30 de ellas, tres estandartes y un banderín. Hay 18 banderas de combate de buques dados de baja en la Armada, dos antiguas del Tercio Norte de Infantería de Marina y una del segundo batallón del segundo regimiento de Infantería de Marina, que estuvo estacionado varios años en Ferrol, además de dos banderas de la Marina de guerra en Ferrol, que se guardaban en el Cuartel de Instrucción de Marinería, utilizadas en las paradas militares hasta que se concedió la bandera nacional al Departamento, luego Zona Marítima. Existe también una antigua bandera de la Segunda República perteneciente a la Escuela Naval de San Fernando, una insignia del presidente de la República don Niceto Alcalá Zamora, correspondiente al cargo de un buque de tercera clase, crucero o acorazado, una bandera de la escuadra de los años 40 del siglo xx, y la primera que tuvo la ETEA con escudo del Reglamento de 1977.

En la planta baja del Museo se constituyó una sala dedicada a la antigua Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada, ETEA, que estuvo ubicada en el emplazamiento que había sido la anterior Base Naval Secundaria de Ríos, en la ría de Vigo, hasta su traslado a la actual Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño» de Ferrol. En esta sala se muestran varias vitrinas con aparatos eléctricos, de uso didáctico, procedentes de las primeras escuelas de electricidad de la Armada, como fueron el crucero *Carlos V*, el *Navarra* y la Escuela Naval Militar de Marín y de la propia ETEA. Se exhiben en una pared de la sala los letreros que daban nombre a los distintos edificios de la antigua escuela, y también está expuesta la última bandera nacional de aquel centro, con el escudo del Reglamento de 1981, actualmente en vigor.

Con parte de los equipos de comunicaciones de las fragatas tipo *Baleares* que fueron dadas de baja se ha reconstruido parte de la distribución de un local de la estación radio de dichos buques. De la misma forma se ha simulado parte del puente de una de las citadas fragatas, contando con equipos de las mismas. En otra sala se exponen las últimas banderas de combate de las fragatas *Baleares*, *Andalucía* y *Extremadura*, en espera de recibirse la de la *Asturias*. La bandera de combate de la fragata *Cataluña* se entregó al Museo Marítimo de Barcelona.

También podemos encontrarnos en el Museo algunos elementos útiles para la pesca de los usados en el guardapescas *Azor*, tales como dos sillones especiales para pescar con caña de los seis con que contaba el barco, arpones, cuchillas para descuartizar los cachalotes, etc. Del mismo guardapescas se

#### TEMAS GENERALES

expone el mascarón de proa y el escudo real que portaba en la popa cuando fue dado de baja en la Armada.

El Museo cuenta además con dos exvotos antiguos procedentes de la cámara del *Azor* y un altar portátil que procede del minador *Tritón*.

En el patio llamado «de Herrerías», a donde fue trasladada desde la plaza de España de Ferrol por personal y con medios municipales, está instalada una estatua de considerable tamaño del general Franco. Dicho monumento es propiedad del Ayuntamiento de Ferrol y está cedido, en depósito, para su ubicación en la «Zona museística de la Armada en las inmediaciones del Centro de Herrerías», según consta en documento firmado por el alcalde de Ferrol y un representante de la Armada.

Además de estas piezas del patrimonio histórico, el Museo cuenta, como es de suponer, con numerosas reproducciones y elementos expositivos conducentes a mostrar parte de la historia naval, principalmente de Ferrol y del antiguo Departamento del Norte.



# EL COLECCIONISMO MILITAR

David HERRADOR GUTIÉRREZ



UEDE que la milicia no se agote en la profesión de las armas. La carrera militar en las Fuerzas Armadas es sin duda la forma más meritoria y evidente de ejercer la milicia, entendida como servicio o profesión militar. Desde luego es la más sacrificada, arriesgada y expuesta y la que exige la mayor entrega personal. Pero es posible que existan otras formas de ejercerla. Esas otras formas de milicia, entendida de forma amplia como actividad de defensa y no exclusivamente como servicio militar, serían complementarias de la principal y permitirían explicar la razón de ser de ésta.

Tradicionalmente, la misión de los ejércitos ha sido la de defender al grupo al que sirven —por la fuerza si fuera necesario—, al conjunto de usos y costumbres que el mismo grupo ha ido atesorando a lo largo del tiempo, leyes y modos de vida, y el espacio físico donde ejercen esos modos de vida y que ha sido modificado por ellos mismos a lo largo del tiempo.

Cuando llega el caso de emplear la fuerza se pone en juego la propia vida y la de los demás, sean compañeros, subordinados, compatriotas o sean las personas que se colocan al otro lado del alza de mira; es decir, se pone a disposición del grupo el propio instinto de supervivencia y se comercia con el de los demás (la guerra como forma de comercio no es invención mía, sino de Clausewitz).

Es entonces cuando el hombre apela a su conciencia para entender por qué actúa de ese modo tan extremo en que llega a ofrecer la única mercancía inequívoca a su disposición: la vida. Es decir, busca las razones para entender su propio comportamiento. A esto los psicólogos lo llamarían factores de motivación.

Esas otras formas de milicia de que hablaba antes serían las actividades que refuerzan la motivación del militar que ha de disponer de su propia vida al servicio de los demás. Son milicia en cuanto contribuyen al ejercicio de la profesión militar activa. De algún modo constituyen también profesión militar.

## TEMAS GENERALES



Sable francés del tipo «Briquet», modelo año XI. Presenta la inscripción *M<sup>ture</sup> N<sup>ale</sup> de Klin - genthal Coulaux frères Entrep<sup>s</sup>*, lo que permite fecharlo entre 1801 y 1806. Procede de España, sin duda alguna vio la acción durante la Guerra de la Independencia Española. (Colección del autor).

Ejercen esta milicia las miles de persona que acuden todos los años a presenciar el desfile del Día de las Fuerzas Armadas y los cientos de miles que lo siguen por televisión. También los que acuden a las exhibiciones y a las jornadas de puertas abiertas que periódicamente organizan diversas unidades y las asociaciones de veteranos reservistas y los miles de visitantes que visitan los museos para aprender o recordar hechos ya pasados y olvidados por la inmensa mayoría de la gente. Este conjunto de actos y actividades contribuye a crear un sentimiento de pertenencia al grupo y explica el sentido de una vida dedicada al mismo. Ésta es la retroalimentación de la que hablan también los psicólogos.

De vez en cuando es necesario que al servidor público se le recuerde que ese público al que sirve le está agradecido y admira y confía en su trabajo.

Y ahora que llegamos al asunto principal, pido al lector un instante de reflexión. El militar sabe lo dura que, por debajo de la literatura, es en ocasiones la profesión, psicológica o físicamente, con el hambre de los cercos, el frío de las centinelas, el peligro de los asaltos y el espanto de las batallas de que hablaba Cervantes, y que a su licenciado Vidriera nadie le explicó cuando lo reclutaron para una compañía en Italia. Hoy día las condiciones del servicio han mejorado mucho, pero también se han modificado los modos de vida, con lo que a nuevos tiempos nuevas durezas (los soldados de los tercios no vieron llover petróleo ni se tuvieron que pasar ocho horas delante de una pantalla siguiendo un punto luminoso).

El profesional sabe por qué lo hace, aparte de la rápida y sencilla respuesta de que supone llevar el sustento a casa. Pero, ¿se pregunta por qué lo hicieron sus antepasados de profesión? ¿Es alguien capaz de imaginar realmente lo que debió de suponer la jornada de Trafalgar, por no decir San Vicente, para un profesional honesto, o Bailén, Almonacid u Ocaña para un patriota, por no

mencionar Monte Arruit? La disciplina es un factor, pero, ahondando un poco más, ¿qué es lo que le hacía mantener esa disciplina?

Se trata de hechos hace tiempo olvidados por la mayoría, aunque en su momento conmocionaron a toda la nación y llevaron la tristeza a miles de hogares. Qué menos que recordarlo para no olvidar jamás. Las glorias del pasado, derrotas o victorias deben ser evocadas para animar a los hombres del presente. Esto lo saben bien otras naciones, que hacen de la tradición casi un banderín de enganche.

Trafalgar se puso de moda hace unos años, y algunas de las batallas mencionadas volverán a salir del desconocimiento por cortos periodos para de nuevo volver a la sepultura del olvido, excepto para unos pocos estudiosos y aficionados a la Historia. Qué gran verdad aquella de que todo sigue vivo hasta que deja de ser recordado. La novela histórica de Pérez-Reverte ha salvado ya alguna conmemoración, pero desgraciadamente ni va a estar siempre ni creo que sea suficiente para lo que realmente se conmemora.

En los museos se conserva vivo parte de ese recuerdo durante todo el año. Hallamos allí piezas «sagradas» que, en ocasiones, por sumamente importantes, carecen casi de sentido. Tan importantes fueron que nunca se tocaron, y se podría decir que no estuvieron en ningún sitio ni protagonizaron episodio alguno. Baste como ejemplo, y por ser ésta una revista de temática naval, un par de casos del Museo Naval de Madrid. El Winchester de Valeriano Weyler conservado en su caja de regalo, o los sables de homenaje donados por Napoleón a los comandantes de los buques españoles de la escuadra conjunta de Brest. Evidentemente este tipo de piezas debe ser expuesto, pero no por ello se deben olvidar otros objetos sin tanto pedigrí y que sin embargo «estuvieron allí». Valga como ejemplo el fusil Charleville completamente encostrado y recuperado en los arrecifes del castillo de San Sebastián, casi en La Caleta, procedente del pecio del *Bucentaure*. Sorprendería conocer el número y calidad de los que no son conocidos. Ésta es una concepción muy especial de la museística, pero ilustra un poco la idea que querría transmitir al lector.



Sable británico para caballería ligera modelo 1796. Profusamente empleado durante la Guerra de la Independencia por británicos y unidades españolas, sobre todo guerrillas, abastecidas por éstos. (Colección del autor).



Diversos botones de uniforme españoles, franceses y británicos del periodo napoleónico. (Colección del autor).

Existe otro modo de conservación del recuerdo histórico, de un potencial desconocido en España, y que en su conjunto seguramente supere en cantidad y calidad la conservación museística de ese recuerdo: el coleccionismo particular.

Las piezas históricas que caen en manos de particulares —de forma legal, por supuesto, pues lo contrario no es más que rapiña y botín de la Historia— suelen ser menos espectaculares y el estado de conservación puede ser inferior o, por qué no decirlo, deplorable. Pero eso no desmerece el valor histórico, sino tan sólo el estético, llegando incluso a engrandecerlo (recordar de nuevo el Charleville). Para un famoso coleccionista de armas norteamericano, considerado padre del coleccionismo de armas en

los Estados Unidos (y allí de eso saben bastante), John S. Du Mont, una de las piezas más valiosas de su colección no era ninguno de los revólveres Colt que pertenecieron a los mismísimos Lincoln, Lee o Sherman, sino un ejemplar de un modelo corriente, oxidado, roto, con varios cartuchos sin percudir todavía en el tambor y otros disparados, encontrado junto a los restos de un carromato en un viejo camino abandonado del Oeste americano. Para él, propietario de varios cientos de armas históricas, éste entre todos representaba la esencia del espíritu de frontera norteamericano del salvaje Oeste.

Éste es el tipo de piezas que pueden aportar muchos particulares: armas antiguas de modelos corrientes, que seguramente estuvieron «allí aquel día»; documentos a nombre de gente corriente, llenos de dobleces, borrones y faltas que, doblados en el interior de la faltriquera, bien pudieron hacer las mismas campañas que sus dueños; o pinturas y grabados de gente sin fama, seguramente de poca calidad artística, pero que pueden aportar numerosos detalles desconocidos en la obra de los artistas de siempre. Ésta sería otra forma de esa milicia complementaria de la que hablaba antes.

El coleccionismo particular, precisamente por eso, por ser privado, es gravoso para quien lo mantiene. Quien está dispuesto a dejar un sueldo, o más de uno, en una pieza concreta sin duda lo hace motivado por un fuerte sentimiento que le inspira ese objeto. No hablo del anticuario que comercia con piezas de este tipo y que hace de la compraventa un medio de vida, sino del adquirente final, el que entiende verdaderamente lo que representa aquello que acaba en sus manos.

El coleccionista suele especializarse en temas concretos, generalmente centrados en objetos determinados de épocas específicas. El coleccionista avanzado, de algún modo, según va completando espectros, amplía periodos y categorías de objetos. Personalmente, como ejemplo, tengo preferencia por nuestra Guerra de la Independencia y, específicamente, por sus armas blancas, aunque sin desdeñar otros artilugios. Otros colegas de afición se especializan en la medallería y las condecoraciones, otros en las armas de fuego, algunos incluso en munición, y así para casi cada periodo histórico. Hay para todos los gustos. Como coleccionista particular he contemplado en vitrinas de museos piezas objetivamente muy inferiores a las que obraban en manos de algunos coleccionistas medios.

El recurso socorrido para las autoridades en este caso es apelar a la cesión o donación. Esto evidentemente supone un rasgo de enorme generosidad y servicio a la sociedad, pero es una petición exigente por el



Nota de prensa británica sobre la actualidad de la guerra peninsular. Contiene una referencia a la huida de prisioneros de guerra franceses de un pontón anclado en la bahía de Cádiz.

(Colección del autor).

### TEMAS GENERALES

esfuerzo en tiempo y dinero que supone conseguir las piezas, para luego perderlas, sí, perderlas, pues al fin y al cabo el particular se ve privado de ese disfrute individual que buscó al adquirir la pieza.

Como en el ámbito castrense sólo medra quien al planteamiento del problema aporta soluciones eficientes, dejo como sugerencia la consideración de la elaboración, por parte de algún lector con ciertas capacidades, de un catálogo o inventario serio de piezas particulares. Muchísimos coleccionistas secundarían la iniciativa con piezas también serias (pues también hay que decirlo, se ve de todo). Se trataría de una llamada a presentar colecciones o piezas.

La segunda parte consistiría en la exhibición de éstas en exposiciones temporales periódicas, por ejemplo, y que fueran complementarias de las permanentes. Ayudarían mucho a la difusión de nuestra Historia, involucraría a la sociedad civil y permitiría participar ciertamente en la motivación de quien ejerce la milicia activa, en cuanto tributo a épocas y personas ya desaparecidas, pero que explican nuestro presente.

España ha vivido siempre de espaldas a nuestra Historia militar y parece molestar el intento de recordar el pasado. Las armas cedieron su sitio al arte en algunos lugares, desconociendo que éstas, por duro que suene, también son arte y muestran y reflejan la evolución cultural y tecnológica. Basta con echar un vistazo a algo tan simple como las armas blancas. En el mundo anglosajón existe bibliografía específica sobre armas verdaderamente raras e inusuales, mientras que la bibliografía española general se limita apenas a tres obras, y éstas de dudosa eficacia.

El coleccionismo particular complementa la conservación del patrimonio en los museos y sirve de estímulo para los descendientes de quienes hicieron la Historia, conservada y recordada a través de tesoros de momento anónimos.



# LA INFLUENCIA HISTÓRICA DE SEVILLA EN EL MAR

Guillermo GIMÉNEZ DE LA CUADRA



SEVILLA ha sido y es una ciudad marinera y fue la adelantada en la expansión de Indias. El primer almirante de Castilla, Ramón de Bonifaz, fue quien la incorporó a la Corona por voluntad de un rey, Fernando III, que luego sería santo, y que, junto a los Fechos Navales de Alfonso X el Sabio, fue quien acabó de modelar su imagen.

Fue asimismo don Pedro I de Castilla, que tan enamorado estaba de Sevilla, quien fundó el Almirantazgo en los Reales Alcázares un siglo antes que los Enríquez lo institucionalizaran en Valladolid y Medina de Rioseco, haciendo de Sevilla la ciudad más próspera y cosmopolita, que asumiría los logros y responsabilidades de la aventura atlántica.

Sevilla, Cádiz, Huelva y Granada fueron los polos que abrieron el camino de las Indias y la carrera del Pacífico: Sevilla, con el Almirantazgo, el Consejo de Indias, la Casa de Contratación, las Atarazanas, sus carpinteros trianeros de rivera y la Torre del Oro, por citar las instituciones más relevantes; Cádiz, heredera natural del cosmopolitismo de Sevilla, hacia 1620, y puerto de arribada de los galeones; Huelva, con La Rábida, Palos y Moguer, piedras angulares del Descubrimiento, y por último Granada, residencia ocasional de Isabel y Fernando, enfrascados en la guerra morisca, donde por fin se fraguaron las decisivas Capitulaciones de Santa Fe con el Almirante. Y ello gracias a la decisiva intervención del racionero mayor de la Reina Isabel, el valenciano Luis de Santángel, quien, agotados todos los recursos de la Corona y empeñadas hasta las joyas reales, adelantó de su peculio la financiación de la aventura del apesadumbrado Colón, agotadas sus ilusiones de otros reinos. Y de esta forma providencial se emprendió la salida de las naves desde Huelva un 3 de agosto de 1492, con la conjugación de las cuatro ciudades enunciadas.

En los siglos XVI y XVII, el comercio marítimo era tan sólo de mercancías lujosas, sedas, metales preciosos y especias; aunque se transportaban pequeñas cantidades, se obtenían muy buenos beneficios. Pero la seguridad era



precaria, y la ley y el orden no estaban preparadas para hacer frente a la actividad paralela que se vino generando a medida que el comercio iba en aumento. La presencia de corsarios, la falta de control de las autoridades consulares, la carencia de normativa aplicable y el inusitado trasiego de navíos y de mercancías de fácil apropiación vinieron a provocar que los Reyes Católicos dictaran las Reales Cédulas de 20 de enero y 3 de junio de 1503 por las que se crearon la Real Audiencia en Alcalá de Henares y la Casa de la Contratación en Sevilla, y 21 años después, el Consejo de Indias (1524).

La Real Audiencia vino a constituirse como un alto tribunal, al que le competía conocer todas las infracciones de las leyes del comercio de Indias, además de tener atribuida la jurisdicción en todas las causas civiles relativas a los armadores, capitanes y tripulantes que intervenían en la Carrera de Indias.

La Casa de Contratación venía a ser como un ministerio de Colonias, Comercio y Marina Mercante, como lo tildó Salvador de Madariaga.

A la par de estos organismos públicos se creó la Escuela de Cosmógrafos en la primera Universidad de Mareantes, ubicada en la calle Pureza de Sevilla, en el núcleo portuario de la ciudad, de donde se pasó al Palacio de San Telmo, en que se impartían clases de náutica, formación de pilotos, capitanes y toda la gente de mar, acuciados por la aventura marinera de Indias, el salario y la estabilidad en una época en que los oficios eran contados.

El Archivo de Indias, sitio de reunión para los aventureros que querían embarcarse en las expediciones que se reclutaban por los armadores, dispone de una amplia documentación, informatizada, donde puede estudiarse porme-

norizadamente todo el tráfico de mercancías traído y llevado al Nuevo Mundo y las contrataciones de cargamentos, así como sus navíos, sus navegantes, planos de las ciudades creadas, sus urbanizaciones, censos, etcétera.

El primer director de la Casa de Contratación fue el piloto mayor Américo Vespucio, pues, tras haber tomado la nacionalidad castellana, el rey Fernando el Católico, aun contando con pilotos españoles experimentados como Juan Díaz de Solís, el cántabro Juan de la Cosa o Vicente Yáñez Pinzón, optó en 1508 por el florentino, ya que en aquellas fechas existía el favoritismo y la influencia en la Corte, postergando a nuestros conterráneos.

La enseñanza náutica en España en aquella época crucial se impartía básicamente en el Colegio de Pilotos Vizcaínos, establecido en Cádiz por Real Cédula de los Reyes Católicos, dictada en Sevilla el 18 de marzo de 1500, si bien la auténtica Universidad de Mareantes fue la creada en la Casa de la Contratación, siguiendo el estilo de la portuguesa de Sagres.

Posteriormente, por Real Cédula de Carlos II en 1681, se creó el Colegio de San Telmo para la enseñanza náutica, cuyo edificio fue adquirido posteriormente por los duques de Montpensier y cedidos por éstos a la Iglesia sevillana, donde residió el Seminario Diocesano, y por convenios pasó finalmente a la sede de la Junta de Andalucía.

La Casa de Contratación, tras haber pasado a depender del Consejo Real y de Indias como rama aislada del Consejo de Castilla, se suprimió en 1790 tras una pérdida paulatina de poder, pasando a Cádiz en 1717. El documento fundacional de la Casa de Contratación se halla en el Archivo de Simancas. Se fecha alrededor de 1502, y su autor fue el sevillano Francisco de Pinelo, jurado y tesorero en los preparativos del segundo viaje de Colón. La Casa de Contratación contaba con un Tribunal que dilucidaba los pleitos civiles entre comerciantes y marinos, fletamentos, seguros, asuntos de baratería (comprar fiado para vender fiado a menos de su valor para hacerse con dinero contante y sonante). En el año 1552 se reforma el Reglamento de la Casa de la Contratación, regulando la inspección de los navíos, tripulaciones, control de carga, destinos, etcétera.

De igual modo, el Consejo Real y de Indias sobrevivió hasta 1834; por si fuera poco la labor que hubo de desarrollarse con el Nuevo Mundo, España se embarcó en la aventura de Filipinas, lo que situó a nuestro país en el primer imperio marítimo de la Historia, en declive tras la derrota de Trafalgar.

Sería muy prolijo dedicar a este importante evento el tiempo que merecería, por lo que sólo haremos referencia a sus motivos y desdichado final.

De una parte, el poderío de la escuadra española vino incentivado por el descubrimiento de América, ya que llevó consigo aunar todos los esfuerzos al alcance de nuestros regidores para dotar a nuestras incipientes fuerzas navales para hacer frente al señuelo del Nuevo Mundo y su tráfico de personas y mercancías e incrementar así las arcas reales. Esta política creó malestar entre los tradicionales países marítimos, Inglaterra, Francia y Holanda, entre otros,

que se unieron para retar a España. Y bien la meteorología, o los hados, vinieron a cambiar los vientos y la flota de Nelson dio una lección de humildad al duque de Medina-Sidonia, que también gracias a los hados vino a relevar, incomprensiblemente, al marqués de Santa Cruz, don Álvaro de Bazán, cuya postergación le llevó a una muerte prematura. Y hay quien afirma que si el mando de la flota hubiese sido asumido por este último, la batalla de Trafalgar estaría hoy día en los anales victoriosos de la Armada española.

La memoria del marqués de Santa Cruz ha dejado un recuerdo vivo en el palacio que se hizo construir en plena Mancha, en El Viso del Marqués, donde existe un Museo de la Armada en el que se recogen el historial marítimo de don Álvaro de Bazán y las batallas ganadas por el almirante. Cuenta la tradición que, además de haber heredado de su familia los terrenos en que edificó el palacio, con mármol traído de Carrara, decidió instalarlo allí por estar ubicado en una posición geográfica más o menos equidistante de los sitios en los que, por su condición de almirante de la Armada, debía frecuentemente personarse: Valladolid, como lugar de la corte de Felipe II; Cartagena, sede de la flota española, y Lisboa, subse de la Armada española, y que entonces pertenecía a España. Y como punto intermedio geográfico podía atender en mejor medida las continuas llamadas de su rey. Y así, a golpe de caballerizas y pesadas jornadas, despachaba con su majestad los complicados asuntos de Estado.

Por el Tratado de Tordesillas de 1494, Castilla y Portugal fijaron los límites de expansión mundial. Se eligió Sevilla como puerto de salida, por su estratégica situación geográfica, como señala el profesor Domínguez Ortiz. Gracias a su puerto interior podía evitarse el contrabando, así como el asalto de los corsarios que proliferaron en aquellas fechas. A la larga, Cádiz, mejor situada, arrebató a Sevilla esta prerrogativa. En esta última se ubicaban los principales centros de poder, preparación e influencia, como la Universidad de Mareantes, la Casa de Contratación y el Tribunal del Almirantazgo, gozando de una larga tradición mercantil, a más de disponer de gran número de prestamistas, cambistas y banqueros.

De esta forma, en 1520 las Cortes de Castilla y León y, más tarde, en 1595, las Cortes de Valladolid vinieron a confirmar los derechos y privilegios de Sevilla. No obstante, parte de ese monopolio sevillano fue pasando paulatinamente a Cádiz, auspiciado por los comerciantes de la bahía, que venían comerciando con seda, repujados y vinos, a más de disponer de unos derechos portuarios más bajos, menor distancia y mejor embarque.

Es cierto que la mayoría de los procuradores en Cortes rechazaban las peticiones de otros puertos, ya que los impuestos para la Corona venían a representar un 20/30 por 100 del capital invertido. Se calcula que para hacer un viaje remunerable, la diferencia de precios entre España y América debía de ser un 200 por 100 como mínimo. Y el régimen de monopolio permitía a la Corona llevar a cabo arbitrarias incautaciones de metales preciosos a su arribo

a España, y consignado a particulares.

Sevilla vio con malos ojos las concesiones a Cádiz, que también se extendieron a las islas Canarias, «el comercio silencioso», como lo tildó el profesor Morales Padrón. Los comerciantes no españoles estaban excluidos del tráfico marítimo en estos territorios, por reales cédulas de la Corona, desde 1517 a 1614, que posteriormente se extendieron al Derecho Internacional.

Este monopolio de Sevilla fue atemperado al permitirse la libertad de comercio en ciertos productos —ganado y víveres, fundamentalmente— con sólo pagar determinados derechos de descarga, aunque vedada la exportación de herramientas, ropas y vinos, que quedaba sujeta al monopolio estatal.

Hasta 1620 la supremacía de Sevilla en el comercio indiano fue absoluta, y a partir de esa fecha se comenzó a erosionar el sistema monopolístico, aunque gracias a la creación de la Casa de Contratación pudo consolidarse el comercio con las Indias, a pesar de sus críticas y basados en la regulación marítima, que desde las vetustas Reglas de Olerón y Visby, y del Consulado del Mar de Barcelona y Valencia, de finales del siglo XIII y principios del XIV prodigaron los primeros códigos marítimos —iniciados en el Mediterráneo— que sirvieron de base para poder regularizar el transporte por mar y el manejo de las naves.

Todo este conglomerado de antecedentes nos lleva a afirmar que Sevilla siempre ha mirado al mar, y éste se ha compenetrado con Sevilla. Y que



## TEMAS GENERALES

América debe su consolidación a Sevilla, desde donde se materializó la gran aventura del almirante genovés, cuyos restos reposan entre los muros de la tercera catedral más grande del mundo, junto a los centros neurálgicos que presidieron su hazaña: Casa de Contratación, Reales Alcázares y Archivo de Indias.

Aunque sea de pasada, traemos a colación las relaciones del Almirante con el Vaticano, por cuanto que su magnífica preparación marinera tuvo su base en los archivos de que disponía su biblioteca, la más completa del mundo. Y ello debido a sus relaciones familiares con Juan Bautista Cibo —Inocencio VIII—, quien no pudo conocer la hazaña de Colón, ya que falleció en el mes de julio de 1492, sucediéndole Alejandro VI en el papado el 26 de agosto de ese mismo año.

Sus relaciones con las máximas autoridades eclesiásticas facilitaron al Almirante muchos de sus contactos con las cancellerías de todo el mundo, y fundamentalmente con sus principales patrocinadores, los Reyes Católicos y los monjes de La Rábida, entre otros.

No queremos pasar por alto los indicios de que el genovés ya había pisado las Indias antes de la fecha histórica del 12 de octubre, lo que le facilitó en gran manera preparar su itinerario vía las islas Canarias, no por las Azores u otra latitud, a fin de seguir las corrientes que le llevarían en dos meses largos al primer lugar del Nuevo Mundo: La Isabela, República Dominicana.

Y ya en el siglo en que vivimos, Sevilla sigue mirando al mar, orgullosa de su río Guadalquivir, con sus ochenta millas que le separan de su hermana Cádiz, con sus mareas diarias, con sus marismas, con sus atardeceres ribereños...

Por ello se ha hecho imprescindible ir mejorando sus condiciones de acceso al puerto, al ser el único interior de la Península. Así, gracias a los dragados y aumentos de calado correspondientes, recortes de meandros, balizamientos y señalizaciones, se ha conseguido rebajar a cinco horas lo que antes requería 23 para recorrer los 119 km que separaban Sevilla de Bonanza, con las tres mareas correspondientes que había que soportar para salir de la capital andaluza.

La instalación de una nueva esclusa, con 400 m de eslora, doble que la actual, y 35 de manga, va a facilitar el acceso de barcos de mayor calado y el transporte de mayor tonelaje, con entrada de cruceros turísticos de indudable interés económico para la ciudad. De esta forma se podrán superar con creces los 5.000.000 de toneladas que actualmente se mueven al año. Estadísticamente, podemos señalar que el mayor buque que ha tenido acceso al puerto de Sevilla ha sido el granelero maltés *Cyclades*, de 197,70 metros de eslora. Y el de mayor calado fue el *Slavianka*, mercante búlgaro de siete metros de calado.

El puerto de Sevilla es el que dispone de mayor extensión entre los puertos españoles, ya que tiene 500 hectáreas de superficie de atraque a lo largo de cinco kilómetros, 28 hectáreas de muelles y 500 hectáreas de superficie de flotación, habiendo movido 100.000 contenedores, 1.500 buques de carga y

2.500 pasajeros en el último ejercicio, y cinco millones de toneladas. Con estas cifras, y fomentando la utilización del transporte por la vía fluvial, se ha evitado el movimiento diario de unos 3.000 camiones entre Sevilla, Cádiz y Huelva, con reducción de accidentes y costes.

Seguimos afirmando, como corolario, que Sevilla mira al mar gracias a su río, y dentro de media década nuestro puerto estará situado entre los primeros de Europa, sin tener mar abierto. De ahí la influencia histórica que Sevilla ha ejercido sobre el mar. Pero para ello ha sido necesario no solamente la hazaña colombina, sino la preocupación de nuestras

autoridades marítimas de atender la privilegiada situación de Sevilla para acercarla más al mar, facilitando su acceso y sus disponibilidades dentro del recinto portuario. Pero hay que dotarla además de los medios materiales estructurales, también de medios de adaptación y formación del personal adscrito a este estamento. De ahí que por mediación de las autoridades académicas se están fomentando cursos de especialización en todas las ramas de la navegación. En el próximo curso académico, a través de la Universidad Pablo de Olavide, se van a efectuar cursos dirigidos por profesionales del sector que permitan que la asistencia del personal a las clases pueda ser compatible con sus tareas diarias.

Las asociaciones nacionales e internacionales relacionadas con el Derecho Marítimo han venido eligiendo en diversas ocasiones a Sevilla como sede de sus conferencias por razones obvias. Concretamente en el año 2008, el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, fundado en Sevilla en 1987, celebró su XII Congreso en nuestra ciudad, en su 20 aniversario, y reunió a los mayo-



*TEMAS GENERALES*

res expertos del mundo marítimo para analizar la situación actual del sector y estudiar la nueva Ley de Navegación Marítima Española, actualmente en las Cortes.

Sevilla seguirá mirando al mar, y en los albores del siglo XXI trataremos de seguir construyendo una ciudad marinera, con su nuevo puerto, con sus hombres forjados en la ciencia náutica, y recibiendo con alborozo a nuestros hermanos de allende los mares, para que disfruten y contemplen los dones que la naturaleza nos ha prodigado, y que sirva de vínculo entre el Viejo y el Nuevo Continente, en donde un Almirante y nuestros Reyes Católicos pusieron la primera piedra.

**Nota de la REVISTA GENERAL DE MARINA.**—Este artículo es un extracto de la conferencia pronunciada en el Salón de Plenos del Ayuntamiento de Chipiona en los cursos de «Temas Sevillanos» organizados por el Ateneo de Sevilla, bajo la dirección de don Antonio Bustos.



# EL TERRORISMO MARÍTIMO EN LA ESTRATEGIA DE AL QAEDA

Juan Alfonso MERLOS GARCÍA



UNA de las preguntas fundamentales a las que deben responder las agencias de seguridad occidentales no es si Al Qaeda volverá a intentar y a consumir un atentado en el mar, sino cuándo se lo va a proponer y dónde, dado el éxito operativo y el gran impacto propagandístico que han tenido los golpes que los yihadistas han perpetrado en este escenario, y dado el amplio abanico de posibilidades que abre el terrorismo marítimo.

Para diseñar estrategias de respuesta eficaces y dotarse de las herramientas necesarias para neutralizar esta amenaza se hace necesario un diagnóstico sobre la naturaleza de la misma y un examen detallado de la probabilidad de eventuales ataques fijados en estas coordenadas. Es inevitable establecer indicadores sólidos que permitan prever cuál será el perfil de los autores intelectuales y materiales de futuras ofensivas, qué tipo de objetivos perseguirán, contra qué clase de blancos priorizarán sus acciones, cuál será la localización geográfica preferente de esos planes y cuáles las tácticas por las que opten de forma más recurrente (1).

Los incidentes encuadrados en este tipo de violencia apenas suman el 2 por 100 de todos los provocados por organizaciones terroristas desde 1969 (2). La sofisticación, el coste y el entrenamiento necesarios para llevar a cabo con éxito este tipo de operaciones han originado que la mayor parte de los grupos (independientemente de su matriz etnonacionalista o islamista) renuncie a ellas por una cuestión de puro pragmatismo y elemental eficiencia de acuerdo, en ocasiones, a un análisis esquemático costes-beneficios (3).

---

(1) PARFOMAK, Paul, y FRITELLI, John: «Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities». *CRS Report for Congress*, 9 de enero de 2007, p. 2.

(2) Datos obtenidos en «Rand Corporation-MIPT Terrorism Incident Database».

(3) LORENZ, Akiva: «Al Qaeda's Maritime Threat». *Maritime Terrorism Research Center Report*, 15 de abril de 2007, p. 5.

### Atenuantes para la eclosión de la violencia yihadista en los mares

Los terroristas deben encarar numerosos desafíos para consumir hasta su último ciclo un atentado de esta fisonomía. En primer lugar, los blancos marítimos son significativamente más escasos que los terrestres, más aún considerando la riqueza que los yihadistas están encontrando en teatros de choque asimétrico, como Irak y Afganistán, con una implicación y una presencia física masivas de ejércitos occidentales. En segundo lugar, la fase de vigilancia en el mar de eventuales objetivos para el posterior procesamiento y análisis de información dificulta el camuflaje y la ocultación a quien la realiza. En tercer lugar, la simulación previa y la preparación del ataque resulta más difícilmente practicable en un escenario marítimo que en uno terrestre. En cuarto lugar, el propio estado del mar, la visibilidad o el viento, entre otros muchos factores meteorológicos, pueden y suelen dificultar el «desarrollo limpio» de la misión y ponen en riesgo su eficacia en la fase de ejecución (4); esto último a pesar de que las embarcaciones completan a menudo rutas predecibles y exhiben patrones de maniobras que pueden ser fácilmente visualizados, discernidos y controlados por los terroristas en su ciclo de planificación y análisis de información sobre blancos preseleccionados. Por último, cabe anotar que, pese al efecto publicitario que en sí mismo genera el atentado exitoso en un marco no convencional, la baja probabilidad de generar tasas de letalidad muy altas y la dificultad de filmar un ataque en el mar para posteriormente difundirlo a nivel global y en un entorno multimedia actúan como amortiguador de la ansiedad de los terroristas por apostar por este tipo de tácticas (5).

No obstante, y aun asumiendo estas y otras condiciones, el escaso número de atentados en un contexto marítimo no debería llevar a la relajación de las defensas ni a menoscabar las dimensiones de la amenaza, especialmente intensa y creciente en el mar Mediterráneo, el mar Rojo, el golfo Pérsico y, en términos generales, el sudeste asiático.

Por una parte, debe valorarse la paciencia y los metódicos mecanismos con los que «Al Qaeda central» prepara sus principales atentados, la tenacidad, la audacia y la capacidad de adaptación a situaciones adversas de la organización de Bin Laden. Por otra, no se debe soslayar el hecho de que a través de sus páginas electrónicas y foros en Internet, los partidarios de esta forma de violencia política en masa han difundido la idea de que la futura fase de la yihad debe pasar por el uso de la fuerza en los mares para controlar los pasos

---

(4) PELKOFISKY, James: «Before the Storm: Al Qaeda's Coming Maritime Campaign». *US Naval Institute Proceedings*, vol. 132, núm. 12, diciembre de 2005.

(5) PELKOFISKI, James: «Al Qaeda's Maritime Campaign». *Today in the Military*, 27 de diciembre de 2005.

estratégicos en todo el mundo, empezando por los que funcionan como llave del «oro negro» del Gran Oriente Medio.

Asimismo, conviene tener presente que tras exitosos atentados, como el llevado a cabo contra el petrolero francés *Limburg* el 6 de octubre de 2002 (6), los principales líderes de Al Qaeda han sido firmes y nítidos en la forma y el fondo de sus declaraciones. En aquel caso, subrayaron que:

- Había pocos motivos tan fuertes para felicitar a los muyahidines como la tan difícil embestida en el mar de Yemen contra una embarcación de cruzados.
- Los enemigos del Islam debían aprender que pagarían, en adelante y de forma permanente y episódica, un alto precio humano y económico por continuar su agresión a la nación islámica.
- Si los defensores de la *yihad* habían causado destrozos sin precedentes utilizando una embarcación que apenas costaba 1.000 dólares, Estados Unidos y sus aliados podían imaginar sin demasiado esfuerzo los fortísimos daños que sufrirían cuando las metas de los salafistas fuesen más ambiciosas.

El propio Osama bin Laden ha insistido en que «los ataques contra blancos que tengan una repercusión en la economía están condenados a repetirse, ya que las finanzas son la arteria principal de las naciones que ejercen impune e impudicamente el imperialismo». En los últimos años, sus huestes han subrayado por diversas vías propagandísticas que la libre navegación tiene como principal beneficiario a Estados Unidos y sirve fundamentalmente para acrecentar su poderío económico y militar (7). De ahí que, en paralelo, han multiplicado sus acciones no sólo contra petroleros, sino contra refinerías, oleoductos o estaciones de bombeo de crudo en Irak, Yemen, Arabia Saudí o Nigeria.

### **El contagio y la importación de la táctica**

Respecto del dibujo actual de la amenaza, en concreto del «vector Al Qaeda», no se evaluaría en sus justos términos la gravedad de la misma sin reseñar que el máximo responsable del área de terrorismo marítimo en esta

---

(6) Esta acción terrorista se materializó concretamente en Ash Shihr al Mukallah. El *Limburg* cargaba 400.000 barriles de petróleo de los que 90.000 fueron derramados en el mar. Junto a los daños materiales y humanos, esta consecuencia revela de forma simple y directa que en este tipo de terrorismo pueden llegar a ser muy significativos y difícilmente calculables, desde un punto de vista cuantitativo y cualitativo, los destrozos de tipo medioambiental.

(7) BAKIER, Abdul Hamied: «*Jihadis Urge Naval Terrorism in the Middle East*». *Terrorism Focus*, vol. 5, núm. 19, 13 de mayo de 2008.

## TEMAS GENERALES



Transporte del USS *Cole* para su reparación.

organización, Abdurrahim Mohamed al Nasheri, alias *Ahmad Belal*, está apreado. Las agencias de seguridad de Estados Unidos le atribuyen la autoría intelectual del atentado contra el USS *Cole*, que el 17 de octubre de 2000 dejó 17 marinos muertos. Fue perpetrado con 270 kilos de explosivo C-4, su coste se elevó hasta los 40.000 dólares y los daños en concepto de unas reparaciones que se prolongaron en el destructor durante 14 meses ascendieron hasta los 287 millones de dólares.

En aquel caso, Al Nasheri fue capaz de mantener sus planes fuera del radar de la inteligencia occidental, que no pudo captar ni interpretar adecuadamente los indicadores que precedieron al atentado, fundamentalmente por: 1) los de *tipo estratégico*, que se concretaban en los reiterados llamamientos de Bin Laden, uno de ellos en septiembre de 2000, para engordar la capacidad de reclutamiento de la organización y su voluntad de llevar a cabo atentados en el corto plazo por las vías más diversas, heterodoxas e imprevisibles, explotando el factor sorpresa en toda su dimensión, y 2) los de *tipo táctico y operativo*, que pasaron tanto por el aumento de las comunicaciones y las transacciones económicas entre la media docena de salafistas que conformaron la red de ataque, como por el alquiler en Adén de casas que sirvieron de refugio y cuyos muros exteriores fueron construidos semanas antes del golpe sin que este hecho levantase ningún tipo de sospecha (8).

---

(8) LORENZ, Akiva: «Analyzing the USS Cole Bombing». *Maritime Security Research Papers*, 27 de diciembre de 2007.



Ejercicio de abordaje sobre el petrolero *Marqués de la Ensenada* realizado por el equipo de la fragata *Almirante Juan de Borbón* con el apoyo del helicóptero embarcado, durante la Operación ACTIVE ENDEAVOUR en aguas del Mediterráneo en el mes de diciembre pasado.  
(Foto: F. J. Núñez Fernández).

Al propio Al Nasheri se le atribuye el intento de atentado, finalmente frustrado, contra el USS *Sullivan*, el 3 de enero de 1999, mientras el petrolero repostaba en el puerto de Adén; y tras su captura en noviembre de 2002 trascendieron planes de Al Qaeda para atacar en el Mediterráneo que él mismo se habría encargado de poner en práctica (9). Esta serie de operaciones la habría emprendido una célula compuesta por una veintena de terroristas que fue detenida el 11 de mayo de 2002 por las fuerzas de seguridad marroquíes

---

(9) DALY, John: «Al Qaeda and Maritime Terrorism, Part I». *Terrorism Monitor*, vol. 1, núm. 4, 24 de octubre de 2003.

## TEMAS GENERALES

gracias a información captada, procesada, explotada y, en definitiva, coordinada a nivel internacional. Buscaban estrellar lanchas cargadas de explosivos manejadas por suicidas contra buques de Estados Unidos, Reino Unido y objetivos sin precisar de la OTAN en el estrecho de Gibraltar (10), en el marco de la Operación ACTIVE ENDEAVOUR.

Más allá de los proyectos diseñados por la cúpula árabe-afgana de Al Qaeda, los grupos asociados y las células que basculan ideológicamente en su órbita han intentado importar métodos y tácticas, debido a un fenómeno y una dinámica fundamental de fascinación, emulación y contagio. El atentado perpetrado en Estambul en noviembre de 2003 con coches-bomba contra dos sinagogas y el consulado británico, dejando más de 60 muertos, derivó de un plan profundamente rectificado: originalmente esos terroristas, desvinculados operativamente de «Al Qaeda Central», intentaban estrellar un camión suicida cargado con una tonelada y media de explosivos contra un crucero israelí en el momento de su ataque en el puerto mediterráneo de Antalya (11).

### **Conclusión y previsión: una amenaza duradera y creciente**

Con frecuencia analistas, académicos, profesionales de la seguridad y medios de comunicación trasladan equivocadamente a la opinión pública internacional la impresión infundada de que el terrorismo marítimo es una amenaza menor, de la misma manera que (a pesar de los recientes episodios en aguas del África oriental) se inculca a menudo la idea de que la comunidad internacional ha eliminado la lacra de la piratería, cuando los asaltos se han triplicado en la última década hasta alcanzar los niveles más elevados de la historia moderna (12).

Son valoraciones sobre los riesgos para la seguridad internacional que no se compadecen con la realidad. Al Qaeda seguirá considerando un elemento central de su estrategia contra Estados Unidos y sus aliados el ataque contra todos aquellos blancos, como los buques de guerra y los petroleros, que simbolizan el poder occidental y la colonización del mundo árabe y musulmán por parte de Occidente.

Son y continuarán siendo áreas especialmente sensibles, por esta razón, los estrechos de: 1) Gibraltar, más aún ponderando la proliferación y fortaleci-

---

(10) FINN, Peter: «Arrests Reveal Al Qaeda Plan». *The Washington Post*, 16 de junio de 2002, p. 1.

(11) KOKNAR, Ali: «Maritime Terrorism: A New Challenge for NATO». *Energy Security*, 24 de enero de 2005.

(12) LUFT, Gal, y KORIN, Anne: «Terrorism Goes to Sea». *Foreign Affairs*, vol. 83, núm. 6, diciembre de 2004.

miento creciente de células yihadistas en Marruecos, Argelia, Túnez y Libia, y su vinculación operativa e ideológica a escala transnacional a través de la franquicia «Al Qaeda en el Magreb Islámico»; 2) Ormuz, que conecta el golfo Pérsico con el mar de Arabia, tiene apenas una milla y media de anchura en algunos de sus tramos, recibe diariamente el paso de 15 millones de barriles de petróleo y ha sido ya blanco de tentativas finalmente frustradas, como desveló el presidente George W. Bush en el *Discurso sobre el Estado de la Nación* de 2003; 3) Bab el-Mandeb, que opera como entrada al mar Rojo y por donde transitan diariamente tres millones y medio de barriles, y 4) Malaca, que separa Indonesia de Malasia, tiene mil kilómetros de longitud y es atravesado por unos 50.000 barcos al año.

Los terroristas son conscientes de que todas aquellas embarcaciones que siguen rutas más o menos predecibles son vulnerables; también de que por vía marítima se transportan las dos terceras partes del crudo que se distribuye a nivel mundial; asimismo, de que por razones varias la escolta de petroleros es inviable y los sistemas de radares que llevan instalados circunvalan las colisiones con grandes barcos pero adolecen de falta de sensibilidad para la identificación de pequeñas lanchas (13).

Quienes están inmersos en los circuitos del movimiento yihadista global, en definitiva, manejan el cálculo en función del cual la creación de un clima de inseguridad y desconfianza en nodos marítimos estratégicos supondría un duro y sostenido golpe para el comercio internacional y, consecuentemente, para la economía mundial. Es un error flexibilizar, retardar o ablandar la respuesta a la amenaza por entender que las metas y ambiciones de quienes la representan resultan desproporcionadamente ambiciosas. Se estarían ampliando irresponsablemente los márgenes de maniobra de quienes emplean únicamente como medio para la consecución innegociable de sus objetivos la destrucción en masa, material y humana.



---

(13) BANNERJEE, Neela, y BRADSHER, Keith: «A Vulnerable Time to be Moving Oil by Sea». *The New York Times*, 19 de octubre de 2002.

## TEMAS GENERALES

### BIBLIOGRAFÍA

- ALEXANDER, Yonah, y RICHARDON, Tyler: «Maritime Terrorism Phase Next?». *The Washington Times*, 20 de octubre de 2002, p. 3.
- BAKIER, Abdul Hamied: «Jihadis Urge Naval Terrorism in the Middle East». *Terrorism Focus*, vol. 5, núm. 19, 13 de mayo de 2008.
- BANNERJEE, Neela, y BRADSHER, Keith: «A Vulnerable Time to be Moving Oil by Sea». *The New York Times*, 19 de octubre de 2002.
- BATEMAN, Sam: «Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia-Pacific Region». *Security Challenges*, vol. 2, núm. 3, octubre de 2006.
- DALY, John: «Al Qaeda and Maritime Terrorism, Part I». *Terrorism Monitor*, vol. 1, núm. 4, 24 de octubre de 2003.
- «Al Qaeda and Maritime Terrorism, Part II». *Terrorism Monitor*, vol. 1, núm. 5, 27 de diciembre de 2003.
- DICKEY, Christopher: «High Seas Terrorism». *Newsweek*, 27 de enero de 2003, p. 4.
- KOKNAR, Ali: «Maritime Terrorism: A New Challenge for NATO». *Energy Security*, 24 de enero de 2005.
- LORENZ, Akiva: «Al Qaeda's Maritime Threat». *Maritime Terrorism Research Center Report*, 15 de abril de 2007.
- «Analyzing the USS Cole Bombing». *Maritime Security Research Papers*, 27 de diciembre de 2007.
- LUFT, Gal, y KORIN, Anne: «Terrorism Goes to Sea». *Foreign Affairs*, vol. 83, núm. 6, diciembre de 2004.
- PARFOMAK, Paul, y FRITTELLI, John: «Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities». *CRS Report for Congress*, 9 de enero de 2007.
- PELKOFSKI, James. «Al Qaeda's Maritime Campaign». *Today in the Military*, 27 de diciembre de 2005.
- «Before the Storm: Al Qaeda's Coming Maritime Campaign». *US Naval Institute Proceedings*, vol. 132, núm. 12, diciembre de 2005.
- QUIGGIN, Tom: «Time for a Different Approach in the War Against Terrorism?». *IDSS Commentaries*, 15 de agosto de 2006.
- RICHARDON, Michael: *A Time for Bomb Global Trade: Maritime Related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*. Institute for Southeast Asian Studies, 2004. Singapur.

# ATAQUE AL *INVINCIBLE*

Joaquín ESTADES



ACE algo más de 25 años que tuvo lugar el conflicto de las Malvinas entre Argentina y el Reino Unido, y aunque es mucho lo que se ha escrito y hablado sobre tal enfrentamiento, en el que por primera vez en la historia un submarino de propulsión nuclear llevaba a cabo el hundimiento de un buque en una acción real, consideramos de interés incluir el relato de otra acción, en este caso aeronaval, contada de primera mano por sus auténticos protagonistas: el ataque al portaaviones británico *Invincible* por parte de la aviación argentina.

El 28 de mayo de 1982, el Comando del Área Naval Austral (CANA) tomó la decisión de atacar al portaviones británico *Invincible* con aviones *Super Etendard* de la Armada argentina, solicitando a la Fuerza Aérea el apoyo de reabastecimiento en vuelo para que dicha sección de aeronaves pudiese realizar la tarea. Cuatro *Skyhawk A-4C* fueron incorporados a la misión por la Fuerza Aérea. La sección de *Super Etendard*, con indicativo ACA, estaba formada por el capitán Alejandro Francisco, que portaría el misil Exocet en el avión 3-A-202, y el teniente Luis Collavino como apoyo electrónico en el 3-A-205. Los pilotos de los *Skyhawk* eran los tenientes José Vázquez en el C-310, Ernesto Ureta en el C-321, Omar Castillo y el alférez Gerardo Isaac con el C-318. Esta escuadrilla llevaría el nombre de ZONDA, junto a los dos *KC-130 H* al mando del vicecomodoro Luis Litrenta y del mayor Roberto Briend, con indicativos Ranquel 1 y 2 respectivamente. La posición del portaaviones fue determinada conjuntamente en el centro de información y control de Malvinas, con personal de dicho sistema, mediante información brindada por el radar TPS-43 de la Fuerza Aérea, el cual pudo detectar su posición por medio de la triangulación de las rutas utilizadas por los *Harrier* de su dotación.

Los aviones despegaron de la base de Río Gallegos el 30 de mayo de 1982 a las 1230 horas, rumbo a su objetivo. Los ACA y ZONDA se juntaron con los *KC-130* en los lugares prefijados y, una vez llenados los tanques de combustible, los cazas se dirigieron hacia el *Invincible*, y los *Hércules* hacia el último punto de reabastecimiento, en donde estarían esperando a los *Skyhawk* volando en círculo y con las mangueras desplegadas para emprender el regreso al continente.

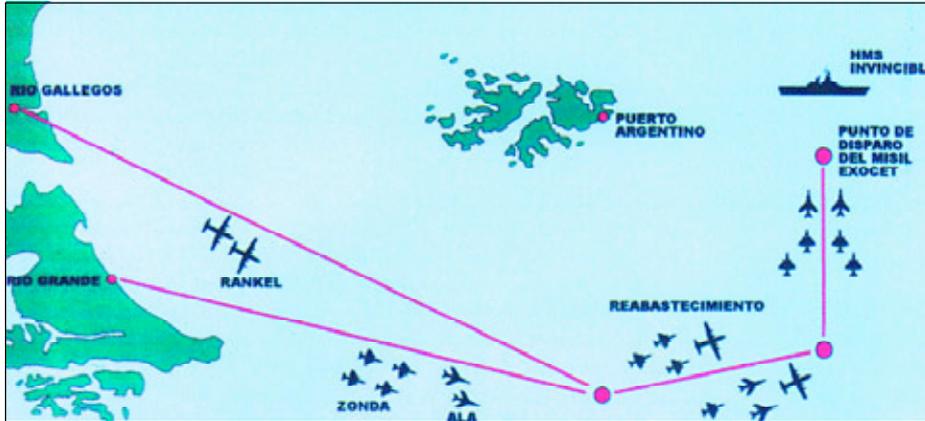


A-4 del alférez Gerardo Isaac.



Ernesto Ureta a la derecha y Gerardo Isaac a la izquierda con el autor del artículo.

Los dos *Super Etendard* van delante, seguidos de los *Skyhawk* de Vázquez y Castillo a la izquierda, y de Ureta e Isaac a la derecha. Todos a unos treinta metros del agua y a 800 km/h, hacia donde se supone que está el portaaviones; 50 km antes del barco, los dos *Super Etendard* ascienden, como estaba previsto, para hacer un barrido de radar, y uno de ellos detecta un blanco grande a unos 30 km. Con el blanco fijado, a las 1424 se lanza el Éxocet y a continuación los dos aviones viran en ascenso rumbo al continente. El actual brigadier, Ernesto Ureta, me comenta que dieron potencia máxima a sus avio-



Derrotas seguidas hacia el *Invincible*.

nes siguiendo la estela del Exocet, y que a los pocos minutos se guiaban por la gran columna de humo negro que produjo el impacto.

A unos 10 km del portaaviones el avión de José Vázquez es alcanzado por un misil. Ureta relata cómo ve el desprendimiento del plano izquierdo de la aeronave y casi simultáneamente la explosión del motor, quedando sin la sección trasera del fuselaje, precipitándose hacia la izquierda e impactando sobre el agua.

Los tres aviones restantes continúan el ataque, y a unos 500 metros del portaaviones el avión de Castillo es alcanzado por la artillería antiaérea en el depósito de combustible, por lo que explota convirtiéndose en una bola de fuego y desacomoda un poco al resto de los aviones, que se hallan a no más de 30 metros uno del otro. Ureta es el primero en atacar el barco; abre fuego con los cañones, pero sólo puede realizar dos disparos por trabársele las armas. Suelta las tres bombas poco después en la



Siluetta del *Invincible* en el avión de Ernesto Ureta.



Impresión artística del ataque al *Invencible*.

zona de popa, donde impactan, realizando el escape por encima de la chimenea trasera y con un fuerte viraje a la izquierda.

Isaac, que viene a continuación, dispara los 200 proyectiles de sus cañones y lanza sus bombas también en la zona de popa. Ambos pilotos me comentan en la entrevista que al alejarse del barco lo vieron completamente envuelto en humo y que no vieron otros buques por la zona. Los dos pilotos supervivientes se dirigen a la zona de repostaje con los *Hércules*, acoplándose a las canastillas con bastantes dificultades debido a la tensión del combate. Los *A4-C* aterrizan en Río Grande a las 1600. El personal de tierra los recibe a pie de pista con todo tipo de demostraciones de afecto y felicitaciones, recordándose también a los dos pilotos perdidos.

Una vez en tierra, Ureta e Isaac realizaron por separado el interrogatorio correspondiente a las tripulaciones de combate. Gran Bretaña negó siempre que el portaaviones hubiera sido tocado, argumentando que los argentinos habían alcanzado el casco incendiado del *Atlantic Conveyor*.

Lo cierto es que después del ataque las operaciones aéreas se redujeron a la mitad, y que este buque no regresó a Gran Bretaña con la Flota en el mes de junio, sino en septiembre, dos meses más tarde, y completamente repintado. Se rumorea que fue reparado en alta mar por buques nodriza norteamericanos.



## LA MUERTE DULCE

Juan DEL POZO BERENGUER



*Si el hombre pudiera aprender de la historia, ¡qué lecciones aprendería! Pero la pasión y el jolgorio nos ciega, y la luz que arroja la experiencia no es más que una luz de alcance que alumbra las olas que dejamos por la popa.*

Samuel Coleridge.

### Antecedentes



N los años ochenta la Armada, siguiendo el ejemplo de las marinas de Estados Unidos y del Reino Unido, decidió poner los medios necesarios para garantizar la seguridad de las aeronaves orgánicas en vuelo, así como de la defensa antimisil de las unidades de superficie. Esta política se materializó de dos formas perfectamente diferenciadas con el fin de contrarrestar sendos problemas; por un lado, se dotó a las fragatas y

al portaaviones que en aquel momento se encontraba en construcción de un sistema de defensa de punto contra misiles antibuque; sin duda me refiero al sistema de armas Meroka Naval. Por otro, se procedió a la adquisición del que durante mucho tiempo fue el omnipresente *Sea King* SHW para la vigilancia aérea y de superficie, al cual voy a dedicar unas reflexiones. Algunos acontecimientos, como la segunda guerra de Irak, han puesto de manifiesto la necesidad de contar con estos sistemas de vigilancia y control. Pocos imaginaban que no mucho tiempo después de que la Armada se hiciera con sus servicios sus días llegarían a un inesperado final.

### Consideraciones

En primer lugar, he de aclarar que no he tenido nunca entre mis manos información secreta de acciones reales llevadas a cabo por ninguna nación aliada, concretamente la Operación TELIC, con la que dio comienzo la segunda guerra de Irak. Sin embargo, sí haré alguna que otra consideración al respecto, lo cual juega en mi favor, puesto que si estoy equivocado ¡nadie podrá corregirme!

No cabe duda de que para estudiar y evaluar un sistema de armas el método idóneo es observar su resultado en combate. De esta forma podremos dar con el sistema mejor para los fines que perseguimos. Igualmente válida, aunque con importantes reservas, es la observación del mismo sistema durante un periodo de tiempo muy largo mientras participa en todo tipo de adiestramientos. Nadie podrá discutir que tanto Estados Unidos como el Reino Unido han podido hacer uso del primer método para comprobar las bondades de los sistemas de vigilancia aeroembarcados y que hoy día denominamos AEW (*Airborne Early Warning*). Pero no es nuestro caso. Nuestro método de análisis es el del adiestramiento, y a éste me ciño por el momento. El caso que nos ocupa, el de las unidades AEW, entró en servicio en la Armada en el año 1987 y desde entonces se ha podido extraer importante información sobre su peso específico en la defensa de la Flota, donde ha quedado patente la necesidad de disponer de estos elementos de forma permanente.

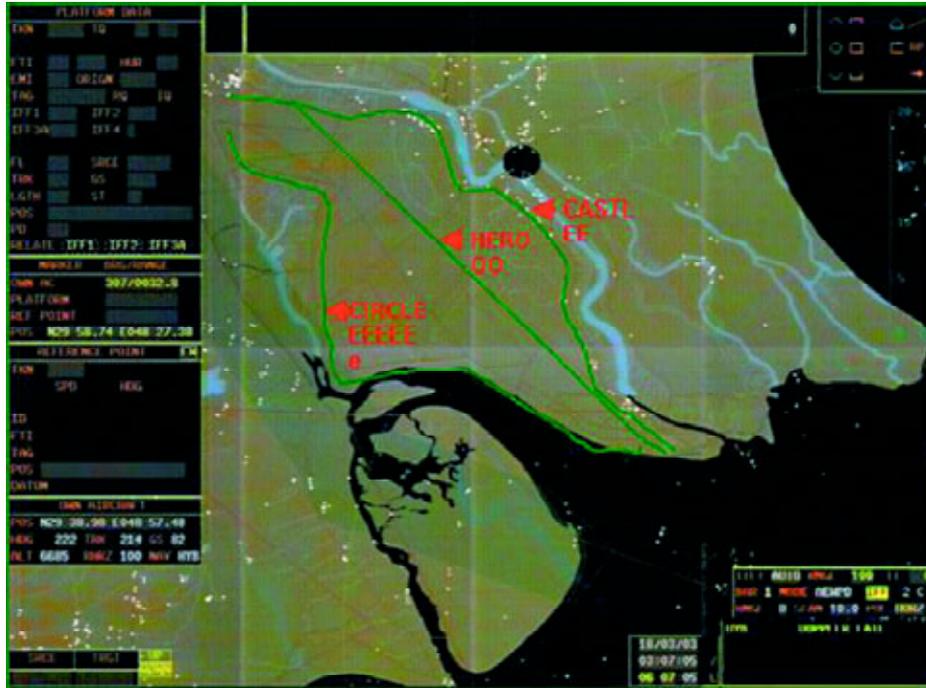
La inclusión de estos elementos de detección tuvo dos derivadas interesantes. Por un lado, mejoraron la defensa de la Flota contra ataques aéreos al poder proporcionar a los barcos un mayor tiempo de reacción detectando misiles antibuque rozaolas a distancias superiores a 100 millas, y por otro posibilitó que los aviones pudieran efectuar misiones que hasta el momento no eran viables, al menos si eliminamos las artificialidades propias de un ejercicio. Para poder hacer frente a una fuerza naval enemiga no cabe duda de que primero hay que saber dónde está. De nuevo, la *Naval Operations Analysis* así lo refleja. Si esas artificialidades de las que antes hablaba no existiesen, no

tendríamos ni la más remota idea de la localización exacta de nuestro objetivo, aunque sí una idea aproximada. Ante esta situación se nos presentan dos casos: que la fuerza adversaria esté a escasas millas de nosotros, pongamos 40 millas, o que esté a una distancia de envergadura: 150 millas pongo por caso. El primer caso no se puede ni contemplar, puesto que si una fuerza naval se acerca a la nuestra hasta 40 millas sin que nos enteremos entonces es que realmente tendríamos un problema. En el segundo se puede efectuar un ataque con aeronaves, para lo cual tendremos que confirmar que lo que está a 150 millas es nuestro adversario. Y a continuación conducir a esas aeronaves hasta ese punto. Y esto, que es un concepto tan simple que ni siquiera el *Naval Operations Analysis* lo contempla, es lo que se nos ha escapado entre las manos. Por primera vez en veinte años, ya no disponemos de unidades AEW operativas y, por tanto, no tenemos capacidad real de infligir daños a una fuerza naval adversaria que se encuentre a 150 millas. Podremos detectar su presencia haciendo uso de radares de exploración de superficie aeroembarcados, de un empleo eficaz de medios ESM, etc. Y hasta podremos lograr una localización, con una exactitud que disminuirá exponencialmente conforme aumente la distancia, pero no podremos, a esa distancia, lograr llevar «de la mano» a nuestros cazas a la localización exacta de nuestro adversario sabiendo a ciencia cierta que realmente es él.

Pero esto no es más que un simple ejemplo dentro del amplio marco de posibilidades que exigen las operaciones navales de hoy en día. No es de esperar, al menos a medio plazo, una situación que exija el enfrentamiento de dos fuerzas navales en mar abierta. Principalmente, porque las marinas más poderosas que hay actualmente pertenecen a los miembros de la Alianza Atlántica y no hay perspectivas de que empiecen a llevarse mal, o al menos no como para llegar a las manos. Sin embargo, sí es posible, y de hecho ha ocurrido varias veces en los últimos diez años, que las operaciones navales tengan que centrar sus esfuerzos en el litoral, apoyando a las fuerzas en tierra.

Esta experiencia en combate de nuevo aportó valiosa información tanto a la Marina de Estados Unidos como a la británica. Partamos de la base de que la fuerza naval ha de disponer de cazas y helicópteros como parte integral de sus sistemas de armas. Claro que esta premisa puede ser errónea, en cuyo caso agradecería una lección al respecto, pero por el momento la tomo en consideración como dogma de fe. Estas aeronaves hubo que orientarlas hacia misiones llevadas a cabo sobre tierra. Esto implica sistemas de navegación, detección, designación de direcciones de tiro y asignación de armas mucho más avanzadas por los efectos producidos por la tierra sobre los sensores. Pero el problema principal, el de dirigir a nuestras aeronaves a sus objetivos de ataque, seguía siendo el mismo. A nadie se le pasó por la cabeza lanzar una operación de bombardeo contra instalaciones militares tierra adentro dirigidos por el magnífico radar de un barco. Tan magnífico como, por poner un ejemplo, un SPY-1D. No, la solución seguía residiendo en aquellos AEW que tan



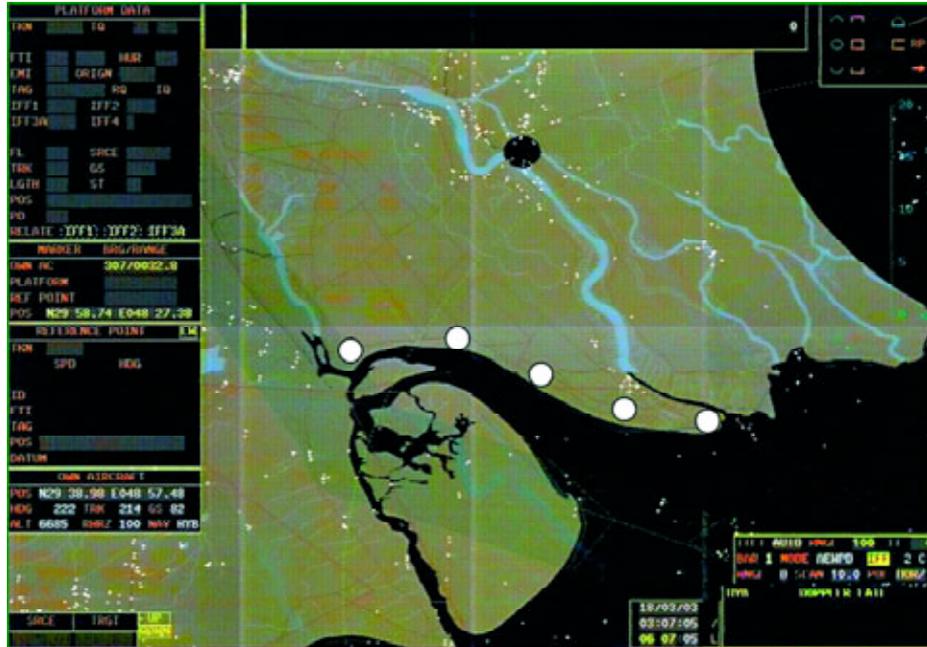


Las carreteras *Castle*, *Hero* y *Circle*. Obsérvense los puntos blancos en la carretera *Castle*, que representan vehículos. Imagen obtenida de la consola del ASaC Searchwater.

estaban siempre bajo el paraguas de los radares SPY de los destructores y cruceros americanos.

Una de las amenazas con las que sin duda contaban, y que no tenían forma de confirmar por ningún medio, como puede ser el satélite, fue el posible minado de las principales entradas del país por el sur, desde Al Faw hasta Basora. Dato muy difícil de comprobar. Los ASaC británicos observaron, gracias a su radar *dopple* pulsado y GMTI (*Ground Target Motion Indicador*) que los vehículos venían haciendo uso de una de las tres carreteras que se dirigían hacia el interior del país.

Obviamente, algo ocurría en dos de estas tres carreteras que se bautizaron *Castle*, *Hero* y *Circle*. El desembarco debía tener lugar en las inmediaciones de *Castle*. Pero otro dato tuvo que ser debate de estudio por parte de las células de inteligencia en la mar. El escuadrón 849 en que estaban integrados los ASaC informó de un contacto que aparecía a las mismas horas del día, recorriendo la costa a través de *Circle* parándose siempre en los mismos puntos. Unidades de operaciones especiales confirmaron la existencia de unos pues-



Los puntos blancos representan las torres de vigilancia. Imagen obtenida de una consola de un ASaC Searchwater.

tos de vigilancia distribuidos a lo largo de la costa con dotaciones de personal y efectuando relevos diariamente. Un problema con el que no se había contado.

Una vez esta primera fase llegaba a su fin, las unidades aéreas que habían de apoyar a las fuerzas de Infantería de Marina disfrutaron de una tranquilidad muy relativa; es por todos bien sabido que baterías antiaéreas fijas se pueden suprimir sin sacrificar más que misiles TLAM (*Target Land Attack Missile*) lanzados desde los barcos e incluso misiles ARM (*Anti Radiation Missile*) lanzados desde plataformas aéreas a distancias relativamente seguras. Pero cuando estas baterías son móviles, suponen un riesgo inevitable, y a menudo imposible de predecir tanto su cantidad como su localización en un momento dado. No obstante, estas primeras olas aéreas fueron avanzando de forma más dinámica conforme pasaban las horas. Los ISAR (*Inverse Synthetic Apertura Radar*) de los ASaC consiguieron levantar buenas imágenes radar de las zonas donde los primeros bombardeos debían tener lugar, y tan pronto los blancos eran identificados, la autorización de fuego se hacía efectiva.

## Conclusiones

Las dimensiones que desde hace algunas décadas están experimentando las operaciones de las fuerzas expedicionarias, casi por definición las de Infantería de Marina, han venido de la mano de dos elementos: el fuego naval de apoyo, cuyo estudio es tema aparte, y las aeronaves. Y tanto en un caso como en otro son necesarias la doctrina y los medios para poder controlar y distribuir su esfuerzo adecuadamente. La Operación TELIC ha sido la operación anfibia quizá más eficaz, en términos de bajas y rapidez de ejecución, que ha tenido lugar hasta el momento, y a esto ha contribuido un modesto helicóptero que alberga un moderno y avanzado sistema de vigilancia y control en su interior. Esto es el futuro. Esto es la Alerta Aérea Temprana.



## BIBLIOGRAFÍA

*Naval Operations Analysis*. Naval Institute Press, Naval Science Department. 1968.

Frigate clase *Sturto* Marín navegando con mar gruesa.  
(Fuente: U. F. R. Universidad Católica).



# EL DESGUACE Y RECICLAJE DE BUQUES, UN PROBLEMA EN VÍAS DE SOLUCIÓN

Fatima MARTÍNEZ PALACIOS

Vanesa MARTÍNEZ TAMARGO



OR qué se ha convertido al *Clemenceau* en un buque maldito? ¿Qué puede hacerse con estas moles de chatarra tóxica desarmada, navegando por nuestros mares y que podemos considerar «bombas medioambientales»?

Tras tres años de protestas ecologistas por la presencia de amianto y tras un accidentado periplo hacia la India, donde iba a ser desguazado, regresó al puerto de Brest (Francia). Éste ha sido el poco digno final del que fuera el orgullo de la Armada francesa.

El *Clemenceau* fue el octavo portaaviones de la Marina francesa. Botado el 21 de diciembre de 1957, entró en servicio el 22 de noviembre de 1961. Con 265 m de eslora, 51,20 de manga y 8,60 de calado, podía navegar a 21 nudos. Como en otros buques de su época, cientos de toneladas de amianto, un mineral con excelentes propiedades aislantes e ignífugas, además de cancerígeno, se pueden encontrar en depósitos, calderas, turbinas y cualquier otro lugar en el que sus muchas propiedades pudieran ser aprovechadas. Desde la descolonización a la guerra de los Balcanes, bajo el mando de 28 comandantes diferentes, este navío participó en la mayoría de las operaciones navales militares de la Marina francesa: proceso de independencia de Djibouti (1974-1977), Guerra Irán-Irak (1987-1988), Guerra del golfo Pérsico (1990), Guerra de los Balcanes (1993-1996). En 1998 pasó a la situación de reserva especial, hasta que en 2002 fue retirado finalmente del servicio.

## De Tolón hacia Alang a través del canal de Suez

El Gobierno francés comenzó las negociaciones para proceder al desmantelamiento del portaaviones en la India, dando inicio así a una batalla política,



Portaaviones *Clemenceau*.

diplomática y social, debido a que varias asociaciones como Greenpeace o la Federación Internacional de los Derechos del Hombre se querellaron, denunciando los riesgos ecológicos de la travesía.

París decidió retirar parcialmente el amianto del buque en astilleros de Tolón, pero la Asociación Nacional de Defensa de las Víctimas del Amianto se querelló de nuevo contra el Gobierno francés. Tras varias sentencias provisionales del Tribunal Administrativo de París, éste se declaró incompetente para tomar una decisión. Finalmente, el 31 de diciembre el *Clemenceau*, ayudado por remolcadores, zarpó del puerto francés de Tolón con destino a un astillero Índio en Alang con el fin de ser desmantelado.

Nada más partir, dos activistas de Greenpeace asaltaron el buque. Tras ser desalojados se continuó el viaje, llegando al canal de Suez, donde fue retenido por las autoridades egipcias. Cuando por fin consiguieron la autorización para pasar por el Canal, el Tribunal Supremo indio prohibió su entrada en sus aguas territoriales hasta que se tomase una decisión definitiva con respecto a toda la controversia generada. El *Clemenceau* volvería a Francia por el cabo de Buena Esperanza.

## Desguace y reciclaje de buques

A medida que los buques van envejeciendo se hace más caro mantenerlos en buenas condiciones, lo que unido a los desarrollos tecnológicos que continuamente se vienen produciendo hace que normalmente sea preferible dar por finalizada su vida operativa.

El desguace de buques es la parte final del negocio marítimo, forma parte de la gestión de su ciclo de vida y debe llevarse a cabo de forma responsable. El proceso de desguace de un buque consiste en dismantelar su estructura y todos los elementos de éste, convirtiéndolos en chatarra o desechos. Esta actividad se puede realizar en muelles, diques secos o gradas, aunque

lo más habitual hoy día es hacerlo varando el buque en una playa. Se trata, de todas maneras, de un proceso complejo que engloba diversas actividades, desde el corte y reciclado de los elementos estructurales hasta la retirada del sistema propulsor y equipos y la gestión de los desechos.

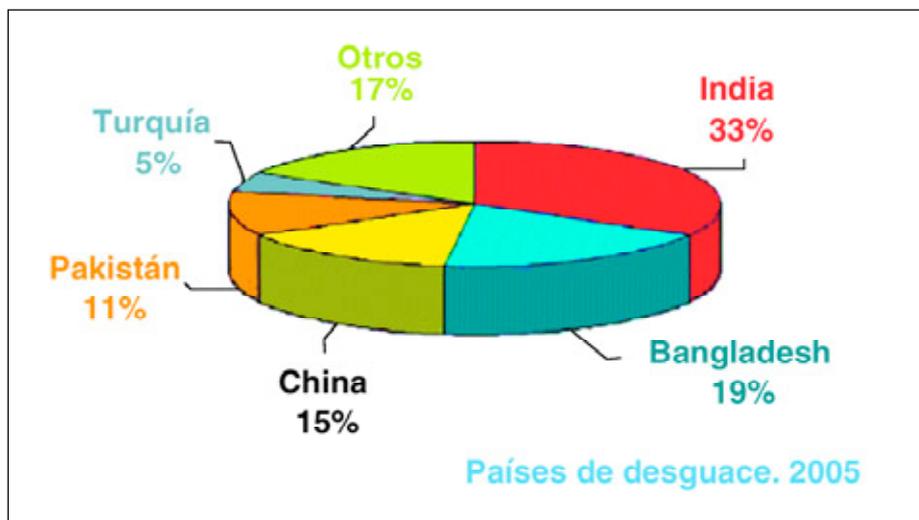
El reciclaje de buques es un concepto más amplio, pues abarca todas las operaciones conexas con el desguace, incluidos el amarre o varada voluntaria, el dismantelamiento, la recuperación de los materiales y su procesamiento.



## El reciclaje y sus controversias

### *Países en desarrollo para el reciclaje*

Realizado de forma adecuada, el desguace de buques es una actividad positiva desde el punto de vista de la sostenibilidad; requiere gran cantidad de trabajadores y sirve para proveer de acero a los países que desguazan los buques. Sin embargo, las prácticas actuales en la mayoría de estos países no cumplen algunos de los principios básicos sobre seguridad, salud y medio ambiente.



Los países en desarrollo ofrecen menores costes para reciclar buques debido a la falta de control por parte de sus administraciones y a la disponibilidad de abundante mano de obra a bajo coste. Todo esto ha provocado que la actividad del desguace de buques haya desaparecido de los países desarrollados, desplazándose hacia Asia.

Los buques europeos se envían normalmente a la India para su desguace, y los de mayor tonelaje a Bangladesh y Pakistán. En la zona de los países de la OCDE la capacidad de desguace es escasa y está limitada a buques de menos de 50.000 t. En España existen algunas instalaciones de desguace en la costa norte (Galicia, Asturias, Santander y Bilbao).

#### *Materiales potencialmente peligrosos a bordo de buques*

Si bien hoy en día muchos de los materiales potencialmente peligrosos que se emplean en la construcción de buques —asbesto, bifenilos policlorados (PCB), pintura tóxica como el tributilestaño y otros metales pesados— se encuentran restringidos o prohibidos en su mayoría, aún aparecen algunos de ellos en los construidos hace más de veinte o treinta años. Los buques contienen también productos químicos potencialmente peligrosos e inflamables que se emplean en las tareas de pintado, reparación y mantenimiento. A modo de inventario se describen a continuación los materiales que actualmente están reconocidos como «potencialmente peligrosos», tanto para el medio ambiente como por sus efectos sobre la salud.



*Asbestos/amianto*

- *¿Qué son?* Nombres asignados a un grupo de seis materiales fibrosos diferentes (amosita, crisolito, crocidocita y formas fibrosas de la tremolita, actinolita y antofilita), que se componen de fibras largas, son muy resistentes y soportan altas temperaturas. Se han usado para una gran variedad de productos manufacturados termorresistentes, sobre todo empaquetaduras y revestimientos.
- *¿Por qué contaminan?* Son contaminantes porque no se evaporan al aire ni se disuelven en agua, pudiendo permanecer suspendidos en el ambiente y ser transportados con facilidad antes de depositarse. Al no poder movilizarse a través del suelo permanecen inalterables por mucho tiempo.
- *¿Qué enfermedades provocan?* Afectan principalmente a los pulmones y a la membrana que los envuelve, la pleura, produciendo lesiones que parecen cicatrices. Esta enfermedad se denomina «asbestosis» y es tan grave que eventualmente produce incapacidad y la muerte.

## TEMAS PROFESIONALES

### *Pinturas de la estructura del buque*

- *¿Qué son?* Son compuestos organoestánicos; por ejemplo, el tributillistaño (TBT) como aditivo en pinturas antiincrustantes para prevenir el crecimiento de percebes y otros organismos.
- *¿Por qué contaminan?* El TBT es tóxico para organismos invertebrados, incluso en muy bajas concentraciones.
- *¿Qué provocan?* La degradación del medio ambiente marino.

### *Plásticos tipo PVC*

- *¿Qué son?* Polímeros termoplásticos. Se presentan como un material blanco que comienza a reblandecerse alrededor de los 80°C y se descompone sobre 140°C. Se usan como revestimiento de cableado, entre otras muchas aplicaciones.
- *¿Por qué contaminan?* Tienen un alto contenido en halógenos, y en presencia de llama se descomponen en cloruro de vinilo.
- *¿Qué enfermedades provocan?* El cloruro de vinilo es un gas incoloro que no es estable a altas temperaturas; respirarlo durante poco tiempo puede producir mareo y somnolencia, pero durante periodos prolongados daña al hígado y a los sistemas inmunitario y nervioso.

### *PCB y PCT*

- *¿Qué son?* Los policloruros de bifenilo (PCB) y policloroterfenilos (PCT) son compuestos clorados provenientes de una familia de 209 congéneres de estructura orgánica similar y de forma variada; desde un líquido graso a un sólido ceroso, de gran estabilidad química.
- *¿Por qué contaminan?* Su acumulación produce determinadas enfermedades. Constituyen uno de los doce contaminantes más nocivos fabricados por el hombre. Se usaron masivamente hasta la década de los 70 como aislantes por sus características antiinflamables en áreas o equipos de alto riesgo de incendio.
- *¿Qué enfermedades provocan?* Se acumulan masivamente en los tejidos adiposos. Entran en el organismo a través de los pulmones, el tracto intestinal y la piel. La acumulación en personas ya nacidas les produce erupciones cutáneas, pero en el caso de las no nacidas afecta directamente al desarrollo del sistema nervioso, y como consecuencia, a la capacidad intelectual.

### *CFC y halones*

- *¿Qué son?* Los clorofluorocarburos (CFC) han sido los refrigerantes por excelencia, y los halones (bromofluorocarburos) los mejores agentes extintores del mercado.
- *¿Por qué contaminan?* Contienen moléculas de flúor y bromo, que al entrar en contacto con las moléculas del ozono crean una reacción química que las disocia y son letales para la capa de ozono, además de contribuir al efecto invernadero.

### *Baterías*

- *¿Qué son?* Son dispositivos que permiten, mediante un proceso electroquímico, almacenar energía eléctrica y liberarla cuando se conectan a un circuito de consumo externo.
- *¿Por qué contaminan?* Poseen dos sustancias muy peligrosas: un electrolito y plomo. El primero es corrosivo por ser un ácido, además de contener una gran cantidad de plomo disuelto, y el plomo es altamente tóxico.
- *¿Qué enfermedades provocan?* El electrolito puede causar quemaduras en piel y ojos. El plomo ingresa en el organismo por ingestión o inhalación, es transportado por la corriente sanguínea y se acumula en todos los órganos, especialmente en los huesos. Su exposición prolongada provoca desde anemia hasta serios problemas neurológicos.

### **Normativa aplicable**

Algunos de los reglamentos existentes, que podían relacionarse con el reciclaje de buques, son:

- Convenio de Basilea, de 22 de marzo de 1989, relativo al control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, adoptado por la Conferencia de Plenipotenciarios.
- Convenio de Londres de 1972, sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias.
- Reglamento CEE N.º 259/93 del Consejo, de 1 de febrero de 1993, relativo a la vigilancia y control de los traslados de residuos en el interior, a la entrada y a la salida de la Comunidad Europea.

Aunque ninguno de estos reglamentos se aplica directamente al reciclaje de buques, con lo que la mayoría de los agentes implicados argumentan que no son válidos para el desmantelamiento de aquéllos.

## TEMAS PROFESIONALES

Actualmente no hay reglas específicas sobre el reciclaje de buques de obligado cumplimiento. El organismo adecuado para hacer frente a este vacío es la Organización Marítima Internacional (OMI), contando con la participación de otros organismos internacionales, como son la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Convenio de Basilea. En 2003 la OMI adoptó unas directrices de carácter recomendatorio mediante la resolución A.962 (23) «Directrices de la OMI sobre el Reciclaje de Buques», que tratan diversos aspectos como: procedimientos aplicables al reciclaje de buques, implantación del Pasaporte Verde, responsabilidades de los distintos agentes implicados (armador, estado de abanderamiento, estado de reciclaje, instalación de reciclaje).

Se introduce el concepto de Pasaporte Verde, documento que debe contener la información relativa a los materiales potencialmente peligrosos que se utilicen en la construcción del buque, sus equipos y sistemas. Este documento deberá acompañar al buque durante toda su vida útil y habrá de mantenerse actualizado, incorporando todas las modificaciones relevantes que se produzcan, tanto de diseño como de equipo. Consta de un apartado que contiene los datos del buque y un inventario de materiales potencialmente peligrosos dividido en tres partes:

- Parte 1: materiales potencialmente peligrosos en la estructura y el equipo del buque.
- Parte 2: desechos generados por las operaciones.
- Parte 3: provisiones

Otro aspecto importante a la hora de enviar un buque para el desguace es el de elaborar un «Plan de Reciclaje», el cual debe ser elaborado por la instalación donde se vaya a realizar éste. Dicho «Plan de Reciclaje» debe contener lo siguiente:

- Identificación y definición de todos los procesos (trabajos a realizar).
- Una programación, indicando fechas y plazos de ejecución previstos.
- Un «Plan de Evaluación de Riesgos» y las medidas oportunas de prevención para el trabajo seguro, dentro de cada fase del plan de desguace.

### **Fases a tener en cuenta en una operación de reciclaje**

#### *Preparación para el reciclaje*

La preparación del buque para el reciclaje deberá comenzar antes de su llegada a la instalación de reciclaje y depende, en gran medida, de la capaci-

dad de la instalación y de las prescripciones de la autoridad nacional competente. La elaboración y puesta en práctica de un plan de reciclaje puede contribuir a asegurar que el buque ha sido preparado lo mejor posible y que se ha tenido en cuenta su seguridad antes de su entrega. La instalación de reciclaje debería elaborar el plan en consulta con el propietario del buque, debiendo tener en cuenta aspectos como: localización a bordo del buque de todos los materiales potencialmente peligrosos; limpieza y desgasificación de tanques; posibles riesgos para la seguridad de los trabajadores que pueden plantearse durante la operación de reciclaje, etcétera.

### *Tránsito*

Durante el tránsito del buque a la instalación de reciclaje se deberán garantizar aspectos como la estabilidad del buque y medidas para evitar la contaminación y, sobre todo, disponer de un seguro adecuado para cubrir la posible intervención y las responsabilidades derivadas durante el viaje. Hay que prever también medidas de emergencia para el caso de que el buque no pueda concluir el viaje debido a circunstancias adversas —meteorológicas, por ejemplo—, o que la instalación de reciclaje no pueda aceptar la entrega del buque (por cese de las operaciones o por cualquier otra causa), como fue el caso del *Clemenceau*.

### *Fase de desguace*

Esta fase puede resultar un poco más compleja de explicar. Se entiende por desguace el proceso de desmantelamiento del buque. Una vez que éste ha llegado a la instalación de reciclaje, y antes de que comiencen los trabajos de desguace, hay que identificar o comprobar nuevamente los materiales potencialmente peligrosos, que los tanques están limpios y desgasificados, etc. En definitiva, verificar el estado del buque y sus equipos, determinar la secuencia de desmontaje y saber qué es lo que se va hacer con los equipos, materiales, fluidos, etc. Todo ello garantizando en todo momento la estabilidad del buque y la seguridad de los trabajadores. Y por supuesto, contando siempre con la influencia en el medio ambiente.

### **Alang-India: el vertedero del planeta**

Hace sólo dos décadas, las costas de países como la India, Bangladesh, China, Pakistán o Turquía eran lugares exóticos, y sus playas lugares paradisíacos sólo al alcance de los lugareños. Pero hoy en día, muchas de estas playas se han convertido en auténticos cementerios de barcos.



Decenas de grandes buques finalizan sus días en las playas de Alang, en la costa India, donde son desguazados a mano por miles de trabajadores. Los barcos construidos antes de los 70 suelen tener gran cantidad de materiales sumamente tóxicos, lo que provoca enfermedades en los trabajadores y graves daños medioambientales.

Los trabajadores locales, que reciben una paga de unos dos dólares diarios por desmantelar a mano los buques, obtienen dinero vendiendo en los mercados locales todo lo que encuentran en los buques. El acero con el que están hechos los buques es desmontado, pieza a pieza, con la única ayuda de martillos y cuchillos.

Los trabajadores están en contacto con los materiales tóxicos del barco, sobre todo el amianto, al que manipulan sin ningún equipo de protección, salvo algunos cascos que llevan los operarios más afortunados. Posteriormente lo dejan secar en la playa, para luego partirlo en pequeños trozos y venderlo en los mercados.

### **Previsión futura reciclaje**

Actualmente la OMI está ultimando la elaboración de un nuevo instrumento de carácter obligatorio, el cual se espera pueda adoptarse en 2009, con

objeto de reducir los riesgos que el reciclaje representa para el medio ambiente y para la salud y seguridad de los trabajadores. Las nuevas reglas abarcan toda la vida útil del buque, desde la etapa de proyecto y construcción hasta su desguace, incluyendo prescripciones obligatorias para las instalaciones de reciclaje. La situación actual del reciclaje de buques no es sostenible, y se deberían tomar medidas alternativas hasta que la reglamentación internacional entre en funcionamiento.

### **La Armada, pionera en la construcción de «buques contaminación cero»**

A todos nos interesa cómo ha evolucionado el concepto del buque en la Armada. Y en ese sentido estamos de enhorabuena, pues somos pioneros en la construcción de «buques contaminación cero».

Hace bastantes años que el amianto no se utiliza en nuestras instalaciones. Se ha cambiado por revestimientos cada vez más modernos y de mejores prestaciones térmicas, fabricados a partir de fibras minerales artificiales, como lanas minerales o refractarias de sílice, silicatos de aluminio, boro, cromo o alúmina, entre otros. También hemos potenciado el uso de fibras orgánicas sintéticas, como son las fibras de aramida (kevlar, PAM), poliamidas asfáticas (nailon) e incluso fibras de poliéster (PET).

Las pinturas que incluían TBT se han reemplazado por pinturas antiincrustantes con cobre; no obstante, los esquemas de pintado de buques de la Armada son cada vez más exigentes. Sabemos que al realizarlos de forma correcta el casco del buque resulta demasiado liso para que los organismos dañinos se adhieran por sí solos a la superficie.



### TEMAS PROFESIONALES

Los aceites que contenían PCB o PCT se han sustituido por aceites de silicón o minerales dieléctricos. A día de hoy, nuestros transformadores se fabrican secos o refrigerados por aire.

Los CFC de instalaciones antiguas se han cambiado por gases como el R-134a para aire acondicionado y refrigeración, además del R-404a para congelación, libres de cloro y bromo, tan perjudiciales para la capa de ozono. Los halones se han sustituido por extraordinarios sistemas contraincendios basados en agua nebulizada de alta y baja presión.

Las plataformas navales de los buques de nueva construcción, como el Buque de Acción Marítima (BAM) y el LHD *Juan Carlos I*, cuentan con motores eléctricos o POD que minimizan la generación de CO<sub>2</sub>, tan perjudicial en el «efecto invernadero».

### Hacia dónde caminamos

Del desorden se puede obtener el orden. Está claro que la tecnología avanza a pasos agigantados y que todas las organizaciones mundiales están en la vía de comportarse y reaccionar ante nuestro planeta como un conjunto solidario, compartiendo con los demás las mejoras que de manera individual obtenemos.



BIBLIOGRAFÍA

CONVENIOS:

- Convenio de Estocolmo, sobre contaminantes orgánicos persistentes.
- Convenio de Londres de 1972, sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias
- Ratificación del Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de desechos y otras materias de 1972, hecho en Londres el 7 de noviembre de 1996.
- Convenio de Basilea, sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación adoptado por la Conferencia de Plenipotenciarios del 22 de marzo 1989.
- Protocolo de Montreal, publicado en 2000 por la Secretaría del Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono, y Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono. Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono en su forma ajustada y/o enmendada en: Londres, 1990; Copenhague, 1992; Viena, 1995; Montreal, 1997, y Beijing, 1999, de PNUMA, Secretaría del Ozono, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.
- Protocolo de Kyoto, promulgado en Kyoto (Japón) el 11 de diciembre de 1997, sobre las emisiones de gases que contribuyen al calentamiento global de la Tierra.
- Convenio Marpol de 2 de noviembre de 1973 en Londres sobre transporte marítimo y contaminación marina.

OMI (ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL):

- Circular 419: Guidelines for the development of the Ship Recycling Plan.
- Circular 430: Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias.
- Resolución 962(23): Directrices de la OMI sobre el Reciclaje de Buques.
- Resolución A.980 (24): Enmiendas a las Directrices de la OMI sobre el Reciclaje de Buques. Res. A:962 (23).
- Comité de Protección del Medio Marino, 54.º Periodo de Sesiones MEPC 54/3/2 Informe: «Pasaporte Verde».

OIT (ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO):

- Convenio 162: Convenio sobre el Asbesto de 1986.
- Seguridad y salud en el desguace de buques: Directrices para los países asiáticos y Turquía.

UNIÓN EUROPEA:

- Reglamento CEE N.º 259/93 del Consejo, de 1 de febrero de 1993, relativo a la vigilancia y control de los traslados de residuos en el interior, a la entrada y salida de la CEE.

LEYES:

- Ley 31-95 de Prevención de Riesgos Laborales.

### TEMAS PROFESIONALES

Ley 10/1998, de 21 abril, de Residuos.

Ley 27/1992, de 24 noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

### REALES DECRETOS Y RESOLUCIONES:

RD 1378/1999 de 27 de agosto, por el que se establecen medidas para la eliminación y gestión de los policlorobifenilos, policloroterfenilos y aparatos que los contengan.

RD 228/2006, de 24 de febrero, por el que se modifica el RD 1378/1999.

RD 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto.

RD 952/1997, de 20 de junio, por el que se modifica el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, aprobado mediante RD 833/1988, de 20 de julio, BOE 160, de 05/07/97.

RD 208/2005, de 25 de febrero, sobre aparatos eléctricos y electrónicos y la gestión de sus residuos.

RD 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.

Resolución 9 de abril 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por el que se aprueba el Plan Nacional de Descontaminación y Eliminación de PCB, PCT y aparatos que los contengan (2001-2010).

Reglamento (CE) núm. 3093/1994 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de marzo de 2000, sobre las sustancias que agotan la capa de ozono.

### MINISTERIO DE DEFENSA (ÁREA DE MEDIO AMBIENTE):

Instrucción Núm. 20/1998, de 3 de febrero, del secretario de Estado de Defensa sobre protección del Medio Ambiente

Plan General de Medio Ambiente

### DOCUMENTACIÓN ORIENTATIVA:

OPNAVINST 5090.1B CH-3 17, October 2002. Chapter 21. Ocean Dumping.

PNUMA (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente). «Aplicación de Normas Medioambientales a Instalaciones Militares».

U. S. Environmental Protection Agency Best management practices for Preparing vessels Intended to Create Artificial Reefs.

# EL P-3 ESPAÑOL LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA

Francisco José LÓPEZ ANGOSTO



OY el teniente de navío López Angosto, TACCO (coordinador táctico) del *P-3 Orión* del Grupo 22 con Base en Morón de la Frontera. Actualmente estoy destacado en la Base Aérea francesa 188 en Djibouti, dentro de la operación nacional CENTINELA ÍNDICO, en apoyo de ATALANTA, bajo Mando de la UE, contra la piratería en las peligrosas aguas del Cuerno de África.

Aunque los TACCO de la Armada dependemos orgánicamente de la FLOAN, operativamente tenemos dependencia del Ejército del Aire, y dentro de él, del ALA 11, es decir, del MACOM (Mando Aéreo de Combate), y en esta ocasión del CMOPS (Mando de Operaciones).

He tomado la iniciativa de compartir esta experiencia en las páginas de la REVISTA por la necesidad que siento de mostrar a mi patria, tan lejana en la distancia pero tan presente en los corazones de todo el personal del destacamento ORIÓN, el sentimiento «del deber cumplido» que experimentamos el día 2 de enero de 2009, al finalizar nuestra misión de patrulla por el golfo de Adén.

Después de un vuelo de ocho horas sobre el océano Índico, al tomar tierra en Djibouti, como jefe de tripulación y comandante de misión, ordené a la tripulación brindar «bajo las alas» del *P-3* con una *Cruzcampo* por el trabajo bien hecho de todos y cada uno de nosotros. Inmortalizamos el momento, porque para todos los que estuvimos allí fue una misión para recordar.

Aunque nuestro deber es mantener las cotas de operatividad de nuestra unidad al máximo nivel, «tanto en tiempo de guerra como en paz», realmente no somos conscientes de nuestro entrenamiento hasta que tomamos parte en una acción real y, como en este caso, «la cosa sale bien».

Después de acabar el año 2008 con misiones relativamente tranquilas, debido a las últimas intervenciones de diferentes barcos de guerra presentes en la zona, y con la impresión de que la piratería empezaba a remitir y era

#### TEMAS PROFESIONALES

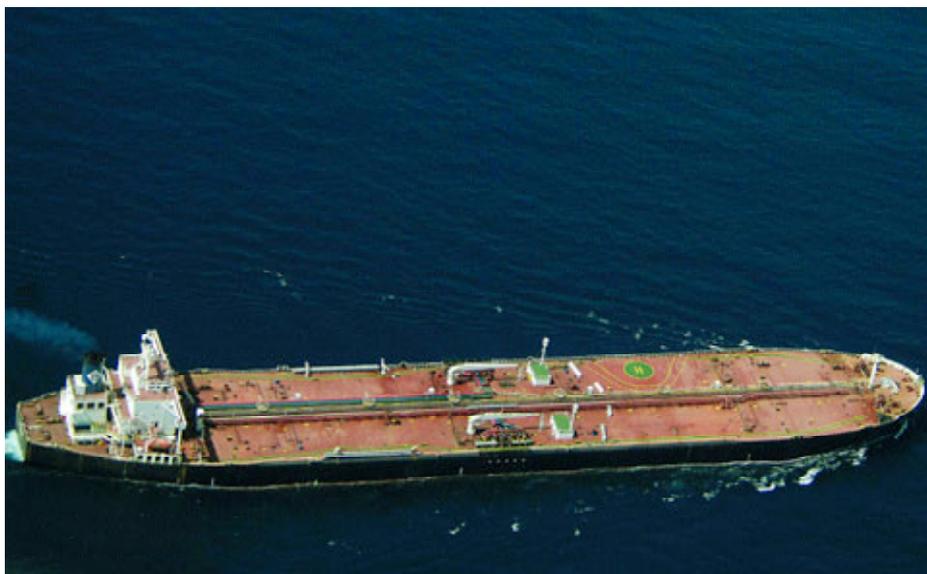
controlada por las *coalition forces*, hubo un punto de inflexión que nos mantuvo más alerta que nunca.

Ya desde primera hora de la mañana, al recibir el *briefing* en el Centro de Apoyo a la Misión (CAM), la cosa pintaba mal. El día anterior se habían producido varios ataques a buques mercantes que atravesaban el golfo de Adén, dentro del dispositivo de seguridad establecido en una de las principales rutas marítimas del mundo.

Como viene siendo habitual, los ataques (intentos de secuestro) se producen al sur de varios puertos de Yemen, que tenemos localizados, pero por carecer de autorización hemos de darle un resguardo de 12 millas.

Los piratas se mantienen camuflados entre la multitud de embarcaciones pesqueras presentes en la zona, con las armas y escalas de abordaje escondidas, esperando a que la presa más propicia esté a su alcance. Y en ese momento, como una jauría de lobos, aprovechan su mayor velocidad y maniobrabilidad para, intimidando con fuego de fusilería y lanzagranadas RPG, abordar el barco y secuestrarlo, para a continuación poner rumbo a Somalia y fondearlos frente a sus costas, en sus aguas territoriales, a la espera del pago del rescate.

Ayer volamos en una misión de apoyo directo a una fragata francesa que permanecía en el golfo de Adén, proporcionando seguridad al tráfico mercan-



Petrolero griego *Kriti Episkopi* navegando libremente por el golfo de Adén, después de haber sido abortado su secuestro por el P-3 español.

te. Pero dada el área tan inmensa a patrullar, el P-3 tiene una libertad de movimientos muy grande para investigar cualquier contacto sospechoso.

Las aeronaves, por su rapidez, altura de vuelo y movilidad, son fundamentales en este tipo de operaciones, y el avión de patrulla marítima es la mejor opción, principalmente por su autonomía.

Ya desde la incorporación a la Fuerza en la zona asignada, recibimos varias llamadas por canal 16 de IMM informándonos de un ataque de piratas que se había producido tres horas antes en nuestra zona sobre un barco al que no pudieron abordar.

El tráfico mercante, consciente del peligro de estas aguas, extrema su vigilancia y adopta todo tipo de medidas para evitar el abordaje, desde alambradas rodeando todo el perímetro de su borda, pasando por mangueras contraincendios permanentemente encendidas, hasta el embarque de equipos de seguridad privada.

Decidimos investigar la posición del ataque y localizamos un grupo de *skiffs* (lanchas rápidas típicas de la zona) a las que se les apreciaba un comportamiento sospechoso, por lo que transmitimos la información a una fragata francesa, que lanzó su helicóptero para identificarlos, puesto que se encontraba a 80 millas de esa posición.

Nos mantenemos orbitando sobre los *skiffs*, informando de sus movimientos y número de personas a bordo, hasta que repentinamente escuchamos por canal 16 al petrolero *Kriti Episkopi*, de bandera griega y más de 75.000 toneladas, que informa de la presencia de varios *skiffs* acercándose a su proa y a cinco millas. Le respondemos que hemos recibido su comunicación y que en breve procederemos a su posición para investigar. Mientras tanto, nos mantenemos sobrevolando los *skiffs* hasta la llegada del helicóptero francés.

El teniente Rando, navegante del P-3, «plotea» la posición del mercante en la carta y comprobamos que éste se encuentra a 170 millas de nosotros.



*Skiff* que participó en el ataque al *Kriti Episkopi*. Obsérvese la escala de abordaje que lleva en el bote remolcado. En ese momento se retiran, después de haberse abortado el ataque.



Este DHOW fue localizado en las proximidades del ataque al *Kriti Episkopi*, navegando con rumbo paralelo al de los *skiffs*. Se sospecha que puede servir como buque de apoyo a la piratería.

Se recibe una segunda comunicación del mercante en la que se aprecia gran preocupación por el rápido acercamiento de los *skiffs*, que ya se encuentran a dos millas.

Ante la sospecha de ataque inminente y mientras comunicamos por radio con la fragata francesa y por satélite con nuestro Centro de Apoyo a la Misión para notificarles nuestras intenciones, el capitán Barba, comandante de la aeronave, levanta el morro del *P-3* y pone rumbo al mercante, a la vez que el brigada Silverio, mecánico de vuelo, lleva las palancas de gases de los motores al máximo. No hay tiempo que perder; a esa distancia tardaremos media hora en llegar.

La siguiente comunicación del mercante es desesperada:

solicitan ayuda inmediata puesto que se encuentran bajo fuego de fusilería y están siendo disparados con lanzagranadas.

Le animamos a resistir a la vez que transmitimos su posición por el canal 16 para que todos los mercantes de la zona eviten esa posición de peligro.

Se unen a la acción las fragatas alemanas *Mecklenburg-Vorpommern* y *Karlsruhe*, que informan que también se dirigen a la zona a máxima velocidad, estimando llegar en dos horas, a la vez que notifican la intención de lanzar sus helicópteros para prestar ayuda.

Sin dejar un segundo al desánimo, alentamos al capitán del mercante a resistir, puesto que el *Spanish Maritime Patrol Aircraft* llegará en diez minutos. Sabiendo que la ayuda llegará en breve, el capitán del barco efectúa varios cambios de rumbo agresivos y mantiene a los piratas a raya sin posibilidad de abordarle.

El brigada Rengel, operador radar, confirma la posición del mercante y la existencia de varios «contactos pequeños» en sus inmediaciones.

En el descenso, ya próximos al petrolero, recibimos una nueva llamada de socorro por canal 16 de otra ofensiva que se está produciendo sobre otro mercante. En ese momento reaccionamos rápidamente y enlazamos con las

fragatas alemanas para que atiendan a este nuevo ataque, mientras que nosotros nos disponemos a controlar esta situación. Las fragatas dan el *OK* informando de que sólo pueden lanzar uno de sus helicópteros por haberse averiado el otro en el último momento, pero confirman que tomarán posiciones. Llegamos a máxima velocidad a la altura del *Kriti Episkopi*; el avión ya está despresurizado, el paquete de sonoboyas sobresale de su panza y el brigada Canseco, armero de vuelo, sostiene junto a él los botes de humo que serán lanzados en caso necesario.

Hemos establecido «condición uno» (zafarrancho de combate) porque desconocemos la situación que nos encontraremos. Se respira tensión en el avión, pero al mirar a la tripulación se refleja en sus caras la serenidad de los que saben hacer bien su trabajo.

Me levanto de mi puesto y voy hacia cabina para efectuar «en caliente» las coordinaciones necesarias con la tripulación y así tener una visión lo más precisa posible de la situación.

El teniente Bilbao, piloto de refuerzo, está cubriendo el puesto de observador delantero derecho, y con un gesto me indica la posición del mercante y los cambios de rumbo que se aprecian en su estela y, cómo no, los *skiffs* que lo están acechando.



Estos *skiffs* fueron localizados en las coordenadas donde se había producido un ataque tres horas antes de que el *P-3* español comenzase su patrulla. Se declararon sospechosos y se informó al Mando de la UE de sus movimientos.



Este skiff con piratas a bordo fue localizado acercándose al mercante *Sea Princess II*; en ese momento ya había sido secuestrado y no se pudo hacer nada por él.

Después de efectuar dos pasadas sobre los piratas, éstos se dan a la fuga. La presencia del *P-3* ha sido lo suficientemente disuasoria. Respiramos aliviados al comprobar que no ha sido necesario ir «más allá».

Las comunicaciones de agradecimiento del capitán del mercante son de lo más gratificantes para toda la tripulación. Hemos llegado a tiempo y hemos cumplido: el petroleiro se ha salvado.

Recuerdo ahora la mirada del capitán Moreno, copiloto, al escuchar las palabras del capitán del *Kriti Episkopi* por canal 16; no hacían falta palabras para saber lo que sentía en ese momento.

Nos mantenemos orbitando cerca del mercante, siguiendo los skiffs, hasta que la situa-

ción es segura, y transmitimos la información a los barcos de la coalición para que se hagan cargo de ellos y de un *DHOW* (embarcación de porte mayor muy característica de la zona) que parece servir de buque de apoyo a los piratas.

Volvemos a enlazar con las fragatas alemanas para interesarnos por la otra acción, y nos notifican que también está resuelta; su helicóptero ha tenido que hacer fuego sobre los piratas y las fragatas se dirigen a la zona a recoger a cuatro atacantes que han caído al agua.

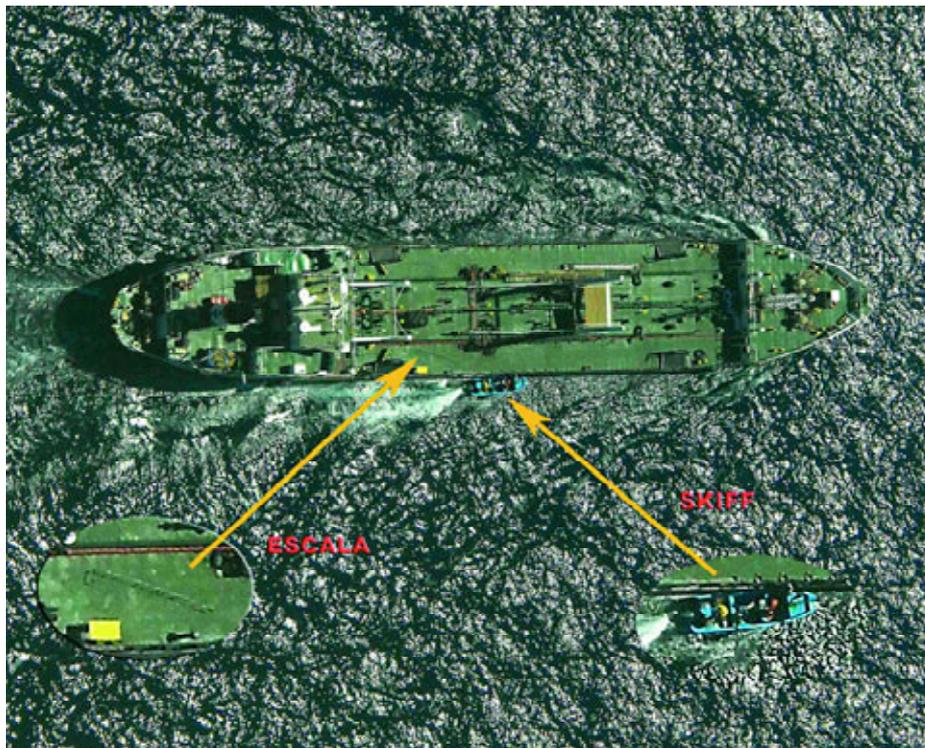
Nos felicitamos mutuamente por las acciones llevadas a cabo, pero la alegría dura poco. Cuando nos disponemos a reasumir la patrulla y dejar nuestra acción en manos del destructor indio *Mysore*, escuchamos nueva llamada en canal 16 avisando de una nueva ofensiva, en la que se informa de unas coordenadas y de estar recibiendo fuego de varios skiffs.

La comunicación se escucha muy débil y entrecortada. De las coordenadas de su posición sólo somos capaces de entender la longitud, por lo que se decide ascender para tener mejor recepción radio. A 7.000 pies se vuelve a escuchar la llamada, que esta vez sólo indica, con pánico en la voz, que los piratas están a bordo y están disparando. No se reciben coordenadas ni el nombre del mercante atacado.

Se intenta repetidamente, sin éxito, enlazar con el mercante, pero ya no volvemos a tener noticias suyas.

El navegante, con buen criterio, sugiere la posibilidad de que se trate del mercante *Sea Princess II*, ya que, a pesar de no tener sus coordenadas de latitud, podría ser coincidente su longitud de entre la multitud de contactos que tenemos.

Al mirar la carta, observamos con temor que está cerca de la zona donde habíamos localizado al primer grupo de *skiffs* sospechosos y que dejamos en manos del helicóptero francés, por lo que volvemos a repetir los pasos anteriores y nos dirigimos de nuevo a toda velocidad a 180 millas de nuestra posición. Seguimos intentando enlazar con el mercante sin éxito, por lo que decidimos llamar al barco más cercano para que intente localizarlo, con la intención de descartar que el problema sea por recepción de comunicaciones.



Detalle del mercante *Sea Princess II*. Se observa la escala de abordaje en la cubierta, y el *skiff* anterior abarloado en su costado de estribor. En ese momento los piratas ya se habían hecho con el control del buque y navegaba con rumbo sur en dirección a Somalia.

#### TEMAS PROFESIONALES

Responde el mercante *Cassiopeia Ace*, que informa de que no tiene enlace a pesar de su proximidad. Le respondemos que evite acercarse, pues la situación no es segura, y que procedemos a la zona para investigar. En el descenso al *Sea Princess II* nuestros peores temores se hacen realidad, al comprobar que un *skiff* se está abarloado al mercante y que, después de analizar las imágenes tomadas por el subteniente Medina, fotógrafo de vuelo, en su cubierta se observa una de las escalas que habitualmente se utilizan para el abordaje. En el puente se aprecian varias personas de color en actitud tranquila; se sospecha que son piratas y que se han hecho con el control del barco, asumiendo así que el mercante ha sido secuestrado, notificando por canal 16 que todos los barcos eviten acercarse, e instruyendo a la fragata francesa para que tome las acciones necesarias.

El mercante pone rumbo sur en dirección a Somalia, después de apreciársele unos cambios de dirección erráticos, que suponemos obedecen a la última resistencia de la tripulación antes de aceptar su irremediable destino.

Localizamos a los *skiffs* presentes en la zona y un *DHOW* en las inmediaciones, comprobándose que se trata del grupo que fue investigado al comenzar la patrulla y que con toda probabilidad es el que cometió el primer ataque de



Primer Relevo de Mando del Destacamento ORIÓN en Djibouti. En segundo plano el *Spanish Maritime Patrol Aircraft*, que empieza a ser muy popular entre el tráfico mercante de la zona y seguro que también entre la piratería.

la mañana. Se transmite la información de nuevo a la fragata francesa, que nos avisa de que los barcos se hacen cargo de la situación.

Se permanece en zona el tiempo necesario para proporcionarle cobertura de seguridad al *Cassiopeia Ace* ante su cercanía al mercante secuestrado. Aclarada la situación, ascendemos y ponemos rumbo a la base, puesto que andamos cortos de combustible.

Al llegar a Djibouti, a pesar del buen trabajo realizado, el sentimiento de amargura rodea a toda la tripulación por no haber podido evitar el secuestro.



Parche no oficial del Destacamento. Refleja por sí mismo cuál es la misión del P-3.



Imagen que preside el *debriefing* después de cada misión del P-3.

Creo que la presión en cabina subió en varias pulgadas por la cantidad de maldiciones que se escuchaban dentro del avión cuando sobrevolábamos el mercante secuestrado.

Después del *debriefing*, al charlar con el sargento Anaya, segundo mecánico de vuelo, me di cuenta que era cierto lo que me comentaba: me concentro demasiado en la misión, soy muy exigente y a veces no reconozco como debiera el trabajo tan profesional que realizan.

Sirva, por tanto, este artículo como reconocimiento a todos los miembros del Destacamento ORIÓN del Ejército del Aire, por su gran labor diaria para que este mundo en el que vivimos sea un poco más seguro

#### TEMAS PROFESIONALES

cada día. Para despedirme, decirles que en el «libro de mi vida militar» este capítulo lo recordaré con profundo orgullo. Desde el Cuerno de África, les deseo a todos: Vista, Suerte y al Toro.

Terminando este artículo, desde mi habitación, he escuchado las noticias del Canal Internacional de TVE. En ellas se ha comentado la actuación de la tripulación de una fragata francesa, que ha evitado el secuestro de un mercante de bandera panameña en el golfo de Adén el día de ayer, y que ha sido felicitada por el presidente de la República francesa.

Parece ser que los ataques continuaron después de haber aterrizado el *P-3 Orión* en Djibouti.

La única reseña que he encontrado en Internet sobre nosotros es de portavoces militares griegos, que están ejerciendo el mando de las unidades de la UE en la zona, informando de que gracias a una fragata, un helicóptero y un cazabombardero se han evitado dos secuestros en el día de ayer. Uno de los mercantes era de bandera griega. Yo les aseguro que el nombre del barco era *Kriti Episkopi*, y el cazabombardero no era otro que el *P-3* español.





## OPERACIÓN ABRIGO A BOSNIA Y HERZEGOVINA

Javier PEÑUELAS GONZÁLEZ



COMENZÓ el año 2003 cuando un grupo de amigos, a la vista de las noticias que les llegaban de Irak procedentes de los componentes de las tropas españolas participantes en la Operación SIERRA JULIETT a bordo del buque *Galicia*, organizó la Operación MATERIAL ESCOLAR, cuyo fin era repartir material de ese tipo entre las escuelas de Umm Qsar, donde se encontraba atracado el buque. Las necesidades de la población iraquí eran muy grandes en todos los campos, por lo que decidieron centrar sus esfuerzos en las necesidades de los niños y ayudarles, en lo posible, en su educación.

## VIVIDO Y CONTADO



Colaboradores de la ayuda humanitaria de Cartagena.

Cinco años después, en el mes de mayo de 2008, ese grupo de amigos volvió a reunirse para organizar otra ayuda humanitaria. Esa vez se trató de la Operación ABRIGO A BOSNIA Y HERZEGOVINA. En el mes de abril de 2008 partió desde el aeropuerto de la Base Naval de Rota hacia Bosnia y Herzegovina la Fuerza de Infantería de Marina FIMEX-BH-IV como parte principal de la fuerza multinacional basada en Sarajevo para garantizar la estabilidad de aquel país. A unos ochenta kilómetros de Sarajevo, en un pueblecito de unos 5.000 habitantes llamado Nova Bila, se encuentra el asilo «Padre Cristóbal», regentado por Josefa, Martina y Magdalena, tres hermanitas franciscanas hospitalarias de Jesús Nazareno, españolas y cordobesas.

Desde hace varios años se les lleva prestando apoyo por parte de nuestras tropas allí desplazadas. Les hacen visitas mensuales y les entregan diverso material para que sus vidas, como la de los ancianos a los que cuidan, sean más llevaderas. También se les apoya espiritualmente por medio del *páter* de

la Fuerza, que suele ir a celebrar misa en castellano. Ellas, a cambio, les agasajan con una calurosa bienvenida y comida española.

Al conocer estos detalles, transmitidos por los infantes de Marina desde Sarajevo, el mismo grupo de amigos que había participado en la operación de ayuda a Irak pensó que nuestros profesionales de las Fuerzas Armadas y las hermanas del asilo «Padre Cristóbal» estaban haciendo todo lo que humanamente podían para ayudar a la población de aquel país, y desde España, con un pequeño esfuerzo de organización, se les podía echar una mano.

En el mes de abril, con la llegada de los calores, se hacía el cambio de ropa en nuestros hogares, y toda aquella que encontrándose en buen estado se estimaba no era ya de utilidad podía servir para que aquella gente pudiera abrigarse durante el duro invierno que viven por esas tierras.

La respuesta de la gente fue magnífica, y en cuanto se contaba el proyecto todo el mundo quería unirse él. Mucha gente no tardó en depositar sus bolsas de ropa en un pañol que prestó el Club Naval de Oficiales de Cartagena, por lo que gracias a su colaboración se dispuso de infraestructura para el almacenaje y empaquetado. Después de clasificar y empaquetar toda la ropa se



Las tres hermanas franciscanas del asilo con personal de la FIMEX-BH-IV.

## VIVIDO Y CONTADO



Teniente coronel de Infantería de Marina al mando de la FIMEX-BH-IV y el *páter* descargando la ayuda humanitaria.

embarcaron 140 cajas en un camión de la Armada que las depositó en el Tercio de Armada (TEAR), desde donde se ocuparon de que llegasen a su destino en Sarajevo hacia el mes de julio.

Ya desde el área de operaciones, la ropa fue clasificada y una primera remesa entregada el día 31 de julio por la célula CIMIC de la Fuerza española al asilo de ancianos «Padre Cristóbal». Aquel día las monjitas volvieron a dar muestras de su agradecimiento con unas buenas tortillas y un succulento salmorejo.

La difusión de la idea, la recogida de ropa, el embalaje, el movimiento de cajas, etc., fue realizado por voluntarios, que acompañados por sus hijos y por amigos de sus hijos

entregaron grata y gratuitamente su tiempo y esfuerzo para que saliese adelante el proyecto.

Queremos dar las gracias desde estas líneas a todos aquellos que han participado en este proyecto y han ayudado con sus aportaciones a paliar las necesidades de aquellos menos favorecidos. De igual manera queremos agradecer la colaboración de los mandos de la Armada española, sin cuyo apoyo no hubiese sido posible esta iniciativa, así como la de los usuarios e hijos de usuarios del Club Naval de Oficiales de Cartagena, que desinteresadamente han ayudado a que esta operación haya llegado a buen puerto.

Muchas gracias a todos.



## HISTORIAS DE LA MAR

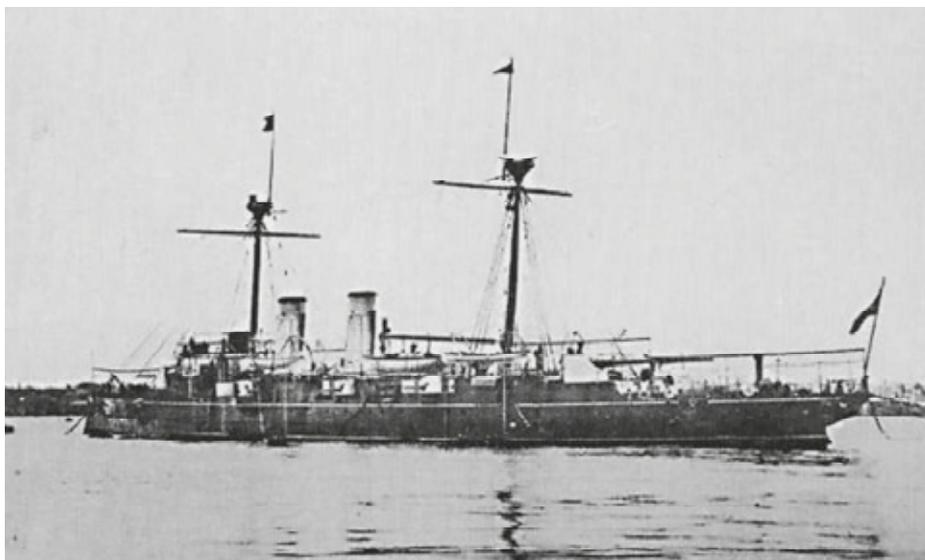
### LA PÉRDIDA DE *REINA REGENTE* EN LA PRENSA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ  
Doctor en Historia

#### **El naufragio del crucero *Reina Regente***



ENTRE el 9 y el 10 de marzo de 1895 el crucero *Reina Regente* (1) regresaba de una misión diplomática en el puerto de Tánger cuando se vio envuelto en un gran temporal. Nunca logró llegar a su destino en Cádiz, donde tenía previsto participar en los actos de botadura del acorazado *Carlos V*. Los oficiales y tripulación (412 almas) desaparecieron sin dejar rastro, a excepción de algunos pequeños restos que llegaron a las playas de Algeciras, Tarifa, e, incluso, a las más distantes costas de Estepona. En numerosas ocasiones los investigadores (2) han buceado en la documentación de la



Crucero *Reina Regente*.

época para tratar de poner en claro lo que pasó con aquel crucero y su tripulación. Siendo, no obstante, el intento más cercano de hallar las verdaderas causas de la pérdida, el de Joaquín Gil Hondubilla en su libro *El crucero Reina Regente* y su hundimiento el 9 de marzo de 1895 (3).

En el presente artículo vamos a abordar la historia del *Reina Regente* desde la óptica de los periodistas de Santa Cruz de Tenerife. Fuertemente vinculados con el tráfico marítimo que recalaba en la isla, que quedaba retratado en sus continuas noticias de entradas y salidas de buques en el puerto insular, seguirán la tragedia del crucero de forma muy cercana. Incluirán las noticias contradictorias que llegaban desde la Península a bordo de los barcos, dado que el cable telegráfico llevaba bastante tiempo sin funcionar, y se solidarizarán con el dolor que conmocionó la España agitada de aquel tiempo.

### **La desaparición del *Reina Regente* y la prensa de Santa Cruz de Tenerife**

Los periódicos de la isla estaban centrados en los primeros meses de 1895 en los fuertes rumores que apuntaban a un nuevo estallido insurreccional cubano. Además, el cable telegráfico había dejado de funcionar hasta la Península. Razones por las cuales la noticia de lo que había ocurrido con el

*Reina Regente* tardó bastante en plasmarse en los rotativos isleños. De hecho, las primeras noticias recibidas se produjeron por deducción de las autoridades de la isla, quienes el 12 de marzo recibieron sendos telegramas inquiriendo por el paradero del buque (tres días más tarde de su desaparición). Se actuaba así porque en Madrid se pensó que el crucero bien podría haber cambiado de rumbo por el fuerte temporal para arrumbar a cualquier puerto canario.

La primera noticia de peso sobre la pérdida del malogrado crucero llegó a Santa Cruz de Tenerife en la tarde del 18 de marzo de 1895, momento en el que había fondeado el vapor francés *Ferdinand de Lesseps* (4). Éste había salido el día 15 del mismo mes de Málaga, puerto en el que ya se tenía constancia de la desaparición del buque cinco días atrás. El periódico *El Liberal de Tenerife* incluyó una breve reseña de las informaciones facilitadas por el segundo comandante del barco francés en este sentido (5):

«Ayer tarde llegó á éste puerto el vapor francés *Ferdinand de Lesseps*, y a poco rato circuló la versión con referencia á pasajeros del mismo, de que el crucero español *Reina Regente*, se había perdido. De tal magnitud era la noticia que inmediatamente tratamos de informarnos y supimos por el segundo comandante del indicado vapor lo siguiente: “Hace dos días y medio, dice, que salimos de Málaga, donde se aseguraba con todos los caracteres de verdad, que el crucero *Reina Regente* había naufragado por consecuencia de horrosos temporales, entre la Punta de Tarifa y Trafalgar pereciendo ahogadas más de 300 personas de las que iban en el buque. Sentiríamos que se confirmaran noticias tan desagradables”.»

El día 20 de marzo, el rotativo isleño asumió definitivamente la tragedia, dedicando una solemne dedicatoria a los momentos terribles a los que se supone se habría enfrentado la tripulación del *Reina Regente* (6):

«Esta idea es bastante para apenar el espíritu más fuerte, con solo pensar el espectáculo horroroso que ofrecerían aquellas tumultuosas aguas de la Punta de Tarifa, en que tantos seres se defendían de una muerte cierta y en que tantas esperanzas e ilusiones encontraron término fatal en el fondo de los mares. ¡Cuántos mitos, allí se oírían, lanzados al espacio demandando Misericordia en tamaña aflicción! Cuántos recuerdos a hijos, padres, hermanos y familias infortunadas llevarían los aires a la Península, de aquellos que en el estricto cumplimiento de su deber, iban a sumergirse en el arcano sin límites donde termina la existencia!, y ¡cuánto horror y pesadumbre de los que solo podían dar el último adiós a seres queridos, con el pensamiento ya casi adormecido por la bravura de los elementos!»

Al día siguiente los diarios volvieron a traer a sus planas la información del crucero. Eran momentos de incertidumbre, en los que se tenía la esperanza de que el *Reina Regente* hubiera cambiado su rumbo para refugiarse en alguna de las islas del archipiélago. La escasez de noticias se consideraba en la editorial de *El Liberal* como una buena señal, máxime cuando los corresponsales avisaban del corte en el cable telegráfico que unía Santa Cruz con Lanzarote, lo que permitía albergar esperanzas de que el buque hubiera podido fondear en esta última isla.

Los mismos periodistas, con afán contextualizador, entrevistaron a avezados marinos que conocían las aguas donde podría haber desaparecido el *Reina Regente*. Uno de ellos, D. R. Resals, capitán del correo *Montevideo*, opinaba que «buscar en la mar es cosa muy difícil y casi aventurada» (7), y se permitía apuntar que el buque podría estar con las máquinas paradas esperando auxilio en el océano. Para complementar esta posibilidad *El Liberal* aportaba la declaración del patrón del laúd *Carmelita*, quien estaba fondeado en Tánger y había visto zarpar al crucero el día 9 con marcha inferior a la posible, lo que apoyaría las conjeturas de una avería en la propulsión.

Las informaciones falsas sobre avistamientos del *Reina Regente* salpicaron las crónicas periodísticas de la isla. La más conocida fue la del crucero *Alfonso XII*, que entraría en el puerto de Cádiz el 20 de marzo y sería confundido por una gran multitud con el buque desaparecido. Esta unidad de la Armada había recorrido toda la costa española de Huelva y Cádiz (semáforos de cabo de San Vicente y Tarifa). Por su parte, el *Isla de Luzón*, el vapor *Hassani* y el *Pielago* habían hecho lo propio, sin resultados, en la costa noroeste de África. El día 22 aumentó la confusión, entremezclándose noticias de falsos avistamientos del *Reina Regente* con los rumores de la aparición de cadáveres en las costas gaditanas (8). Progresivamente, las noticias insertas en los periódicos tinerfeños fueron apuntando a un fatal desenlace. En su plana del 23 el *Liberal* publicaba con hondo sentimiento (9):

«De cualquier suerte España está de duelo; a estas horas las lágrimas derramadas formarían anchuroso piélago; los gritos de angustia arrancados al corazón de tantas madres, los lamentos de inocentes huérfanos sin pan y sin hogar, los sollozos de inconsolables esposas forman lúgubre concierto, y a Santa Cruz de Tenerife a este pueblo donde siempre repercute el eco de la desgracia ha llegado también el clamoreo de nuestros compatriotas, y nos sentimos apenados por la magnitud de tamaño desastre.»

El *Diario de Tenerife*, por su parte, dedicó un extenso artículo al crucero con una óptica diferente. Trató sobre la tripulación, realizando un somero repaso a las biografías de los oficiales principales y algunas anécdotas que habían rodeado la composición definitiva de la dotación del *Reina Regente* (10). Nos informa, pues, de su comandante, el capitán de navío don Francisco

de Paula Sanz de Andino Martí y sus esfuerzos por sacar adelante a la viuda de su hermano (oficial de la Armada caído en acto de servicio en Filipinas) y a sus sobrinos. También nos cuenta cómo el segundo comandante, capitán de fragata don Francisco Pérez Cuadrado, había sido sustituido pero esperaba todavía su relevo para dejar el crucero. Entre las anécdotas afortunadas el periódico reseñó cómo el teniente de navío don Ubaldo Serís, destinado en Cuba con el *Reina Mercedes*, no había conseguido su traslado por muy poco al *Reina Regente*, lo que había contribuido sin duda a salvarlo de una muerte cierta (11).

### **Continúa la rotura del cable telegráfico Cádiz-Santa Cruz**

Las noticias continuaban llegando a Santa Cruz desde la Península con cuentagotas. El cambio de la presidencia del gobierno de Cánovas del Castillo por Sagasta provocó retrasos y un mayor control de las informaciones que se cursaban a las islas. Incluso los periodistas de *El Liberal* denunciaban la existencia de un «gabinete negro» (12) que habría impuesto una suerte de censura previa en las comunicaciones. Sólo el número del 26 de marzo incluyó la transcripción de la interpelación del marqués de Villasegura en el Senado,



*Crucero Alfonso XII.*

realizada el día 14, en la que pedía cuentas de las medidas que se habían tomado en el asunto del crucero y, posteriormente, para convencer a los senadores de las altas posibilidades que, en su opinión, tenía el buque para encontrarse a salvo (13). Los números siguientes de *El Liberal* continuaron incluyendo el discurso del marqués, en el que detallaba su hipótesis de que el *Reina Regente* se encontraría flotando como una boya, sin gobierno y, probablemente, se desplazaría lentamente hacia las islas Canarias. Informaciones que partían siempre de los periódicos que llegaban a la isla desde la Península, porque se había confirmado que el cable telegráfico llevaba bastantes días sin servicio. Siguiendo esta rutina, el 29 se incluyó en el rotativo la noticia de que se habían recibido en Las Palmas noticias del hallazgo del casco del malogrado crucero en aguas de Conil. Dicho descubrimiento supuestamente se habría realizado por el *Alfonso XII*. Esta información tenía su origen en unos periódicos fechados en Cádiz el día 19 de marzo, llegados a la capital grancanaria a bordo de un vapor salido de aquel puerto. Es decir, los periódicos tinerfeños ofrecían informaciones que todavía estaban llenas de contradicciones y con un evidente retraso. Muestra de esta disparidad en las noticias que aparecían en la prensa de Santa Cruz es que al día siguiente del mencionado obituario al crucero, publicado el día 30, insertaron un extenso artículo procedente de *El Imparcial* de Madrid especificando las características técnicas del *Reina Regente* y la composición de su amplia tripulación. Al tiempo que expresaban sus esperanzas de que el buque se hubiera salvado y pudiera rescatarse pronto.

El 1 de abril, el Ayuntamiento de Santa Cruz organizó un solemne acto de despedida a las víctimas del crucero (14). Consistiría en una misa en la parroquia Matriz, asistirían todas las autoridades civiles, militares y religiosas de la isla y sería amenizado por la orquesta de Santa Cecilia. Dos días después, el mismo rotativo informaba de que se había confirmado que el casco encontrado cerca de Conil no pertenecía al *Reina Regente*, lo que aumentaba las expectativas de poder encontrarlo. Idas y venidas de una información que contrastaba con los preparativos públicos (15) para despedir a los hombres del *Reina Regente* realizados por el consistorio (16):

«¿Qué se sabe del *Reina Regente*? Ésta es la pregunta de todo español; pero, desgraciadamente, todos preguntamos y nadie contesta, y los que lo hacen es para decirnos que en tal parte han aparecido restos de un barco, en cual otra han visto sumergirse un buque, y por último que se tiene la evidencia de la horrible catástrofe. Los días pasan; las olas siguen mudas, como si temieran asustarnos con sus revelaciones; la ansiedad crece en todos los corazones, llegando hasta el total decaimiento de fuerzas en los parientes de la infeliz tripulación; la guardia permanente sigue montada en el Ministerio de Marina; todos los aparatos telegráficos funcionan al mismo fin, y nada... No quedan ya ni esperanzas. El mar devuelve los cadáveres; pero en esta ocasión, ni eso.

¿Pretenderá conformarnos con unos jirones de nuestra bandera y unos trozos de palo, a cambio de unos centenares de nuestros bravos marinos?

Si la catástrofe es un hecho, dos cosas restan ya a los españoles: exigir responsabilidades, si las hubiere, y elevar nuestras sentidas plegarias a la mayor gloria de nuestros compatriotas, muertos en el cumplimiento del deber y por efectos del destino, o de la imprevisión.»

### **El arreglo del telégrafo**

A partir del 7 de abril el cable que unía la isla con la Península quedó reparado. Con ello se suponía que las noticias debían mejorar. La irrupción de crónicas nacionales atrasadas en los días siguientes parece confirmar este extremo. Así como la recepción de la confirmación oficial de la pérdida total del crucero *Reina Regente* (17):

«Después de cincuenta días de silencio, ayer el cable nos comunica, como una de las primeras, la triste noticia de haberse confirmado oficialmente el naufragio del crucero *Reina Regente*: “Pocas palabras tenemos que añadir a las ya escritas en anteriores números, respecto a esta catástrofe, de la que, en los últimos pasados días llegamos a abrigar ligera esperanza que no hubiese ocurrido fundada en las múltiples y contradictorias noticias de la prensa peninsular, y que en momento inesperado se descubriera el paradero del hermoso buque.

Ya no cabe dudarle; ya el gobierno ha lanzado á los vientos de la publicidad la infausta nueva y ya suponemos se conocerán al detalle, y con todos los caracteres de verdad, el sitio del naufragio y las causas que lo produjeron.

España llorará siempre amargamente tan inmensa pérdida y rogará á Dios por el descanso eterno de las víctimas”.»

A *El Liberal* sólo le quedaba dar cuenta de los telegramas que el alcalde de la ciudad remitió a los ministros de Marina y de Guerra, al contraalmirante Heras en Cádiz y al marqués de Villasegura y pedir a todos los tinerfeños que se unieran al dolor de España en la pérdida de tantas buenas vidas. A nosotros sólo nos resta dedicar un emocionado recuerdo a la dotación del *Reina Regente* y a todas las tripulaciones, marinería, suboficiales y oficiales de ayer, hoy y mañana que han guardado, guardan y guardarán nuestras aguas.

## HISTORIAS DE LA MAR

(1) Las características técnicas que se preveían en su botadura fueron incluidas en *La Ilustración Española y Americana*, núm. XXXIX (1886), p. 227.

(2) ARAGÓN FONTELA, Miguel: *¿Dónde se encuentra el Reina Regente? Hipótesis sobre las causas y lugar del naufragio del crucero Reina Regente el 10 de marzo de 1895*. REVISTA GENERAL DE MARINA, Tomo 240 (2001), pp. 247-262.

MOLLÁ AYUSO, Luis: *Cien años del Reina Regente*. REVISTA GENERAL DE MARINA, Tomo 228 (1995), pp. 329-340.

(3) GIL HONDUBILLA, Joaquín: *El crucero Reina Regente y su hundimiento el 9 de marzo de 1895*. La Espada y la Pluma. Madrid. 2004.

(4) *Diario de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, 18 de marzo de 1895.

(5) *El Liberal de Tenerife*. Diario de la mañana, Santa Cruz de Tenerife, 18 de marzo de 1895.

(6) *El Liberal de Tenerife*. Diario de la mañana, Santa Cruz de Tenerife, 20 de marzo de 1895.

(7) *Ibíd.*, 21 de marzo de 1895.

(8) *Ibíd.*, 22 de marzo de 1895.

(9) *Ibíd.*, 23 de marzo de 1895.

(10) *Ibíd.*, 22 de marzo de 1895.

(11) El teniente de navío don Ubaldo Serís se distinguirá en la guerra de 1898 en la acción del puerto de Manzanillo (30 de junio de 1898) contra los buques norteamericanos, ostentando el mando del cañonero *Delgado Parejo*.

(12) *El Liberal de Tenerife*. Diario de la mañana, Santa Cruz de Tenerife, 26 de marzo de 1895.

(13) *Ibíd.*

(14) *Ibíd.*, 1 de abril de 1895.

(15) *Ibíd.*, 3 de abril de 1895.

(16) *Ibíd.*, 5 de abril de 1895.

(17) *Ibíd.*, 10 de abril de 1895.





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

## ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO

### EFEMÉRIDES DEL MES DE ENERO

#### Día Año

**1 1540.**—Francisco Vázquez Coronado, gobernador de Nueva Galicia, por encargo del virrey de Nueva España prepara su expedición en busca de las siete ciudades de Cíbola.

**2 1492.**—El ejército comandado por el rey Fernando y la reina Isabel entra en la ciudad musulmana de Granada, estando presente Cristóbal Colón con la esperanza de conseguir el apoyo de la Corona para su empresa, que muchos consejeros reales consideraban de quimérica.

**3 1541.**—La marcha por el interior de los actuales estados sureños de los Estados Unidos de Hernando de Soto se convirtió en una pesadilla de pantanos, epidemias y un sinfín de batallas con los indios. Soto decide invernar en Apalache.

**4 1540.**—Jorge Robledo funda la ciudad de Antioquía, cuyas tierras están en la cabecera del río Darién y Cauca, lugar insano y de continuas luchas con los indios.

**5 1561.**—El tirano Lope de Aguirre, después de asesinar a su gobernador Diego de Ordás, se nombró a sí mismo maestro de campo, llamando a sus partidarios «los Marañones»; siguen río abajo como desesperados en busca de aventuras.

**6 1539.**—Pedro Ansúrez, con su expedición a los Chunchos en la cordillera de los Andes, pasada la provincia de Carabaya y después la de Tacana se encuentra con grandes dificultades por la carencia de comida, intrincadas montañas y bosques impenetrables.

**7 1516.**—Alonso de Ojeda, a quien se le asignó la conquista del Darién, parte septentrional de Colombia, fallece por causas naturales por estas fechas. El último rastro de este valiente conquistador fue su ingreso en un convento franciscano.

**8 1542.**—Intensificado el rechazo indígena a los extranjeros en la conquista de Chile por Pedro Valdivia, éste decide enviar a su lugarteniente Alonso Monroy a Perú en busca de refuerzos para continuar la conquista de este territorio.

**9 1503.**—En este día llegó Colón al río de Belem, estando allí todo el mes de enero relacionándose con los naturales y procurando conocer las riquezas del país.

**10 1565.**—Después de una navegación calamitosa por el Pacífico, la expedición de Legazpi y Urdaneta descubre las islas de los Barbudos.

**11 1550.**—Terminadas las capitulaciones con los alemanes sobre Venezuela y para asentar la paz en aquellos territorios, es nombrado gobernador el

licenciado Juan Pérez de Tolosa, que lo hizo muy bien. Durante el viaje que hacía de Tucuyo a la costa en este mes falleció el insigne gobernante.

**12 1598.**—La Corona hizo contrato con Juan de Oñate por el que se comprometía a conquistar y colonizar los territorios más allá del Río Grande. Oñate sale de México con su expedición por Zacatecas, Caxco, San Bartolomé y Río de los Conchos.

**13 1603.**—Regresa de su viaje de exploración por las costas del norte de México el conquistador Sebastián Vizcaíno a bordo de la nao *San Diego*.

**14 1533.**—Temiendo Francisco Pizarro que los tesoros que había en Pachacamac desaparecieran, manda a su hermano Hernando que con veinte de a caballo y algunos arcabuceros fueran a dicho santuario a recoger los tesoros que allí decían que había.

**15 1534.**—Pedro Alvarado, después de su corto viaje al Perú donde vendió a Diego Almagro su tropa, unos seiscientos hombres y once navíos, regresa a su gobernación de San Miguel de Piura en Nicaragua.

**16 1550.**—Después de dos años de exploración por el interior de Venezuela regresa a Tucuyo su gobernador Alonso Pérez de Tolosa. Descubrió un camino más fácil para introducir ganado en el Nuevo Reino de Granada.

**17 1514.**—Descubierto el Mar del Sur por Balboa, éste con su expedición regresa al puerto de Careta de donde había salido el año anterior, procediendo al reparto de lo conseguido en este viaje y, aunque no fue tanto como esperaban, todos quedaron contentos y agradecidos a Balboa.

**18 1553.**—Martínez de Irala sale en nueva expedición del Paraguay, colonizando y conquistando la región de Guairá y sometiendo a muchas poblaciones de indios guaraníes, logra un vasto territorio.

**19 1530.**—Francisco Pizarro, después de obtener las capitulaciones que le daban permiso para conquistar las tierras de Nueva Castilla, se fue a Trujillo, donde se unieron a la expedición sus hermanos. En este día sale del puerto de Sevilla con ciento veinticinco hombres y cinco navíos.

**20 1516.**—Juan Díaz de Solís, afamado navegante que había sido piloto de la Casa da Índia de Portugal y socio de los hermanos Pinzón, en este día sus navíos entran en el estuario de un río, bautizado como río Solís o Mar Dulce, más tarde nombrado como Río de la Plata por ser la vía fluvial de penetración hacía la famosa sierra de la Plata.

**21 1568.**—Finaliza el segundo concilio de Lima. La tarea del concilio tenía dos puntos funda-

mentales: la implantación de la doctrina eclesiástica y la evangelización de los naturales. Un paso más en el establecimiento de la disciplina y evangelización del Nuevo Mundo.

**22 1540.**—La expedición de Alonso Camargo en su navegación por el estrecho de Magallanes se vio sorprendida por fuertes temporales; por estos días encalla la nave capitana, salvándose su tripulación, que fue repartida entre las otras dos navíos.

**23 1532.**—Diego de Ordás, el descubridor del río Orinoco, cansado de tanto recorrer el río sin obtener ninguna ventaja, por este mes decide volver río abajo con salida al mar y de allí a Paria.

**24 1539.**—Por capitulación fechada en Toledo en este día, Pedro Sancho de Hoz fue nombrado primer gobernador del estrecho de Magallanes y de la Tierra de Fuego.

**25 1553.**—Se inaugura la Universidad de México creada por cédula real dos años antes con el fin de proporcionar a los naturales e hijos de españoles instrucción en las cosas de la santa fe católica y en las demás facultades del saber.

**26 1524.**—Era el licenciado Alonso Zuazo un hombre honrado y de gran prestigio; enviado como juez a La Española es tenido como uno de los mejores juristas que pasó por la isla. En este día quiso la providencia que salvara su vida, pues la nave donde viajaba naufragó a causa de una gran tormenta en las islas Víboras.

**27 1552.**—Juan Sebastián de Elcano, a bordo de la nave *Victoria* con cuarenta y siete españoles y trece indios de tripulación, fondea en la isla de Timor para tomar víveres y pertrechos para emprender viaje de regreso a España.

**28 1542.**—Rodrigo de Bastidas, gobernador de Santa Marta, situada a once grados entre Gaira y Concha, traicionado por su teniente Villafuerte, llega herido a Santo Domingo.

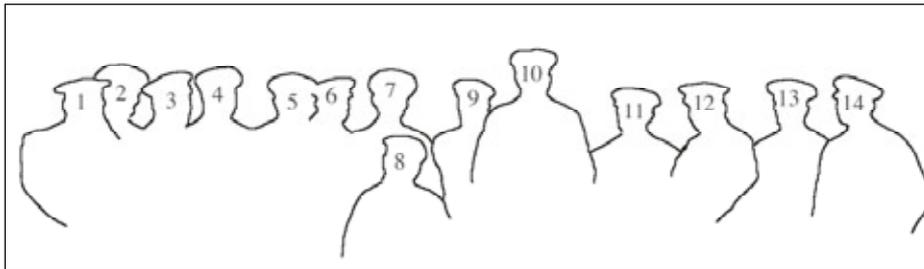
**29 1540.**—Hernando de Soto en La Florida manda a uno de sus capitanes, Diego Maldonado, para que tomando los bergantines busque un puerto seguro.

**30 1543.**—Cabeza de Vaca, en la Asunción, oyó hablar de las ricas minas de plata en sierra de la Plata del alto Perú; con este propósito manda recoger mucha comida en las tribus vecinas para ir allí de expedición.

**31 1532.**—A finales de este mes, Alonso de Sousa funda la primera colonia portuguesa en Brasil, llamada San Vicente.



Embarque de un ATP-19 en la Base Naval de Rota. (Foto: C. García de Paredes Ucero).



## VIEJA FOTO



Foto tomada a finales de enero o principios de febrero de 1926 a bordo del vapor *Alcázar* por personal del estudio de fotografía Ros, de Ceuta. En ella puede apreciarse un nutrido grupo de oficiales de las Fuerzas Navales del Norte de África, entre los que quedan cinco sin identificar. La fotografía fue remitida por el capitán de navío Alejandro M. de Ory Arriaga, comandante naval de Ceuta. De izquierda a derecha:

- 1.—Teniente de navío González de Ubieta. Comandante del *Uad Hastín*.
- 2.—Comisario José Hurtado.
- 3.—Sin identificar.
- 4.—Teniente de navío Manuel de Flórez y Martínez de la Victoria. Comandante del *Xauen*.

- 5.—Capitán de navío Francisco Núñez Quijano. Comandante del *Príncipe de Asturias*.

- 6.—Teniente de navío Narciso Núñez Olañeta. Oficial del *Príncipe de Asturias*.

- 7.—Sin identificar.

- 8.—Contralmirante Manuel García Velázquez. Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de África.

- 9.—Sin identificar.

- 10.—Capitán de navío Francisco Javier Enrile García. Comandante del *Reina Victoria Eugenia*.

- 11.—Sin identificar.

- 12.—Sin identificar.

- 13.—Teniente de navío Víctor Guimerá. Comandante del vapor *Alcázar*.

- 14.—Alférez de navío Remigio Verdía Jolí. Comandante del remolcador *Gaditano*.

## MARINOGRAMA NÚMERO 443

Por TAL

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

De Seis años de cruceros submarinos. Al final, el nombre del autor.

### DEFINICIONES

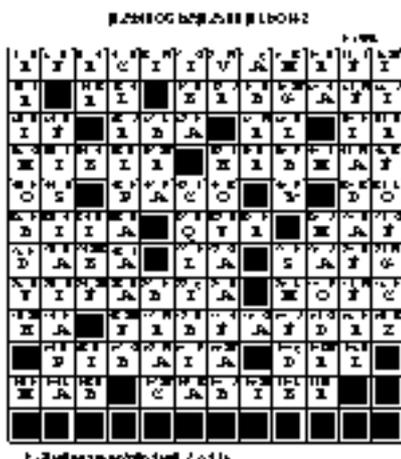
### Palabras

<p>A.— Art.: Descarga de toda la artillería de una banda . . . . .</p> <p>B.— Zool.: Nombre que se aplica a los anélidos marinos y litorales . . . . .</p> <p>C.— Constr. Nav.: Separar las ramas del tronco después de apeado el árbol . . . . .</p> <p>D.— Met.:Capa fina de hielo, de no mucha continuidad, que se deposita sobre la superficie de los cuerpos que, expuestos al aire libre durante la noche, alcanzan una temperatura por debajo de la de saturación del aire, que es inferior a los cero grados . . . . .</p> <p>E.— Org.: Nombre de uno de los yates reales de España, por cierto muy sevillano . . . . .</p>	<p>— — — — —</p> <p>1 13 71 94 65 34 87 38</p> <p>— — — — —</p> <p>6 12 25 74 64 51 43 95</p> <p>— — — — —</p> <p>8 67 24 5 75 56 28 17 72 84</p> <p>— — — — —</p> <p>16 99 82 42 60 27 2 62</p> <p>— — — — —</p> <p>85 97 53 90 76 79 83</p>
---	---

**DEFINICIONES**

**Palabras**

F.— Biolg.: Lugar en el que se crían las perlas cultivadas . . . . .	14	100	10	40	32	23	80
G.— Mit.: Héroe mitológico que salvó a Andrómeda de las garras del monstruo enviado por Poseidón a arrasar el reino de Cefeo . . . . .	54	22	29	7	59	3	
H.— Man.: Dícese del buque al que se ha dado fondo . . . . .	31	26	20	18	92		
I.— Pesca: Bolso o compartimento en el que se concentra la pesca capturada por cualquier arte de pesca que no sea el enmalle. . . . .	21	52	96	61			
J.— Ing.: Lugar de la costa, abrigado natural o artificialmente, en donde los buques pueden permanecer seguros y efectuar operaciones de carga o descarga . . . . .	91	11	70	4	47	66	
K.— Geol.: Banco o bajo fondo de gran extensión constituido por fango o arena acumulados por mareas o corrientes marinas. En general son zonas de abundante pesca . . . . .	81	57	44	19			
L.— Ocean.: Dícese de la mar o marejada más o menos gruesa, que a veces suele experimentarse en dirección distinta a la del viento reinante . . . . .	78	88	35	15	50		
M.— Zool.: Cefalópodo dibranquio del orden de los octópodos. Preparado a la «mugardesa» es plato muy apreciado. . . . .	93	63	9	58	37		
N.— Pesca.: Sustancias sápidas que se dan a los peces con objeto de atraerlos y capturarlos . . . . .	33	98	73	41			
O.— Pieza o aparato que convenientemente instalada en unión de otras constituyen un sistema (de armas, comunicaciones, etcétera) . . . . .	55	68	69	48	39	30	
P.— Hidr.: Canal de entrada de puertos o ríos de barra variable. . . . .	36	77	46	86			
Q.— En aquellos momentos de descanso que rara vez nos concede el segundo comandante cuando estamos navegando, en las cámaras, camaretas y sollados solemos jugar a este popular juego de cartas . . . . .	49	45	89				





Remolcador *Mahón* durante su participación en los ejercicios LOYAL MARINER 08, remolcando un blanco para ejercicios de tiros de buques de superficie y aviones *Harrier*.  
(Foto: M. Á. Costa Paz).



## MISCELÁNEA

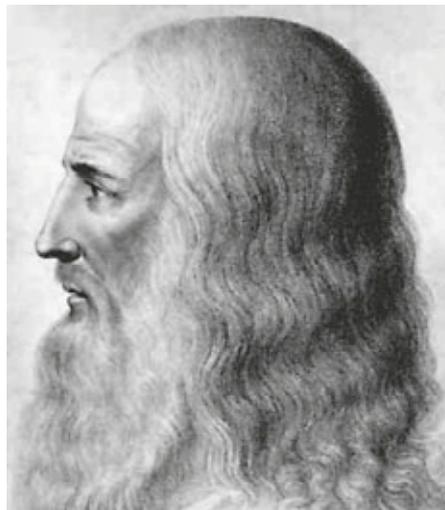
“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca”.

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

### 24.283.—Aviación embrionaria



A principios del siglo XVI Leonardo da Vinci analizó el vuelo de los pájaros y anticipó varios diseños que tiempo después resultaron realizables. Entre sus importantes contribuciones al desarrollo de la aviación se encuentra el tornillo aéreo o hélice y el paracaídas. Concibió tres tipos diferentes de ingenios más pesados que el aire: el ornitóptero, máquina con alas como las de un pájaro que se podían mover mecánicamente; el helicóptero, diseñado para elevarse mediante el giro de un rotor situado en el eje vertical, y el planeador, en el que el piloto se sujetaba a una estructura rígida a la que iban fijadas las alas diseñadas a imagen de las grandes aves. Leonardo creía que la fuerza muscular del hombre podría permitir el vuelo de sus dise-



## MISCELÁNEA

ños. La experiencia demostró que eso no era posible. Fue una figura muy importante al ser el primero en aplicar técnicas científicas para desarrollar sus ideas.

A. A. R.

### 24.284.—Torpederos

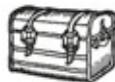


Los torpederos que tuvo la Armada, que suponían la serie de buques más numerosa salida jamás de unos astilleros españoles, eran unos barquitos nacidos hace ahora cien años, de muy reducidas dimensiones, lo que les permitió meterse en puertos donde nunca antes habían entrado buques de guerra, o hacía demasiado tiempo que no ocurría, despertando por tanto la curiosidad de los lugareños. En ese sentido, tenemos constancia de que en mayo de 1915, el torpedero *Núm. 1* remontó el río Ebro para atracar en Tortosa, dado que se proyectaba entonces haber construido en esa localidad una base para ellos. Finalmente, esa estación de torpe-

deros nunca llegó a ser una realidad, pero sin duda los tortosinos vivieron unas jornadas históricas con la citada escala. Lo mismo les sucedería a los habitantes de El Puerto de Santa María, cuando en mayo de 1930 acudieron en masa a recibir a otro de estos buques, el *Núm. 19*, para lo que el Ayuntamiento llegó a editar incluso unas octavillas que se repartirían por las calles los días previos a la entrada, para alentar a la población a ir a recibirlo. Recientemente, una de esas octavillas ha salido a la luz tras llevar casi 80 años oculta en el interior de un libro de la época, y que debió servir de marcapáginas a la persona que lo leyó en su día. En cualquier caso, anónimo lector, te agradecemos que la hubieras guardado, pues de esa manera nos ha quedado constancia de una jornada que debió ser histórica en esa ciudad andaluza.

D. Q. C.

### 24.285.—Vino que del cielo vino...



Lo debía echar de menos don Pedrarias Dávila, «Capitán e gobernador de Tierra Firme», pues, en 3 de diciembre del 1524, escribía desde Panamá al capitán Cristóbal Serrano, su teniente en la ciudad de Nombre de Dios, la más insana que haya conocido conquistador alguno, por lo que sus ferias se pasaron a Portovelo, lo siguiente:

«Allá envío estos quatro Indios para que me los enviéis con vino que no lo podemos aver aca. Pido, señor, por merced los dspacheys luego y se los deys y me hagays saber que tanto vino podré tener alla y sy os dexo Martín de Medrano dos jarretas de vino que mercó para mi en el Darien que me dixo que os las había dexado. Y me hagays, señor, saber como estays y ansi mismo esas señoras, y las nuevas de allí. Aca se dize quel señor licenciado Alarconcillo a estado muy malo. Mucho me pesa dello. Estar, señor, siempre sobre aviso sy vinieren navíos de cobrar mis despachos e cartas...»

**¡¡PORTUENSES!!**

Hoy marlas a las trece horas, después de varios siglos, entrará en nuestro puerto el primer barco de Guerra que lo visita, debido a las obras del dragado del Río Guadalete.

Es el *Torpedero 19*, a quien debemos todos recibir y manifestar nuestro júbilo, no sólo por este hecho memorable, sino también como prueba de entusiasmo y de esperanza en el actual Gobierno, para la continuación de todos los demás proyectos, que en estos momentos gestiona en Madrid su resolución una Comisión del Excmo. Ayuntamiento apoyada por vosotros mismos.

Confío plenamente en la buena voluntad en que siempre habéis inspirado vuestros actos, llenos de esperanza el porvenir y con una fé inquebrantable en los destinos de progreso y de grandeza que están señalados a nuestro pueblo y que concurriréis a ese acto para cumplir también los deberes de pueblo agradecido que sabe responder siempre a los beneficios que se le hacen.

**¡¡PORTUENSES!!**, a recibir al **TORPEDERO 19**

**¡¡Viva S. M. el Rey!!**

**¡¡Viva la Marina Española!!**

Puerto de Santa María 13 de Mayo de 1930.

El Alcalde accidental,  
**FÉLIX TEJADA MAYO.**

Encontramos esta carta transcrita en el libro *Leyenda negra y leyendas doradas en la conquista de América* (Madrid, 2008). Su autora, Bethany Aram, analiza las fundamentales figuras de Pedrarias y Núñez de Balboa, cuyas entrecruzadas vidas dieron lugar a leyendas de «verdugo y héroe», que ella trata de desmontar con riguroso y documentado análisis.

E. C.

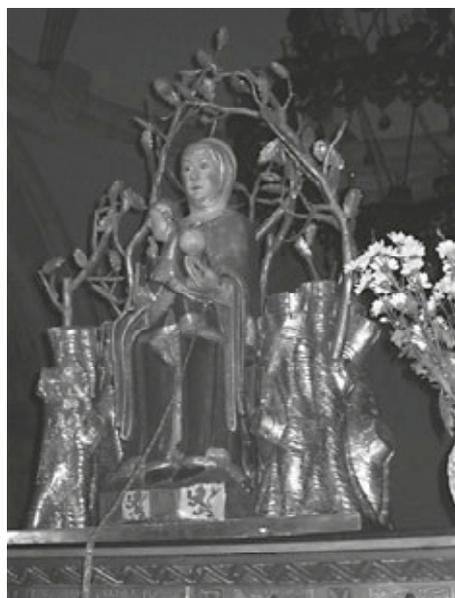
#### 24.286.—Letra de una jota



Bien es sabido que en la antigüedad el Ebro fue navegable. Será tal vez por eso que la patrona de La Rioja, la Virgen de Valvanera, tiene fama de marinera, como proclama la letra de esta brava jota:

«Fue en los barcos de Colón,  
Capitana y marinera,  
Y en La Rioja es Reina y sol,  
La virgen de Valvanera.»

A. A. V.



2008]

#### 24.287.—Construcción naval



Los barcos del siglo XII incluyen la familia del dromon (la zelandria y el panfil), la saetía, la fusta, la nao, el furcio, la tarida y la galera. A partir del siglo XIII se van estableciendo otros, como las carracas, las carabelas, los bergantines, las pinazas, los uxeres, diversos tipos de galeras y, más tarde, las cocas. Las naves de Castilla, que regulan las *Partidas* de Alfonso X, demuestran su buena fábrica y cualidades marineras en dos siglos de luchas navales desde Gibraltar hasta Flandes e Inglaterra y con incursiones en el Mediterráneo.

J. A. G. V

#### 24.288.—Colchón salvavidas



El domingo día 15 de abril de 1877 se efectuó en la bahía de Cádiz, en presencia de diversos invitados, la prueba oficial del salvavidas inventado por un tal señor Bosch. Desde el vapor *Piloto*, de la casa Antonio López, se arrojaron al agua seis marineros con sus correspondientes aparatos. El resultado no puso ser más satisfactorio para su inventor, pues con los citados aparatos fue imposible sumergirse, aun haciendo grandes esfuerzos para ello. Entre los diferentes experimentos que se realizaron, uno de los marineros extendió el colchón salvavidas y se acostó en él, permaneciendo así largo rato. El señor Bosch recibió numerosas muestras de felicitación.

M. R. B.

#### 24.289.—Botín de guerra



Entre 1933 y 1936 fueron construidos en los famosos astilleros Blohm & Voss de Hamburgo tres airosas bricbarcas de cerca de noventa metros de eslora y unas 1.700 t de desplazamiento, que se entregaron a la *Kriegsmarine* como buques

113



*Eagle.*

escuela: el *Gorch Fock*, el *Horst Wessel* y el *Albert Leo Schlageter*. En 1945, la derrotada Alemania vio cómo los vencedores arramblaban con lo que quedaba de su Marina de guerra. Los tres veleros, milagrosos supervivientes de la contienda, no se salvaron del expolio. El *Gorch Fock* pasó a ser el soviético *Tovarich*, que después de la desintegración de la URSS se incorporó a la Marina ucraniana y en 2003 fue adquirido a ésta por una empresa alemana. El *Horst Wessel*, apresado por los norteamericanos, se convirtió en 1946 en el buque escuela de la Coast Guard, siendo bautizado como *Eagle* y en donde sigue en servicio. El *Albert Leo Schlageter* fue incautado por los Estados Unidos y cedido en 1948 a la Marina de guerra brasileña, que le dio el nombre de *Guanabara*, pasando a ser el *Sagres* cuando se vendió a la Armada portuguesa en 1961.

J. R.

#### 24.290.—Calidad de la familia



«Certificación de la calidad de la familia de su esposa doña María Martina Inel Zamudio» es lo que pedía en instancia dirigida al señor alcalde ordinario de la ciudad de Manila, el capitán de la Marina Corsaria don Alonso Morgado, natural de la Isla de León, diócesis de Cádiz, Reino de Sevilla y residente en Manila.

Para dar cumplido testimonio, en el expediente prestaron declaración importantes personalidades, como el «Cavallero Síndico» general de la ciudad, el deán de la Santa Iglesia Metropolitana (éste con la venia del Ilmo. Sr. Arzobispo de las islas), el coronel de Usares de Aguilar (previa autorización del capitán general) y otras autoridades.

La calidad de la familia de su esposa, como decía el señor Morgado, quedó muy clara con la declaración de los señores inte-

rogados, de los que vamos a tomar, como ejemplo, la del coronel mencionado:

«En la ciudad de Manila a diez y seis de Septiembre de mil ochocientos diez y nueve años. El señor don José Casal Bermúdez Coronel de Usares de Aguilar, cumpliendo con lo prevenido en auto proveído por el Señor Alcalde Ordinario de primera elección en quatro del corriente mes en virtud de la solicitud del interesado expone: Que a excepción de Don Miguel de Elorriaga y de Doña María Rafaela de Endaya que no los conoció, le consta que el presentante se halla casado con Doña María Martina Inel y Zamudio, y que en este Matrimonio han tenido por uno de sus hijos legítimos a D. Manuel María del Carmen, y que la referida Da María Martina su muger a quien vio nacer fue hija legítima de D. Antonio Inel Sanchez Escrivano que fue de Minas y Registros, y de Da María Josefa Zamudio, nieta de D. Diego Ignacio Zamudio, y de Da María Ana de Elorriaga, y visnieta según tubo noticia de Don Miguel de Elorriaga, todos españoles, y nacidos de legítimos matrimonios, y que todos los susodichos y demas ascendientes de dicha Doña María Martina Inel y Zamudio han sido personal de la primera distinción en esta República, y emparentados con las personas mas visibles, y como tales han obtenido los cargos, y empleos honoríficos de ella tanto Eclesiásticos como Civiles. Y es quanto puede exponer de los particulares que se refiere en el antecedente pedimento.»

P. G. F.

**24.291.—Motín**



Uno de los mayores motines de la Armada, aunque muy poco conocido, fue el habido en mayo de 1825 en la escuadra de Roque Guruceta, fomada por el navío *Asia*, los bergantines *Aquiles* y *Constante* y el transporte *Clarington*, cuando después de la entrega de El Callao, como consecuencia de la batalla de Ayacucho, camino de Filipinas regresaba a España. La escuadra fondeó en la isla de Guaján, capital

de las Marianas. Allí se sublevaron las dotaciones, incendiaron el transporte y dejaron a los oficiales en tierra. El *Aquiles* se dirigió a Valparaíso, donde se entregó al Gobierno de Chile, y el *Asia* y el *Constante* se entregaron a las autoridades mexicanas en Acapulco.

TAGOMAGO

**24.292.—Estrella de los mares**



El gran poeta Berceo, primero en escribir en «román paladino», dedica estos preciosos versos a la Virgen María y en ellos ya hace referencia a la estrella de los mares de nuestra *Salve Marinera*:

«La bendita Virgen es estrella clamada,  
Estrella de los mares, guiona deseada,  
Es de los marineros en las cuitas guardada,  
Ca quando essa veden, es la nave guiada.»

A. A. V.

**24.293.—El real de a ocho y el dólar**



Éste fue el cargamento que perdió en 1784 el bergantín español *El Cazador* cuando emprendió el que sería su último viaje de Veracruz a Nueva Orleans, llevando sus bodegas cargadas de reales de a ocho acuñados en las cecas de México, destinados a estabilizar el ya debilitado sistema monetario de la colonia española de la Luisiana. Pero esas monedas nunca llegaron a su destino, ya que *El Cazador* naufragó misteriosamente frente a las costas de Luisiana, sin haberse llegado a saber si el motivo fueron las tormentas o el ataque de los piratas.

Pero la relevancia histórica del real de a ocho es que se considera la primera divisa mundial, ya que su uso en el comercio se extendió durante el XVIII en Europa, América y el Lejano Oriente; de hecho, en Estados Unidos fue conocido como el *spanish dollar*.

En el caso de los reales de a ocho de *El Cazador*, aparece por una de sus caras la efigie de Carlos III, y en la otra el escudo de

## MISCELÁNEA

España, siendo precisamente las columnas que están a ambos lados del escudo y las bandas que las envuelven las que se dice dieron origen al símbolo del dólar (\$).

A. A. R.

### 24.294.—Un adorno muy marinero



En Barcelona, en los números 22 y 23 de la avenida Juan de Borbón, que es la calle principal de la popular Barceloneta, lindando con el puerto se encuentra el bonito edificio de pisos que ilustramos aquí. En la fachada llama la atención la magnífica composición escultórica de tema marinero sobre el dintel del portal principal. Los diversos elementos que forman este frontispicio descansan en el entablamento apoyado en el capitel de las columnas del marco de la puerta, según vemos en la foto adjunta.

A la vista de ella, lo primero que se le ocurre a todo el mundo es preguntarse el

porqué de esa escultura, aunque de entrada podría suponerse que el autor se inspiraría en el puerto de la ciudad, situado a un tiro de piedra del edificio, justo detrás de la cámara del autor de la imagen. Sin embargo, hechas las oportunas indagaciones, resulta que el edificio fue proyectado por el arquitecto Manuel Puig Janer y la obra se inició en 1936, quedando terminada en plena Guerra Civil. Su propietario era el dueño de la empresa Martí Ventosa, fundada allá por el año 1880, cuya última sede fue en los bajos del edificio, hasta que cesó en esa actividad y cerró las puertas a mediados de la década de 1990. Hasta entonces, según una inquilina del edificio, el aro salvavidas de la obra que nos ocupa llevaba el nombre de la citada empresa, lo que puede adivinarse todavía si se observa detenidamente la parte superior del mismo. La empresa se dedicaba al comercio de efectos navales, hecho que aclara y justifica plenamente el tema de la escultura.

L. C. R.



**24.295.—Navarino**



En la bahía de este nombre, al sur de Grecia, tuvo lugar la última batalla entre buques de vela el 20 de octubre de 1827. La flota turca, ayudada por escuadras de Egipto y Túnez, fue aniquilada por la fuerza naval combinada anglo-franco-rusa bajo el mando del almirante Codrington.

VEDRÁ

**24.296.—Marco Polo**



En la ciudad medieval de Korcula, en la isla croata del mismo nombre, se ha abierto al público la casa familiar de los Polo. Según los historiadores croatas, el legendario viajero nació en esta isla en 1254, alegando para ello que en Venecia no hay rastro de Marco Polo hasta que éste emprendió su viaje a Constantinopla.

ESPALMADOR

**24.297.—Ministerio de Marina**



Desde tiempos de Felipe II, y más concretamente desde 1621, en España no hubo más que una Secretaría de Despacho, que se ocupaba de todos los negocios del Estado. El 11 de julio de 1705 Felipe V disgregó, por primera vez, los asuntos de Guerra y Hacienda de los demás, en sendas secretarías independientes. Esta situación continuó hasta el 30 de noviembre de 1714, en el que se creó una nueva Secretaría para Marina y otra para Justicia. La de Hacienda desapareció como tal y sus asuntos quedaron a cargo de un intendente universal y de un veedor general. Efímera fue la vida de la nueva Secretaría de Marina, pues el 8 de abril del año siguiente fue suprimida y sus asuntos asumidos por la de Guerra (ya empezábamos a vueltas con «lo conjunto»).

En 1717, la Intendencia Universal de Hacienda fue absorbida por la Secretaría de Justicia, que pasó a denominarse de Justicia, Gobierno Político y Hacienda, y un año más tarde, en 1718, la Secretaría de Guerra y Marina se hizo cargo de todos los asuntos de Indias, excepto los eclesiásticos.



Vista de la ciudad medieval de Korcula.

## MISCELÁNEA

El 14 de enero de 1721 volvió a nombrarse secretario de Marina. Esta vez la Secretaría duró cinco años, ya que en enero de 1726 el duque de Ripperdá, secretario de Guerra, se hizo cargo, además, de la Secretaría de Marina e Indias. Esta configuración ministerial sufrió un último retoque, en mayo del mismo año, al ser nombrado secretario de Marina, Indias y Hacienda don José Patiño, con lo que por fin el esquema de secretarías de Estado se estabilizó hasta 1833.

El Ministerio de Marina desaparece en 1834 al englobarse en el de Comercio, Gobernación y Ultramar hasta el año 1847. Por el momento, es éste su último renacimiento, hasta su desaparición (¿definitiva?) en 1976.

G. V. R.

### 24.298.—Buques a vapor



El primer buque de combate dotado de movimiento propio y rápido fue el *Napoleón*, proyectado por el ingeniero de la Marina francesa Dupuy de Lome, que le instaló una máquina de 900 CV que le permitió desarrollar una velocidad de 13'86 millas/hora en las pruebas efectuadas durante la travesía de Tolón a Marsella en el año 1852. En octubre del año siguiente el *Napoleón* remontó los Dardanelos remolcando la *Ville de París* en presencia de las escuadras aliadas de Francia y Gran Bretaña, que se encontraban inactivas durante ocho días a causa de los vientos y corrientes contrarias, lo que selló el triunfo del sistema de propulsión.

J. A. G. V.

### 24.299.—Instrumentos empleados por Colón para observar los astros



De acuerdo con el texto del *Diario de Colón*, el principal instrumento usado por él para observar los astros fue el cuadrante, que emplea los días 21 de noviembre y 13 de diciembre de 1493, así

como el 3 de febrero de 1493, y que luego cita en la carta que dirige a los Reyes Católicos al cabo de su tercer viaje. El astrolabio, en cambio, lo menciona sólo una vez, el 3 de febrero de 1493.

La ballestilla, conocida también como vara de Jacob, no la cita en absoluto. Ideada, al parecer, por los caldeos en el 400 a. de C., la descripción más antigua la da el judío provenzal Levi ben Gerson en 1342, aunque algunos creen que su inventor fue su contemporáneo Jacob ben Markin. Los primeros en emplearla fueron los astrónomos, siendo Johann Werner quien propuso su empleo por los navegantes ca. 1514, aunque otros creen que la propuesta la hizo Johann Müller, regiomontano. Así pues, no es nada extraño que Colón no hablara de ella.

L. C. R.

### 24.300.—La enfermería de Isabela de Basilán



La isla de Basilán es una de las siete mil que integran el archipiélago filipino, en pleno mar de Célebes. En ella fundaron los españoles un establecimiento militar que estaba dotado, entre otras dependencias, de una enfermería, con salas de medicina y cirugía, además de botica, donde recibieron atención médica los marineros enfermos a mediados del siglo XIX. Daba cabida a medio centenar de enfermos, pero la insalubridad del clima la hizo poco operativa.

M. M. C

### 24.301.—Asistencia médica en la mar



Cuando el 13 de junio de 1955 el minador *Vulcano* —al mando del capitán de fragata Manuel Guarch Rojano— navegaba de Marín a Algeciras, le fue solicitado por el mercante inglés *Gleddock* la asistencia de un médico por llevar a bordo un herido de gravedad. Trasladado a dicho buque el capitán médico del *Vulcano* con el

Minador *Vulcano*.

correspondiente material quirúrgico, prestó asistencia al marinero de nacionalidad inglesa Loreto Sultana, que presentaba fractura de la base del cráneo con ligera conmoción cerebral, ocasionada por una caída desde el puente alto a la cubierta principal. Convenientemente asistido de primera intención, pasó a la enfermería del minador para su mejor tratamiento. Trasladado al puerto de Algeciras, fue recogido por una ambulancia enviada por el consulado inglés, que le condujo a Gibraltar para su ingreso en un hospital de aquella ciudad.

M. R. B

#### 24.302.—Nombres de buques



El primero que llevó el nombre de *Magallanes* fue uno de los seis vapores que se compraron a Inglaterra en el año 1846, no construido como buque de guerra pero apto y destinado al apostadero de Filipinas. Armado con dos cañones, junto con el *Reina de Castilla* y *Juan Sebastián de Elcano*, fueron los primeros buques de vapor que formaron parte de las fuerzas navales destacadas en Filipinas. El *Magallanes* perteneció a una pequeña escuadra que al mando de Ruiz de Apodaca realizó una campaña

frente a los piratas malayos, culminada con la toma de la fortaleza de Balanguingui, cuartel general de la piratería. Además, tomaron parte dos pailebotes, tres bergantines de transporte de tropas y embarcaciones menores.

J. A. G. V.

#### 24.303.—Vapor *Mazzepe*



*Estado General de la Armada, 1845* es el título de una publicación de aquel año, «Demostrativo del personal y armamento de los buques de la Armada en servicio activo». Su lectura ofrece muchas curiosidades; por ejemplo, fijándonos en los nombres, aparece el bergantín *Jasson*, la goleta *Clarita*, la balandra *Donación*, etc. Pero pasa casi desapercibido el último de la lista, el vapor *Mazzepe* que, según nos cuenta Rafael González Echegaray en el libro *El buque en la Armada española*, fue el primer vapor de guerra mandado por un oficial de la Armada. Construido en Inglaterra, llegó a Santander en 1835; se desguazó en La Carraca en 1846.

P. G. F.



Personal del trozo de contraincendios de una fragata de la clase *Santa María* durante la reglamentaria inspección de la cubierta previa a las operaciones de vuelo.  
(Foto: J. E. Regodón Gómez).



## *CALMA TOTAL*

En principio *Calma total* (Philipp Noyce, Australia/USA, 1988) fue un proyecto original del director americano Orson Welles. El creador de *Campanadas a Medianoche* adquirió los derechos de la novela escrita por Charles Williams para su posterior adaptación al cine. Pero como tantas veces ocurriera en la biografía del realizador, la embarcación no llegó a puerto seguro, y fueron otras manos, las de Philipp Noyce, otros productores, la Warner Bros, los encargados de rematar la faena y lograr el objetivo deseado. En relación a Orson Welles una vez más se cumplió aquello que siempre caracterizó su faceta cinematográfica: ideas,

proyectos, propósitos, discusiones y problemas con los productores, constantes repetidas una y mil veces con el resultado habitual, suspensión del proyecto y otra derrota del director. ¿Cómo hubiera sido, se pregunta el cinéfilo, la cinta que hoy nos ocupa en manos del director de *Otelo*? Nunca lo sabremos pero, la verdad, a estas alturas de la historia la anécdota apenas tiene importancia. Importa, en todo caso, el producto final, dirigido por Philipp Noyce.

En *Calma total*, el mar como escenario principal de la historia no nos sumerge en escenas de guerra, batallas u otros enfrentamientos de



tipo bélico, como casi siempre ha sido habitual en la historia del cine cuando el mar era el hilo conductor del guión. Aquí son otros los elementos que entran en juego. En clave de *thriller* casi policiaco, la tensión, el suspense al más puro estilo hitchcockiano, cuya influencia en la película es innegable, la espera en aparente armonía en cualquier momento puede romperse, estallar en mil pedazos, con la quiebra absoluta de esa serenidad, comparable al estado de la

mar tranquila cuando no hay síntoma de temporal o revuelta que pueda agitar las aguas. Pero la tranquilidad no es tal, y un mundo interior bulle más allá de las simples apariencias. La pareja protagonista se nos muestra en un principio estable y bien avenida, pero a medida que la cinta avanza se nos irá desvelando el drama interior que les atormenta y que ha dejado recientemente profundísimas heridas aún abiertas por la reciente muerte de su hijo en accidente automovilístico. Así, en un intento de recuperar sus vidas, emprenden la huida en un velero hacia paisajes idílicos que les hagan olvidar la catástrofe y les ayude a atenuar el drama interior que les atormenta. Los fantasmas del pasado les persiguen, no les dejan apenas descanso ni respiro. Es imposible desarrollar una vida cotidiana normal y corriente como si nada hubiera pasado, el cadáver del

hijo preside todas y cada una de sus actuaciones en el vivir diario del matrimonio. Hacerse a la mar, embarcarse lejos del mundanal ruido, del escándalo y de la frenética vida de consumo, podría servir de bálsamo a la tragedia recientemente vivida, como válvula de escape. De repente, en medio de la tranquilidad del mar, aparece un extraño a bordo de un bote. Es el superviviente de un naufragio. El drama —o melodrama de supuesto de alto voltaje erótico—

está servido. ¿Y si todo fuese una trampa, una emboscada, el producto de una estrategia organizada por personajes, en un principio, ajenos a la pareja? Es entonces cuando la enorme tensión se abre al interrogante y la cinta comienza a avanzar por inesperados derroteros. La calma está en peligro y pudiera no ser tan total. En realidad, pudiera ser todo lo contrario.

Sobre esta base, muy bien explicada y detallada en el libro del mismo título, el guionista Terry Hayes trazó un hábil esquema literario y a la vez cinematográfico que acentuaba en todo momento el principal perfil psicológico de los tres personajes centrales, el matrimonio y el tercero en discordia, el naufrago. Centrado en un principio en la descripción humana, posteriormente el interés del guionista se desplaza al paisaje, a la mar, al sol que restalla y quema. El trabajo de Philipp Noyce puede calificarse sin duda de impecable. Eficaz y profesional, su sólida formación en el cine independiente y en cortometrajes alternativos se demuestra desde el primer momento en que toma el mando de la situación, distribuye con generosidad los

planos y acierta plenamente al dar el tono de emoción, de intensidad que la historia requiere en medio de un zozobranante mar de turbias y torrenciales pasiones, a veces contenidas, que inevitablemente nos hacen recordar un clásico de Roman Polanski, *El cuchillo en el agua*, cinta también desde estas páginas comentada, en la que todo discurre en quietud aparente, nada sucede... hasta que sucede. Todo eso lo explica muy bien su director, que en 1977 realizaba su primera película, *Movie Backroads*. El realizador domina la técnica de la narración, la explica al espectador, le trasmite su especial sentido del suspense y del drama, talento que posteriormente puso al servicio de películas como *Juego de patriotas*, *Acosada*, *Peligro inminente*, *El coleccionista de huesos* o *El americano impasible*. Al buen tono general de la película contribuye el excelente trabajo interpretativo de Nicole Kidman, en aquellos días camino del éxito en Hollywood para alcanzar el Óscar a la mejor actriz, y de Sam Neill y Joshua Tilden. Una notable película.

Toni ROCA





Cazaminas *Sella* (M 32). En la actualidad el cuadro adorna la cámara de oficiales del barco.  
(Colección de acuarelas de Manuel García García).

# La Mar en la Filatelia



## TRAZO DE TIZA

*Trazo de Tiza* es el título de un cómic de ambiente marino dibujado por Miguelanxo Prado y publicado en el año 2003 por Norma Editorial, que sirvió de motivo para la emisión de una serie de sellos de «Correspondencia Epistolar Escolar» efectuada por el servicio español de Correos el 10 de febrero de 2004. Consiste en un minipliego de cuatro sellos de idéntico valor: 0,27 euros, y ocho viñetas sin valor postal, con un total de doce escenas que reproducen otros tantos dibujos

del citado cómic. Vistas las fechas de edición y de emisión de los sellos, salta a la vista que esta crónica sale un poco a destiempo y quizá fuera de contexto, pero es que hace poco me di de narices con un original de la cuarta edición del citado cómic, de agosto de 2007, en una librería especializada de Valencia y, después de leerlo, ver el ambiente en que se desarrolla la acción y comparar sus dibujos con los de los sellos, me pareció que bien se merecía un comentario.



Mar. Sello.



Isla y embarcadero. Sello.



Hoja de sellos y viñetas.

*Trazo de Tiza* tiene su desenlace en una pequeña isla perdida en medio del océano, que no figura en las cartas náuticas, con una colina en el centro y un faro en su cumbre



Isla. Sello.

que lleva años sin funcionar, además de un largo malecón blanco que desde el aire parece un gran trazo de tiza sobre el agua. Los protagonistas principales son tres: un joven que llega con su velero a la isla escapando de una tormenta, una joven que había llegado a la isla hacía poco tiempo y allí se quedó con su barco esperando a alguien y la extraña dueña de una solitaria taberna, único edificio de aquella remota isla además del faro. Completan la escena dos navegante que recalcan con su barco para adquirir algunas provisiones, el enigmático hijo de la tabernera, la fugaz presencia de cuatro turistas con su yate y algunas gaviotas. En tan reducido espacio y con tan pocos personajes tiene lugar una curiosa aventura, misteriosa e íntima, en la que la falta de comunicación y los sentimientos juegan un importante papel, con un desen-

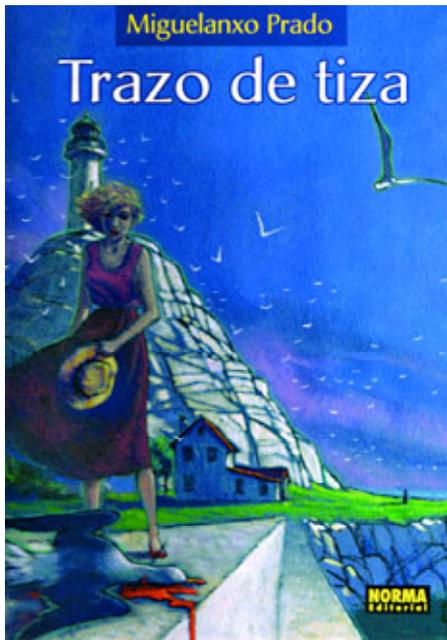


lace en el que la trama da una vuelta sobre sí su dramatismo y aparecen envueltas en la luz  
Isla y embarcadero. Viñeta del cómic.

misma y vuelve al principio para sorpresa del lector. Las escenas, dibujadas de forma suelta y espontánea, están coloreadas para acentuar

que corresponde al momento de su desarrollo: la hora, la situación climática y, en cierto modo, el estado de ánimo de los protagonistas.

Miguelanxo Prado es un dibujante coruñés nacido en el año 1958 que desde muy joven empezó a trabajar en la creación de historietas ilustradas por él mismo. En los años 80 del siglo pasado comenzó su colaboración en las revistas de cómics más prestigiosas de la época. Ha colaborado en la serie de animación *Men in Black* producida por Spielberg y diseñado diversos personajes para la televisión. También ilustra libros, portadas de discos y carteles para el cine y el teatro. Y desde el año 1998 dirige el Salón



Isla. Portada del cómic.



Faro. Sello.

## LA MAR EN LA FILATELIA



Faro. Viñeta del cómic.



Matasellos de primer día.

del Cómic que cada verano se celebra en A Coruña, llamado *Viñetas desde o Atlántico*.

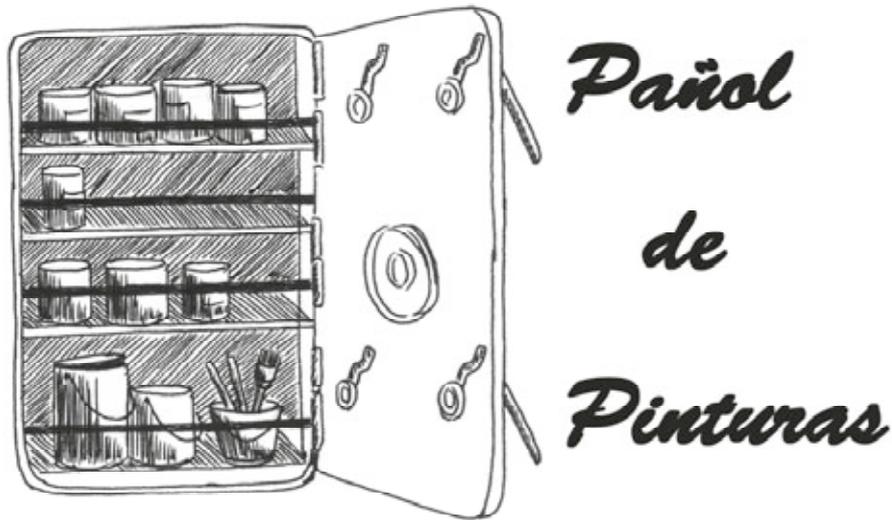
La maestría de Miguelanxo Prado ha quedado reflejada en esta serie de la «Correspondencia Epistolar Escolar» emitida en el año 2007, que se vino a sumar a otras series de anteriores: la emitida en 1998, con escenas del Quijote dibujadas por Mingote; la del año 1999, con el lema *El sello, compañero inseparable*, con dibujos del funcionario de correos Felipe Sánchez Pedrero; y las series de emitidas en 2000, 2001 y 2002, dedicadas a la «Historia de España» y dibujadas por Gallego y Rey.

No es la primera vez que en esta sección hablo del cómic o tebeo (1); ya lo había hecho en 2006, y decía entonces que el género literario conocido como tebeo o cómic, con el paso del tiempo había sabido ganar por derecho propio un espacio en el campo de la cultura, y una parcela en ese entorno y ambiente tan discutido, comentado, querido y controvertido que se llama ARTE. Así lo demuestra en la presente ocasión esta emisión dedicada a *Trazo de tiza*, que con la serie de sellos, las viñetas y cómic original, ha reunido unos sugerentes y magníficos ingredientes: mar, veleros, una solitaria taberna, navegantes, una isla perdida, personajes enigmáticos, un faro apagado, un cómic, olas, cielo, arte, narrativa, gaviotas, un largo malecón, imágenes sugerentes, cierta dosis de misterio y sellos de correos. ¡Excelente combinación!

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



(1) GONZÁLEZ, Marcelino: «El sello, la mar y el tebeo». *La Mar en la Filatelia*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio de 2006.



## MARÍA ROSA JAQUES GÓMEZ-PABLOS

Estibamos hoy en el *Pañol* a María Rosa Jaques, casada con el capitán de navío Juan Vázquez-Armero Durán, lo que constituye para mí una doble satisfacción, ya que, con independencia de esa amistad tan clásica en la Armada que se mantiene siempre a pesar de la separación y la distancia, Vázquez-Armero y yo somos compañeros de promoción.

En uno de esos encuentros en Cádiz comentamos el tema del *Pañol de Pinturas*, la afición y la práctica de este bello arte por parte de María Rosa y su deseo de que una crónica de su trabajo artístico apareciese en la REVISTA GENERAL DE MARINA. Pasado algún tiempo podemos redac-





tar este pañol «femenino», que no es el único, como saben nuestros lectores, ni lo será.

María Rosa confiesa que pintar le ayuda a abstraerse cuando aparece la inspiración, tan necesaria si se quiere obtener una obra digna. También nos comenta que comercialmente es un desastre y la consecuencia inmediata es la acumulación de cuadros en casa, a los que considera como «casi de la familia», con la ventaja, digo yo, de que no comen ni te piden la paga los sábados.

La nostalgia por la ausencia de hijos en casa la combate María Rosa pintando durante largas jornadas que para ella pasan en un santiamén, disfrutando con cada pincelada, alcanzando su máximo deleite al contemplar la obra acabada.

Nos habla sobre sus antecedentes artísticos familiares: entre ellos, Felipe Abárzuza, primo hermano de su abuelo, que pintó el techo del





teatro Falla de Cádiz; también pintan en la familia su tía Clara Martínez del Cerro y sus hermanas Clara y Carmen; su hermano Pepón, de grato recuerdo, compañero nuestro de la Escuela Naval, que colaboró en la REVISTA *Tambo* con numerosas viñetas. Actualmente su hijo Juan dibuja y, según María Rosa, espera que madure en un año (como ella) para decidirse a seguir pintando.

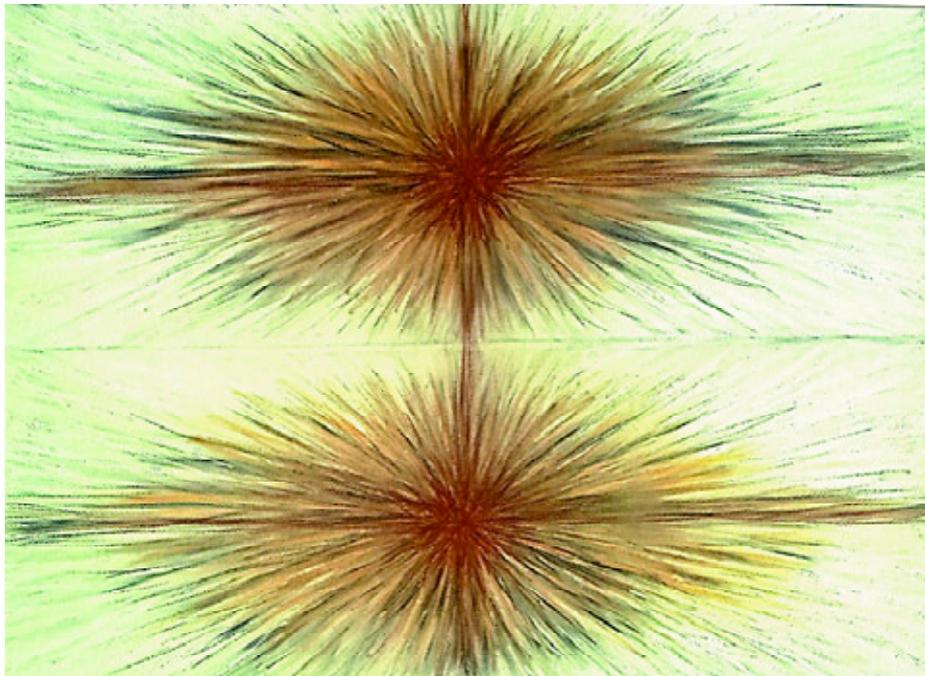
Asistió a clases en Cádiz con el profesor —de reconocido prestigio— Manolo Virella, en dos etapas: una en los años 80 y otra de cuatro cursos en la década de 2000.

Ha conseguido el título de técnico superior de cerámica artística en la Escuela de Arte de Cádiz, con calificación de sobresaliente en el proyecto final. En esta escuela aprendió y

descubrió muchas cosas que completaron su formación artística superándose al competir con mucha gente joven.

Con lo aprendido, que es mucho según María Rosa, está agradecida a sus profesores, que le han proporcionado una base que ella desarrolla ahora, fiel a su estilo, lo que demuestra que su oficio se consolida claramente.

Pinta principalmente con la técnica del pastel, aunque ha probado el óleo, que no le ha convencido. Sus obras son inicialmente figurativas, abundando el tema sobre animales, que retrata con fidelidad, a pesar de su gran dificultad. Del figurativo ha pasado al abstracto y en sus obras se adivina un cromatismo entonado con figuras uniformes de agradable



contemplación, cuya aceptación corresponde al espectador y que cumplen principalmente una función decorativa, sin pretender ningún tipo de mensaje.

Debe resaltarse que las obras dedicadas a la fauna están dotadas de una extraordinaria minuciosidad, lo que demuestra que cuando pinta no tiene prisa y que disfruta haciéndolo.

Su vocación tardía, como nos comenta, se ha debido a su dedicación a la familia, circunstancia que se asemeja, como tantas veces hemos comentado, a la de los pintores de la Armada, que dedicados plenamente a

sus cometidos tienen que dejar provisionalmente esta magnífica afición hasta el momento de alcanzar destinos más tranquilos, lejos de la mar, o a la edad que nos lleva definitivamente al retiro.

Con mi felicitación a María Rosa y admiración por su ejemplar trayectoria en el mundo del arte, un fuerte y doble abrazo, en el que incluyo a Juani.

Rafael ESTRADA



# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación ALTHEA (CHARLIE-SIERRA).**—Entre los días 12 y 17 de diciembre se llevó a cabo el relevo de los 215 efectivos de la Fuerza de Infantería de Marina de la FIMEX B-H V por los correspondientes a la FIMEX B-H VI. Este nuevo contingente de la Armada es ligeramente inferior al anterior, al disponer de un oficial y dos miembros menos de la plana mayor del Batallón, aunque incorporará personal para el empleo del terminal satélite TLB-50. Dos helicópteros SH3D de la 5.ª Escuadrilla con capacidad de evacuación médica (MEDEVAC) y 30 personas (pilotos, dotaciones de vuelo, personal de mantenimiento y sanitario) se encuentran desplegados en la base de Butmir (Sarajevo).



Adiestramiento durante la Operación CHARLIE-SIERRA. (Foto: F. Soto).

## NOTICIARIO

**Operación LIBRE HIDALGO.**—El pasado 13 de agosto finalizó el despliegue de la FOE VI (bajo mando de la Armada), que fue relevada por la FOE VII mandada por el Ejército de Tierra. El 11 de diciembre la Armada relevó de nuevo a esta Fuerza con la FOE VIII, formada por 18 miembros de la Unidad de Operaciones Especiales.

**Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo 06-finalización).**—La Armada sigue participando en la operación NOBLE CENTINELA con la aportación de diversas unidades al dispositivo aeronaval que se estableció en aguas de Canarias y adyacentes para localizar e informar del tránsito de embarcaciones de transporte de inmigrantes ilegales y disuadir a los posibles buques nodriza de su acción, apoyando a las autoridades civiles y las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado en el control de la inmigración ilegal y prestando apoyo humanitario en caso necesario. Durante el mes de diciembre participaron en la misión los patrulleros *Medas*, *Grosa* y *Tagomago*.

**Operación EUFOR CHAD/RCA (15 marzo 08-15 de marzo 09).**—La Resolución 1778 (2007) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas autorizó el despliegue de una fuerza de la Unión Europea en el Chad y República Centroafricana (EUFOR CHAD/RCA) por un periodo de un año. El pasado 2 de junio se inició el despliegue del contingente nacional, repartiéndose entre Djamena y Abeche, al que la Armada aportó una unidad de apoyo CIS (Sistemas de Comunicaciones e Información) compuesta por cuatro efectivos de Infantería de Marina con el correspondiente material técnico. Esta primera unidad permaneció desplegada en Djamena durante un periodo de tres meses, finalizando su participación a mediados de diciembre.

### Agrupaciones permanentes

**Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG-1).**—Esta fuerza continúa bajo mando español, que iza su insignia en la fragata *Almirante Juan de Borbón*. Al buque español acompañan en la composición de la



La fragata *Almirante Juan de Borbón* efectuando petroleo con el *Patiño*. (Foto: J. A. Tortolero S.).

fuerza las fragatas *Ville de Québec* (Canadá) y *Taylor* (Estados Unidos). A mediados de diciembre la agrupación efectuó acciones de contribución a la operación ACTIVE ENDEAVOUR entre el mar de Alborán y las costas de Túnez. El petrolero español *Marqués de la Ensenada* permaneció integrado en el grupo entre los días 1 y 11 de diciembre. Los buques, tras unos ejercicios de tiro en los que actuó como buque remolcador el patrullero *Anaga*, efectuaron una escala en Rota a mediados de diciembre, para proceder después al descanso navideño (*christmas dispersal*).

**Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG 2).**—El cazaminas *Sella* relevó al de su misma clase *Tambre* el 20 de diciembre, con lo que esta agrupación OTAN se compone actualmente del buque alemán de mando y apoyo *Bad Bevensen*, que relevó al *Rhein*, y los cazaminas *Sella* (España),

*Donau* (Alemania), *Gaeta* (Italia), *Evniki* (Grecia) y *Edincik* (Turquía). El grupo realizó una escala en Nápoles a mediados de diciembre, antes de disgregarse temporalmente con motivo del periodo de descanso navideño.

#### Ejercicios

**ROUTE SURVEY (1-11 de diciembre).**—Los cazaminas *Tajo* y *Sella* llevaron a cabo operaciones de reconocimiento de derrotas en las inmediaciones de los puertos de Castellón y Tarragona.

**MARCANAREX-2008 (15-18 de diciembre).**—Los unidades de la Fuerza de Acción Marítima *Cazadora*, *Arnomeni*, *Grosa*, *Medas* y *Tagomago* y la Unidad de Buceo de Canarias efectuaron diversos ejercicios en aguas de Canarias para incrementar el nivel de adiestramiento.



Cazaminas alemán *Dilligen* en el puerto de Cartagena. (Foto: A. Galán Ceas).

## NOTICIARIO



Patrullero *Cazadora* durante su despliegue en la UNIFIL.  
(Foto: F. Guinea Rodríguez).

**LANTOR (17-18 diciembre).**—El submarino *Mistral* efectuó ejercicios de lanzamiento de torpedos en aguas de Cartagena.

### Adiestramiento

**Méndez Núñez (16-18 de diciembre).**—Llevó a cabo adiestramiento propio y alistamiento de sistemas en aguas próximas a Ferrol, después de su periodo de inmovilización, regresando todos los días a puerto a la finalización de las pruebas.

**Victoria, Numancia y Canarias (16-17 de diciembre).**—Salieron a la mar para realizar adiestramiento individual en aguas del golfo de Cádiz.

### Comisiones, colaboraciones y pruebas

**Hespérides (20 de diciembre 08-12 de mayo 09).**—El día 20 de



Fragata *Numancia* navegando al atardecer. (Foto: D. J. Catalán P.).

diciembre zarpó de Cartagena para comenzar su participación en la «Campana Antártica XVI», que incluye como primer proyecto científico el denominado ATOS-Antártida, de carácter biológico y bipolar. Posteriormente, a primeros de marzo, realizará las campañas científicas «Hum-boldt» (en la costa oeste sudamericana) y «Caribe Norte» (en el mar Caribe).

**Condestable Zaragoza.**—Suministró agua y combustible a los peñones de Vélez, Alhucemas e islas Chafarinas y Alborán.

**Diana (16 de diciembre).**—Colaboró con la Unidad de Guerra Naval Especial, actuando como contacto de interés en ejercicios de interdicción marítima en aguas próximas a Cartagena.

**Escandallo.**—Durante el mes de diciembre efectuó exploración de pecios en aguas de Trafalgar.

**UNADEST F-X129 (15-19 de diciembre).**—Un helicóptero de la 3.<sup>a</sup> escuadrilla y otro de la 5.<sup>a</sup> se trasladaron a la Base Aérea de San Javier para colaborar en ejercicios de

lanzamiento de torpedos y de preparación de la Unidad de Guerra Naval Especial 408.

**Vigilancia marítima**

**Vigía (15 de noviembre-1 de diciembre).**—Realizó operaciones de vigilancia para contribuir a la seguridad marítima en el mar de Alborán, haciendo escalas en los puertos de Melilla y Málaga.

**P-111 (1-31 de diciembre).**—Efectuó vigilancia marítima en el mar territorial, entre la frontera y el meridiano de punta Umbría. El día 17 colaboró con el INTA/CEDEA.

**Tabarca (15-19 de diciembre).**—Llevó a cabo vigilancia marítima en aguas de Pontevredra, efectuando también colaboración con los alumnos de la E. N. M. El día 16 llevó a cabo un ejercicio PASSEX con la fragata *Leopold I* (F 930) de la Marina belga.

**Mahón (15-19 de diciembre).**—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Cantábrico, colaborando al mismo tiempo con los alumnos de la Escuela de Especialistas «Esaño».

G. V. A.



El patrullero *Vigía* durante el bautismo de mar que tuvo lugar con motivo del Salón Náutico de Barcelona en el mes de noviembre. (Foto: R. P. Fernández Borra).

# Sainsel

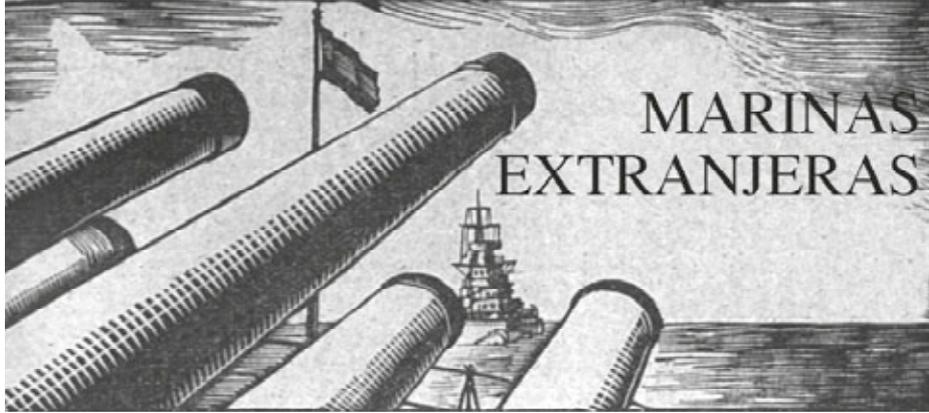
Al Servicio de la Armada Española



**C**  
**O**  
**CONSOLAS**

**SISTEMA**  
**WECDIS**

Homologado según requisitos funcionales ECDIS de la I.M.O. por el organismo certificador B.S.H.



**Francia**

***Finaliza la gran carena del Charles de Gaulle.***—Después de 15 meses de obras por un importe de 300 millones de euros, el portaaviones nuclear *Charles de Gaulle*

acabó su modernización el día 1 de diciembre, dentro del plazo y presupuesto previstos. Esta gran carena ha permitido remozar totalmente el navío y sus principales sistemas, incluyendo el cambio del combustible nuclear, modernización del sistema de



Portaaviones *Charles de Gaulle* durante el ejercicio PEAN 06.

## NOTICIARIO

combate y de comunicaciones CIS, al mismo tiempo que han sido realizadas las obras de modificación necesarias para recibir al nuevo caza *Rafale M*, capaz de llevar el misil de cabeza nuclear ASMP-A y el de crucero Scalp. Como parte de la modernización del sistema CIS se ha incluido el terminal del satélite Syracuse 3, que proporcionará un mayor ancho de banda y velocidad de transmisión de datos mucho más elevada al buque. Además, han sido instalados unos 80 km de cables para proporcionar puntos de conexión de telefonía IP y tomas de Internet.

Las catapultas y sistemas de recogida de aviones fueron igualmente recorridos y preparados para los nuevos aviones. El enorme casco fue saneado y pintado, al igual que la cubierta de vuelo. Todas las obras supusieron 2,53 millones de horas hombre, invertidas en equipos de la DCNS, subcontratistas, apoyo de la Marina Nacional y la propia

dotación del buque. La próxima gran carena del *Charles de Gaulle* está programada para el año 2015, habiendo dilatado el Gobierno francés hasta el año 2012 la decisión de construir o no un segundo portaaviones por razones presupuestarias.

## Georgia

**Destrucción de su Marina.**—La Marina y el Servicio de Guardacostas georgiano han sufrido duras pérdidas durante la invasión de Rusia el pasado mes de agosto. Los informes oficiales indican que han quedado destruidos por las fuerzas rusas: el *Tiblisi*, un hidrofoil de la clase *Matko* transferido por Ucrania en el año 1999; el *Dioscuría*, un patrullero lanzamisiles de la clase *La Combatant II*; los patrulleros *Giorgio Toreli* y *Batumi*, ambos de la clase *Stenka*; los *P-204* y *P-205*, patru-



Crucero ruso *Moskva*. (Foto: A. Anca Alamillo).

lleros de la clase *Zhuk*; el *Kutaisi*, antiguo patrullero turco de la clase *AB-25*; el *Tskaltubo*, patrullero ruso *Proyecto 360* también transferido, y el *Ayety*, un antiguo cazaminas alemán de la *Klasse 331B*. Muchos de los buques georgianos fueron aparentemente atacados cuando se encontraban atracados en el puerto de Poti, y algunas embarcaciones trataron de hacer frente a las fuerzas invasoras, que fueron fácilmente reducidas por la Flota Rusa del Mar Negro. Otros informes indican que el crucero ruso *Moskva*, de la clase *Slava*, podía haber resultado dañado durante los enfrentamientos. Algunos buques georgianos de menor porte sobrevivieron a la invasión, incluyendo el patrullero *P-24* del Servicio de Guardacostas.

### Bulgaria

**Creciente esfuerzo naval.**—Teniendo en cuenta la creciente importancia del mar Negro, uno de los miembros de la Alianza Atlántica, Bulgaria, está realizando un importante esfuerzo para aumentar su peso marítimo en la región. El antiguo miembro fundador del Pacto de Varsovia se unió a la OTAN en el año 2004, incrementando su flota al año siguiente con la adquisición de la antigua fragata belga *Wandelaar*, bautizada *Druzki*. Posteriormente Bulgaria negoció nuevamente con Bélgica para adquirir las dos fragatas restantes de la clase *Westdiep*, la *Wielingen* y la propia *Westdiep*, rebautizada *Gordi* después de una amplia modernización, uniéndose a la flota búlgara después del pasado verano. Las tres fragatas habían entrado en servicio a comienzos de los años 70, estando armadas con misiles antibuque Exocet y Sea Sparrow de defensa aérea y de un cañón de 100 mm. Además de estas tres fragatas, el cazaminas *Myosotis*, de la clase *Tripartite*, está siendo modificado para ser transferido también a Bulgaria en fecha próxima.

### Estados Unidos

**Relevo de portaaviones.**—A finales de septiembre, el portaaviones nuclear USS *George Washington* (CVN 73) llegó al puerto

japonés de Yokosuka para reemplazar al USS *Kitty Hawk* (CV 63), último superviviente de propulsión convencional. Dado de alta en la Marina norteamericana en 1961, el veterano *Kitty Hawk* sirvió durante una década en el Japón, después de haber reemplazado al de su misma clase USS *Independence* (CV 62) en 1998. El *Kitty Hawk* será finalmente dado de baja a finales de 2009, acabando así con la larga saga de portaaviones convencionales. El Gobierno japonés, consciente de que ya no era posible estacionar un portaaviones norteamericano propulsado por gasóleo en la base naval de Yokosuka, ha accedido a regañadientes a aceptar la presencia del *George Washington* en sus aguas. Inicialmente este portaaviones tenía que haber llegado al Japón en junio de 2008, pero el incendio sufrido el 23 de mayo durante su largo tránsito desde su anterior base en Norfolk atrasó tres meses su llegada, además de suponer una inversión de 50 millones de euros el costo total de las reparaciones. El *George Washington* entró en servicio el 4 de julio de 1992, y con sus 100.000 t de desplazamiento es el mayor buque norteamericano destacado en un puerto extranjero.

**Baja de un submarino oceanográfico.**—El único submarino de investigación oceanográfica existente en el mundo, el *NR-1*, fue dado de baja en una solemne ceremonia realizada en la base de submarinos de New London, Connecticut. El *NR-1* inició su carrera con múltiples misiones de búsqueda de artefactos perdidos en el fondo marino, y a lo largo de su larga vida ha recuperado armas nucleares en 1978, descubrió pecios en el Mediterráneo en el banco Skerki en 1995, vigilado los restos del USS *Monitor* y del USS *Akron* en 2002, así como explorado los bancos del Jardín de Flores del golfo de México en el año 2007. Su misión final en el año 2008 fue buscar los restos del navío *Bonhome Richard*, buque insignia del padre de la Marina norteamericana, el marino escocés John Paul Jones, que más tarde ofrecería sus servicios a Rusia. El almirante submarinista Edmund Giambastiani, su antiguo comandante entre mayo de 1982 y abril de 1985, fue el orador principal en la ceremonia de desactivación, resaltando la tremenda

## NOTICARIO



Submarino oceanográfico *NR-1*.

aportación de este pequeño submarino en el mundo que existe bajo la superficie del mar. En el año 1967 se puso el primer anillo del *NR-1*, que sería botado dos años más tarde con un desplazamiento de 450 t y una eslora de 45 m, con unas características que la hacían único en el mundo al contar con ruedas retráctiles que le permitían caminar por el fondo, tres portillos panorámicos para observar los objetos próximos en inmersión, cámaras de alta sensibilidad y un brazo articulado para recuperar objetos del fondo marino. El *NR-1* será remolcado al arsenal naval de Portsmouth, en Kittery, Maine, para iniciar el proceso de desarme, que finalizará en el arsenal naval de Puget Sound.

### India

**Alquiler de un submarino nuclear a Rusia.**—El Gobierno de Nueva Delhi ha comunicado a Moscú que continúa interesado

en el «alquiler» de un submarino nuclear de ataque, pese al accidente ocurrido el pasado 8 de noviembre que costó la vida a varios técnicos y miembros de la dotación de un SSN. Cuando el *Nerpa* —un submarino nuclear de la clase *Akula II*, que se había construido en astilleros rusos con destino a la Marina india— se hallaba realizando sus pruebas de mar, alguien disparó los dispositivos para sofocar incendios, lo que produjo la muerte por asfixia de las 20 personas que se encontraban en los compartimentos de proa. Aunque las pruebas de mar fueron paralizadas temporalmente, seguirán avante hasta poder ser dado de alta en la Marina rusa. El alquiler de este SSN y el adiestramiento de su dotación permitirán a la Marina india avanzar en el diseño y construcción del llamado AVT o *Advanced Technology Vehicle*, programa nacional que pretende tener un submarino nuclear de construcción propia para el año 2011.

***Destrucción de un supuesto buque pirata.***—Una fragata india destruyó un buque supuestamente pirata, que actuaba como nodriza de las embarcaciones que asaltaban a los buques mercantes que navegaban por el Índico. El hundimiento tuvo lugar a 285 millas al suroeste del puerto de Salalah, sultanato de Omán, el pasado 19 de noviembre.

La fragata INS *Tabar*, de la clase *Talwar* o *Proyecto 1135.6*, al avistar al buque pirata pudo comprobar que navegaba en conserva con dos embarcaciones rápidas, ocupadas por hombres que portaban armas ligeras y lanzadores de granadas. Mandado parar el buque sospechoso, su dotación respondió abriendo fuego contra la *Tabar*, que ejerciendo su derecho a la autodefensa hizo fuego al cañón, lo que provocó diversas explosiones en el buque agresor y su posterior hundimiento. Las lanchas rápidas, por el contrario, consiguieron escapar a la máxima velocidad sin ser alcanzadas por el fuego de la fragata de 4.035 t, que entró en servicio en el año 2004 como

tercer buque de la clase *Talwar*. Un superviviente del hundimiento, recogido cuatro días más tarde por un buque mercante que pasaba por la zona, resultó ser un pescador tailandés que reveló que el buque hundido era un pesquero tailandés, el *Ekawat Nava 5*, que había sido asaltado y apresado el día 27 de noviembre por los piratas somalíes. El jefe de la Marina india, almirante Surees Mehta, ante las críticas de la compañía tailandesa Sirichai Fisheries de Bangkok, propietaria del pesquero, aclaró que los piratas a bordo del buque tailandés habían hecho fuego contra la fragata, y que ésta, haciendo uso del derecho a la autodefensa, había respondido hundiendo al pesquero.

#### OTAN

***Presencia aliada en el mar Negro.***— Durante la invasión rusa de Georgia, el NATO Standard Maritime Group One o



Fragata alemana *Lübeck*. (Foto. D. Catalán Pérez).

## NOTICARIO

SNMG 1 se encontraba desplegado en el mar Negro, de acuerdo con las actividades programadas varios meses antes por SACEUR, lo que no impidió que la Flota Rusa del Mar Negro iniciara un seguimiento de los cuatro buques aliados que cruzaron los estrechos turcos el 21 de agosto. Así, la fragata española *Juan de Borbón*, junto con la alemana *Lübeck*, las también fragatas polaca *K. Pulas - ki* y americana *USS Taylor* (FFG 50), vieron cómo a la salida de los puertos de Constanza (Rumania) y Varna (Bulgaria) eran seguidas a corta distancia por buques de superficie rusos. Un quinto buque de la SNMG 1, la fragata canadiense *Ville de Quebec*, había sido destacada con anterioridad al Índico para escoltar un barco mercante del World Food Program de Naciones Unidas que navegaba frente a las costas de Somalia.

### Japón

**Presencia femenina en los buques.**—El Ministerio de Defensa japonés acaba de autorizar el embarque de personal femenino en una serie de buques de las Fuerzas Marítimas de Autodefensa a partir de 2009. Con una plantilla de 45.000 personas, la Marina japonesa cuenta en sus filas con un total de 2.000 mujeres, que gracias a esta decisión podrán embarcar en varios destructores, cazaminas y helicópteros navales seleccionados. Aunque la transición será lenta, esta nueva medida servirá para paliar en parte la escasez de personal embarcado que actualmente sufre la Marina japonesa. El buque experimental para aplicar esta nueva norma será el nuevo destructor portahelicópteros de 13.500 t *Hyuga*, que está previsto entre en servicio en marzo de 2009, y que ya ha sido diseñado con alojamientos específicos para personal femenino.

### Panamá

**Cruce del canal de Panamá.**—Un buque de guerra ruso atravesó el canal de Panamá la primera semana de diciembre, por primera vez desde la finalización de la Guerra Fría y la desaparición de la URSS, en un intento histórico de volver a una zona anteriormente

familiar. El destructor *Almirante Chabanenko* llegó el viernes día 5 de diciembre a la antigua base estadounidense de Rodman, en el puerto panameño de Balboa en el Pacífico, para una visita de seis días después de finalizar unas maniobras con la Marina venezolana. El canal de Panamá, anteriormente administrado por las autoridades norteamericanas, tenía a gala que ningún buque soviético o ruso lo había cruzado desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial. La Base Naval de Rodman prestaba apoyo a los buques norteamericanos que iban a transitar por el canal, de 80 km de longitud, y fue cedida a la Marina panameña hace una década.

### Reino Unido

**Botadura de un destructor.**—El cuarto buque de la serie de seis destructores clase *Daring* o *Tipo 45* fue botado el 17 de noviembre en los astilleros BVT De Govan en Glasgow. El HMS *Dragon* quedó a flote tres días después de que el buque número dos de la serie, el HMS *Dauntless*, dejara el río Clyde para comenzar cuatro semanas de pruebas de mar dirigidas por BVT en aguas de Escocia.

El HMS *Dauntless* realizará dos series de pruebas para comprobar su planta propulsora, armas y sistemas de comunicaciones, comparando los resultados con las realizadas con el primer buque de la serie, el HMS *Daring*, que fue botado en febrero de 2006 y acabó todas sus pruebas en septiembre de 2008. BVT ha obtenido una valiosa serie de experiencias con las pruebas ejecutadas en este primer destructor de 7.450 t, antes de que la Marina británica aceptase definitivamente el buque el 10 de diciembre de 2008.

En marzo de 2008, un informe del Parlamento identificaba un retraso de 11 meses en el programa y un desvío del presupuesto de 500 millones de euros. El costo total de los seis buques se eleva actualmente a unos 8.000 millones de euros, 1.500 millones más de los inicialmente presupuestados.

El tercer buque de la serie, el HMS *Diamond*, fue botado en noviembre de 2007 y se encuentra en la fase de instalación e integración de su radar, esperando salir a la mar a

finales de 2009. BVT completó en abril de 2008 la sección de proa del quinto destructor, el HMS *Defender*, y en febrero del mismo año se comenzaron a cortar las planchas para el sexto, el HMS *Duncan*. Los dos buques deben de ser botados en octubre de 2009 y 2010 respectivamente. Los destructores del Tipo 45 contarán con el PAAMS (*Principal Anti-Air Misil System*) como su arma principal, contando así con un sistema de defensa aérea de largo alcance para la Marina británica y sus aliados.

### Rusia

**Maniobras con buques venezolanos.**—A raíz de las recientes tensiones surgidas entre Rusia y Occidente por la invasión de Georgia, la Marina rusa ha enviado una Task Force a Venezuela para estrechar las relaciones militares entre ambas naciones. Así, el

crucero nuclear *Piotr Velikiy* (*Pedro el Grande*), de 26.400 t de la clase *Kirov*, y el destructor lanzamisiles *Almirante Chabanenko*, de la clase *Udaloy II*, salieron de las bases de la Flota del Norte el pasado 23 de septiembre junto con varios buques auxiliares. Al mismo tiempo dos bombarderos estratégicos *Tu-160 Blackjack* aterrizaron en bases venezolanas para realizar vuelos de adiestramiento en aguas caribeñas.

**Accidente de un submarino nuclear.**— Seis miembros de la dotación y catorce técnicos civiles murieron el 8 de noviembre a bordo de un submarino de la clase *Akula I* (*Proyecto 971*), cuando el sistema de extinción de incendios fue activado por error. Otras 22 personas resultaron afectadas de diversa consideración cuando se disparó el sistema de gas freón de un compartimento del submarino nuclear de ataque *Nerpa* cuando se encontraba realizando pruebas de mar en



Submarino de la clase *Akula*.

## NOTICARIO

aguas del mar de Japón, antes de su cesión a la India en el año 2009. Investigaciones posteriores culparon a un miembro de la dotación por haber introducido, por error, una temperatura mucho mayor de la debida, lo que activó inmediatamente el sistema contraincendios. Otro oficial declaró que en el momento del accidente el submarino se hallaba controlado por primera vez por el ordenador central, y que un posible error en el sistema podría también haber causado el trágico accidente. Otro experto declaró tras la investigación que en lugar del gas freón, de elevado precio, se había almacenado triclorofluoretano, como alternativa al gas inerte, lo que causó el envenenamiento de la dotación. Un comunicado posterior de Moscú ha hecho público que, una vez finalizadas las pruebas pendientes de mar, el submarino será dado de alta en la Marina rusa en lugar de cederse a la India.

**Lanzamiento de un misil.**—El submarino de la clase *Typhoon*, *Dimitri Donskoy*, lanzó un misil R-30 Bulava ICBM desde el mar Blanco, al norte de Rusia, el 28 de noviembre. El lanzamiento resultó exitoso, según un portavoz oficial del Kremlin, pues la cabeza del misil alcanzó el polígono de tiro de Kura, a 4.000 millas de distancia en la península de Kamchatka. Este lanzamiento ha sido el octavo desde el año 2005 de los que cinco han fallado debido a problemas en la propulsión y en el sistema de control. El programa incluye un total de 14 lanzamientos. El Bulava utiliza un propulsante sólido que le permite un alcance de 6.200 millas, con diez ojivas que totalizan un peso de 1.150 kg, y está diseñado para ser instalado, en la versión Topol-M, en la nueva clase de submarinos balísticos nucleares de la clase *Borei*, de los que el primero de la serie, el *Yuri Dolgorukiy*, está finalizando su alistamiento en los astilleros de Sevmash en Severodvinsk y que tiene prevista su entrada en servicio en los próximos meses. Dos submarinos nucleares más de esta serie, *Alexander Nevsky* y *Vladimir Monomakh*, deberán entrar en servicio en los años 2009 y 2011 respectivamente. La Marina rusa planea contar con un total de ocho submarinos de la clase *Borei* en el año 2017 armados con

misiles Bulava, para sustituir a los veteranos SSBN de la clase *Delta IV*, que entraron en servicio entre los años 1985 y 1992.

## Singapur

**Entrega de una fragata.**—La RSS *Supreme* (F 73) ha sido formalmente entregada por la compañía francesa DCNS y los astilleros ST Marine a la República de Singapur a finales del verano de 2008. Este evento marcó la finalización del Programa Nueva Fragata de la Marina de Singapur, junto con la total transferencia de tecnología a la compañía Singapore Technologies Marine (ST Marine). La primera fragata, RSS *Formidable* (F 68), fue construida en los astilleros de la DCNS en Lorient, Francia. Las cinco fragatas siguientes, por el contrario, fueron construidas en Singapur por ST Marine bajo la supervisión de la DCNS. Se espera que la RSS *Supreme* y la RSS *Stalwart* (F 72) entren en servicio en el primer trimestre de 2009.

## Somalia

**Buque yemení liberado.**—Los piratas somalíes liberaron un carguero yemení sin haber recibido ningún rescate, después de unas negociaciones llevada a cabo en tierra con los ancianos de la tribu local, según ha declarado un portavoz del Gobierno somalí. Aliabdi Aware, ministro de la región norte de Puntland, dijo que el buque yemení estaba esperando hacer relleno de combustible en un puerto pesquero de esta región. Los piratas somalíes han atacado cerca de 100 buques y apresado 40 en las aguas próximas de Somalia en lo que va de año, de acuerdo con un informe del la Oficina Marítima Internacional (IMB). Una flota multinacional, que incluye buques de guerra de Estados Unidos, de la Standing NATO Maritime Group 2 de la OTAN, Rusia y la India, se encuentra patrullando las aguas del océano Índico desde el golfo de Adén hasta la costa sur de Somalia, una extensa zona por la que transitan unos 20.000 buques mercantes de todo tipo, entre cargueros, petroleros, portacontenedores, etcétera.



Fragata *Victoria* (F 82). (Foto: C. Busquets).

### Unión Europea

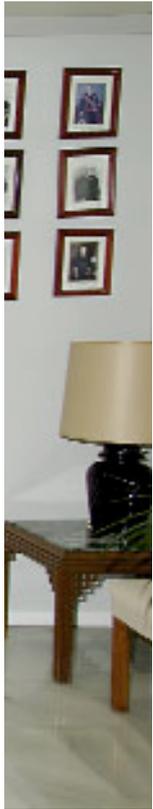
**Primera operación naval.**—El Consejo de la Unión Europea anunció el 10 de noviembre su intención de enviar una Task Force naval a las costas de Somalia para realizar operaciones antipiratería. Un total de seis buques, incluyendo tres fragatas y un buque de aprovisionamiento, más tres aviones de patrulla marítima o MPA, conforman la NAVFOR, que se desplegó a mediados de diciembre en aguas de Somalia para llevar a cabo la Operación ATALANTA. La operación, que tendrá inicialmente una duración de un año, servirá para proteger también a los buques del programa de las Naciones Unidas WFP o World Food Programm, que transportan víveres a las naciones más pobres del África oriental. Bajo el mandato de las Resoluciones 1814, 1816 y 1838 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el Consejo de Ministros de la Unión Europea ha anunciado que esta fuerza naval tiene como misión

vigilar la costa somalí y tomar las medidas necesarias, incluyendo el uso de la fuerza, para evitar los actos de piratería y proporcionar escolta armada a los buques del WFP. El mando operacional será ejercido por el contralmirante británico Philip Jones, desde el cuartel marítimo de Northwood en el Reino Unido. El mando de la Fuerza en el Índico recaerá en el primer cuatrimestre de la operación en un comodoro griego, que será relevado en abril por el capitán de navío español Juan Garat a bordo de la fragata *Victoria*, apoyada por el petrolero *Marqués de la Ensenada*. Los primeros pasos para coordinar esta operación fueron realizados por una célula naval que, instalada en Bruselas y dirigida por el capitán de navío Andrés Breijo, realizó todas las tareas de coordinación de las distintas organizaciones y marinas de guerra implicadas en esta operación.

J. M. T. R.



El almirante general Manuel Rebollo, acompañado del almirante de la Flota Juan Carlos Muñoz-Delgado, en la primera visita del AJEMA a las unidades y al Cuartel General de la Flota.



### Preocupante crisis del sector naval

Los últimos meses de 2008 han puesto de manifiesto un fuerte descenso en la cartera de pedidos a nivel mundial y un desplome de los fletes, que ostentan su nivel más bajo de los últimos 20 años desde 1986. El máximo histórico fue alcanzado en mayo de 2008, cuando el indicador de contratación de fletes llegó a los 11.739 puntos, y el 5 de diciembre del mismo año tocaba un mínimo de 668 puntos.

La caída de los fletes parece deberse en gran parte al fuerte aumento de la flota de buques, dada la gran cantidad de contratos de construcción registrada en los últimos años. Pero estas cifras se mueven peligrosamente cerca de los costes de operación del buque, combustible y tripulaciones.

Últimamente se han comenzado a aminorar las velocidades de los buques para reducir el consumo de combustible, pero la falta de créditos puede hacer peligrar documentos históricamente necesarios para poder cargar las mercancías en los puertos de origen. Del mismo modo, la construcción naval puede verse afectada y el bajo precio del petróleo no es suficiente para contrarrestar esta solución. Sin embargo, pese a la crisis económica, se mantiene el afán investigador por encontrar nuevas formas de conseguir energía de los mares —ya sea eólica, mareomotriz o undi-

motriz—, y siguen apareciendo nuevos prototipos para lograrlo.

La Comisión Europea estima que el porcentaje de energía eléctrica procedente de fuerzas renovables, cifrada en un 15 por 100 actualmente, debe ser del 35 por 100 en 2020, y que la energía eólica podría aportar el 4 por 100 de esa previsión. Aunque construir un parque eólico en alta mar cuesta prácticamente el doble que en tierra firme, los estudios muestran que este tipo de plataformas producen un 40 por 100 más de energía que sus gemelas tierra adentro.

En este mismo sentido, cada vez se intenta innovar más en la propulsión de buques, procurando reducir el consumo de combustible por medio de la instalación de cometas o velas solares.

J. C. P.

### Proyecto CÉNIT BAIP 2020

Varios astilleros e industrias españolas, liderados por Astilleros Murueta, están trabajando en el proyecto «CÉNIT Buque Automata Inteligente Polivalente (BAIP) 2020», con el que se pretenden desarrollar las tecnologías necesarias para que el sector pesquero español pueda situarse a la cabeza mundial en el año 2020.

## NOTICARIO

Un total de 21 empresas y 28 grupos de investigación están implicados en el proyecto, en el que, además del sector pesquero, trabajan los sectores aeronáutico, aeroespacial, energético, medioambiental y agroalimentario. El presupuesto repartido en cuatro años, 2007-2010, es de 37 millones de euros. Se trabaja en seis áreas de definición fundamentales:

— Diseño y construcción: con elementos para el cálculo de los diseños de las carenas y compartimentado de los buques, y aplicación de técnicas de realidad virtual para el diseño naval.

— Eficiencia energética y energías alternativas: con estudios de nuevos conceptos de propulsión y el objetivo de disminuir en un 25 por 100 los consumos de los buques y optimizar su eficiencia.

— Sistemas expertos de gestión: con el objetivo de conseguir un buque inteligente, se estudia la implantación de un cuaderno de bitácora electrónico, el uso de la telemedicina a bordo o la detección de los bancos de pesca con imágenes obtenidas vía satélite.

— Tecnologías de pesca: automatización de sistemas auxiliares, control de los sistemas de pesca y cálculo y simulación de las artes pesqueras.

— Protección del medio marino: con estudios para la detección de contaminación por hidrocarburos, control de la dispersión de contaminantes y predicción del comportamiento de contaminantes químicos.

— Seguridad, confort y salud: estudio de sistemas integrales de localización y seguridad, mejora de la vida a bordo de los buques y análisis de las distintas tareas de pesca para establecer los riesgos asociados al trabajo.

Al término del programa, los diferentes estudios pretenden dotar al sector pesquero de un mayor crecimiento, competitividad y creación de empleo. Además, muchos de ellos serán aplicables al sector naval en general y podrán ser aprovechados en el diseño y construcción de todo tipo de buques.

## Paquete de seguridad «ERIK A III»

El Parlamento Europeo y el Consejo han llegado a un acuerdo por el que se pone en práctica el paquete legislativo conocido como «ERIK A III» para reforzar las leyes europeas de seguridad y prevención contra la contaminación marina. Con los documentos aprobados se pretende mejorar tanto la seguridad de los buques como las acciones a tomar en caso de un accidente marítimo. Se trata de reforzar las exigencias de seguridad y control de los buques, y también de adoptar medidas efectivas para evitar la navegación de «buques basura» en las aguas de la Unión.

Se establecen unas normas comunes para definir las reglas que deben seguir los organismos que ejecutan las inspecciones de los buques en los puertos comunitarios y se reforma la regulación de las sociedades de clasificación de los mismos, que son las actuales responsables de efectuar las inspecciones y expedir los certificados necesarios para permitirles la navegación. Asimismo, se aprueba el reconocimiento mutuo de los diferentes certificados de clasificación.

Respecto a los pasajeros, se amplía la responsabilidad civil de los armadores del sector de transporte de pasajeros y se homologan las normas sobre indemnizaciones por daños personales y materiales en caso de accidentes en este sector.

En cuanto a la investigación de accidentes, cada Estado Miembro afectado será responsable de llevar a cabo una investigación individual e independiente y deberá colaborar con otros posibles afectados. Estas actuaciones deberán seguir las normas fijadas por la Organización Marítima Internacional.

Relativo a las listas de buques, aquellos que incumplan repetidamente las normas de la Unión Europea serán incluidos permanentemente en la lista negra de buques, lo que les impedirá el acceso a los puertos comunitarios. Además, se pretende realizar las inspecciones a los buques no sólo durante su atraque en los puertos comunitarios, sino durante su estancia en fondeaderos.

A. P. P.

[Enero-feb.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### Foro sobre «Astilleros y barcos en el corazón de Castilla la Vieja»

A través de la Delegación Territorial del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN) en Cantabria, la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE) ha organizado un foro de naturaleza histórica sobre los «Astilleros y barcos en el corazón de Castilla la Vieja: el canal de Castilla», que estará abierto a la participación de profesionales de cualquier especialidad interesados en el mismo.

El contenido del Foro profundiza sobre el canal de Castilla, que pretendía unir Segovia y Santander para convertirlo en el puerto de Castilla y acercar el mar a León y Castilla. Desde el punto de vista de la construcción naval siempre despertó interés el conocer cómo se generó un transporte comercial a lo largo de ese cauce durante un siglo, a pesar de los frecuentes y largos periodos de paro que retrasaron la puesta en servicio del Canal, pero que terminó siendo la mayor obra de construcción naval realizada en España en el siglo XVIII.

Desde el punto de vista de la arquitectura y de la ingeniería, dicha obra ha sido adecua-

damente tratada. Es la vertiente de las embarcaciones que desarrollaron su actividad por el Canal la que justifica el presente Foro: cómo se desarrolló el tráfico comercial; cómo eran y cómo evolucionaron estas «barcas»; cómo eran sus tripulantes y qué tipo de vida llevaban; cómo era la organización de la navegación por el Canal; cuáles eran las jerarquías y detalles de los armadores particulares, y de qué medios de varada y astilleros disponían, así como la organización del tráfico, incluyendo los medios de carga y descarga. En suma, una interesante iniciativa de las asociaciones promotoras, que augura el completo éxito del Foro.

J. C. P.

### Contrato para la construcción de buques a Venezuela en Factorías Vulcano y Astilleros Freire

Los astilleros vigueses Factorías Vulcano y Freire han recibido a primeros del mes de noviembre la visita de una delegación técnica venezolana para la redacción de los detalles del contrato para la construcción de cinco

## NOTICARIO

buques para la compañía estatal Petróleos de Venezuela, S. A. El contrato está previsto que se materialice a primeros de 2009, y se pretende la construcción de tres buques oceanográficos y dos de prospección sísmica.

Se prevé que dos de los buques oceanográficos sean construidos por Freire en sus instalaciones de la ría de Vigo. Este astillero tiene una gran experiencia en la construcción de este tipo de buques, entre los que destaca el español *Sarmiento de Gamboa*. De hecho, los buques para Venezuela estarían basados en ese diseño pero con eslora superior, hasta los 80 m, y con su tecnología actualizada.

Por su parte, Vulcano será el constructor de los buques de prospección sísmica y del tercer oceanográfico. Probablemente, dos de ellos sean construidos en sus instalaciones de la ría de Vigo y el tercero en las de Gijón (Factorías Juliana).

El oceanográfico estará preparado para navegación antártica, con casco reforzado y posibilidad de llevar helicóptero embarcado. Los de prospección sísmica podrían ser similares a los que Vulcano tiene en construcción para la armadora noruega Rieber.

La totalidad del contrato se estima superior a los 350 millones de euros, y el plazo de entrega de los buques será de unos dos años una vez iniciada su construcción.

El encarecimiento del petróleo ha elevado la necesidad de la búsqueda de nuevos yacimientos en fondos marinos. Con el encargo de estos buques, Petróleos de Venezuela podrá efectuar directamente esta búsqueda sin necesidad de subcontratar a las empresas, fundamentalmente noruegas, que hasta ahora realizan los trabajos.

Este sería el segundo gran contrato de construcción de buques para Venezuela adjudicado a astilleros españoles, tras los cuatro patrulleros oceánicos y los otros cuatro de vigilancia litoral que Navantia construye para este país.

## Entrega de buques *off-shore* en Metalships&Docks

El pasado 12 de diciembre los Astilleros Metalships&Docks de Vigo, pertenecientes al grupo Rodman, efectuaron la entrega del buque *off-shore North Ocean 102* para el consorcio noruego-holandés Oceanteam ASA. Esta clase de buques recibe el nombre técnico de Umbilical Construction Support Vessel (UCSV).

El buque es el segundo de una serie de cinco unidades que el astillero vigués construye para el consorcio Oceanteam ASA. Sus características principales son: 10.000 t de peso muerto, 137 m de eslora, 27 de manga y 6,5 m de calado. La propulsión principal consta de cuatro motores Wärtsilä de 2.700 kW, dos empujadores acimutales Rolls-Royce de 3.500 kW y velocidad máxima de 15 nudos. Cuenta con posicionamiento dinámico y cubierta de vuelo a proa para helicópteros medios. El coste unitario está en torno a los 80 millones de euros. El buque está especializado en efectuar trabajos submarinos y efectuar tendidos eléctricos. Tiene previsto trabajar con la empresa CICSА en México durante cinco años.

La primera unidad, *Bourbon Oceanteam 101*, fue entregada en 2007, y como primer trabajo está operando en Angola durante tres años con la compañía BP como buque de apoyo. La tercera unidad, ya botada, *North Ocean 103*, tiene fecha de entrega prevista en mayo de 2009. Trabaja con ABB High Voltage Cable en el proyecto Statoil Hydro Gjøa en Noruega. La cuarta unidad tiene previsto ser entregada a principios de 2010 y recibir el nombre de *Bourbon Oceanteam 104*. La quinta, *North Ocean 105*, se entregará en el primer trimestre de 2011.

Los *Bourbon Oceanteam* son de eslora inferior (122,5 m) a los *North Ocean*, y de menor tonelaje (7.000 toneladas).

A. P. P.



### **El puerto de El Musel, líder del tráfico ferroportuario**

La Autoridad Portuaria de Gijón presentó recientemente en Madrid su modelo de gestión de las infraestructuras ferroviarias en la conferencia «Financiación e inversión en infraestructuras ferroviarias», organizada por el Instituto de Fomento Empresarial. El tradicional compromiso del puerto de Gijón con el ferrocarril, su actual liderazgo en el tráfico ferroportuario y el haber acogido la primera línea privada de transporte por mercancías de España son tres de los motivos de haber sido seleccionado para esta intervención, realizada por Alejandro Coto, jefe de Operaciones Portuarias y responsable de la gestión ferroviaria en el dominio portuario de El Musel. En el curso de su intervención el ponente expuso que, tras la liberación del sector ferroviario en el año 2003, el puerto de Gijón, único de todo el sistema estatal que cuenta con infraestructura y servicios propios, puso en marcha en 2006 un concurso para la externalización de los servicios ferroviarios, que fue adjudicado al grupo formado por Continental Raid y Renfe Operadora. El representante del puerto de Gijón afirmó que «el futuro pasará por identificar este liderazgo en el tráfico ferroviario, diversificando las mercan-

cías que utilizan este medio». El puerto de Gijón participó igualmente en la mesa redonda titulada «Infraestructuras ferroportuarias. Dinamización del transporte de mercancías por ferrocarril a través de la entrada en puertos. Los puertos españoles en la liberalización. Alianzas estratégicas». Otras entidades presentes en el mismo panel fueron los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona, así como representantes de dos operadores ferroviarios privados: Comsa y Continental Raid.

### **Ampliación del Puerto de Tarifa**

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) invertirá doscientos millones de euros en la ampliación del puerto de Tarifa. Esta ambiciosa actuación, que generará empleo y riqueza para la ciudad, está condicionada tanto a la ejecución del acceso terrestre directo a las instalaciones desde la futura A-48, evitando de esta manera que el tráfico portuario rodado interfiera en el día a día de los ciudadanos de Tarifa, como a los trámites administrativos pertinentes. En este momento el proyecto y su correspondiente estudio de impacto ambiental (EIA) se encuentran en periodo de información pública. El proyecto varía respecto al presentado

NOTICIARIO



Vista del puerto de Tarifa.

hace algunos meses a la sociedad tarifeña, ya que recoge las sugerencias aportadas por diferentes colectivos.

La ampliación se ejecutará sin tocar el Parque Natural del Estrecho en la zona de reserva portuaria ubicada al este del actual puerto, y respetando tanto la isla de Las Palomas como playa Chica. Para ello se ha alejado la bocana del puerto respecto al boceto inicial. La inversión en infraestructura portuaria ascendería a unos 150 millones de

euros, a los que habría que sumar otros 50 en otras instalaciones. Desde que Tarifa es puerto Schengen, el tráfico en la línea Tarifa-Tánger no ha dejado de crecer, hasta llegar a los resultados de 2007, año en el que se han recuperado el millón de pasajeros y los 200.000 vehículos. De aquí la primordial importancia que se concede a la prevista ampliación.

J. C. P.





#### Ampliación de la flota de la Agencia Europea de Seguridad Marítima

La Agencia Europea de Seguridad Marítima ha notificado la resolución del concurso para la licitación de un buque anticontaminación, que operará en el área atlántica entre Oporto y Brest, y que había sido convocado en junio de 2008. El adjudicatario del concurso ha sido la empresa española Remolcanosa, que situará el remolcador *Ría de Vigo* para cubrir el área mencionada. El buque tendrá su base en Vigo y está previsto que se asigne a este servicio desde mediados de 2009 por un periodo inicial de tres años. Su capacidad de almacenamiento es de 1.522 m<sup>3</sup>; cuenta con un brazo y una bomba flotante (*skimmer*) para recogida de hidrocarburos, así como la posibilidad de tender barreras anticontaminación. El presupuesto del contrato es de 3,5 millones de euros. Este buque se unirá a los 19 ya contratados por la Agencia:

— *Tinka, Breeze, Tellus, Ophelia* y *Otilia*, coordinados por la empresa finlandesa Lamor Corporation, que están basados en

puertos del Báltico para reforzar esta zona de tránsito de grandes petroleros procedentes de las refinerías rusas.

— El francés *Ile de Brèhat*, con base en Brest, y el portugués *Galp Marine*, con base en Sines, que cubren el litoral entre Calais y el estrecho de Gibraltar.

— Los *Fort Fisher, Galway Fisher* y *Mersey Fisher* en aguas británicas e irlandesas.

— Los *DC Vlaaderen 3000* y *Interballast IV* con base en Ostende, para las aguas del mar del Norte.

— Los españoles *Bahía Tres* y *Bahía Uno* con base en Algeciras, para cubrir la zona del Estrecho y Mediterráneo occidental.

— Los buques malteses *Mistra Bay* y *Santa María* con base en La Valetta, junto con el italiano *Salina Bay* basado en La Spezia y el griego *Aktea OSRV* basado en El Pireo, para cubrir el Mediterráneo central y oriental.

— El buque rumano *GSP Orion* con base en Constanza, para cubrir el mar Negro.

## NOTICARIO

### Buques de apoyo a la Agencia Europea de Seguridad Marítima en Algeciras

La Agencia Europea de Seguridad Marítima fue creada el 27 de junio de 2002 como resultado de las medidas adoptadas tras el naufragio del petrolero *Erika*. Su objetivo principal es garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima y de prevención de la polución procedente de los buques en las aguas de la Unión Europea. Tiene su sede en Lisboa.

Entre los buques preposicionados para la lucha contra la contaminación marina hay que señalar los dos con base en el puerto de Algeciras. Se trata de los buques españoles *Bahía Uno* y *Bahía Tres*, que cubren la zona del Estrecho y Mediterráneo occidental. Ambos buques pertenecen a la empresa Mureoil, S. A., cuyos accionistas son la Naviera Elcano y la Naviera Murueta.

El *Bahía Uno* fue construido en 2004 por Astilleros Murueta. Sus características principales son 2.750 t de registro bruto, 70 m de

eslora, 15,6 m de manga y capacidad para almacenamiento de 3.860 t de residuos; su función habitual es la de gabarra de consumo para suministro de combustible a diferentes buques.

El *Bahía Tres* fue construido en 2007 en el astillero chino de Zhenjiang y botado con el nombre de *Caterina Cosulich*. Sus características principales son 4.900 t de registro bruto, 100 m de eslora, 18 m de manga y capacidad para 6.920 t de residuos; también su función habitual es la de petrolero de consumo para suministro a buques.

De estos buques, el *Bahía Tres* ya ha intervenido en un incidente: la varada y posterior rotura en dos del mercante liberiano *Fedra* en Punta Europa el pasado mes de octubre.

A mediados del próximo año 2009, la Agencia de Seguridad Marítima contará con 20 buques contratados para actuar en las aguas y costas europeas.

A. P. P.



Ovoide. (Foto: A. Ortigueira Gil).



### La Comunidad Europea propone nuevas reducciones en la pesca

Bruselas ha aprobado su proyecto de totales admisibles de capturas (TAC) y cuotas pesqueras de 2009, que pretende rebajar el 10 por 100 de la de la merluza tanto en aguas del norte (caladeros no españoles del golfo de Vizcaya, Escocia e Irlanda, y el Gran Sol) como en las de la península Ibérica (golfo de Cádiz y aguas del Cantábrico). La Comisión Europea ha propuesto también continuar el actual cierre de la pesquería de anchoa o bocarte en el mar Cantábrico, por lo menos «hasta que estén disponibles los datos de primavera sobre la abundancia del recurso».

La veda de la anchoa en el golfo de Vizcaya, recurso que explotan pescadores de España y Francia, ha sido una de las cuestiones más polémicas en las negociaciones de TAC. La captura de la anchoa en el mar Cantábrico está prohibida, aunque en 2007 hubo una campaña experimental.

La propuesta TAC para 2009, presentada en el pasado noviembre por la Comisión, incluye además reducciones de las cuotas en otras especies de interés para España, como la anchoa en el golfo de Cádiz, el gallo y el rape, proponiendo una rebaja del 15 por 100 en la cuota de la anchoa en el golfo de Cádiz,

y en los cupos de captura de gallo, tanto en los caladeros del norte como en los del sur. En rape, la CE ha planteado una disminución del 8,3 por 100 en las capturas en aguas del norte y una rebaja del 25 por 100 en las de aguas ibéricas.

Los TAC y capturas para 2009 fueron negociados por los ministros de Pesca de la Unión Europea en el tradicional Consejo de fin de año.

### Ensayos de venta directa

La Cooperativa de Pescadores de Melnara, en Gran Canaria, proyecta vender directamente las capturas a empresas, restaurantes y turistas a través de una pescadería gestionada por los 32 socios. Esta venta directa incrementaría las ganancias de los pescadores, y además supondría una fuente de ingreso para la cofradía.

Con la puesta en marcha de la pescadería, cuya autorización esperan conseguir del Cabildo grancanario, los pescadores pretenden paliar los efectos de la caída de las capturas experimentada a lo largo del último año.

J. C. P.

## NOTICARIO

### Laboratorio de productos de pesca

La Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado y Mariscos (ANFACCO) ha anunciado la próxima construcción en Vigo del que se convertirá en el mayor laboratorio privado de Europa para los productos del mar. Las instalaciones van a suponer una inversión en obra civil y equipamientos de ocho millones de euros. El laboratorio ocupará una superficie de 5.000 m<sup>2</sup> divididos en cuatro plantas. Se prevé comenzar la construcción en el segundo trimestre de 2009 y finalizarla en el último trimestre de 2010.

El laboratorio dependerá de ANFACCO y del Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca (CECOPESCA). De esta forma, este centro pasará a convertirse en lugar de referencia nacional e internacional en el control de la calidad y la investigación aplicada a los productos de la pesca y la acuicultura. El nuevo centro va a incluir laboratorios específicos de medio ambiente y valoración de los productos del mar, ingeniería, innovación y desarrollo tecnológico, metrología y calibración, microbiología y toxinas, biología molecular y biotecnología, y de investigaciones específicas en los campos marino y alimentario.

Las actuales instalaciones de ANFACCO-CECOPESCA ocupan actualmente una zona de 4.500 m<sup>2</sup> distribuidos en dos edificios y una nave piloto. Esta nave va a derribarse para permitir la construcción en su solar de las nuevas instalaciones. Actualmente el centro presta servicios especializados en el campo analítico, en el campo de I+D+i y en la asistencia técnica a las empresas del sector. Ha firmado más de 400 contratos con empresas privadas y organismos públicos y ha desarrollado un total de 34 proyectos de investigación pertenecientes a programas autonómicos, nacionales y comunitarios.

Las nuevas instalaciones supondrán la continuidad del centro en la investigación de la conserva y los elaborados de productos del mar.

### Campaña oceanográfica del *Vizconde de Eza* en Mauritania

El buque oceanográfico español *Vizconde de Eza* finalizó el pasado 16 de diciembre la campaña de investigación pesquera «Mauritania 0811». La campaña, iniciada el 16 de noviembre de 2008, tenía como objetivo evaluar el estado de los recursos demersales en aguas profundas de Mauritania. Los trabajos se enmarcan en el grupo de actuaciones recogidas en la «Declaración Conjunta de Bayona (Pontevedra)», firmada en octubre de 2006, y que responde a la voluntad conjunta de España y Mauritania para reforzar la colaboración bilateral en materia de pesca.

Durante el mes de la campaña, científicos de ambos países han estudiado recursos pesqueros como la merluza, crustáceos y cefalópodos en aguas profundas de Mauritania. Estos estudios se complementan con prospecciones hidrográficas y batimétricas para el mejor conocimiento del caladero. Los resultados del estudio permitirán determinar la imagen aproximada del estado de las especies marinas en uno de los caladeros donde habitualmente faena la flota pesquera española merced a los acuerdos entre la Unión Europea y el país africano.

El *Vizconde de Eza* depende de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

A. P. P.





## *Cultura Naval*

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

En el bello marco del Salón de Honor del AJEMA, acondicionado al efecto, tuvo lugar el miércoles 10 de diciembre la ceremonia de entrega de los premios «Virgen del Carmen 2008» y «REVISTA GENERAL DE MARINA 2007». Los actos fueron presididos por el secretario de Estado de Defensa Constantino Méndez, a quien acompañaban en la presidencia la subsecretaria de Defensa María Victoria San José, el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo y el general jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire José Jiménez. Al igual que en años anteriores, S. A. R. el Infante



Contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller



Don Carlos de Borbón-Dos Sicilias, duque de Calabria, presidente del Patronato del Museo Naval, nos honró con su presencia.

La apertura de los actos corrió a cargo del AJEMA, quien resaltó la importancia de los premios «Virgen del Carmen» y «REVISTA GENERAL DE MARINA», agradeció la presencia de las autoridades y demás asistentes y felicitó a los galardonados por los premios conseguidos y el esfuerzo realizado. Un vídeo institucional con bellas imágenes de unidades de la Armada en acción amenizó la ceremonia durante unos minutos. A continuación, el jefe del Órgano de Historia y Cultura Naval, contralmirante



Gonzalo Rodríguez González-Aller, hizo una semblanza de los premios «Virgen del Carmen», su historia y fin para el que fueron creados, que fue seguida por la efectuada por el capitán de navío Guillermo Valero Avezuela, director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, quien resaltó la antigüedad de dicha REVISTA, decana en España de las de emisión mensual, ya que data de 1877. Tras las citadas intervenciones se procedió a la entrega de los premios en el siguiente orden:

PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN 2008»

— *Premio del Mar* (para libros): desierto.

— *Premio Juventud Marinera* para alumnos del segundo ciclo de la ESO: repartido entre los alumnos





Vista general de la sala.

Alejandro Borja Grau, Virginia Toral Sierra y José Luis Ruiz Salido por su trabajo *El árbol que quiso ser trinquete. La historia de los árboles que sirvieron a la Real Armada en el siglo XVIII*, el director del trabajo, Vicente Ruiz García, y el Instituto Francisco de los Cobos de Úbeda (Jaén).

— *Premio Juventud Marinera* para alumnos del primer ciclo de la ESO: al alumno Abraham Sánchez Rojas por su trabajo *Tocados y hundidos*, a Ángeles Cremades Rodríguez, directora del trabajo, y al Instituto Ingeniero de la Cierva de Patiño (Murcia).

— *Diploma de Honor*: a Juan Carlos León Brázquez, director de *Documentos RNE*, por el programa *El lago español. Galeones, corbetas y fragatas en el Pacífico* y su destacada contribución al fomento de los intereses marítimos españoles.

— *Premio Armada* (de pintura): primer premio para M.<sup>a</sup> Dolores Iglesias Fernández por su obra *Trabajando*. Segundo premio

para M.<sup>a</sup> Pilar Muro Grillo por su obra *Pueblo dislocado*. Accésit a Francisco José Pérez Masedo por *Dédalo*, a Sonia Casero Lázaro por *Embarcadero* y a Ricardo González García por su obra *Por el mar de hielo*.

#### PREMIOS «REVISTA GENERAL DE MARINA 2007»

— *Premio Álvaro de Bazán* al capitán de corbeta Francisco José Sequeiro Leira por su artículo «In Memoriam. Gran Almirante Dönitz. El gran león».

— *Premio Roger de Lauria* al capitán de navío Dionisio Huelin Martínez de Velasco por el artículo «Los Recursos Humanos en la Armada».

— *Premio Francisco Moreno* al capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón por su artículo «El Pacífico, un mar español».



— Premio *Antonio de Oquendo* al teniente de navío Ángel Sáiz Padilla por el artículo «Una de egipcios y piedras».

A la finalización de la entrega de premios, Juan Carlos León Brázquez, en nombre de los galardonados, se dirigió a los asistentes para pronunciar unas emotivas palabras de agradecimiento que fueron acogidas con un fuerte aplauso. El acto fue clausu-

rado por el secretario de Estado de Defensa. Los asistentes pudieron contemplar después la exposición de las pinturas que optaron a los premios «Virgen del Carmen», mientras que las autoridades posaban con los premiados en la escalera monumental del Cuartel General. Posteriormente se sirvió un cóctel a los invitados al acto.

A. C. O.

XXXVII JORNADAS DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

Entre los días 25 y 27 de noviembre se celebraron las trigésimo séptimas Jornadas de Historia y Cultura Naval, organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, que tuvieron como marco el acostumbrado escenario del salón de actos del Cuartel General de la Armada, dedicadas en esta ocasión a la insigne figura del almirante Ferrándiz y de su famoso «Plan de Escuadra».

Fueron inauguradas las jornadas por el contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, jefe del Órgano de Historia y Cultura Naval, quien en sus palabras de apertura y bienvenida efectuó un rápido repaso histórico de la lamentable situación de la Armada tras el desastre del 98, en la que nuestra institución se hallaba bajo mínimos, tanto en el terreno material como en el moral. Hizo mención de los personajes más relevantes e influyentes en la elaboración del Plan mencionado (Ferrándiz, Maura, Sánchez de Toca, Osma...) y de los acontecimientos más destacados (Certamen Naval de Almería, creación de la Liga Naval...), y finalizó su intervención recordando el programa establecido para estas jornadas.

La primera conferencia corrió a cargo del general José Cervera Pery, asiduo colaborador de la REVISTA GENERAL DE MARINA,



General José Cervera Pery.



Capitán de navío Antonio de la Vega.

quien disertó sobre «Sánchez de Toca y el concepto de Poder Naval», destacando las ideas de tan sobresaliente político en cuanto a la necesidad del Poder Naval y los requisitos necesarios para su obtención y explotación, así como sus comentarios críticos sobre la obra del famoso estratega naval norteamericano Alfred T. Mahan.

El miércoles día 26, el capitán de navío Antonio de la Vega Blasco habló sobre «El Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz» presentado a las Cortes el 1 de junio de 1907. Destacó la patética situación de la Flota en aquella época y la forma en que se fraguó el citado Plan, con las discusiones parlamentarias para la aprobación del presupuesto correspondiente. Del objetivo de Fuerza que contemplaba el Plan —que incluía tres acorazados, tres *destroyers*, 22 torpederos y cuatro cañoneros— resaltó la novedad que significaba la introducción de la turbina de vapor y de las direcciones de tiro centralizadas. El gran mérito de Ferrándiz fue el de poner en marcha, por primera vez después de cincuenta años, un verdadero Plan de Escuadra. No obstante, hizo hincapié De la Vega en que con aquel Plan no se trataba realmente de crear una escuadra de combate, sino de conseguir un embrión de Fuerza Naval con

vistas a una futura auténtica escuadra; de ahí el tonelaje previsto en los acorazados y el contenido del Plan en su conjunto.

A continuación, el capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón, de forma amena y apoyado en múltiples anécdotas y recuerdos de la niñez, expuso de forma concisa la historia de la Sociedad Española de Construcción Naval, empresa fuertemente vinculada a la Marina de la primera mitad del siglo XX. El famoso «pito» de la constructora permanecerá siempre en el recuerdo de cuantos, en una u otra ciudad, vivimos aquella dura pero ejemplar época. La Ley de 7 de enero de 1908, que daba origen a la citada empresa, reorganizaba de forma notable los servicios de la Marina, dando un fuerte impulso a los distintos arsenales militares, y las consecuencias de su implantación, gracias a las fuertes inversiones aprobadas, se dejaban pronto ver en el desarrollo social y económico de las respectivas ciudades. La creación de la Escuela de Ingenieros Navales, la primera de España, fue una consecuencia inmediata y de un valor incuestionable del Plan Ferrándiz, que elevó a gran altura la técnica y el desarrollo industrial de España. Y es que hasta el habla local de la población



Capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón.



Doctor en Historia Agustín R. Rodríguez González.

sufrió su influencia, al introducir vocablos y expresiones anteriormente inexistentes, derivados todos de un defectuoso inglés.

La última jornada fue iniciada por el doctor en Historia Agustín R. Rodríguez González, quien fue presentado por el coronel de Infantería de Marina Miguel Aragón Fontenla, bisnieto de Ferrándiz. El conferenciante hizo una magnífica semblanza del almirante Ferrándiz, su trayectoria profesional y sus grandes dotes como marino, gestor y diplomático, destacando su integridad, austeridad y eficacia en cuantos destinos ocupó, que le llevaron a ser cinco veces condecorado con la Cruz del Mérito Naval en el transcurso de cinco años. Hizo después unas reflexiones sobre la situación política e industrial de la época, las implicaciones del famoso Plan y la colaboración británica en su elaboración, y finalizó su exposición sugiriendo que la Armada diese el nombre de Ferrándiz a una de sus unidades de nueva construcción.

Javier Álvarez Laita cerró el ciclo de conferencias con su exposición sobre las implicaciones industriales del Plan Ferrándiz-Maura (o Maura-Ferrándiz, tanto da). Resaltó los problemas habidos anteriormente en la construcción de buques, como en el caso del *Pelayo*, y explicó las características del

*CULTURA NAVAL*



Javier Álvarez Laita.

concurso para la adjudicación del Plan —publicado el 17 de abril de 1908 y adjudicado el 14 de abril de 1909—, las distintas ofertas presentadas, nacionales y extranjeras, y la adjudicación a la Sociedad Española de Construcciones Navales Militares. Hizo ver también las dificultades políticas para sacar el Plan adelante —Ferrándiz fue incluso acusado de prevaricación— y la importancia que el Plan tuvo para la Armada y para la industria nacional.

Los actos fueron clausurados por el capitán de navío José María Madueño Galán, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, quien agradeció a los conferenciantes su disposición a colaborar en estas jornadas, y a los asistentes su presencia y participación en los coloquios posteriores a cada exposición.



Descendientes de Ferrándiz: María Luisa Ferrándiz, nieta del almirante, acompañada por Juan Garcés, marino y afamado pintor, y Miguel Aragón, coronel de Infantería de Marina, ambos bisnietos de Ferrándiz.

## EURONAVAL 2008

En el conocido marco del Parc des Expositions Paris-Le Bourget, contiguo al Musée Nationale d'Air et l'Espace, tuvo lugar el pasado octubre la XXI edición bienal de este acreditado salón especializado en defensa naval y seguridad marítima, bajo las premisas de reflexión estratégica, innovación y prospectivas; auspiciado por el Ministère Français de la Defense y la Gican .

El salón, fuertemente internacionalizado, congregó a 378 expositores provenientes de 36 países, sobre 14.000 m<sup>2</sup> de superficie, y fue visitado a lo largo de cinco días por 90 delegaciones representantes de 103 marinas, sumando todos ellos unos 34.000 profesionales, casi un 10 por 100 más que en el año 2006, pese a ser un evento cerrado al público.

De esta edición conviene señalar los aspectos concernientes a sistemas submarinos para operaciones en aguas poco profundas, la vigilancia del espacio marítimo y la salvaguardia del mismo. Pero la crisis económica

latente en un mundo cada vez más globalizado restó I+D+i a la muestra, tal como evidenciaron los aspectos folclóricos de ciertas delegaciones.

El helicóptero, un vector cada vez más necesario en cualquier marina que se precie, contó con la presencia estática de un *NH 90* en configuración SAR. Pero lo que realmente llamó la atención fue la proliferación de ingenios aéreos no tripulados en un salón eminentemente naval, con los *Ave Neuron* del consorcio Dassault-Saab-Thales, *Drac* de EADS, *Sky Warrior* de Alenia y *Mantis* de BAE, artefactos voladores con los que hacer frente a los conflictos asimétricos, en los cuales es muy difícil políticamente justificar bajas humanas.

En cuanto a la arquitectura naval, no cabe duda que la configuración *Stealth* se está imponiendo a un ritmo acelerado, como bien acusan los diseños del *Combat Litoral Ship* (*Freedom e Independence*), *Horizont*



UAV Orka.



Montaje 76-62 mm.

(*Daring/A. Doria/Forbin*), CVN *Queen Elizabeth*, *Visby* suecos y los *Lürssen* alemanes, a los que se deben sumar los españoles BPE (*Juan Carlos I*), *F-100* (*Álvaro de Bazán*) y BAM (*Audaz*), cuya máxima expresión está representada por el americano DDG *Zumwalt*, en construcción desde el 14 de febrero de este año. Tendencia que comprende desde los manteletes artilleros de Oto Melara, Bofors y Rheinmetall, a la electrónica en sus diversos aspectos, con una nueva generación de llamativas antenas de formas geométricas regulares.

Otra parte interesante es la vuelta a las proas lanzadas tipo *FFG7*, y la consiguiente desaparición de los bulbos en los diseños que ofrece Northrop Grumman para sus PF y LC, cuyos ejes de propulsión destacan por su elevado ángulo de ataque. La asimetría debe igualmente tenerse en cuenta porque complica la estabilidad, lo que no parece importar en algunos casos, como en las FFGH canadienses tipo *Halifax*. En cambio, las fórmulas catamarán y trimarán parece que no están dando los resultados esperados; aún así, se presentaron curiosos proyectos, como los del grupo CNIM con su MPV, pero con escasa incidencia en el mercado.

La propulsión no ofrecía ninguna novedad destacable a los sistemas ya conocidos, si

exceptuamos la optimización de los mismos, al igual que en el armamento, donde la proliferación misilística, procedente incluso de algún país emergente, puso una nota de color al salón, pero cuya real eficacia está por demostrar en combate, puesto que cuando se trata de maridar tecnología rusa con foránea todo está por decir.

El gigante americano Boeing, fabricante del popular misil Standard, presentó una nueva cabeza de combate cinética para la versión SM-3 kW, con lo que se prolonga la vida de este ingenio bien conocido en la Armada.

Acerca de los torpedos, que los románticos gustaban de calificar como un arma insidiosa, no se presentaron novedades, excepto en las formas de ciertas hélices, puesto que el verdaderamente importante, el supercavitante ruso Shkval VA111 de 533 mm, continúa siendo materia reservada al igual que el DST90 de 650 mm. Por su parte, el consorcio Eurotorp presentó variaciones del Murene, y los americanos la armonización del Mk 54 compartiendo elementos del 46, 48 y 50.

En cuanto a submarinos, pese a la argumentación alemana de que son los que más unidades han exportado desde la Segunda Guerra Mundial, son los rusos quienes en estos momentos les disputan el mercado, aunque a algunos especialistas occidentales les guste calificarlos de cafeteras. Sin embargo, sobre el popular *Kilo* ofrecían abundante información, al igual que sobre el *Amur*, en contraposición con el *Scorpena*, que para los franceses es el mejor submarino convencional existente en la actualidad. Y algo debe de haber en ello cuando los suecos, después de la aventura australiana, se han embarcado en el desarrollo de un nuevo modelo, codificado A 26.

Entre los diversos equipamientos que los fabricantes ofrecían para los *SSK* y *SSN*, destacan una antena recuperable remolcada RTCB para comunicaciones y el sistema de contramedidas Kestros, presentados que el grupo Babcock International.

Por su parte, países emergentes como Polonia, Chile y Singapur, con experiencia en



Misil Exocet.

la reparación, evidencian que una cosa son las construcciones de plataformas y otra la integración de los equipos. Por esta razón, quien ha acometido el proyecto más ambicioso ha sido la chilena ASMAR, con el desarrollo del PZM (*Piloto Pardo*), un buque similar a los BAM.

Entre los vehículos destinados a la guerra de minas (MCM), artefacto por cierto casi ausente en el salón, cabe señalar los presentados por los grupos ECA y Nordic, especialmente el Alister AUV llamado a sustituir al PAP Mk 5, y el DAMDIC, un sistema compuesto por dos ingenios, uno de ellos filoguiado, capaz de operar hasta los 300 m de profundidad y el otro para detonar la mina.

Mención especial merece la habitual presencia de Navantia, una de las más destacadas sociedades de construcción naval existentes, como bien reflejan las 34 líneas que Bernard Prézelin dedica a España en *Marines du Monde*, realidad reflejada en las generosas pantallas de TV, que mostraban diversos vídeos con diferentes fases del proyecto, construcción, pruebas y entrega del amplio abanico de fabricaciones que actualmente ofrece la sociedad; representadas físicamente por unos preciosos modelos encabezados por la joya de la corona, el BPE (LHD) *Juan Carlos I*, las FFGHM *Álvaro de Bazán*, las noruegas *Fridtjof Nansen*, los SSK *Scorpene*

para Chile (*O'Higgins*), Malasia (*Tunku Abdul Rhaman*) e India, al igual que el nuevo S 80 para la Armada, aparentemente un sosias del *Scorpene*, pero con el que, excepto por el perfil exterior, escasas similitudes mantiene. El AORH de doble casco *Cantabria*, y los BAM darán el relevo a las veteranas *Descubierta*, cuya primera unidad, el *Audaz*, será entregada en julio de 2009.

Resumiendo, la presente edición de EURONAVAL refleja el delicado momento económico que vivimos y, en consecuencia, la necesidad imperiosa que tienen los grupos industriales de vender, como evidencia el incremento de participantes, con una pregunta en el aire: ¿por qué los grupos procedentes de China, Japón y Corea, notables constructores navales, no figuran en la muestra? Asimismo, las amenazas asimétricas han conducido a los fabricantes a ofertar toda una panoplia de unidades y armamentos ligeros, de construcción simplificada y bajo costo, como se aprecia en algunos de los diseños y modelos presentados, confirmando —aunque políticamente no sea correcto— la certeza de la conocida cita: *Si vis pacem, para bellum*, con la que Flavio Renato Vegecio, consejero del emperador Teodosio, pasó a la Historia sin acaso pretenderlo.

A. C. i R.

### TOMA DE POSESIÓN COMO PRESIDENTE DE LA REAL ACADEMIA DE LA MAR

Fernando Fernández-Tapias, presidente durante largos años de la Asociación de Navieros ANAVE, de la Confederación Empresarial de Madrid-CEIM y de la Cámara de Comercio e Industria de Madrid, ha sido elegido presidente de la Real Academia

de la Mar por decisión unánime de sus miembros.

La Academia es una institución que persigue, entre otros fines, el estudio y divulgación de los temas relacionados con el mar, con secciones correspondientes a las marinas de Guerra, Mercante, de Pesca, Deportiva y de Recreo, a las que se adscriben respectivamente los cuatro vicepresidentes: el almirante Antonio González-Aller, Juan Andrés Sáez Elegido, Ángel Martínez Varela y Theresa Zabell, y como presidente del Patronato, Carlos Escudero de Burón y González.

En su primera intervención académica como presidente, Fernández-Tapias expresó su compromiso de trabajar para que cuanto se relaciona con el mar en sus diferentes facetas sea cada vez más comprendido y valorado por la sociedad española. Para ello señaló que la Academia, además de un lugar de encuentro de los amantes del mar y un foro donde se expongan estudios, investigaciones y ensayos sobre España y el mar, debe ser una institución que impulse el conocimiento y la atención de los españoles sobre lo que el mar ha representado y representa para España.



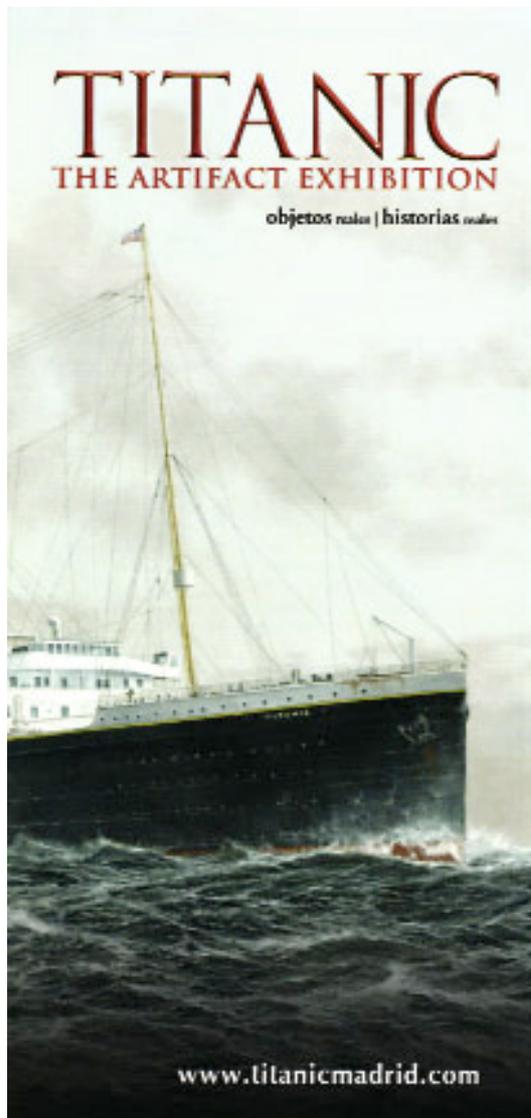
EXPOSICION *TITANIC*, THE ARTIFACT EXHIBITION

El recuerdo del *Titanic* ha vuelto a navegar por Madrid, y lo ha hecho a través de un exposición celebrada en el Pasaje Carlos III (Goya, 5-7), en la que se han mostrado al público muchos de los más de 5.300 objetos que a lo largo de los años han sido rescatados de su pecio, además de otros detalles referentes al barco, a sus pasajeros y a su tripulación. Como rezaba en el lema de la muestra, se trataba de «objetos reales/historias reales».

El lujoso barco, de 269 metros de eslora, con más de 46.000 toneladas de registro bruto y casi 60.000 de desplazamiento, contaba con 29 calderas, podía alcanzar los 24 nudos y tenía capacidad para transportar 3.295 personas entre tripulación y pasaje. Su quilla se había puesto en marzo de 1909 en Belfast, fue botado el 31 de mayo de 1911, y a principios de 1912 estaba listo para comenzar sus navegaciones. Uno de los objetivos que se perseguían con este buque, propiedad de la compañía White Star Line, era hacer la competencia y desbancar a la compañía Cunard Line que tenía la primacía y había batido el récord de la travesía del Atlántico Norte. El *Titanic* no pretendía competir en velocidad con los barcos de la Cunard Line, ya que por diseño era algo más lento, pero sí podía competir —y ganar— en lujo, confort y calidad de vida a bordo.

Pero la desgracia se abatió sobre el gran trasatlántico en su viaje inaugural. Había salido de Southampton (Reino Unido) el 10 de abril de 1912 rumbo a Nueva York, con un total de 2.228 personas a bordo entre pasajeros y tripulación, y en su ruta tuvo la desgracia de encontrarse a unas 1.050 millas del puerto de destino con un gran iceberg, que 20 minutos antes de la medianoche del día 14 le abrió en el casco

una enorme brecha de 91 metros de largo. A consecuencia de la gran vía de agua el *Titanic*



## CULTURA NAVAL

se hundió en tres horas, y en su naufragio perecieron 1.523 personas, salvándose sólo 705.

Sus restos fueron localizados el 1 de septiembre de 1985 a unas 400 millas al sureste de Terranova y a 3.800 metros de profundidad, partido en dos, con la sección de proa a más de medio kilómetro de la de popa. A partir de entonces se han llevado a cabo hasta siete exploraciones del pecio para estudiarlo y recoger objetos de todo tipo, que por diversas razones se han conservado entre los restos del *Titanic* o en sus inmediaciones durante muchos años, en algunos casos en muy buen estado.

Una amplia colección de estos objetos fue el principal tema de la exposición, en la que se podían ver útiles de cocina, piezas de vajilla, cristalería y cubertería, elementos de aseo, objetos de fumador, porcelanas, prendas de ropa, piezas de calzado, monedas, objetos personales, botellas, algún instrumento de música, un muestrario de perfumería, billeteras y bolsas de cuero. Protegidos en las billeteras y bolsas de cuero, o en cajas cerradas que aseguraron su conservación, aparecieron objetos de papel en un sorprendente buen estado, que también se mostraron en la exposición, entre ellos billetes de banco emitidos en los Estados Unidos, barajas, recibos, sobres de seguridad, partituras musicales y otros. También se expusieron elementos del barco en sí, como un pequeño fragmento del casco que se podía tocar con la mano, baldosas, laterales metálicos de bancos de cubierta, filtros, un mando de telégrafo de máquinas, el soporte de la rueda del timón, grifos, un lavabo, perchas de mamparo, elementos de la decoración, etcétera.

La exposición incluía la recreación de un camarote de lujo y otro de tercera clase, además de paneles explicativos de la construcción del barco, precios de los pasajes, vida a bordo, naufragio, comentarios de pasajeros y miembros de la tripulación, acciones de algunos de ellos, larga permanencia de supervivientes en un mar a temperaturas por debajo de cero grados, noticias dadas sobre el hundimiento y medidas adoptadas a raíz del accidente referentes a la navegación por zonas de hielos, empleo de la radio, etc. Otros paneles hablaban de las actuaciones realizadas para estabilizar y preservar los objetos

rescatados del fondo y evitar su destrucción después de haber estado durante varias décadas sumergidos a casi cuatro kilómetros de profundidad, sometidos a la acción del agua del mar, de los microorganismos y de las grandes presiones.

En la exposición también se podía ver parte de un sumergible de los utilizados en las exploraciones del pecio, con paneles informativos sobre su forma de trabajo, según los cuales efectúa inmersiones de 12 a 15 horas de duración, incluyendo las dos horas y media de descenso y regreso. Está dotado de potentes faros, mirillas de plástico de un enorme grosor para soportar las altas presiones de las profundidades y cuenta con brazos robóticos y un vehículo no tripulado de control remoto.

Una zona de la exposición estaba presidida por la reproducción de un iceberg. Se cuenta que cuando el barco chocó con el bloque de hielo, en cubierta se encontraban 23 pasajeros, muchos de ellos niños, que cogieron trozos de hielo que habían caído dentro del barco y jugaron con ellos. Ninguno de ellos pereció en el naufragio, se salvaron los 23. Desde entonces las gentes que navegan entre hielos, sobre todo en rompehielos, dicen que tocar con la mano un iceberg trae buena suerte.

La muestra estaba ambientada con sonidos del mar, sirenas del barco y ruidos ambientales. Incluía una recreación animada del proceso de hundimiento del barco. Y la cerraban grandes paneles con los nombres y apellidos de los pasajeros y miembros de la tripulación muertos y supervivientes.

Como decía el folleto de la muestra: «La exposición *Titanic* es más que una epopeya de vapor y acero; es la historia de sus pasajeros, desde el millonario de primera clase hasta el emigrante de tercera, que realizaron increíbles actos de sacrificio personal y heroísmo, y que tuvieron que soportar pérdidas extraordinarias. Los objetos de la exposición *Titanic* permanecerán como recordatorio del espléndido trasatlántico, de la fragilidad de la vida y de la imperecedera fortaleza del espíritu humano».

M. G. F.

[Enero-feb.

CONFERENCIA EN EL ATENEO DE MADRID  
SOBRE «PRESENTE Y FUTURO DE LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA»

El Ateneo de Madrid acogió en la tarde del 17 de noviembre una conferencia de Juan Riva, presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), en la que exigió un cambio del Registro Especial Canario (REC), registro español de buques nacionales o de bandera extranjera, con el fin de mejorar la competitividad y evitar que algunas flotas operen bajo bandera de conveniencia.

Durante su intervención, el presidente de ANAVE hizo hincapié en la crisis vocacional y escasez de jóvenes que acceden al mercado laboral para trabajar en el sector marítimo. Por otra parte, solicitó un mayor apoyo al transporte marítimo como alternativa sostenible y respetuosa del medio ambiente. Para ello, se refirió a medidas de éxito desarrolladas en otros países, como puede ser el «ecobono» en Italia, para fomentar el transporte marítimo de corta distancia.

El presidente de la agrupación «El Mar y sus Ciencias» del Ateneo de Madrid, Juan

Manuel Gracia Menocal, hizo un repaso exhaustivo de lo que llamó «las taifas del mar», subrayando que «en la cuestión marítima hay dependencia de 11 ministerios, y por eso España debería tener un Ministerio del Mar o Secretaría de Estado del Mar y, sobre todo, debería crearse un servicio de guardacostas para aunar los diferentes servicios que existen en la actualidad».

Finalmente, ante la actual situación de incertidumbre que atraviesa el sector marítimo debido a la crisis económica y financiera internacional, Juan Riva propuso el retorno a dos principios claves en los que se han basado las empresas tradicionales y vocacionales que siempre han existido en el sector: austeridad y proyectos a largo plazo, las claves para un futuro más prometedor. Antes «deberá haber una reactivación y estimulación del comercio, que es el engranaje perfecto para el sector».



CONMEMORACIÓN DEL BICENTENARIO  
DEL FALLECIMIENTO DE MUTIS

El pasado 11 de septiembre se cumplió el bicentenario del fallecimiento de José Celestino Mutis, uno de los pocos científicos españoles que ha pasado a la historia universal de la ciencia. En este caso en el campo de la botánica, disciplina en la que se había iniciado en el Real Colegio de Cirugía de la Armada de Cádiz, ciudad en la que había nacido en 1732.

Mutis, a los 17 años, ingresó en este Real Colegio —cuyo artífice fue el cirujano de la Armada don Pedro Virgili— formando parte de la primera promoción constituida por 22 colegiales.

Una de las asignaturas que se estudiaba en el primer curso era botánica, pues Virgili entendió que el conocimiento de la flora medicinal era fundamental para los futuros cirujanos de la Armada, llamados a intensificar la recogida y estudio de plantas terapéuticas; y para ello creó un Jardín Botánico anexo al Colegio «para hacer más efectivo y ventajoso el cultivo de las hierbas medicinales».

Al joven Mutis se le concedió en 1752 «licencia para retirarse del servicio por indisposición que le imposibilitaba continuarlo» (a lo largo de su vida nunca gozará de buena salud). Había permanecido más de dos años en el colegio, siguiendo casi la totalidad de los estudios reglamentarios, pues con tres años los primeros colegiales recibían el nombramiento de segundo cirujano, pasando a ocupar los correspondientes destinos en la Armada. Al causar baja en el Colegio, Mutis marchó a Sevilla, donde completó los estudios de medicina, y después en Madrid los de botánica en el Real Jardín Botánico de la capital, donde cuajó su voca-

JOSÉ CELESTINO MUTIS

CURSOS 2008

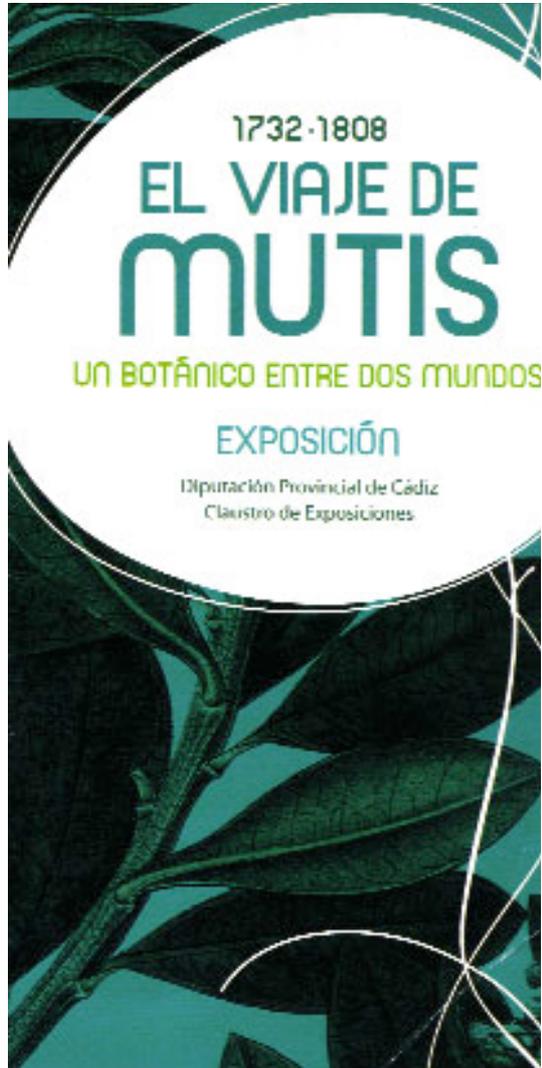
NOVIEMBRE  
26  
Y  
27  
a las 19:30 h.

Instituto de España  
San Bernardo, 49 Madrid  
www.iese.es

Commemoración del bicentenario  
del fallecimiento de José Celestino Mutis  
(Cádiz, 1732, Santa Fe de Bogotá, 1808)

ción indeclinable y donde se conserva buena parte de obra.

En 1760 marcha a América acompañando



al recién nombrado virrey de Nueva Granada, don Pedro de la Cerda, en calidad de médico y cirujano. En el Nuevo Mundo se consagró al estudio de la flora y otros aspectos de la tierra americana, como la mineralogía. Practicó la medicina y demostró las propiedades curativas de plantas por él estudiadas, especialmente de la quina. Promovió la construc-

ción del primer observatorio astronómico americano en Santa Fe de Bogotá; fundó la cátedra de matemáticas en el Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario en aquella ciudad; consiguió que se crease la Expedición Botánica, instituto científico de investigación que dirigió hasta su muerte en Santa Fe de Bogotá en 1808, fundando una escuela de dibujo y pintura para nutrir a la Expedición de dibujantes para que desarrollaran la obra más importante en un legado pictórico de casi 6.000 láminas.

Celestino Mutis es uno de nuestros más destacados ilustrados y uno de los personajes más importantes en el mundo hispanoamericano y aún no suficientemente valorado entre nosotros. Continúa siendo un gran desconocido del gran público, a pesar de que en las últimas emisiones de billetes de pesetas, en el año 1992, en el anverso del billete de 2.000 pesetas figuraba su imagen, mientras que en el reverso figuraba la portada del Jardín Botánico de Madrid.

Para conmemorar el bicentenario de su muerte, acaecida el 11 de septiembre de 1808, se han celebrado conferencias, congresos y exposiciones en numerosos foros de Colombia y España, siendo de destacar la exposición en la Diputación Provincial de Cádiz, junto con un ciclo de conferencias y mesa redonda con la participación de un nutrido grupo de investigadores, conocedores de su figura y de la época en que vivió el sabio gaditano.

También la Fundación Jorge Juan le dedicó una conferencia, que con el título «Celestino Mutis, Jorge Juan y Cádiz: 1748-1758» pronunció el ingeniero, catedrático y académico Francisco González de Posada. Por último, el Instituto de España también dedicó dos conferencias a Mutis, que fueron impartidas los días 26 y 27 de noviembre por la personalidad antes citada.

M. J. F.

## INAUGURACIÓN DEL MUSEO NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA

El pasado 26 de noviembre, S. A. R. la Infanta Doña Cristina inauguró en Cartagena la nueva sede del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA). El moderno edificio que lo alberga es un complejo de más de 6.000 m<sup>2</sup> de superficie, obra del arquitecto Vázquez Consuegra, concebido como una gran ventana abierta al Mediterráneo, que se levanta en el paseo marítimo del puerto de la capital departamental. Está estructurado en dos bloques: uno prismático y opaco, con dos alturas, y el otro en zigzag, acristalado, que se corresponde con el lucernario de las salas de exposición del museo.

Las colecciones del Museo están constituidas principalmente por objetos procedentes de excavaciones arqueológicas submarinas cuyo arco cronológico abarca más de 2500 años de historia (siglos VII a. de C.-XIX d. de C.), entre los que cabe destacar un nutrido grupo de ánforas de época fenicia. El Museo cuenta entre sus colecciones con restos de embarcaciones de época fenicia de Mazarrón, que son claves para el conocimiento de la



arquitectura naval del periodo, sin parangón en el Occidente mediterráneo. Destacan también los objetos de metal, tales como la serie de lingotes de plomo y anclas de época romana.

Procedentes en su mayor parte de yacimientos del entorno costero de Cartagena, las



colecciones del Museo son una muestra singular de la riqueza y diversidad de nuestro patrimonio cultural submarino como testimonio material de la Historia.

El Museo tiene sus orígenes en 1980, fruto de la labor desarrollada en los años

setenta por el Patronato de Excavaciones Arqueológicas Submarinas, y más tarde por el Centro de Arqueología Submarina de Cartagena. En 1982 se inauguró el Museo Nacional de Arqueología del puerto cartagenero, predecesor directo del actual ARQUA, aunque se haya modificado más acorde con la esencia del Museo.

Señalar también que unos meses antes se inauguró el Museo del Teatro Romano de Cartagena, cuyas salas se reparten entre dos edificios conectados por un paso subterráneo que permiten al visitante llegar desde la plaza del Ayuntamiento hasta el mismo teatro romano, salvando 25 metros de altura y el ancho de dos calles. Para ello, el afamado arquitecto Rafael Moneo ha creado un entramado de túneles, salas de exposiciones, escaleras mecánicas y pasarelas, consiguiendo un sorprendente y original diseño de conjunto.

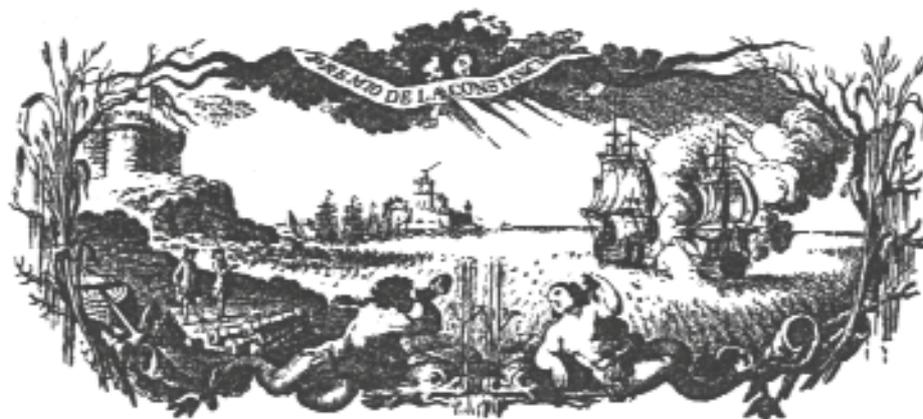
Con esos dos espléndidos y nuevos museos, la ciudad de Cartagena está llamada a desempeñar un papel extraordinariamente relevante en el estudio, investigación y difusión del arte y la cultura en el ámbito del Mediterráneo occidental.

M. J. F.





Dotación del patrullero *Infanta Cristina* durante una escala en el puerto de Limassol (Chipre), con motivo de su integración en la Fuerza Marítima de las NN. UU. en el Líbano (UNIFIL) desde el 31 de octubre de 2008. (Foto: Damián Pérez).



## GACETILLA

### Entrega de la Bandera de Combate al cazaminas *Tajo*

El pasado día 18 de octubre, precedido por una semana dedicada a la Armada española, tuvo lugar la entrega de la Bandera de Combate al cazaminas *Tajo* (M 36) por el Ayuntamiento de Fuengirola, actuando como madrina del acto Esperanza Oña Sevilla, alcaldesa de la ciudad.

Durante la semana que Fuengirola dedicó a la Armada se organizaron diversas actividades para permitir a los ciudadanos acercarse a dicha institución y conocerla mejor («No se ama lo que no se conoce»). Las conferencias, actividades, visitas al cazaminas y la exhibición aeronaval en la playa de la ciudad permitieron a un numeroso público participar de los actos y tener la oportunidad de conocer a su Armada y a la gente que la compone.

La demostración aeronaval celebrada el domingo día 14 contó con la





participación del portaaviones *Príncipe de Asturias* y la fragata *Navarra*, así como helicópteros de las 3.<sup>a</sup> y 6.<sup>a</sup> Escuadrillas y aviones *Harrier* embarcados en dichos buques, que realizaron un supuesto de neutralización de terroristas que mantenían como rehenes a dos pilotos derribados. La exhibición fue un rotundo éxito, con la afluencia de unas ocho mil personas que se apostaron en las faldas del castillo de Sohail y en la playa de Fuengirola.

Además de estas actividades, del 14 al 19 tuvo lugar una exposición de maquetas y cuadros de barcos en el Club Náutico de Fuengirola, que recibió numerosas visitas de escolares y de público en general.

Los estudiantes de la localidad tuvieron también la oportunidad de asistir a una serie de conferencias celebrada en el Palacio de la Paz. Destacaron entre ellas «El papel de la mujer en la Armada Española», impartida por la capitán de Intendencia María Forero Garófano, y otra sobre «Historia, presente y futuro del Arma Submarina», a cargo del suboficial mayor Diego Quevedo Carmona.

El día 16, el puente sobre el río Fuengirola pasó a denominarse Puente de la Armada Española, tras un acto presidido por la alcaldesa y el comandante del Cazaminas *Tajo*, capitán de corbeta Félix Peñuelas González, en el que acompañados por representantes de la corporación municipal, por la dotación del buque y por numeroso público se descubrió en el puente una placa con dedicatoria a la Armada. Fue una muestra más de cariño hacia la Armada por parte del pueblo de Fuengirola. «Los puentes son símbolos de unión, y éste es una muestra de la unión existente entre Fuengirola y la Armada, que quedará como testimonio para las generaciones futuras de esta ciudad», dijo en su alocución el capitán de corbeta Peñuelas.

El 17 de octubre se celebró, presidida de nuevo por la alcaldesa y el comandante del *Tajo*, la ofrenda floral a la Virgen del Carmen en el paseo marítimo de Los Boliches. La banda de cornetas y tambores, la dotación del buque y un piquete de Infantería de Marina se desplazaron desde el puerto, desfilando, hasta

el lugar de celebración, donde se entonó la *Salve Marinera*. A la finalización, la presidenta de las Damas del Carmen hizo entrega al comandante del cazaminas de una imagen de la patrona de la Armada, para que fuese llevada a bordo del buque.

Estos actos no fueron más que los prolegómenos del acto principal por el que el *Tajo* había arribado a Fuengirola. En la mañana del día 18, en la explanada del puerto, en las inmediaciones del buque, tuvo lugar el acto de entrega de la Bandera de Combate. A las 1200 el almirante de la flota, Juan Carlos Muñoz-Delgado, recibió a la alcaldesa de Fuengirola, madrina de la ceremonia, y presidieron el acto de entrega de la bandera de combate al cazaminas *Tajo* en el muelle pesquero de la ciudad malagueña. En su alocución, la alcaldesa señaló la relación de Fuengirola con la Armada, recordando que la patrona de la ciudad, la Virgen del Rosario, fue la patrona de la Armada desde la victoria de la batalla de Lepanto en 1571 hasta 1901, en que se proclamó a la Virgen del Carmen. Las dos instituciones han compartido la advocación de la Virgen del Rosario como patrona, lo que da fe de la vinculación de Fuengirola con la mar. Quiso mostrar también el orgullo que sentía de amadrinar a un buque de la Armada y ofrecerle la bandera española, su mejor bandera, aquella que el barco izará si llegase el momento del enfrentamiento con el enemigo y que defenderá con todas sus fuerzas. Una bandera importante para momentos claves en la vida de un buque.

El comandante del buque quiso recordar a ilustres marinos, como el marqués de Santa Cruz, Rodrigo de Portuondo o Álvaro de Bazán, imaginándose los navegando frente a la costa malagueña de Fuengirola y fondeando en su ensenada. Indicó también que tanto él como su dotación habían jurado o prometido defender la bandera, si fuera preciso, hasta derramar la última gota de su sangre. Y cuando llegase el momento de la baja del buque, tras muchos años surcando los mares, la bandera sería depositada en el Museo Naval, allí donde reposan las que portaron otros buques que ya no están en servicio en la Armada.

El capitán de corbeta Peñuelas, con la rodilla izquierda en tierra, recibió la bandera de combate de manos de la madrina, que antes de entregarla la besó solemnemente. A continuación, mientras era trasladada a bordo para su izado, se realizó por la guardia militar del buque una descarga de fusilería. A los acordes del *Himno Nacional*, el comandante izó la bandera en el pico, y al finalizar, el numeroso público fuengirolense rompió en aplausos y la emoción se desbordó en los presentes.

La madrina y el almirante subieron a bordo, desde donde presidieron el desfile de la Infantería de Marina del Tercio Sur, acompañada por su banda de cornetas y tambores, cerrando el acto. Antes de desembarcar, la madrina firmó en el libro de honor del buque.

La dotación recibió durante toda la semana numerosas muestras de afecto por parte de instituciones y particulares de Fuengirola. Al día siguiente, domingo, se congregaron en el muelle pesquero cientos de ciudadanos para despedir al barco y a su gente. Al son de la conocida sevillana *El adiós*, que sonaba por la megafonía del barco, el *Tajo* se hizo a la mar acompañado por numerosas embarcaciones, poniendo rumbo a su base en Cartagena. La salida de puerto fue a velocidad muy reducida, entre aplausos del público presente en el muelle, como no queriéndose ir, permitiendo a las embarcaciones rodearlo en un abrazo simbólico que representaba perfectamente lo que habían sentido durante aquellos días plagados de celebraciones. Numerosas sirenas sonaron en aquella mañana de domingo. Parecían quejidos que no se acallaban. Poco a poco la distancia se fue alargando y los espectadores, ya enmudecidos, comenzaron a retirarse de aquella explanada donde se habían vivido momentos intensos y muy emocionantes que la dotación del *Tajo* y la ciudad de Fuengirola no olvidarán.

Y no puedo cerrar estas líneas sin un público agradecimiento a José María Prada Igarzábal, cuyo desinteresado esfuerzo permitió el desarrollo de los eventos descritos en esta crónica.

J. P. G.

## Visita a la Escuela Naval Militar

Un grupo de diez alumnos, asistentes a las jornadas sobre «Políticas de Seguridad en el marco de la Cultura de Defensa», visitó el 12 de noviembre la Escuela Naval Militar.

Tras ser recibidos por el ayudante mayor, capitán de fragata Carlos García García, los alumnos asistieron a una conferencia en la que se les explicó la organización y actividades llevadas a cabo en la Escuela. A continuación visitaron distintas dependencias, deteniéndose con especial interés en el planetario, el simulador de navegación, el simulador táctico y el Centro de Medidas Electromagnéticas (CEMEDEN).

Estas jornadas están organizadas por el Instituto Español de Estudios Estratégicos del Ministerio de Defensa, por los Ilustres Colegios Nacional y Gallego de Doctores y Licenciados en Ciencias Políticas y Sociología, y por el Área de Ciencias Políticas y de la Administración de la Universidad de Vigo.

Esta serie de conferencias, que se celebró en la Casa das Campas del Campus de Pontevedra, comenzó el día 10 y finalizó con la mencionada visita a la Escuela Naval Militar.



## «Campamento de Otoño» para los alumnos de Infantería de Marina de la Escuela Naval Militar

Durante el mes de noviembre pasado, 64 alumnos del Cuerpo de Infantería de Marina de la Escuela Naval Militar permanecieron en el «Campamento de Otoño», instalado en el campo de maniobras que el Ejército de Tierra tiene en la localidad lucense de Parga. Formaron parte del grupo varios alumnos de marinas amigas: un alumno de los Estados Unidos, dos franceses y cuatro portugueses.

Durante varios días pusieron en práctica, mediante la realización de ejercicios tácticos y de tiro con armas colectivas e individuales, todo lo aprendido en las aulas hasta ese momento. Para ello contaron con la colabora-

ción de personal y material de la Fuerza de Protección de Infantería de Marina y de un helicóptero de la 5.ª Escuadrilla con base en Rota (Cádiz).

Los alumnos del Cuerpo de Infantería de Marina, de la Escala Superior de Oficiales y de la Escala de Oficiales cursan, entre otras, asignaturas como: Táctica, Sistemas de Armas, Topografía, Tiro, Sistemas de Comunicaciones y Operaciones Anfibias.

Incluidas también en su plan de estudios se encuentran las prácticas semanales de campo (una diurna y otra nocturna, alternativamente) y los campamentos de otoño y primavera.



## El jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) visita varias unidades de la Armada en la Base Naval de Rota

El jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), general del Aire Julio Rodríguez Fernández, acompañado del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo García, visitó en la mañana del día 11 de diciembre diferentes unidades de la Armada en la base naval de Rota.

El JEMAD fue recibido en el Cuartel General de la Flota por el almirante de la Flota, Juan Carlos Muñoz-Delgado Díaz del Río, y tras visitar las instalaciones firmó en el Libro de Honor y asistió a una exposición sobre la preparación de la Flota.

Seguidamente, el general Rodríguez embarcó en la fragata *Numancia*, desde donde presenció diferentes ejercicios de Calificación Operativa para el Combate. Más tarde se trasladó en helicóptero al buque *Castilla*, desde donde pudo presenciar una demostración sobre la proyección naval, que incluía movimientos buque-costa en lanchas LCM (lancha con capacidad para transporte



de personal, vehículos y material de Infantería de Marina).

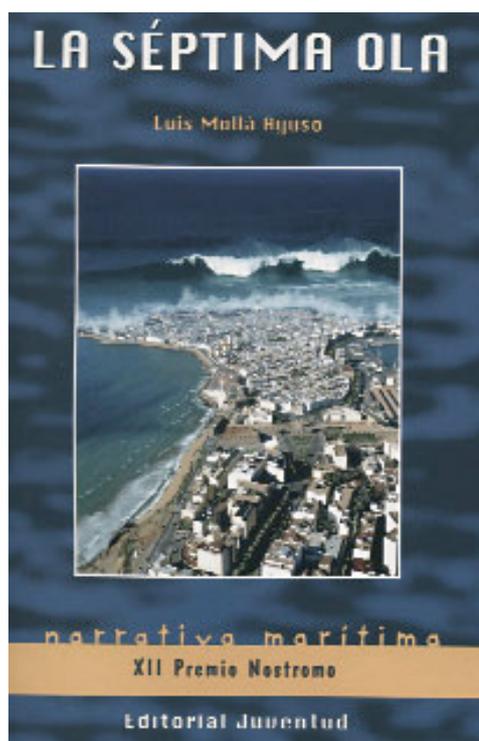




## LIBROS

MOLLÁ AYUSO, Luis: *La Séptima Ola*.—(ISBN: 978-84-261-3721-0). Editorial Juventud, S. A. Barcelona, 2008. 248 páginas.

Luis Mollá es capitán de navío de la Armada española, y gracias a algunos de los destinos ocupados en los últimos años ha tenido la oportunidad de hacer escalas en puertos no muy frecuentemente visitados por nuestras unidades. En uno de ellos, creo recordar que en el sultanato de Omán, allá en la esquina sureste de la península arábiga, según contaba en la presentación de su libro en la librería Robinsón de Madrid el 26 de noviembre, le surgió la inspiración para su última obra. La imagen de un buque varado en el desierto como consecuencia del maremoto (me gusta más maremoto que *tsunami*) habido en las costas de Indonesia el año 2006, mostrada por su anfitrión tras las reuniones y encuentros oficiales propios de la agenda, le impactó, más aún cuando aquél le ponía al corriente de las particula-





Luis Mollá Ayuso firmando ejemplares de su libro.

ridades del volcán de Cumbre Vieja en la isla de La Palma, uno de los que más inquietan a los vulcanólogos de todo el mundo.

Nace así *La Séptima Ola*, con la fractura del citado volcán mucho antes de lo que los expertos pensaban, haciendo que la mitad de la isla —millones de toneladas de roca— se precipite al mar. La gigantesca ola que se produce se desplaza a gran velocidad en todas direcciones, amenazando las áreas litorales y poniendo en gravísimo peligro a cuantas embarcaciones encuentra a su paso, grandes o pequeñas, antiguas o modernas, a bordo de las cuales se sucederán escenas de pánico, aunque muchos de sus tripulantes darán lo mejor de sí tratando de salir airosos del trance, como suele suceder en catástrofes de tal naturaleza. Vivimos así los momentos de angustia, desesperación, o en algunos casos de confianza en salir adelante, tanto en espacios marítimos como terrestres, en las aguas comprendidas entre las Islas Afortunadas y la bahía gaditana, o en las poblaciones costeras amenazadas por el maremoto. Compartimos así las vivencias de la dotación del buque de la Armada *Galicia* y de las tripulaciones y pasajeros de la motonave *Archimedes*, del velero *Erika* o del buque de salvamento *El Peregrino* en el supremo esfuerzo de superar tan dura prueba. Y en tierra, con las carreteras colapsadas y parte de la población enloquecida, los gaditanos tratan de alcanzar las alturas de la sierra para escapar de la tragedia.

Luis Mollá, como decíamos al principio, es capitán de navío, en activo, de la Armada española, actualmente destinado en un puesto de la OTAN en Holanda, y colabora habitualmente con diversas publicaciones de ámbito marítimo, entre ellas la REVISTA GENERAL DE MARINA. Con la presente obra ganó el XII Premio Nostromo, prestigioso galardón al que accede por segunda vez, ya que en el año 2004 obtuvo también el citado premio (VIII Premio Nostromo) por su libro *El Veneno del Escorpión*. También ha sido galardonado con el Premio Virgen del Carmen por el Instituto de Historia y Cultura Naval.

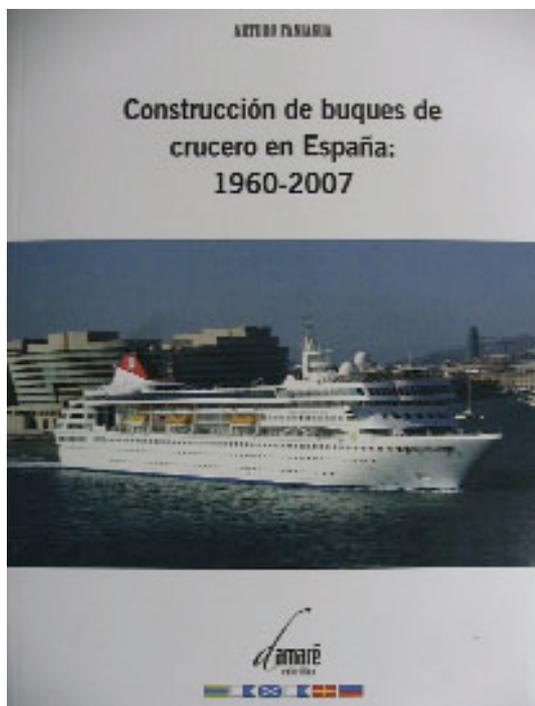
*La Séptima Ola* fue presentado por primera vez en Barcelona el 12 de noviembre de 2008, en el magnífico escenario del Salón Náutico de la Ciudad Condal. También en Madrid, el 26 del mismo mes, en la librería Robinsón, en un acto que concentró a numerosos compañeros de promoción del autor, que de una u otra forma se ven reflejados en las distintas novelas escritas por él, incluida la aquí reseñada. Y por último en el Ateneo de Cádiz, el 6 de diciembre, como no podía ser menos por su papel de ciudad sufridora de la catástrofe.

Felicitemos desde estas líneas a Luis Mollá por sus reiterados galardones, deseándole continúe cosechando éxitos y mantenga tan prolífica y fructífera trayectoria como escritor.

R. P. G.

PANIAGUA MAZORRA, Arturo: *Construcción de buques de crucero en España: 1960-2007*.—(ISBN: 978-84-9358356-1). Damaré Ediciones. Pontevedra 2008. 245 pp. Ilustraciones.

A nadie le resulta extraño que nuestro país sea una de las potencias mundiales en el tráfico de cruceros, con cifras que año tras año son superadas con mayor número de escalas y nuevos puertos que se incorporan cada temporada en el itinerario de las distintas navieras que operan esta clase de buques. Barcelona, Baleares, Canarias, y con menor presencia pero en aumento los puertos norteños y de Andalucía oriental, son clásicos lugares en los cuales se pueden admirar durante prácticamente todo el año estas auténticas maravillas de la ingeniería naval moderna, auténticas ciudades flotantes que, si no es por la conciencia personal de que se está a bordo de un buque, nadie diría que se encuentra sobre algo que, si mirase más debajo de sus zapatos, acabaría viendo los peces. La evolución que han sufrido estos buques en tan sólo un par de décadas es un ejemplo de lo que el ser humano y la técnica son capaces de hacer. Miles de toneladas que reviran en espacios reducidos, como si fueran más bien vehículos que barcos, con miles de personas en sus cubiertas y con víveres para alimentar al equivalente a una pequeña ciudad, y que navegan a



más de veinte nudos sin apenas notar el estado de la mar, son ejemplo del desarrollo vertiginoso que ha sufrido esta clase de «entes flotantes». Si bien nuestro país es, como hemos dicho, potencia reconocida en el tráfico de estos buques, no sucede lo mismo en cuanto a la construcción de los mismos, donde italianos, franceses, alemanes y nórdicos encabezan las listas de pedidos de navieras de todo el planeta. Tan sólo algunos buques dedicados a crucero de tamaño medio han salido de nuestras gradas en el pasado. En este libro que aquí reseñamos, su autor, reconocido admirador y escritor especializado en ellos, hace un repaso de lo que hemos hecho hasta el momento en nuestro país.

El libro se estructura en tres partes, dedicando la primera a los buques que se han botado desde un principio con tal clasificación y han desarrollado su historial marítimo en estos tráficos, donde son analizados en una auténtica biografía hasta once buques que salieron de las gradas de las desaparecidas Unión Naval de Levante, Sociedad Española de Construcción Naval o ASTANO, entre otras, así como de otros pequeños astilleros que han construido para este mercado. En la segunda parte se analizan los buques que se han construido en astilleros extranjeros, en origen con otros menesteres, y que han sido reconvertidos en nuestro país como cruceros, mientras que en la última parte se analizan los buques que salieron de nuestras gradas principalmente como buques de pasaje y que acabaron sus días como cruceros tras ser realizadas las pertinentes reformas en astilleros extranjeros, encabezados por los antiguos *ferries* de la Trasmediterránea, que aquéllos a los que nos tocaba coger el barco de vez en cuando, allá por los años setenta, raro es que no hayamos pisado sus cubiertas.

El libro, sin duda obra de referencia y base de datos imprescindible para futuros trabajos en la materia, trata de manera amena, concisa y documentada la vida y milagros de cada buque (más de una veintena en total), donde es raro que el lector no descubra algo nuevo y curioso de los buques que probable-

mente recuerde haber visto tan sólo hace un par de décadas en alguno de nuestros puertos, acompañado de imágenes que facilitan el seguimiento de la evolución de cada uno de ellos. Sin duda un libro más en nuestra aún escasa bibliografía naval propia y de nuestra Marina mercante en particular. Permítame el lector, por último, felicitar a las pequeñas editoriales que, casi sin ánimo de lucro, siguen publicando de alguna u otra manera parte de nuestra historia naval en cualquiera de sus facetas, como es la reseñada, y con deseo de que no decaigan en el intento y sigan aumentando su colección de temas navales para deleite de los que entramos en el gremio de «esos locos y sus barcos». Que así sea.

A. O. G.

ORTEGA MARTÍN, Jorge: *La transformación de los ejércitos españoles (1975-2008)*.—(ISBN: 978-84-362-5577-5). Universidad Nacional de Educación a Distancia. Madrid, 2008. 385 pp. Sin ilustraciones.

Como es lógico suponer, los ejércitos, al igual que cualquier institución que se precie, sufren con el transcurso del tiempo las necesarias modificaciones que reflejan los importantes cambios habidos en el entorno político, social y económico en el que se mueven, y al que ineludiblemente deben adaptarse. También es preciso considerar los adelantos tecnológicos, los cuales pueden llevar a veces a lo que se da por llamar una «Revolución en los asuntos militares» (*Revolution in Military Affairs*) cuando son de tal calibre que afectan profundamente a alguno de los elementos esenciales militares, como fue el caso de la aparición del arma atómica y posteriormente la entrada en escena del submarino de propulsión nuclear.

Las importantes transformaciones habidas en España tras el cambio político que tuvo lugar con ocasión de la muerte del general Franco tenían que afectar, de una u otra forma, a nuestras Fuerzas Armadas, que pronto volverían a enfrentarse a la necesidad de nuevos cambios tras el derrumbe y desmembramiento de la Unión Soviética a finales de la década de los ochenta.

Todos estos cambios han sido reflejados en la presente obra por el general Ortega, quien ha efectuado un meritorio trabajo de investigación y recopilación de datos para concluir este trabajo que el autor define como «una crónica» de las transformaciones sufridas por nuestros ejércitos en las tres últimas décadas. Y le llama así porque ha sido testigo directo de los acontecimientos que tuvieron lugar en dicha época, lo que le ha permitido presentar los hechos desde esa óptica. En el libro se lleva a cabo un repaso cronológico de las diferentes etapas de la creación del Ministerio de Defensa, desde los difíciles años sesenta hasta la actualidad, y se analizan los procesos de transformación por los que han pasado las organizaciones y sistemas de armas de cada uno de los



ejércitos, dedicando también algunos apartados a los cambios que han afectado al personal y a las operaciones desarrolladas en este dilatado periodo de tiempo.

Jorge Ortega Martín es general de división retirado. Ingresó en la Academia General Militar en 1962, siendo promovido al empleo de teniente de Caballería en 1966. Diplomado de Estado Mayor en España y graduado en el *Command Staff College* de Estados Unidos. Sus últimos destinos fueron los de comandante general de Melilla y segundo jefe de Estado Mayor del Mando Aliado Sur de la OTAN en Nápoles. Doctor en Historia por la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, es autor de la obra *La Organización del Tratado del Atlántico Norte (de Washington 1949 a Estambul 2004)* y colabora con diversas revistas especializadas en temas de seguridad y defensa. Actual-

mente es profesor de Estrategia de Seguridad y Defensa de Estados Unidos en el Instituto Universitario Gutiérrez Mellado de la UNED.

G. S. S.

TOJO RAMALLO, José Antonio, y TOJO GONZÁLEZ, Sergio: *Cazadores de barcos*.—(ISBN: 978-84-9781-409-6). Ministerio de Defensa. Madrid 2008, 815 pp. Ilustraciones.

El subtítulo de esta obra es *Historia de los submarinos alemanes en las costa de Galicia durante la Primera Guerra Mundial*, pero a pesar de su extensión se queda corto, al no limitarse al entorno geográfico que anuncia sino que va mucho más allá; como comprobaremos por el contenido de los cuatro capítulos en los que se estructura en realidad, cada uno de ellos hubiera podido editarse por separado, formándose cuatro libros de más de 200 pági-

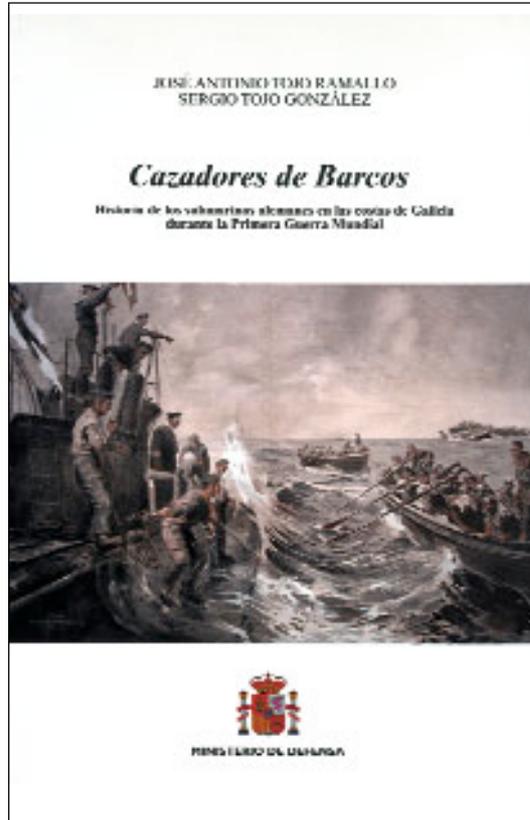
nas. Veamos sus contenidos más destacados.

El primero de ellos —«Neutralidades que matan»— trata de las repercusiones de la guerra en España en el ámbito político, social y económico y de la pronta declaración de nuestra más estricta neutralidad, con la sociedad completamente polarizada respecto al conflicto, empezando por la misma Corte —la reina inglesa y la madre del rey austriaca— y continuando con los partidos políticos y la prensa —parte de ella recibió subvenciones de los aliados y otra parte de los imperios centrales—, debiendo destacarse que el Ejército y la Iglesia eran pro alemanes.

El primer capítulo también se ocupa de las disposiciones que dictó el Gobierno español: límite de aguas territoriales, conducta a seguir por los buques mercantes al encontrarse con un submarino,

disposiciones sobre los 90 buques alemanes que al estallar la guerra se refugiaron en puertos españoles —la mayor parte de sus tripulaciones fueron a campos de internamiento, el más importante estaba en Alcalá de Henares—, así como unos 800 alemanes procedentes del Camerún. Todos los internados permanecieron en España hasta el final del conflicto.

También se reseñan cada uno de los 87 buques españoles hundidos por los alemanes, siendo el primero el *Isidoro*; destacan el torpedeamiento del mercante *Patricio*, que tuvo entre otras consecuencias el suicidio del ayudante de Marina de Denia, el teniente de navío De la Vega; el hundimiento por una mina del *Carlos Eizaguirre* en el cabo de Buena Esperanza, uno de los peores desastres, con 134 muertos (en nota a pie de página da la relación de todas las víctimas). También se ocupa de las diversas fases de la guerra submarina. La tercera y última fue sin restricciones: torpedeamiento en cualquier lugar y sin previo aviso, como fue el caso del *Giralda*, hundido en aguas españolas navegando entre dos puertos nacionales, con mercancía



legal. Por este caso, España llegó a considerar la declaración de guerra contra Alemania.

El segundo capítulo, «Humo en Finisterre», describe con detalle los hechos acaecidos en la zona. Se relatan historias de naufragios y de hundimientos protagonizados por marinos mercantes y de cómo fueron acogidos por los gallegos con su tradicional sentido humanitario. Fueron 125 hundimientos en un radio de 400 millas, el 25 por 100 del total destruido alrededor de toda España.

El capítulo tercero, «Sombras al acecho», aborda la guerra secreta de los espías de ambos bandos en nuestro país, incluyendo aspectos tales como los sabotajes, el reabastecimiento de submarinos y los intentos de fuga de militares alemanes, envueltos en mil y una aventura tratando de regresar a su patria. Interesantes son las andanzas a lo largo de casi un año de Canarias en España —que en la Segunda Guerra Mundial sería almirante y jefe de los Servicios de Inteligencia alemanes— y sus contactos con Juan March, al que se acusó de aprovisionar a los submarinos alemanes, aunque en realidad el astuto mallorquín jugó a doble banda. Destacar también la entrada en Cartagena del *U-35*, al mando del legendario Arnauld de la Perrière, con la excusa de entregar una carta al káiser para Alfonso XIII, pero que en realidad ocultaba otros propósitos. Ello provocó una aireada protesta de Inglaterra, que nos amenazó con la ocupación de puertos españoles si se repetían entradas de este tipo.

El último capítulo —«Internamiento y ocaso»— aborda con cierto detalle las vicisitudes de todos los buques alemanes refugiados en España, en especial de aquellos submarinos averiados que una vez reparados se fugaron o lo intentaron, provocando grandes conflictos diplomáticos con los aliados, como fueron los casos del *UC-5* y del *VB-49*, que lograron escaparse de Cádiz. Por la huida de este último fueron cesados el almirante de La Carraca, contralmirante Salvador Buhigas, y el comandante general, vicealmirante Ricardo Fernández de la Puente. En Ferrol, el *UC-48* en su segundo intento de fuga se vio acorralado por un torpedero español, y el comandante lo hundió en la boca de la ría, mientras que el *U-39*, después de repararse en Cartagena y ante las extremas medidas de seguridad españolas, no se pudo escapar y en 1919 fue entregado a los aliados. También este capítulo se ocupa de los siete barcos que requisó nuestro Gobierno para compensar mínimamente el elevado número de hundimientos de buques por los submarinos alemanes. Todos ellos pasaron a renombrarse como *España*, seguido cada uno de un numeral.

Unos interesantes anexos —entre ellos «Cronología de lo ocurrido día a día en España entre 1914 y 1918»; «Relación de buques de todas las nacionalidades hundidos en torno a nuestras costas» y ocho planos con las posiciones de los lugares de hundimiento— cierran este interesante y jugoso libro, que aporta muchos datos hasta ahora inéditos y que es el fruto de una exhaustiva investigación de más de dos años en todo tipo de archivos y hemerotecas locales, y todo ello sin renunciar, en absoluto, a la amenidad del relato. Por último

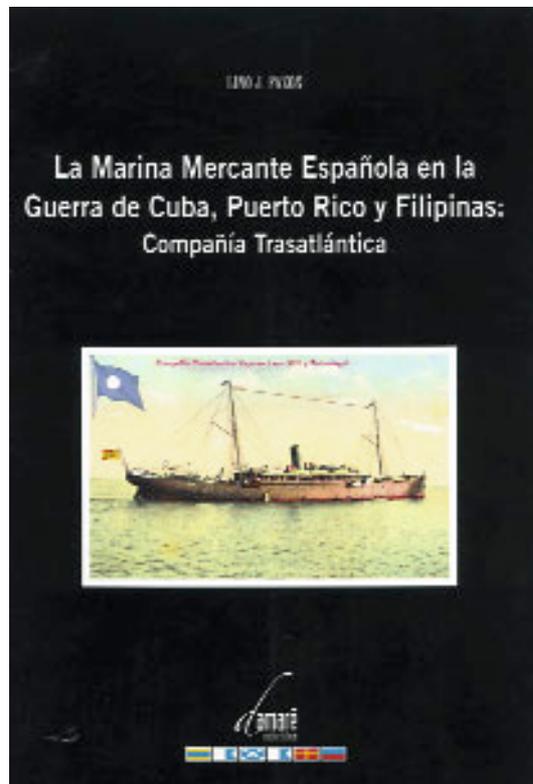
añadir que el autor es un gran especialista en el tema y que en el año 2000 publicó el libro *Los acosados* sobre la actuación del Arma Submarina alemana en la última Gran Guerra.

M. J. F.

PAZOS, Lino J.: *La Marina Mercante Española en la Guerra de Cuba, Puerto Rico y Filipinas: Compañía Trasatlántica*.—Damaré Ediciones. (ISBN: 978-84-935835-3-8). Pontevedra 2007, 183 pp. Ilustraciones.

No es poco lo que se ha escrito sobre los aspectos navales de la Guerra hispano-americana de 1898, pero el tema sigue sin agotarse. Prueba de ello, pasada la resaca del aluvión de publicaciones coincidentes con el centenario del Desastre, es la aparición de este libro de Lino J. Pazos, prolífico autor sobre temas relacionados con la mar, publicados unos en castellano y otros en gallego. En esta ocasión el veterano autor se ocupa de uno de los aspectos menos tratados de la Guerra del 98: la participación de nuestra Marina Mercante, buques y tripulaciones, en aquel conflicto de triste memoria.

El Gobierno español movilizó un buen número de tropas mercantes, la inmensa mayoría pertenecientes a la Compañía Trasatlántica. Unos se armaron y causaron alta en la Armada como cruceros auxiliares; otros, que también se artillaron, actuaron como transportes de tropas o de material, principalmente como carboneros. Operaron tanto en las Antillas como en Filipinas, e incluso patrullando las aguas peninsulares, cuando por información de nuestros espías en América se temió que la flota



## LIBROS Y REVISTAS

corsaria de Estados Unidos podía atacar la costa española. También algunos se integraron tanto en la Escuadra de Cervera como en la de Cámara, pero su papel primordial fue el transporte del mayor ejército expedicionario que jamás haya cruzado el Atlántico, de Europa a América, pues España llegó a tener en Cuba a más de 300.000 soldados, que después de la derrota tuvieron que ser repatriados.

Capitanes y tripulaciones se distinguieron por su pericia marinera, arrojo y heroísmo. La Armada, además de condecorar a muchos de ellos con cruces al Mérito Naval con distintivo rojo, dedicó un merecido homenaje a todos los marinos mercantes, personificados en la figura del heroico capitán Manuel Deschamps, con el traslado de sus restos al Panteón de Marinos Ilustres.

El meollo del libro, que está estructurado en varias partes, es la titulada «Buques mercante en pie de guerra», donde se reseñan los historiales, desde la construcción hasta el desguace, de 37 buques de la Trasatlántica y las vicisitudes de su actuación en la guerra. Por orden alfabético van desfilando aquellos barcos, entre los que destacamos al *Montserrat*, que al mando del capitán Deschamps consiguió burlar en varias ocasiones el férreo bloqueo yanqui a la isla de Cuba; el remolcador *Antonio López*, que como improvisado cañonero se cubrió de gloria en Cárdenas al batirse contra dos torpederos y un crucero protegido norteamericanos, a los que puso en fuga. Por esa acción, el comandante del remolcador, teniente de navío Montes, recibió la Cruz de San Fernando. También reseñar al *Ciudad de Cádiz* que formó parte de la escuadra de Cervera y que desde Cabo Verde convoyó a los torpederos en su regreso a Cádiz, y el *Isla de Mindanao*, que fue hundido en Cavite junto con la escuadra de Montojo.

Otra parte es la dedicada a los tres trasatlánticos adquiridos por el Ministerio de Ultramar y que pasaron a la Armada: el *Meteoro* y los dos que formaron parte de la escuadra de Cámara, el *Rápido* y el *Patriota*; este último llegó a cruzar el canal de Suez para al poco regresar a España; y la parte que trata del yate *Giralda*, adquirido por el Estado, y del *Urania*, donado a la Armada por el empresario sevillano don Francisco Recur, ex alférez de navío.

Reseñar por último la meritoria labor de investigación que sobre varias fuentes ha llevado a cabo el autor, entre ellas nuestra REVISTA, y que el libro, muy ilustrado, cuenta con el valor añadido del prólogo a cargo de nuestro colaborador Alejandro Anca.

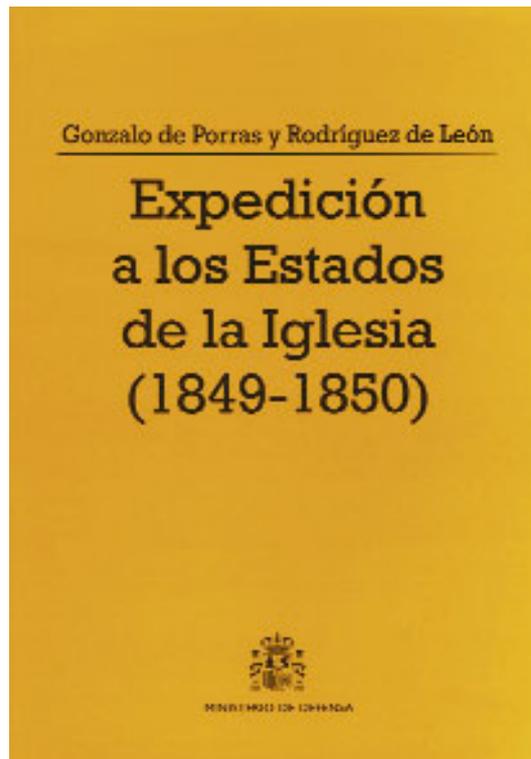
M. J. F.

PORRAS Y RODRÍGUEZ DE LEÓN, Gonzalo de: *Expedición a los Estados de la Iglesia (1849-1850)*.—(ISBN: 978-84-9781-315-0). Ministerio de Defensa, Madrid 2008; 298 pp. Ilustraciones.

Han sido poco divulgadas las expediciones militares españolas en el reinado de Isabel II, que tuvieron por escenario naciones de Europa, Asia, África y América. En unas el Ejército o la Armada actuaron en solitario, como respectivamente fueron la Expedición Rodil en Portugal o la Guerra del Pacífico. Otras fueron conjuntas, Ejército-Armada, en operaciones multinacionales como la de Cochinchina, México y los Estados de la Iglesia. Todas han tenido escasa fortuna historiográfica, salvo la del Pacífico de Méndez Núñez, a pesar de merecer una profundización y análisis riguroso.

*Expedición a los Estados de la Iglesia*, del coronel y notable historiador Gonzalo de Porras, es un trabajo de investigación dedicado al análisis del apoyo militar y naval pres-

tado por España para reponer en su poder temporal al papa Pío IX, que tuvo que huir del Vaticano destituido por Mazzini que, junto con Garibaldi, proclamó la República de Roma. En aquel tiempo, nuestras relaciones con la Santa Sede eran pésimas, debido a las anteriores políticas de Mendizábal y Espartaco, perseguidores de los derechos de la Iglesia. Y en 1846 no estábamos acreditados ante la Santa Sede y no pudimos participar en el cónclave que eligió papa a Pío IX. Pero a pesar de todo España tomó varias iniciativas para apoyar al sumo pontífice ante la convulsa situación política italiana, en especial en la inestabilidad en los Estados de la Iglesia. Así, mientras estábamos negociando un nuevo concordato, se ofreció transporte y asilo político en España al papa. Para ello enviamos a Civitavecchia, a disposición del recién nombrado embajador Martínez de la Rosa, al *Lepanto*, que para reparar sus



múltiples averías y aprovisionarse tenía que ir a Barcelona, puerto en el que se encontraba cuando hubo que evacuar al papa a Gaeta, circunstancia que aprovecharon los franceses para efectuar el transporte y apuntarse el tanto.

De nuevo otra iniciativa de España al proponer una conferencia de países católicos para justificar y acordar una intervención para reponer al papa en su sede romana, anunciando, por otro lado, el envío de una división naval de siete buques, bajo el mando del brigadier de la Armada José Bustillo, para apoyarle, que arribó a Gaeta en enero de 1849, recibiendo la visita de su santidad, al que se le rindieron honores con las dotaciones rodilla en tierra.

La iniciativa española cristalizó y el 30 de mayo se inauguró en Gaeta la Conferencia de Países Católicos —España, Francia, Austria y Nápoles— que a lo largo de un año celebró 15 sesiones. El comportamiento de Francia fue el habitual, proclamar lo contrario de lo que más tarde hizo, y desde su inicial postura de no intervención terminó actuando en solitario y al margen de la Conferencia. Así, el 25 de abril, un cuerpo de ejército francés desembarcó en Civitavecchia, dirigiéndose a Roma, donde batió a los republicanos, debiéndose destacar las maniobras poco claras de Fernando de Lesseps, delegado francés ante el triunvirato republicano, y el doble juego, en ocasiones, de la sibilina diplomacia vaticana.

España, para contrarrestar el asedio francés sobre Roma, tomó la fortaleza de Terracina, ocupada por los republicanos, los cuales la abandonaron ante la demostración de la Escuadra de Bustillo y después de parlamentar con un emisario español, el teniente de navío Juan B. Topete.

En la Conferencia de Gaeta se decidió, a petición papal, la intervención militar, asignando zonas de responsabilidad a cada uno de los cuatro países que, por supuesto, Francia no respetó.

El 28 de mayo desembarcó en Gaeta el primer contingente, unos 5.000 hombres españoles desprovistos de ganado para la monta y transporte, bajo el mando del teniente general Francisco Fernández de Córdoba, quien siempre tuvo discrepancias con el embajador sobre la dependencia de la Escuadra de Bustillo, y más de un mes después llegó el segundo contingente de unos 3.000 hombres bajo el mando del mariscal Zavala. Destacar que nuestras tropas debían combatir al Ejército republicano, pero Francia no dejó que se acercaran a Roma y se limitaron a labores de ocupación del terreno, policía, vigilancia, persecución de guerrillas y a la implantación de la nueva administración pontificia, pero por falta de asignación presupuestaria tuvieron que regresar a España. Tampoco se pudo crear un ejército formado por españoles al servicio del papa y en sustitución de los suizos. El repliegue que se efectuó con los buques de Bustillo también fue rocambolesco por el siguiente itinerario: Gaeta, Rosas, Mahón (para pasar una cuarentena, más o menos larga, debido a las epidemias en la zona que nos asignaron), Barcelona, y de allí a las unidades de origen.

Cuando el papa regresó a Roma, en abril de 1850, se había completado el

repliegue del Ejército español, pero la División Naval de Bustillo permaneció en aguas de los Estados de la Iglesia, de forma testimonial, hasta julio de 1853.

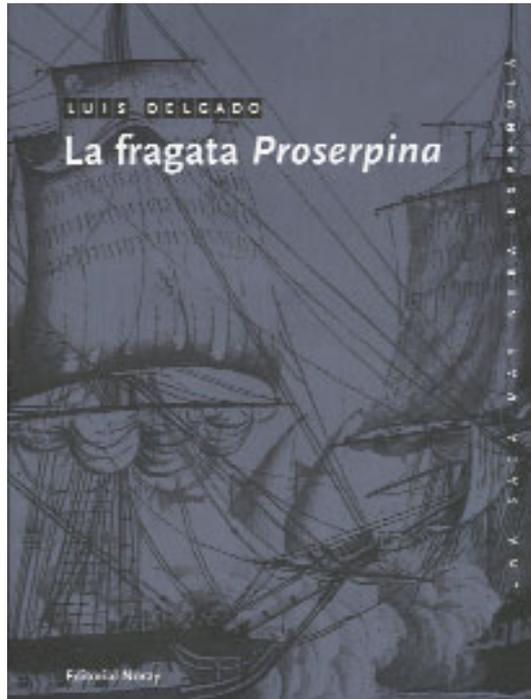
A destacar la exhaustiva investigación llevada a cabo por el autor, principalmente en el Congreso de los Diputados, Ministerio de Asuntos Exteriores y en los archivos militares de Madrid y Segovia.

Al respecto, el autor manifiesta que puede decirse que hay tres versiones de los hechos, según procedan de fuentes diplomáticas militares o del Congreso. Sin menospreciar, en absoluto, la meritoria labor del autor y la calidad de esta magnífica obra, nos lamentamos de que no haya investigado en los archivos de la Armada, dado el buen trabajo, con sus fallos que también los hubo, de la División Naval de Bustillo. Por ello hemos perdido la ocasión de tener una obra redonda sobre la intervención española en los Estados de la Iglesia.

M. J. F.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *La fragata Proserpina*.—Editorial Noray, Barcelona 2008. (ISBN 978-84-7486-198-3) (452 páginas).

La seducción literaria que un determinado tema puede ejercer sobre el escritor se manifiesta en un ejercicio de continuidad, de notable enjundia. La trayectoria de la saga de los Leñanza, que vamos siguiendo por «las veredas del mar», se ve enriquecida con este nuevo y apasionante episodio envuelto en el marco histórico en el que se incrusta. Así, Luis Delgado aporta en esta nueva entrega el valor añadido de su propia capacidad creativa en una estrategia que le permite resolver cualquier problema de dualismo, en la constante estructural de nuestra propia historia de España, territorio bien explorado y mejor interpretado por el autor.



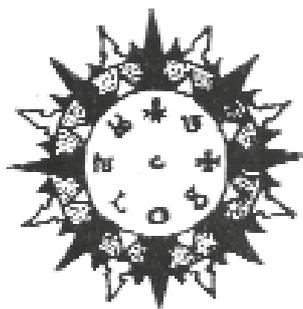
#### LIBROS Y REVISTAS

De barco a barco, la fragata *Proserpina* concurrirá en el nuevo escenario americano con sus prematuras rebeliones. Pero en cada novela de Delgado, aparte de sus propios protagonistas que nos resultan entrañablemente familiares, aparecen fielmente reflejados personajes de primera fila de nuestra Marina. Y si en anteriores entregas los perfiles de Barceló, Gravina y Escaño aparecen con firmes trazos, en este nuevo episodio destaca la presencia de don Cayetano Valdés, uno de los marinos más sobresaliente de los duros años a los que la novela se contrae, y de los que todavía queda tanto por decir.

Aunque toda la novela permanece fiel al estilo de su autor, me ha llamado notablemente la atención su capítulo segundo, en la visita que Gigante realiza a don Antonio de Escaño. Todo el complicado entresijo de la situación política, con las anticipadas pugnas entre liberales y serviles que precedieron a la Constitución de las Cortes gaditanas, aparece magistralmente tratado, y el lector puede tener una visión exacta de cuanto se cocía fuera de las vergas o las jarcias de los acostumbrados navíos que dan origen a los diferentes títulos de la serie.

La madurez creativa de Luis Delgado se afianza y consolida en cada pliego y se trasiega cómodamente por ella, porque sus valientes propuestas siempre encuentran el adecuado eco en esa recreación lineal de un inmediato y en tantos aspectos de desconocido pasado, que Luis Delgado está desentrañando de un modo admirable.

J. C. P.





---

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

