

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
JULIO 2009





Nuestra portada: Control de la tripulación de un mercante sospechoso por el equipo de seguridad del Trozo de Visita y Registro durante el ejercicio FAMEX.

(Foto: J. Emilio Regodón López).

CARTA DEL DIRECTOR	1
CARTAS AL DIRECTOR	3
TEMAS GENERALES	
MEMORIAS DE ULTRATUMBA (I). <i>DE PARTE DE DOÑA BRIANDA</i>	9
MEMORIAS DE ULTRATUMBA (II). <i>DE PARTE DE DON ÁLVARO DE BAZÁN, PRIMER MARQUÉS DE SANTA CRUZ</i>	13
María Nuño Chico EN EL RECUERDO, TRAFALGAR... CÁDIZ 2005	19
Capitán de navío José María Blanco Núñez LA LOCALIZACIÓN DE LOS CUADERNOS DE BITÁCORA DEL CRUCERO ACORAZADO <i>CRISTÓBAL COLÓN</i> : UNA INMERSIÓN EN EL PASADO	25
Gonzalo Arriaga Rey, alférez de fragata (RV) LA ESTRATEGIA EUROPEA DE SEGURIDAD... PUNTO Y SEGUIDO	41
Teniente de navío Juan Carlos Pérez Guerrero ¿NOS ARROPABA MEJOR LA GUERRA FRÍA?	47
Camil Busquest i Vilanova	
TEMAS PROFESIONALES	
MÉTODO DE LA EVALUACIÓN DE LA AMENAZA PARA ESTABLER EL NIVEL DE PROTECCIÓN DE LOS BUQUES	67
Capitán de corbeta (RNA) José María Silos Rodríguez DE VUELTA A LOS PRINCIPIOS	77
Teniente de navío Juan del Pozo Berenguer ¿CÓMO ES UN RESERVISTA VOLUNTARIO ESPAÑOL?	85
José Miguel Quesada González, alférez (RV) del Ejército de Tierra	
HISTORIAS DE LA MAR	
UN ACIAGO FIN DE AÑO	93
Coronel de Intendencia José Curt Martínez	
INFORMACIONES DIVERSAS	
LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...	
EFEMÉRIDES	
VIEJA FOTO	
MARINOGRAMA	
MISCELÁNEA	
CINE CON LA MAR DE FONDO	
ODAS Y OLAS	
LA MAR EN LA FILATELIA	
HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR PAÑOL DE PINTURAS	

EDITA:



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)

Imprime: Imprenta Cuartel General de la Armada

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

PUBLICIDAD: Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

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

Correo electrónico: viaexclusivas@viaexclusivas.com - macarena@viaexclusivas.com

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28

Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

El verano ha abierto ya sus puertas, invitando al relajamiento y al descanso, cosas ambas que nuestros colaboradores bien se merecen, por lo que les deseamos un grato disfrute que les permita regresar tras el periodo estival con nuevos bríos para seguir proporcionándonos su inestimable e imprescindible aportación.

La Historia es frecuente motivo de disputa y controversia. Y si difícilmente nos solemos poner de acuerdo en acontecimientos o acontecimientos que tuvieron lugar «antesdeayer», ¿cómo vamos a hacerlo sobre sucesos acaecidos hace decenas, cientos o millares de años? Quizá sea el sentido común el que pueda ayudarnos a entender o comprender determinados hechos pretéritos, pero necesariamente apoyados siempre en la información aportada por ciertas pruebas físicas, sean éstas representadas por monumentos y esculturas o libros y documentos.

El Desastre del 98 es uno de estos episodios, en los que las opiniones de algunos se enfrentan y contradicen a veces con las de otros. «La localización de los Cuadernos de Bitácora del crucero *Cristóbal Colón*» en los archivos de la National Archives and Record Administration norteamericana, como nos cuenta Gonzalo Arriaga en su artículo, podría aportar algunos datos adicionales sobre lo sucedido en tan heroico como inútil enfrentamiento.

Nuestro asiduo y varias veces premiado colaborador Camil Busquets se plantea un interrogante sobre la necesidad de las fuerzas navales existentes a lo largo y ancho de nuestro planeta, tan numerosas y variadas, ante el escenario estratégico que afrontamos, en el que prima la llamada eufemísticamente «amenaza asimétrica». Y es que tras el derrumbe soviético se procedió, en general, a una racionalización de medios militares, proceso en el que la Armada española fue un claro ejemplo; pero al repasar hoy el conjunto de unidades navales en el ámbito global, da la impresión de que algo no encaja, pues el total de buques supera con creces al existente antes de la caída del telón de acero, lo cual no deja de ser una de tantas incongruencias de la vida, máxime teniendo en cuenta la diferencia de capacidades entre un buque actual y uno de hace quince años.



Guillermo VALERO AVEZUELA



PREMIOS «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Resolución 611/09308/2009, de 31 de mayo de 2009, del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, por la que se conceden los Premios «Revista General de Marina» del año 2008.

El artículo primero de la Orden Ministerial número 194/73, de 16 de marzo (*Diario Oficial* núm. 66), que aprobó el Reglamento para la concesión de los premios «Revista General de Marina», fija su denominación y cuantías, cantidades que fueron actualizadas por la Orden número 611/04003/92, de 28 de febrero (*Boletín Oficial de Defensa* número 54), y por las Resoluciones 630/09976/96, de 31 de julio (*Boletín Oficial de Defensa* número 157), 611/06899/00, de 13 de abril (*Boletín Oficial de Defensa* número 91), y Resolución 611/07161/02, de 29 de abril (*Boletín Oficial de Defensa* número 98).

Una vez finalizados los trabajos de selección de la Junta Calificadora y de acuerdo con el artículo octavo del mencionado Reglamento, procede la concesión de los premios correspondientes al año 2008.

En su virtud y a propuesta de la Junta Calificadora de los Premios «Revista General de Marina»,

DISPONGO

Artículo Primero.—Se conceden los premios que a continuación se relacionan a los autores de los artículos cuyos títulos se indican:

Premio «Álvaro de Bazán». Dotado con 1.600 euros, al capitán de fragata (RNA) don Luis Jar Torre por su artículo: «La catástrofe tenía que ocurrir».

Premio «Roger de Lauria». Dotado con 1.300 euros, al teniente de navío del Cuerpo General de la Armada (ES) don Ovidio García Armayor por su artículo: «El liderazgo militar positivo».

Premio «Francisco Moreno». Dotado con 1.200 euros, al vicealmirante del Cuerpo General de la Armada (ES) (R) don Ricardo Álvarez-Maldonado Muela por su artículo: «50 Aniversario del conflicto Ifni-Sáhara».

Premio «Antonio de Oquendo». Dotado con 1.000 euros, al coronel del Cuerpo de Infantería de Marina (ES) don Miguel Aragón Fontenla por su artículo: «Rendición de la Escuadra francesa de Rosilly».

Artículo Segundo.—A los galardonados se les hará entrega de los diplomas acreditativos de los premios, así como de su correspondiente asignación en metálico. A los autores premiados se les anotará esta circunstancia en la parte de «Datos Biográficos» de su Hoja de Servicios.

Madrid, 31 de mayo de 2009. P. D. (O. M. 1061/1977, de 7 de septiembre, *Diario Oficial* número 206), el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada.

CARTAS AL DIRECTOR

Consideraciones respecto al «Año Monturiol»

Las instituciones autonómicas catalanas han adoptado la decisión de declarar el año 2009 como «Año Monturiol». El motivo de esta decisión se debe a que se cumple el 150 aniversario de la botadura del primer Ictíneo, y para celebrarlo se prepara una porción de actos destinados a homenajear a su creador: Narciso Monturiol.

El asunto no tendría mayor importancia si se tratara de dar tributo a un hombre que perseguía un sueño inalcanzable para él —y para cualquier otro que lo hubiera intentado en la época en que lo hizo—, dado que el desarrollo de las ciencias no lo permitían, como lo dejó claro la junta de científicos que examinó en Alicante el primer Ictíneo. Esta Junta dictaminó que no había posibilidad de resolver el problema de la navegación submarina por falta de una fuente de energía adecuada al fin perseguido.

Por tanto, si el «Año Monturiol» fuera concebido para rendir un homenaje y un recuerdo a un idealista, a un promotor de una idea ambiciosa pero fuera de su alcance, entenderíamos que se lo merece, sin ningún género de dudas, y nos sumaríamos a él sin dudarlo un instante.

El problema es que existe un segundo propósito, explícito, en este evento, tal y como se expone en el acuerdo del parlamento catalán que adoptó la decisión y tal y como se está explicando en los diferentes folletos publicados para anunciar el mencionado «Año Monturiol». Este segundo fin propuesto por los organizadores del evento es, según sus propias palabras, «buscar su reconocimiento internacional». Lo que no se dice en la resolución del parlamento es en calidad de qué ha de sustentarse dicho reconocimiento. Pero en el folleto publicado por la Comisión «Año Monturiol» es más explícito, y en él se afirma lo siguiente: «Monturiol... va a resolver los problemas capitales de la navegación

submarina y va a sentar las bases de los submarinos actuales». Eso es absolutamente falso. Para empezar, el primer problema a resolver era el de la propulsión y, aunque no era el único, era el más básico: sin una fuente de energía apropiada era inútil hablar de submarinos.

Los dos Ictíneos, botados respectivamente en 1859 y 1864, tenían el mismo problema: la propulsión era a base de la fuerza muscular de sus tripulantes, y el casco, de madera. La única diferencia entre ambos era el tamaño. Tampoco estaba resuelto el problema del trimado de los buques, ya que se utilizaba un sistema de desplazamiento manual de contrapesos sobre el eje horizontal, a todas luces ineficaz. Respecto a los problemas relacionados con la navegación propiamente dicha, ni siquiera estaban abordados, ya que los Ictíneos se habían concebido como naves auxiliares para la recogida del coral («naves de profundidad», como fueron definidas por sus creadores), y por tanto no se plantearon resolver las cuestiones relativas a la orientación, dirección, rumbo, etcétera.

El primer Ictíneo fue examinado el 23 de mayo de 1861, en presencia de los ministros de Marina y Fomento y de la Junta convocada al efecto. El informe de la misma fue por completo desfavorable, como ya hemos anticipado, y dictaminó que el sistema de propulsión empleado era inútil y el casco de madera inapropiado para poder resistir la presión a profundidades superiores a los ocho o diez metros. Advertía, además, que por mucho que se aumentara el tamaño y el número de «braceros», nada positivo se lograría. Es curioso que este informe nunca sea mencionado en las biografías ni en los diferentes eventos destinados a homenajear a Monturiol. Parece que existe algún interés en omitirlo y escamoteárselo al público.

Desoyendo las advertencias de la Junta, se construyó el segundo Ictíneo y se aumentó el tamaño y el número de tripulantes; pero los resultados confirmaron el pronóstico. Fue

botado el 2 de octubre de 1864, y nada más entrar en el agua zozobró y se fue a pique. Diez lanchas de la Marina de guerra acudieron en su auxilio y lo remolcaron hasta el muelle, donde quedó amarrado. Aquí acabó la vida pública del Ictíneo II; todo lo que se ha contado después puede considerarse literatura o ciencia ficción, ya que no hay ningún testimonio que lo respalde.

El 6 de febrero de 1866 Monturiol remitió una carta a la prensa para informar de lo que había pasado con el Ictíneo II durante tantos meses de silencio. Admitía que la fuerza motriz seguía siendo insuficiente y anticipaba que tenía una nueva solución para el problema con la instalación de una caldera de vapor. Aprovechaba la carta para hacer un poco de propaganda y relataba dos hechos inverosímiles: unas inmersiones de 18 y de 30 metros, respectivamente, y unas pruebas de tiro efectuadas con un cañón instalado en el buque. Pero si el barco carecía de fuerza motriz, cabe preguntarse: ¿dónde podía haberse sumergido esos 30 ó 18 metros sin salir del puerto de Barcelona? y ¿cómo había podido resistir el casco de madera la presión de esas cotas de profundidad? Por otro lado, si consultamos los catálogos de artillería de la época, encontramos serias dificultades para saber qué tipo de cañón pudo montar y cómo podía cargarlo y dispararlo bajo el agua. En todo caso, no hubo testigos de estas pruebas que confirmaran la información de Monturiol.

Por lo que se refiere a la caldera de vapor, tampoco aquí está nada claro qué es lo que sucedió, pero parece ser que los resultados de los primeros ensayos en el dique fueron un completo fracaso. Monturiol volvió a pedir más paciencia y más tiempo para buscar nuevas soluciones, pero los acreedores prefirieron optar por la vía judicial. La sociedad se expropió y el barco se desguazó para venderlo por partes y poder resarcir alguna de las deudas. Los pequeños accionistas perdieron todos los ahorros invertidos en este «sueño», que para ellos fue, más bien, una pesadilla.

Coincidió el fin de los Ictíneos con el destronamiento de Isabel II y con el cambio de régimen. Monturiol regresó a lo que era su verdadera profesión: la política. Marchó a

Madrid con el acta de diputado por Manresa para ocupar su escaño en el Parlamento español. Fueron seis años de intensa actividad política y llegó a desempeñar algún puesto de responsabilidad en los gobiernos de la época. Pero en estos años se olvidó por completo de su «nave de profundidad». Ahora que la situación política le era favorable, y él, que se había quejado con amargura de la ceguera de los gobiernos anteriores por no apoyarle, misteriosamente, renunció a su hallazgo. Ignoramos los motivos de esta renuncia pero podemos intuirlos.

Concluido el sexenio revolucionario, Monturiol regresó a su residencia familiar de Barcelona. Se recuperó de pronto de la amnesia que había sufrido los últimos años y trató, en vano, de publicar su tratado sobre sus experiencias «ictíneas», pomposamente titulado: Ensayo sobre el arte de navegar por debajo del agua. Llegó a solicitar el apoyo de Alfonso XII para editarlo, pero no consiguió despertar el interés de nadie y quedó inédito. Murió once años después en el anonimato. Parece ser que pasó en los últimos años de su vida alguna estrechez económica.

Es evidente que el submarino —lo que es hoy en día un submarino— no incorpora ningún dispositivo ni remotamente parecido a los de los Ictíneos de Monturiol. Los submarinos no se construyen en madera, ni se accionan por «tracción animal», ni con máquina de vapor.

No entro a valorar lo que supone, en esta época de crisis, invertir una porción de recursos públicos para «buscar el reconocimiento internacional» de Monturiol; ya que no va a salir gratis. Y lo peor es que va a ser del todo inútil.

El verdadero inventor del submarino fue Isaac Peral y Caballero, teniente de navío y profesor de Física en la Academia de Ampliación de Estudios de la Armada (considerado a nivel internacional la mayor eminencia en Física aplicada de su época), que presentó su proyecto en agosto de 1885, un mes antes del fallecimiento de Monturiol.

Resumiendo, y para no hacer del relato de su invención una lectura fatigosa, diremos que entre los años que van de 1888 a 1890 Isaac Peral demostró en la práctica lo que había prometido en su comunicado de 1885.

Con su submarino navegó dentro y fuera del agua, en la bahía y en alta mar y siempre con el rumbo prefijado, disparó torpedos sumergido y sin sumergir, realizó ejercicios tácticos de ataque y defensa, diurnos y nocturnos. Nunca nadie había hecho esto antes, ni nada similar.

El submarino incorporaba elementos totalmente novedosos y que luego han adoptado todos los submarinos convencionales posteriores: propulsión eléctrica, tubo lanzatorpedos, periscopio, aparato de punterías, telémetro, corredera eléctrica, aguja compensada, giroscopio, avisador acústico, timones de profundidad, servomotor para el trimado del buque, etc. Por eso es el único y verdadero inventor del submarino. Previamente a él nadie había «navegado» sumergido, y el submarino es, por definición, un buque capaz de navegar sumergido.

Una oscura trama de intereses que vinculaban a peligrosos traficantes de armas internacionales con algunos políticos y altos funcionarios españoles muy corruptos, en combinación con una eficazísima acción de un servicio de espionaje muy concreto, consiguió desactivar el primer programa submarino del mundo y destruyó, de paso, la obra —y prácticamente la vida— de su inventor: Isaac Peral. Esta trama ha sido investigada y sacada a la luz pública, recientemente, en mi obra: *El Submarino Peral*. La Gran Conjura.

A la par que Peral desarrollaba su invento durante los años de 1887 a 1890, los conspiradores que trabajaban para destruir su obra urdieron una compleja campaña de intoxicación y desinformación para confundir a la opinión pública y, de paso, ocultar su crimen. Así nació la leyenda de los falsos «precursores» de la navegación submarina: la Tortuga, el Gymnote, el Nautilus, los Nordenfelt, los Goubet y un largo etcétera (incluidos, por supuesto, los Ictíneos), tratando de hacer creer que había algo de semejanza entre el verdadero submarino y estos ensayos fallidos. Así se tejió esta patraña, esta impostura, que ha llegado hasta nuestros días y que dura más de cien años.

Quien sí se merece una verdadera rehabilitación nacional e internacional es el verdadero inventor del submarino: Isaac Peral y Caballero. Por lo menos, un acto de «reparación» moral.

Por cierto —y por último—, en torno a la supuesta carta de elogio de Peral a Monturiol que se menciona siempre que se habla del último, hay que decir que no nos consta que sea original del inventor y, en todo caso, no elogia el resultado de su obra: sólo la osadía de la empresa y el mérito del esfuerzo empeñado en una obra imposible para las posibilidades del momento.—Javier Sanmarteo Isaac Peral. Bisnieto del inventor, en nombre de toda la familia Peral.



MEMORIAS DE ULTRATUMBA. DE PARTE DE DOÑA BRIANDA

María NUÑO CHICO



ESTE es el escenario que testigo mudo fuera del transcurrir de mi vida. Brianda me dieron por nombre al nacer, en el año del Señor de 1581. Hija última de don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, y de su esposa doña María Manuela Benavides, que entre los muros de este palacio me criara mientras mi padre se batía por España y por su rey, don Felipe, en las islas que ahora llamáis Azores, y que ya no os pertenecen.

Quiso Dios que yo naciera en esta familia de hidalga estirpe, oriunda del navarro valle del Baztán, dispersa por el reino y allende los mares, en busca de gloria y fortuna.

En una de las estancias de la galería alta de este palacio encontraréis cumplido homenaje de mi señor padre a su linaje:

- Don Alonso González de Baztán, que en el año 882 tan valerosamente defendiera de los franceses a su rey, don Sancho III Abarca de Navarra, lo que le valió la recompensa del blasón ajedrezado, blanco y negro, que simbolizaba la vida que por él pusiera en juego. Aún permanece como escudo de la noble Casa Bazán.
- En 1231, don Juan Pérez de Baçtán, de una de las doce Casas de Navarra, firmó la Capitulación entre los reyes don Sancho III el Fuerte y don Jaime de Aragón, lo que indica su elevada posición social.
- Don Gonzalo Ruiz de Bastán, camarero mayor de Enrique II de Castilla, recibió de su rey, en 1366, el señorío leonés de Valduerna y otras villas.
- En 1477, don Francisco de Bazán heredaba dichas tierras, asociadas ya al título de vizconde de Valduerna.
- En 1542, don Álvaro de Bazán, de sobrenombre el Viejo, capitán general de la Mar Océana y de las Galeras de España, se convirtió en señor de El Viso y Santa Cruz por méritos propios y previo pago de

veintiséis millones de maravedíes. Era mi abuelo, que tanto bregara por esos mares de Dios al servicio del emperador don Carlos.

- Y mi padre, digno heredero del suyo, y de igual nombre, fue el primer marqués de Santa Cruz. Peleó con bravura y habilidad tales que nunca experimentó el amargo sabor de la derrota.

Cuarenta y cuatro años de su vida enteramente entregados a la defensa de España contra los corsarios franceses, los piratas berberiscos, ingleses y turcos y contra los ejércitos regulares de sus muy poderosos enemigos. Numerosos enclaves de la costa mediterránea africana quedaron para siempre vinculados a su persona en la memoria escrita de los hombres: Argel, Túnez, Tánger...

nidos de piratas que acosaban a nuestros barcos y nuestras costas, y que tan bien supo siempre defender don Álvaro, mi padre.

Por estos y otros motivos hay ciudades, lugares y batallas cuyos nombres resuenan entre las paredes de este palacio: Gibraltar, Messina, Venecia, Génova, Lisboa... y, aunque desdichadamente ya desaparecidas de aquí sus imágenes, Lepanto. ¡Sobre todo, Lepanto!

No pude ser testigo de estas hazañas, ni siquiera indirectamente; primero, por mi nacimiento, pocos años antes de la muerte de mi padre; en segundo lugar, por mi condición de mujer. Sin embargo, ¡cuántas veces las oí relatar a mis tíos don Alonso, don Juan, doña María, doña Brianda, doña Isabel! ¡Y cuántas oraciones y misas ofrecidas a Dios por él entre los muros del convento! Sí, en él transcurrió casi toda mi vida, tras mi temprana orfandad, primero de mi madre y de mi padre después.

Desde la ventana de mi celda mi mente recreaba estas



Monumento a don Álvaro de Bazán.



Palacio de El Viso.

paredes que nuestros queridos pintores italianos iban poblando de referencias a Italia: Roma, Milán, Génova Nápoles... y a su cultura antigua, que entonces renacía en toda Europa, en el viejo solar de lo que una vez fuera el Imperio Romano. Y es que mi padre, aunque hombre de acción, atesoraba una sólida formación humanística, como se trasluce en el plan decorativo de su palacio de El Viso. ¿Lo detectáis? ¡Qué magistral y equilibrada muestra de mundo antiguo y moderno, de mitología pagana y mundo cristiano! Razón y fe, ciencia y religión en armónica e ideal coexistencia. La confrontación suele venir de la mano de la ignorancia, la mala política y la ambición. No del conocimiento.

Pero nuestros marinos y nuestros tercios, la mejor infantería del mundo, se batían por mar y tierra, temidos y admirados a la vez por su bravura, su fidelidad y su pertenencia a un reino que se extendía por gran parte del mundo: «En mis dominios nunca se pone el sol», había dicho Felipe II. En aquellos tiempos difíciles, vida y honor se jugaban como en un tablero de ajedrez. Vencer o morir, esclavizar o ser esclavizado, luchar o claudicar. No había tercera vía posible.

A veces imaginaba a mi padre, anciano, enfermo y entregado a la tristeza en Lisboa, latiendo en su mente la inmerecida frialdad del rey, mientras la muerte se cernía sobre él. Con él, la expedición de la Armada española contra Inglaterra hubiera sido «invencible».

Poco pudo disfrutar de este Palacio de El Viso, casi siempre ocupado en esos peligrosos mares que solía navegar, ni del contacto con la naturaleza, signo de distinción y prestigio entre aquella sociedad privilegiada a la que, con todo merecimiento, había pertenecido. Durante mucho, mucho tiempo, cuando las familias aún conversaban en torno al fuego de la chimenea en aquellas largas y frías noches de invierno, se contaba que en el palacio iluminado por la luna su espíritu vagaba por estas galerías mientras que, como en un susurro o en una plegaria, algunos decían haberle oído recitar el elogio que en su memoria le dedicara el gran Lope de Vega:

*El fiero turco en Lepanto,
en la Tercera el francés,
y en todo el mar el inglés,
tuvieron, de verme, espanto.
Rey servido y patria honrada
dirán mejor quién he sido.
Por la cruz de mi apellido,
y con la cruz de mi espada.*

¡Esperad! ¿No oís?... Hay que estar muy atento para poderlo escuchar. La Historia hace mucho ruido en vuestro tiempo, y tal vez sólo os llegue un tenue eco confuso y lejano. Adiós.



MEMORIAS DE ULTRATUMBA (II). *DE PARTE DE DON ÁLVARO DE BAZÁN, PRIMER MARQUÉS DE SANTA CRUZ*

María NUÑO CHICO



O, Don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, lo mandé construir en la segunda mitad del siglo XVI. Contempladlo. ¡Cuántos avatares ha padecido desde entonces!: guerras, inadecuados usos, olvidos, torpezas... que arruinar pudieron la fábrica y las pinturas de este mi palacio del Viso. En vuestro tiempo, mis legítimos herederos, en consideración y respeto a mi memoria, dispusieron provisión de su mantenimiento en manos de la Armada española. ¿En las de quién mejor? A ella pertencí todos los días de mi vida. Por ella aún permanece mi nombre en el recuerdo de los hombres.

Seguramente habrá quienes se sorprendan de esta decisión mía, y les parecerá errado, en un marino, terminar su vida zabordado tierra adentro. No existía tal error. Antes que yo, mi padre lo había madurado en su mente al adquirir, mediante compra al emperador Don Carlos, el señorío que para mí constituyera, años después, en mayorazgo. Acababa yo de cumplir los doce años cuando mi señor padre y el secretario del Emperador, Don Juan Vázquez de Molina, firmaban en Toledo el contrato de compra-venta de estas tierras, el día 19 de diciembre del año del Señor de 1538. Y aquí está, herido, pero latiendo mis afanes en las pinturas de sus muros, guardando celosamente parte de la Memoria de España en sus archivos, y abriendo sus puertas a quienes, como vosotros, respetuosamente desean acceder a su interior, dotándole de nueva vida y sentido.

En este palacio habría deseado reposar mi cansado cuerpo, cuando éste ya no me sirviera para otra cosa que para la nostalgia de un azaroso pasado, en el que patrullara el mar Mediterráneo contra la piratería berberisca, y liblara de corsarios ingleses y franceses el Atlántico, en defensa de España y sus posesiones. Ya sin más enemigos que abatir que las perdices y los ciervos de las cacerías que en mis dominios proyectase, ni más oleaje que el de las espigas mecidas por el viento de mayo.

Sí, estas pinturas serían mi memoria cuando los hechos del pasado se obstinaran en desdibujarse, confundirse y desaparecer de mi mente con el paso de los días.

A los arquitectos que trazaron y levantaron este edificio dicté oportunas órdenes de diseñarlo conforme a los gustos de los nuevos tiempos, y a semejanza del que Andrea Doria, por entonces, hacía construir para sí en la ciudad de Génova. A los pintores, los Peroli (Nicola, Esteban, Francesco, Giambattista), los Castello (Giambattista y Fabrizio), a Cesare Arbasía..., hice precisas indicaciones para que reflejaran en estas paredes las batallas que jalonaron mi vida (Argel, Malta, Tetuán, Lepanto...), las ciudades donde tantas veces resonaron mis pasos y los de mis soldados, y en algunas de las cuales quedaron jirones de mi propia vida: Nápoles, Génova, Messina, Lisboa...

En las estancias de la galería alta había dispuesto que se representara a mi familia: a aquéllos de mis antepasados de los que aún se guardara memoria, a mis esforzados padres y hermanos, a mi primera esposa, Doña Juana y nuestras cuatro hijas; a mi segunda y última esposa, Doña María Manuela y nuestros hijos, de los que Don Álvaro, mi heredero, ya seguía por entonces la estela de los Bazán, surcando los mares defendiendo a España y su apellido. No hubiera sido igual mi vida sin ellos, sin su permanente ánimo, sin su cobijo en mis retornos, sin su compañía en tantas de mis campañas.

Y entre mis campañas, Lepanto: El fragor de aquella tarde de octubre quedó inmortalizado en una de las mejores salas de este palacio durante casi cuatro siglos. Nada ha quedado de ello, arrasado por quienes quizá nunca



Batalla de Lepanto.

entendieron el valor de los recuerdos ajenos. Y a pesar de todo, miradas curiosas en vuestro tiempo en vano lo buscan entre los frescos de estos muros. Pero el eco de aquella batalla aún permanece ligado a mi nombre: Tras serle arrebatada Chipre a Venecia por los otomanos en 1570, se consiguió aunar intereses y neutralizar las desconfianzas entre Venecia y España que, junto al Papa, formaron la Santa Liga. Estaba en juego el control del Mediterráneo por las fuerzas otomanas que, amenazantes, avanzaban apoyadas por los berberiscos norteafricanos... o por las cristianas. Las tropas de Selim II se enfrentaban a las de Felipe II. El verano de 1571 había sido ajetreado, entregado a la organización, reclutamiento, construcción y aprovisionamiento de las galeras, tras lo cual me uniría a las fuerzas aliadas que se iban concentrando en Messina.

Y allí estaban las galeras venecianas de Sebastián Veniero, y las del Papa bajo los órdenes de Colonna cuando, el 5 de septiembre, conseguí llegar desde Barcelona con mis bien aparejadas naves, que despertaran la admiración y el júbilo del resto de la Liga. Don

Juan de Austria, medio hermano del rey, parecía confortado. El día 15, luego lo supimos, mientras Messina nos despedía entusiasmada y esperanzada, los turcos arrasaban Corfú. Propuse salir a su encuentro con nuestra Armada, idea que de buen grado defendió Don Juan ante los renombrados capitanes



Escultura de Felipe II.

Marcantonio Colonna, Veniero, Doria... No era tarea fácil hallar el entendimiento entre aliados tan dispares. Salvo para él, que entonces desplegara su capacidad de persuasión, y todo el poder de seducción, de que Dios le había dotado.

Partimos. Don Juan de Cardona iniciaba la marcha de reconocimiento con sus siete naves, seguido por las de Don Juan Andrea Doria, con enseñas verdes, y tras él las banderolas azules de las 64 galeras de Don Juan. A continuación las de Barbarigo con sus estandartes amarillos. Detrás de todos, y a una conveniente distancia, las banderas blancas de mis 30 galeras de reserva, dirigidas desde mi Capitana, *La Loba*. Me correspondió el honor de ser el único capitán de la Liga, junto a Don Juan, que no tenía más órdenes precisas que las que el sentido de la oportunidad me dictase. El espectáculo que aportaba el color de las enseñas a tan gran escuadra era verdaderamente grandioso.

En la mañana del domingo 7 de octubre Don Juan, el joven y carismático capitán supremo de 24 años, medio hermano de Don Felipe, recorría la formación naval arengando a sus tropas cual gran cónsul antiguo. De regreso en su Capitana, mandó enarbolar su enseña azul. Alí Pachá hizo lo mismo con su estandarte de seda verde en el mástil de la suya. Allí estaban, mostrándose orgullosas y provocadoras, la *Sultana* de Alí Pachá contra la *Real* de Don Juan, la capitana de Uluch Alí contra la de Doria, la de Scirocco contra la de Barbarigo. Y en el viento, la Media Luna contra la Cruz.

Preparados los combatientes, llegaron las salvas del reto y los gritos, el entrechocar de naves y espadas, el crujir de las arboladuras, el estruendo de los cañones, culebrinas, mosquetes, trompetas, chirimías, tambores de guerra..., y la desesperada búsqueda del abordaje y la lucha, cuerpo a cuerpo, de nuestros expertos y valerosos Tercios contra los casi invencibles jenizaros turcos. No tardaron en confundirse y mezclarse los yelmos cristianos con los turbantes turcos. Aquella tarde, las aguas del mar se tiñeron de rojo sangre. La batalla terminaba a las cinco de la tarde. Después vino el dramático recuento de las pérdidas materiales y humanas, y el reparto del botín entre los vencedores. Lepanto dio la gloria a Don Juan de Austria. Y su gloria en esta empresa, también me alcanzó a mí.

A tan decisiva victoria en el Mediterráneo siguió la ocupación de Lisboa por los ejércitos del duque de Alba y mi Armada. En 1582, la conquista de las islas Terceiras, en el Atlántico, aseguró para mi señor Don Felipe la corona de Portugal, a la que legítimamente aspiraba como heredero de su madre, Doña Isabel de Portugal.

Pero aún me aguardaba la realización de un gran proyecto, la conquista de Inglaterra, que también hubiera deseado plasmar en estas paredes, si Dios no lo hubiera dispuesto de otra manera. En mi ánimo se había ido fraguando la idea desde aquel verano de 1562, en que forzado me viera a defender el Golfo de Cádiz de las incursiones de los piratas ingleses. La posterior victoria de la Armada en Lepanto, en 1571, me confirmó que Dios estaba dispuesto a favo-

recernos en nuestras campañas. Invadir Inglaterra era una empresa de envergadura tal, que se hacía imprescindible calcular, con la máxima precisión y tino, todos los posibles riesgos, con Francia y los Países Bajos próximos e indispuestos siempre contra España. Y con el Mediterráneo aún a merced de las frecuentes incursiones de los berberiscos. Pero no era imposible, y estaba decidido a arriesgarme a vencer, o a caer derrotado, echando por la borda mi prestigio militar. Soñaba con entregarla al rey de España, y obligarla a doblegarse ante él, como su nuevo dueño y señor. Y mi apellido, no voy a negarlo, permanecería para siempre vinculado al nombre de España en los tiempos venideros.

Así pues, en 1583 propuse a Don Felipe mi plan de invasión, en el que yo asumiría la doble responsabilidad del mando del Ejército y el de la Armada. Dilaciones y vacilaciones varias de Don Felipe fueron postergando la preparación de mi plan. En un despacho me recomendaba distraerme en la dispersión de los corsarios que en el Atlántico acechaban, ávidos, a nuestros galeones de la Carrera de Indias, aunque no ocultaba cierta complacencia con mi proposición. El rey de España podía esgrimir sólidas razones que justificaran la invasión, como vencer a la reina Isabel y restaurar el catolicismo, tan atropellado con la muerte de María, reina de Escocia, y resarcirse de los asaltos a nuestros repletos navíos de Indias, de los que Doña Isabel era, cuando menos, consentidora.

Corría el mes de enero de 1586 y, por fin, el rey me demandaba un detallado informe, que le remití sin tardanza. Los Tercios nos llevarían a la victoria, con la ayuda de Dios. Y la de los millones de ducados que, como siempre, aportaría Castilla, el verdadero soporte económico de las empresas de la Corona. La respuesta del rey me llegaba en 1587. Mi proyecto se llevaría a término, sí, pero Don Felipe encomendaba su realización a Don Alejandro Farnesio. La Armada tan solo se encargaría de despejar de corsarios el Canal de la Mancha, permitiendo el desembarco de los Tercios en Inglaterra. A eso se reduciría mi cometido. ¡Eso sería todo! Mi ánimo, sordo hasta entonces al desaliento, se quebró de repente.

Estaba obligado a la obediencia y fidelidad a mi rey, pero ahora era yo quien dilataba la respuesta a sus frecuentes despachos, cada vez más urgentes y conminatorios. En mi mente, una y otra vez, buscaba y rechazaba de inmediato las razones que pudieran haberle decidido a relegarme a segundo plano. Por otra parte, ya no me parecía que fuera tiempo de invadir Inglaterra. Al menos, no con éxito.

¡Bien me había avisado mi joven físico y leal soldado, Don Cristóbal Pérez de Herrera, de que la mente por sí sola se basta para zaherir el cuerpo y dar en él acomodo a la enfermedad! Desatendí sus sabios consejos. No pude realizar mi ambicioso proyecto. Ni mi palacio del Viso y sus pinturas pudieron nunca cumplir el fin primero para el que fueron concebidas. La pesadumbre y la traicionera muerte me cercaron en Lisboa cuando para mi rey, Don Felipe, aún

teja la estrategia de la invasión de Inglaterra con la más poderosa Armada que vieran los tiempos: La Armada Invencible. Alejandro Farnesio y el duque de Medina Sidonia, que me sustituía, se encargarían de intentar lo que fuera mi sueño postrero. Los acontecimientos que después sucedieron son bien conocidos por todos vosotros.

Tras mi transitorio paso por la iglesia de Santa María y el Convento de la Orden Tercera de San Francisco, y por avatares de la Historia, por fin reposo en mi sueño eterno aquí, en este mi palacio del Viso, mi refugio, mi paz, mi último puerto. Sometido a la imparcial Justicia Divina, y a la de los hombres, que me juzgarán también. Y que, tal vez, considerarán mis actos según la conveniencia de sus ambiciones. A todos yo os digo que fui lo que me correspondió ser por mi tiempo, mi condición y mi fortuna. Y que contribuí, en la medida que me fue dado, a la grandeza de España. En vuestras manos queda ahora. La Historia también os juzgará a vosotros por lo que hagáis, o dejéis de hacer por ella. Pero recapacitad un momento: la Ignorancia y la Debilidad de un reino hace fuertes a sus enemigos. Ninguna gloria cabe en ello.

Adiós.



EN EL RECUERDO, TRAFALGAR... CÁDIZ 2005

EL NACIMIENTO DE UNA ASOCIACIÓN IMPORTANTE

José María BLANCO NÚÑEZ



UANDO asistí en comisión de servicio a los actos celebrados en Cádiz para conmemorar el II Centenario de Trafalgar, pensé en enviar una especie de crónica de todo lo vivido en aquellas emotivas jornadas, en las cuales me tocó comentar, desde la cubierta del *Príncipe de Asturias*, la ceremonia celebrada en alta mar, en las aguas del combate, en memoria de los caídos en aquella batalla, en la que además de nuestro buque insignia participaron

sendas fragatas representando a la Gran Bretaña y a Francia. La abundante bibliografía dedicada a aquel centenario, la profusión de artículos, conferencias y jornadas celebradas me hicieron desistir de mi empeño; pero hoy, pasados tres años y medio, quiero verter en estas cuartillas lo que guardo en mi memoria de aquellos actos, sin tratar de aburrirles con datos precisos o grupos fecha/hora exactos, lo cual hizo, por cierto con profusión, esta REVISTA GENERAL DE MARINA en el número del mes de noviembre del propio 2005.

Los actos celebrados en Cádiz consistieron en un homenaje en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, seguido de una ceremonia en tierra, en el Parque Genovés de Cádiz, con homenaje a los que dieron su vida en el «Desastre del 21» y desfile de las tropas presentes, donde había piquetes del Reino Unido y de Francia, y tropas de la Armada y del Ejército de Tierra, algunas con uniforme de época, en representación de las unidades participantes en aquel combate y un cóctel (tentempié) en el vecino Hotel Atlántico, donde se descubrió una lápida conmemorativa y se presentó el libro (y el CD) editado por el Ministerio de Defensa. Por la tarde, se salió a la mar en el *Príncipe de Asturias*, el cual, en unión de las fragatas HMS *Chatam* y NRF *Montcalm*, se dirigió a aguas de Trafalgar para lanzar coronas de laurel y rezar

responsos por los caídos, tras lo cual se regresó a Cádiz. Al día siguiente hubo otro acto, organizado por la alcaldesa de Cádiz en el salón de sesiones del Ayuntamiento gaditano, donde un cuarteto de cuerda ejecutó los himnos de las tres naciones, que sonaron preciosos bajo aquella incomparable araña veneciana, que dicen sirvió a Falla para tocar una pieza (con las campanillas de cristal que de ella cuelgan), y durante la cual, en sesión conjunta, algunos de los representantes de la Diputación, el Ayuntamiento y alguna otra autoridad local leyeron documentos originales de los principales actores de la memorable batalla, tras lo cual, en procesión cívica, nos dirigimos a la Catedral, donde escuchamos un responso compartido entre el obispo de Cádiz y un capellán de la Marina inglesa y un maravilloso concierto de la afamada coral polifónica *Canticum Novum*. No faltaron oraciones en francés pero, creo recordar, las rezó un canónigo gaditano con excelente acento galo.

El hecho que más llamó mi atención, entre los muchos que vivimos en aquellas emotivas jornadas, fue la presencia de un gran número de descendientes directos de los principales mandos de Trafalgar de las tres nacionalidades. Algunos de los ingleses, organizados donde los haya, llevaban en la solapa, junto al clásico *badge* con el nombre, un árbol genealógico en miniatura para que se constataste su descendencia directa del oficial o almirante en cuestión. Así pude comprobar que el único descendiente varón directo de Nelson es, hoy en día, un ciudadano danés; también estuvieron presentes una señora y una señorita (Rose y Henrietta McMurray) descendientes de don Horacio; cuatro damas de la línea directa de Collingwood, dos de ellas hermanas gemelas, y tres matrimonios de Villeneuve Escaplon. Por parte española, había descendientes de prácticamente todos los comandantes y almirantes presentes en el combate. Así, estuvimos en un corrillo con los señores de Alcalá-Galiano y los de Gardoqui; en otro tuve la oportunidad de trabar amistad con los descendientes de don José de Vargas y Varáez —otro egabrense como Alcalá Galiano y Pareja (tres de los 15 comandantes españoles nacieron en Cabra; no está mal la proporción)—, masacrado injusta y cruelmente en Ferrol en 1810 cuando ejercía como comandante general de aquel Departamento. Y contemplé una animada charla entre uno de los Villeneuve, Mrs. Susan Collingwood y el señor Hidalgo de Cisneros... En fin, me sentí en una especie de aquelarre espiritista...

Hubo varios frutos recogidos de las ramas del árbol de aquella celebración. La Universidad de Cádiz consagró varios actos académicos a la misma, incluyendo un curso de verano para estudiantes en San Roque, con visita a cabo Trafalgar, desde cuyo faro tuve la oportunidad de explicar a los estudiantes ciertos aspectos del combate.

En marzo de 2006, la Asociación para la Restauración y Conservación del Arsenal de Palermo organizó un coloquio en el Ayuntamiento de la ciudad y se conmemoró el segundo centenario de la muerte de don Federico Gravina, con la inauguración de una placa en la casa donde nació. La Armada envió al

acto a la corbeta *Infanta Elena*, y pronunciamos una conferencia sobre los guardias marinas italianos que sirvieron a España en el XVIII.

De la amistad que nació entre algunos historiadores españoles, ingleses y franceses, y con objeto de continuar con el estudio profundo de la historia naval, el Instituto de Historia y Cultura Naval, con el apoyo del CESEDEN, la CEHISMI y el CSIC, organizó

en Ferrol (4-7 julio 2007) un congreso bajo el título «Guerra Naval en la Revolución y en el Imperio (Bloqueos y Operaciones Anfibia, 1793-1815)», al que acudieron historiadores del Reino Unido, Francia, Argentina, Uruguay, Estados Unidos, Irlanda y España, en número total de 19. La jornada inaugural estuvo presidida por el entonces AJEMA, almirante Zaragoza, que pronunció unas palabras que sirvieron de prólogo al libro de actas de tal congreso, recientemente presentado en el Ateneo de Madrid y patrocinado por la agrupación «El mar y sus ciencias» y la Fundación «Philippe Cousteau». Los asistentes pudieron visitar La Coruña, con su famosa tumba y cenotafio del general Moore; el lugar de la batalla de Elviña, donde el coronel director del Museo Militar de La Coruña les explicó sobre el terreno tal batalla; la playa de Doniños, en la que el capitán de navío Franco hizo lo propio con el desembarco inglés el 25 de agosto de 1800; la ría y sus castillos, y la obligada visita al arsenal e instalaciones de Navantia. Por cierto, los congresistas fueron alojados en la Residencia Naval del Montón, cuyo complejo alabaron.

El haber conocido en Cádiz a los representantes de cierta organización inglesa llamada «Amigos de 1805» hizo que a finales de 2008 fuésemos invitados a pronunciar una conferencia en las jornadas de cuarenta y ocho horas celebradas en la Escuela HMS *Collingwood* de la Marina inglesa (cercana a Portsmouth), en cuyo magnífico BOQ fuimos alojados y en cuya *Mess* se celebraron conferencias y comidas, cena de gala incluida, con *toast to the Queen and to the King of Spain*. El tema de mi *speech* fue «Collingwood, en un día, de enemigo a aliado (Cádiz 30-05-1808)». Al día siguiente, domingo, el presidente de la mencionada asociación me llevó a Portsmouth y pude recorrer el *Victory* de quilla a perilla acompañado de un experto historiador local que me dio todo género de detalles y explicaciones, también en los museos instalados en el viejo Arsenal, en uno de cuyos diques secos se encuentra el *Victory*. Entre los objetos que «veneran» hay un trinquete original de dicho buque insignia, que lo tienen en un antiguo taller de velamen, con los pisos





Los congresistas en Ferrol.

compuestos de enormes tablones de roble, que han restaurado y mantienen en perfecto estado, todo ello fruto del gran esfuerzo económico que representa para el Gobierno inglés el mantenimiento de dicho buque.

En Cabra se ha formado una sociedad conocida como «Asociación Cultural Alcalá Galiano» que cada dos años organiza unas jornadas de historia naval. La última fue dedicada a la expedición Malaspina, aunque el que suscribe tuvo oportunidad de hablar sobre la comentada tragedia de Vargas y Varáez, y la menos conocida de Pareja, que falleció heroicamente en las lejanas tierras del sur de Chile defendiendo a su rey y a su patria («Los marinos egabrenses en la Historia»). También participaron el académico de la Real de la Historia Carlos Martínez Shaw («Las exploraciones en el estrecho de Juan de Fuca y en la bahía de Nutka») y tres profesores más en dos jornadas repletas de actos culturales y en las que pudimos contemplar el precioso monumento a los marinos egabrenses levantado en aquella preciosa ciudad cordobesa.

Quizá movidos por la perfección de la organización de la asociación inglesa de descendientes de los marinos presentes en Trafalgar, los de los españoles han fundado una sociedad similar, llamada «Asociación de Descendientes de

Marinos de Trafalgar», que ya ha tenido eco en las páginas de esta REVISTA y que está iniciando su andadura con notable éxito, para que los faustos del bicentenario no constituyan un hecho aislado y la memoria de aquellos héroes sea permanentemente recordada.

La asociación tiene muchas posibilidades de crecimiento, pues aunque por la lista que adjuntamos se observa que la mayoría de sus actuales miembros son descendientes de los mandos de la escuadra y buques que la componían, podemos hacernos una idea de la cantidad de descendientes que puede haber de los 273 oficiales de la Armada y del Ejército de Tierra, los 48 guardias marinas y los 11.622 hombres que sumaban sus dotaciones, sin contar las clases de tropa del Ejército embarcadas, según consta en los estados de fuerza que pueden cotejarse en el impresionante *Corpus Documental* (1) del almirante José Ignacio González-Aller Hierro.

Algunas familias son, como se dice en Cádiz, «muy conocidas», como la de don Joaquín Núñez Falcón y Fichago, el que a la muerte de Churruca y de su segundo don Francisco Moyua tomó el mando del *San Juan Nepomuceno* y se «rindió a los cuatro ingleses que lo acribillaban, porque a uno sólo nunca lo hubiese hecho...», tío del mejor almirante del XIX, don Casto Méndez Núñez (no crean arrimo el ascua a mi sardina, pues mi apellido materno no tiene relación con el de don Joaquín). Y no vemos a algún Méndez Núñez en dicha lista; y eso que actualmente hay bastantes, aunque don Casto falleciese soltero y sean descendientes de sus hermanos.



Monumento en honor de los marinos egabrenses presentes en Trafalgar. Cabra.

(1) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus Documental*. Madrid, 2004.

En cuanto a mi familia materna, el único que tuvo la oportunidad de estar en Gibraltar fue el pilotín de la Real Armada don Francisco Zuloaga (2), del cual somos choznos todos los numerosos biznietos del capitán de navío de primera clase don Indalecio Núñez Zuloaga, pero:

«Excmo. Sr. Don Juan Joaquín Moreno.

Excmo. Sr.:

El Comandante Militar de Marina de la Provincia de Algeciras Juan Alonso de Espino da parte a V. E. de que ayer se le presentó D. Francisco de Zuloaga, 3.^{er} Piloto que fue del místico de Guerra Español nombrado el *Gibraltar* y apresado por la Fragata inglesa *La Mercurio* de porte de 28 cañones sobre el Cabo Trafalgar el día 4 de Febrero estando sólo y al mando del Teniente de Fragata D. Ramón Eulate.

Declara pues Zuloaga bajo el juramento de Religión que fue conducido como prisionero desde la citada fragata al Navío *La Gloria*, inglés, y en el que estaba embarcado el Almirante Sir Juan Orde que mandaba la Escuadra que bloqueaba Cádiz y en cuyo buque estuvo hasta el 14 de abril en donde fue tratado con mucho decoro y preguntado sobre todas las observaciones, acaecimientos y noticias que como buen Español habría hecho de lo que nos importase saber dijo:

Que el Almirante le hizo saber a los pescadores españoles que si sabía o llegaba a entender que ellos trabajaban o concurrían al armamento de las Naves de Guerra, no sólo los apresaría sino que haría un ejemplar con el primero que cogiese y para cuya intimación hizo venir abordo un Patrón de Barca y al mismo tiempo le entregó Pliego para el Cónsul Inglés, y le previno que si no sabía ir a la casa de aquel Ministro los llevase a la del Gobernador de la Plaza de Cádiz.

Que después, sobre el 23 al 24 de Febrero, por una embarcación que no conoció, supo el Almirante que a 14 leguas al O del Cabo San Vicente cruzaron 5 Navíos Franceses y entonces se dirigió con su Escuadra hacia aquel punto sobre el que cruzó 3 ó 4 días al cabo de los que vino una fragata (ignora de donde con certeza pero oyó decir era de la Inglesa que bloqueaba Rochefort) y dio aviso que su Escuadra seguía a la francesa salida del último citado Puerto y que así como lo expresa se lo dijo un Guardiamarina. Después la fragata quedó allí y la Escuadra volvió al Bloqueo de Cádiz y desde allí mando la Fragata *Libely* a Inglaterra con Pliegos y tres y medio millones de pesos, hechos de presas según se presume y sacados del Navío General y de otro.

(2) Gracias a mi hermano, el capitán de navío Santos Blanco, profundo estudioso de la genealogía familiar, he podido tener acceso a este curioso documento. Hemos respetado la ortografía original.

Que estando cruzando, observó llegar por dos veces un faluchito muy pequeño con un hombre y un muchacho cuyo Patrón subió encima del Alcázar y dice Zuloaga que unos les dijeron traía naranjas y otros un Pliego, y que no conocerá al citado Patrón aunque lo vea ni sabe de donde vino pues que cuando lo vio estaba muy cerca del Navío y respecto a que sabían el estado de nuestro armamento así de gente como de aparejos, carenas, estado y lista de ellos; que se esperaban Gentes de las Matrículas, mandos de los Generales en Jefe y subalternos y que saldría con los más pronto el Sr. Álava y quedaría el Sr. Gravina.

Que aquella expedición o Escuadra nuestra iba a América, de todo infiere que tenían correspondencia en Cádiz u otro Puerto sin haber observado Señales correspondidas en Cádiz pues les prohibían subir sobre el Alcázar, más observó miraban mucho a Medina.

Que del 7 al 10 de Abril vio que de noche detuvo y aún apresó la Fragata *Anfion* un Bergantín Español que salía de Cádiz y al día siguiente lo dejó en libertad y oyó decir que en virtud de un pasaporte que presentó habiendo observado que de la fragata apresadora vino un bote al navío General.

La mañana del 9 del mismo mes de Abril estando fondeados a 3 ó 4 leguas de Cádiz con 6 transportes de víveres venidos de Gibraltar, con toda la estiba de bodega y despensa movidas y las cubiertas llenas de barricas y pipas, un Navío inglés y una Corbeta desde el estrecho venían haciendo señales de que resultó mandar y verificar que se echasen y en efecto se echaron al agua todo cuanto había sobre cubierta, lleno o vacío, y luego vieron la Escuadra francesa que se dirigía a Cádiz, y sin detención levaron sus anclas y hacían Zafarrancho.

Que concluidas estas faenas dieron la vela en vuelta al O, sin forzar mucho hasta Lagos, habiendo despachado una Corbeta para Inglaterra y la Fragata *Mercurio* para la Jamaica según le dijeron. En este día, el declarante fue transbordado a la Fragata *Anfión* que se dirigió aquella misma tarde a Lagos donde tomó víveres y al día siguiente se dirigió al Cabo de San Vicente donde halló la Corbeta *Waspe* a quien se le previno cruzar en el Cabo de Santa María quedándose la *Anfion* en San Vicente. Advierte que en el puerto de Lagos había 5 embarcaciones de los transportes de víveres que vinieron de Gibraltar.

Declara también que le dijo un Guardia Marina de la *Anfion* que el 2.º Comandante de la citada *Waspe* había fletado en Faro un falucho portugués y con el, en traje de marinero, había ido a Cádiz, donde estuvo dos días y medio y que saltó a tierra en la misma plaza y aún se dirigió a la Carraca, no supo si por mar o por tierra, pero lo considera como un espía.

Que una corbeta pasó al Mediterráneo con Pliego para Nelson y también la Fragata *Libely* que trajo Pliegos a la *Anfion* de la que fue transbordado Zuloaga a la citada *Libely* que lo condujo a Gibraltar y en ella oyó decir que también traía cartas para el citado Nelson.

Que el convoy surto en aquella Plaza traía tropas de transporte en número de 9 a 10.000 hombres y esto mismo dice había, como 20 días lo sabían en la *Anfion*, y se confirmó en la *Libely*. Que vienen 5 bergantines de 14 carronadas, ignora el calibre y muchos remos con poca cala sin expresar con que fin.

Que a las 24 horas lo mandaron a España sin tener que añadir por habla ni poder con seguridad expresar algunas fechas por que no le permitían escribir y lo firmó conmigo en Algeciras a 16 de Mayo de 1805».

Juan Alonso de Espino.

Francisco de Zuloaga.

Por tanto, al llegar «liberado» a Cádiz no debió embarcar en la escuadra Gravina, pues no aparece su nombre entre las listas de las dotaciones que nos ofrece el citado *Corpus Documental*.

Volviendo a las familias, están también los Riquelme. Don Francisco, capitán de navío y segundo del *Santa Ana* fallecerá de las heridas recibidas en la batalla de Medina de Rioseco (14-07-1808) cuando mandaba la 3.^a división del Ejército de Galicia del general Blake. En esa misma acción de Rioseco, otra de las divisiones del Ejército estaba mandada por don Felipe Jado Cagigal, que derramó mucha parte de su sangre en mar y en tierra. Por cierto, el segundo de Jado en el *San Agustín* era el capitán de fragata don José Brandariz, ascendiente directo de los Leste y de los Manjón. Don Cosme Damián Churruca llevaba entre su dotación a un cuñado, bien reciente, pues la boda de don Cosme con la hija del intendente de Ferrol y sobrina del que más tarde será conde del Venadito se había celebrado poco antes del combate. Era el caballero guardia marina, habilitado de oficial, don José Ruiz de Apodaca, y aunque en la relación que adjuntamos hay muchos Churruca, no encontramos el apellido Ruiz de Apodaca.

La eficacia del comentado *Corpus* nos permitiría seguir con ejemplos *ad eternum*, y si no me creen asómense al Anexo X (Tomo II, pp. 1.386/1.396) y verán la cantidad de apellidos que perduran en la Armada de hoy en día. Pero no queremos aburrir a los lectores; lo que queremos es animar a la afiliación de descendientes en esta nueva sociedad, pues su andadura y prestigio, a mi leal saber y entender, redundarán en beneficio de la Armada.

RELACIÓN DE LOS INSCRITOS EN LA ASOCIACIÓN
POR ORDEN ALFABÉTICO

1. Alcalá Galiano Ferrer, Alfonso.
2. Alcalá Galiano Iturrondobeitia, Paz.
3. Alcalá-Galiano Malo de Molina, Alfonso.
4. Becerril Bustamante, Juan Antonio.
5. Blanch Acedo, M.^a Concepción.
6. Bustamante de la Mora, Álvaro.

7. Bustamante de la Mora, Ramón.
8. Bustamante y Piñeyro, Álvaro.
9. Bustamante y Piñeyro, Inés.
10. Bustamante y Piñeyro, Javier.
11. Castillejo y Oriol, Juan Bautista.
12. Churruca Barrie, Francisco de Borja.
13. Churruca Barrie, Íñigo.
14. Churruca Barrie, Jorge.
15. Churruca Barrie, María del Mar.
16. Churruca Bonilla, Íñigo.
17. Churruca Fernández de Tejada, Ignacio.
18. Churruca Otero, Juan Ignacio.
19. Colomer Pellicer, Francisca.
20. De Areilza y Churruca, Enrique.
21. De Barreda Aldámiz-Echevarría, Carlos.
22. De la Serna Inciarte, Fernando.
23. De Leste Contreras, Teodoro.
24. De Uriarte Guitián, Jaime.
25. De Uriarte y de Tuero, Ignacio.
26. Domech Funes, M.^a Dolores.
27. Domech Muñoz, Ramón.
28. Gardoqui Lletget, Javier.
29. González-Langarica Alonso, María Isabel.
30. Hidalgo de Cisneros Alonso, Ignacio.
31. Hidalgo de Cisneros Alonso, Juan Manuel.
32. Hidalgo de Cisneros, Amestoy Asís.
33. Hidalgo de Cisneros, Wilckens Carmen.
34. Hidalgo de Cisneros, Wilckens Cristina.
35. Hidalgo de Cisneros, Wilckens Inés.
36. Hidalgo de Cisneros, Wilckens María del Mar.
37. Londaiz Churruca, Ignacio.
38. Londaiz y Churruca, Isabel.
39. Londaiz y Churruca, Rosario.
40. Mariátegui Valdés, Jaime.
41. Mariátegui Valdés, Javier.
42. Pedrosa Pérez del Busto, Javier María.
43. Pedrosa Pérez del Busto, Luis Ignacio.
44. Reviriego Hernández, Víctor Manuel.
45. Rodríguez Hernández, Fernando.
46. Segui García Ignacio, Francisco.
47. Segui García, José Luis.
48. Senén Izquierdo, M.^a del Carmen.
49. Stampa Piñeyro, Leopoldo.
50. Valdés y Ozores, Beatriz.
51. Valdés y Ozores, María.
52. Valdés y Ozores, Micaela.
53. Wilckens Wamse, r Ute.
54. Ybarra Churruca, Santiago.
55. Zafra Hidalgo de Cisneros, Eduardo.
56. Zafra Hidalgo de Cisneros, Enrique.
57. Zafra Pérez, Enrique.
58. Zafra Pérez, Ernesto.
59. Zaragoza Soto, Sebastián.



Lanzando el cabo. (Foto: A. Ortigueira Gil).

LA LOCALIZACIÓN DE LOS CUADERNOS DE BITÁCORA DEL CRUCERO ACORAZADO *CRISTÓBAL COLÓN*: UNA INMERSIÓN EN EL PASADO

Gonzalo ARRIAGA REY (*)
Reservista voluntario



[...] cabe la satisfacción de que todos han cumplido con su sagrado deber de defender su bandera y Patria, demostrando una vez más que la Marina española puede sucumbir, pero jamás con la deshonra.

(General segundo jefe José de Paredes al almirante Pascual Cervera, 6 de julio de 1898).



N el año 1991, durante unas vacaciones navideñas en la isla de Cuba, tuve la oportunidad de bucear en el lugar donde se encuentra uno de los pecios de la malograda Escuadra de Operaciones de las Antillas. Ese año me sumergí en la desembocadura del río Tarquino, en lo que entonces prometía ser una inmersión memorable. Lo que no sospechaba en aquel momento era que de ese modo germinaría una pasión por una parte de nuestra historia, por una guerra que ya nadie recuerda, pero de nefastas consecuencias para nuestra Patria, como fue la Guerra Hispano-Americana de 1898.

(*) El autor quiere agradecer a Antonio Deudero Mayans y a Jorge Juan Collantes Núñez, compañeros de promoción y de camarada en la Escuela Naval Militar, incansables lectores y censores y, sin embargo, amigos, sus comentarios y críticas sobre el presente artículo. Asimismo, el autor agradece los acertados comentarios del capitán de navío Antonio L. Deudero Alorda (R), que mejoró con sus atinadas acotaciones este trabajo. Ello no es óbice para recordar a los lectores que cualquier error y/o omisión que contengan estas breves páginas únicamente podrán ser imputados a su autor.

De profundis clamavi ad te, Domine...

La visita a aquel lugar merecía la pena por paradojas de la historia; si bien en 1492 el navegante genovés Cristóbal Colón inició el auge como potencia mundial de España, en 1898 el crucero acorazado *Cristóbal Colón*, construido y botado en Génova, con su hundimiento, cerró ese mismo ciclo.

Fue así como el 31 de diciembre de 1991, con cuatro buceadores más, abandonamos la playa nadando hacia mar adentro. A poco menos de quinientos metros de la costa nos sumergimos con nuestros equipos de buceo hacia las oscuras profundidades del mar Caribe. Poco a poco empezó a distinguirse una sombra lóbrega en el fondo del mar. Ésta, paulatinamente, comenzó a perfilarse a medida que nos acercábamos, dando paso a formas más familiares. De repente, ¡surgió el crucero *Cristóbal Colón*! ¡Ahí estaba! Aquello sí que fue toparse con la historia en mayúsculas —adrenalina incluida— y no con un mero recordatorio anecdótico transcrito en un libro. A los 93 años de su hundimiento, el buque seguía magnífico e imponente.

Un libro antiguo

Desde entonces he ido atesorando —a tiempo perdido, cuando mi profesión y mis obligaciones familiares me lo permiten— toda cuanta documenta-



Crucero acorazado *Cristóbal Colón*.

ción he podido encontrar para fundamentar una futura publicación sobre ese episodio de nuestra historia: el combate naval de Santiago de Cuba.

Tras el estudio del tema he podido comprobar cómo por parte española la documentación e información original existente se basa en multitud de monografías, así como en los testimonios aportados por algunos de los actores y en los documentos publicados por el almirante Cervera después de la guerra. Se completa todo ello con las actas del consejo de guerra que se constituyó *a posteriori*, y en las aportaciones académicas más variadas de estos últimos 110 años. Parecía así que todo se había dicho y escrito, que poco más podía aportarse.

Sin embargo, las monografías históricas me parecían netamente insuficientes —salvo honrosas excepciones— y no aportaban demasiadas respuestas satisfactorias. En aquella lucha desigual entre «capitalismo y heroísmo anticuado», según la acertada descripción de un comandante alemán (1), algo no me cuadraba, puesto que con frecuencia se había escrito de oídas. No es raro releer párrafos enteros lisonjeros similares en obras de autores distintos. Esto último, debido a la escasez de obras sobre el tema, no es de extrañar. En muy contadas ocasiones se consulta una fuente original o se escudriñan los testimonios de actores o testigos directos de otras nacionalidades. Por ello, consideré que esta carencia debía ser remediada.

Y fue el invierno pasado cuando, prosiguiendo mis estudios y pesquisas sobre el tema y a merced de un portal de compras en Internet, adquirí un libro antiguo y raro, publicado por un periodista norteamericano llamado George Edward Graham (2), que fue testigo directo de los hechos y que publicó sus recuerdos poco después del fragor de la batalla. Su testimonio contemporáneo de los hechos cobra una especial relevancia y un interés particular.

El combate naval

De manera sucinta recordaremos al lector la cronología del combate: a las 0945 de la mañana del domingo 3 de julio de 1898, el *Infanta María Teresa* —buque insignia del almirante Cervera— asomó la proa por la bocana de la bahía de Santiago. Fue el primer buque español en hacerlo.

Al entender las intenciones españolas, Winfield Scott Schley, comodoro

(1) JACOBSEN, Hermann (capitán de fragata): *Sketches from the Spanish-American War*. Washington DC, Office of the Naval Intelligence, 1899, vol. I, p.7. También en: *Sketches from the Spanish-American War, Proceedings*, núm. 25. United States Naval Institute, 1899, pp. 11-52 y 383-412.

(2) GRAHAM, George Edward: *Schley and Santiago: An Historical Account of the Blockade and Final Destruction of the Spanish Fleet under Command of Admiral Pasquale Cervera*. July 3, 1898, Chicago, Conkey Company Publishers, 1902.

americano al mando de la Escuadra enemiga (3), comentó de manera lapidaria: «Nunca volverán a casa» (4). La aparición de los buques de Cervera era, a la vez, desafiante, magnífica y solemne; los españoles retaban al destino con hidalguía:

«El *María Teresa*, el *Vizcaya*, el *Colón* y el *Oquendo* estaban ahora a plena luz del día, en ese orden, seguidos por los destructores *Furor* y *Plutón*.

Mientras estudiábamos a los buques con detenimiento a través de nuestros prismáticos, probablemente presenciábamos lo que no se había visto desde los días de la Armada [Invencible]; navíos que salían para un combate mortal, empavesados como para una revista naval en un día festivo. Desde sus cascos negros brillantes, con sus enormes figuras de proa doradas adornadas con el blasón y el escudo de armas de España, a lo más alto de sus mástiles donde ondeaban orgullosamente las inmensas enseñas de seda, luciendo el oro más puro en su escudo que nos deslumbraba al sol de la mañana, hasta los toldos más coloridos sobre las cubiertas, los buques derrochaban lujo y caballerosidad, así como anunciaban un solemne desafío al novedoso poder naval americano. De llegar la muerte y la derrota, ambas habrían sido encaradas por igual con gallardía, magníficamente, por esa nación [...] sin restar ni un solo ápice en pompa y en solemnidad» (5).

(3) Esta afirmación debe ser matizada. Las fuerzas enemigas estaban divididas en dos escuadras. La Escuadra del Atlántico Norte (*North Atlantic Squadron*) estaba al mando del comodoro Sampson, mientras que la segunda escuadra, encuadrada en la primera, se denominaba Escuadra Volante (*Flying Squadron*), bajo las órdenes del comodoro Schley. En Santiago, teóricamente, Schley era el subordinado de Sampson. En el momento del intento de Cervera de partir del puerto de Santiago, Sampson estaba a siete millas de la bocana, reunido con Shafter, jefe del cuerpo expedicionario americano que asediaba la ciudad; por ende, Schley entabló batalla sin contar con su jefe, quien llegó tarde a la cita. Posteriormente, Sampson se apoderó de la victoria de su subordinado, presentándola como obra suya en su famoso telegrama anunciando la noticia, actitud que originó la «controversia Sampson-Schley», sobre la identidad del verdadero vencedor de Cervera. Dicha controversia tuvo que ser atendida por el presidente Roosevelt en 1901, ascendiendo a los dos oficiales a la vez al nuevo empleo de vicealmirante, pero escalafonando a Sampson con más antigüedad. Véase al respecto: *To become Vice Admirals: End of Sampson-Schley Controversy May Be at Hand*, *New York Times*, 20 de febrero de 1901.

(4) *They will never get home*. *Ibíd.*, p. 281.

(5) *The Maria Teresa, the Viscaya [sic], the Colon and the Oquendo were now in plain view, in the order named, with the torpedo boats Furor and Pluton following.*

As we keenly studied the ships through our glasses we saw what probably has not been witnessed since the days of the Armada, ships coming out for deadly battle, but dressed as for a regal parade on a festal day. From their shining black hulls, with huge golden figure-heads bearing the crest and coat-of-arms of Spain, to the tops of their masts where fluttered proudly the immense silken flags, bearing in the heaviest gold bullion the Spanish insignia which glitte-



Crucero Infanta María Teresa.

El *Infanta María Teresa* —y por extensión el *Almirante Cervera*— se reservó el puesto de mayor peligro al tratar de atraer hacia sí los mayores golpes en los primeros momentos del fragor de la batalla, en la vana esperanza de que esto posibilitaría la huida de los demás buques de la Escuadra. Por ello, pronto fue alcanzado. Según Graham, a las 1031, el *Teresa* empezó a arder, y el incendio, rauda y expedito, estuvo fuera de control. El crucero se dirigió hacia la costa para encallar. El *Vizcaya*, el *Almirante Oquendo*, el *Furor* y el *Plutón* seguirían el destino de su antecesor en el orden de batalla, y sucumbirían, uno tras otro, embarrancándose a su vez en las costas de la isla de Cuba. Destruído el resto de la Escuadra, únicamente quedaba a flote el *Colón*.

El *Cristóbal Colón*, sirviéndose del *Oquendo* y del *Infanta María Teresa* como escudo, en un desesperado intento por zafarse de la batalla, aumentó la presión de sus calderas al máximo para utilizar su gran baza —su velocidad—

red bravely in the morning sunlight, to the brightly colored awnings over their decks, they bespoke luxury and chivalry, and a proud defiance of America's newer sea power. If death and defeat were to come, they would be met gallantly, grandly, the nation whose naval prowess has been sung in song and story never seeking concealment by doffing a single iota of her pomp or pageant. Ibídem, pp. 293-294.

e intentar así alejarse del peligro. Pero al ceñir su derrota a la costa cubana, el *Colón* sentenció irremisiblemente su pérdida, dado que el buque tenía que doblar el cabo Cruz. Para efectuar tal maniobra el buque debía caer a babor para doblar el cabo por el costado de estribor.

Tal derrota acortaba las distancias, ofreciendo así un blanco fácil a los artilleros norteamericanos. Una vez vislumbrada esta oportunidad, no fue desaprovechada por el enemigo; los acorazados americanos *Oregon* y *Brooklyn* se lanzaron a por su presa sin remisión, seguidos por el resto de la escuadra americana. El capitán Francis A. Cook, comandante del *Brooklyn*, apercibiendo la ventaja en andar que llevaba el *Colón*, sugirió a Schley la posibilidad de acoplar las máquinas de vapor de proa del navío para obtener más presión en las calderas. Schley se negó en rotundo, debido a la pérdida de tiempo que suponía tal maniobra; para hacerlo habría que parar las máquinas. Schley explicó a Cook sus intenciones de manera cristalina. Había que hundir o apresarse al *Colón*, costase lo que costase:

«No, Cook, no nos detendremos. Lo alcanzaremos. Si doblase el cabo primero, únicamente entonces pararemos y acoplaremos motores, y por Dios que lo perseguiré hasta la costa española, y lo hundiré» (6).

A las 1215, el *Colón* tenía una ventaja sobre sus perseguidores de unas cuatro millas y media (7), pero de nada le sirvió. Sobre las 1220, Schley ordenó al *Oregon* disparar sus cañones de 13 pulgadas desde una distancia de 8.500 yardas. La primera salva cayó corta. Sin embargo, después de una segunda andanada, algunos proyectiles impactaron peligrosamente cerca de la popa. A las 1240, el *Brooklyn* empezó a disparar con sus cañones de ocho pulgadas, obteniendo varios impactos en los costados del buque. El final se avecinaba. Graham afirma que los americanos esperaban que el *Colón* muriese matando. En vez de eso, su comandante, dándolo todo por perdido, optó por embarrancarlo, tal como establecían las Ordenanzas (8):

(6) *No, Cook, we won't stop. I think we will catch her. If she gets around the cape first, we'll stop and couple then, and by God, I'll chase her to the coast of Spain, but I'll get her.* *Ibidem*, p. 328.

(7) *Ibidem*, p. 327.

(8) «Deberá combatir hasta donde quepa en sus fuerzas contra cualquier superioridad, de modo que, aún rendido sea de honor su defensa entre los enemigos. Si fuese posible, varará en costa amiga ó enemiga antes de rendirse, cuando no haya un riesgo próximo de perecer el equipaje en el naufragio; y aún después de varado, será su obligación defender el bajel, y finalmente quemarle si no hubiese de otro modo que el enemigo se apodere de él». Ordenanzas Generales de la Armada, art. 153.

«Todos esperábamos que el buque enemigo intentase combatir hasta las últimas consecuencias, rindiéndose únicamente cuando estuviera claramente aventajado en número. Nos sorprendimos mucho cuando, a las 1315, la enseña española fue arriada y el buque se dirigió a la costa para embarrancar» (9).

Con el arriado de la bandera el desigual combate había concluido. Había sido un desastre completo y sin precedentes. En aquel nefasto día España perdió en cinco horas lo que había tardado en construir 400 años.

Un bote del *Brooklyn* —con su comandante a bordo— se dirigió al *Colón* para hacer efectiva su rendición (10). Según Graham, en cuanto el capitán Cook subió a su presa, el comandante del *Colón*, Emilio Díaz Moreu, lo recibió con lágrimas en los ojos diciendo: «Me rindo. Eran demasiado fuertes» (11). El parte remitido posteriormente en cautiverio al almirante Cervera narra el combate del modo siguiente:

«A la una de la tarde empezó a bajar la presión de las calderas, disminuyendo las revoluciones de 85 a 80, empezando por tanto, á ganarme en andar el *Oregon*, que poco tiempo después rompió fuego contra el buque con sus cañones de caza de grueso calibre, al que sólo pude contestar con disparo del cañón número 2 de la batería, guiñando al efecto lo necesario, aunque esto acortarse la distancia. En vista de esto y vista la seguridad absoluta de ser apresado por el enemigo, de acuerdo con Vucencia, [...] y con el ánimo de aprovechar hasta el último momento la ocasión, si se presentaba, de hacer fuego, y con el fin de evitar llegase ser apresado, resolvimos embarrancar y perder el buque y no sacrificar estérilmente las vidas de los que se habían batido con el valor heroico, la disciplina, y serenidad que V. E. ha podido apreciar por sí mismo, y como consecuencia del acuerdo se hizo proa al río Tarquino, en cuya playa embarranqué, con velocidad de 13 millas, a las dos de la tarde.

[...] Durante el combate he tenido un muerto y veinte y cinco heridos [*sic*] [...] como resultado de los proyectiles del enemigo, que aunque nos alcanzaron en gran número, no hicieron averías en la parte protegida del buque» (12).

(9) GRAHAM, George Edward: *Everybody expected that the ship of the enemy would put up a last fight and only surrender when overpowered, and we were all very much surprised when, at 01:15 o'clock, down came the ensign of Spain and the ship ran ashore. Op. cit., p. 329.*

(10) *Ibíd.*, p. 332. Dato también confirmado en almirante Pascual Cervera, *Colección de documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999, p. 216.

(11) GRAHAM, George Edward: *I surrender. You were too much for us. Op. cit., p. 332.*

(12) CERVERA: *op. cit.*, p. 216. Esto último ha sido puesto en duda por Graham ya que: *Much to the surprise of Captain Cook, he found that there had been but a few men killed on the*

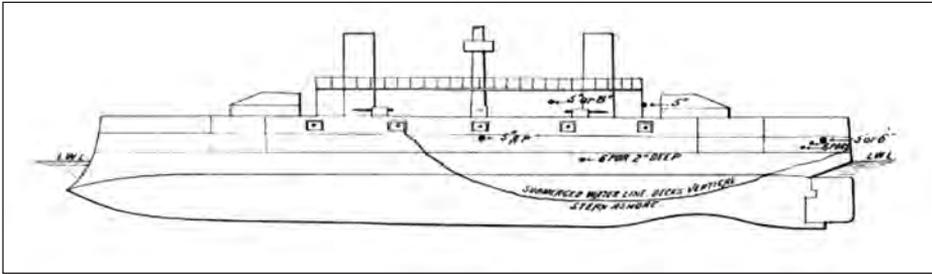


Diagrama de impactos en el *Colón*. (Graham).

Los testimonios, tanto norteamericanos como españoles, son elocuentes. Según un diagrama de daños publicados en el libro de Graham —que reproducimos aquí arriba—, los daños provocados en el *Colón* por los impactos americanos fueron mínimos. También, como hemos visto, se acreditó por parte española que los impactos recibidos no causaron avería alguna. En estas circunstancias, con una cierta ventaja en el andar, aún perdiendo velocidad, ¿en menos de 15 minutos llegó el comandante del *Colón* a la conclusión de que todo estaba irremisiblemente perdido? Sí, si tenemos en cuenta que el *Cristóbal Colón* no tenía artillería pesada montada. Los americanos pensaron que la huida del *Colón* era fruto de la cobardía («... el buque a nuestra proa parece italiano») (13), pero cuál no fue su sorpresa cuando descubrieron que sus dos montajes principales carecían por completo de cañones (14). Antes de su partida, el almirante Cervera se había quejado amargamente de esta situación en reiteradas ocasiones al ministro de Marina (15).

La búsqueda de los cuadernos de bitácora

Comprobamos que en su narración Graham relata su presencia en el *Brooklyn*. Comenta que, después de la rendición del *Colón*, los oficiales españoles quisieron sustraer a los americanos los frutos de su victoria («Había numerosas pruebas de que los españoles no se habían comportado de manera

Colon, and that some of these had been shot by officers for refusing to go back to the fires. GRAHAM, *op. cit.*, p. 333.

(13) [...] *the ship ahead of us looks like an Italian*. Tampoco hay que olvidar que el *Colón* se construyó en Génova. *Ibíd.*, p. 324.

(14) *Ibíd.*, p. 334.

(15) CERVERA: por ejemplo, en una carta al ministro Bermejo del 2 de abril de 1898, o del 22 del mismo mes. *Op. cit.*, pp. 73 y 97.

verdaderamente caballerosa») (16). Dolidos porque la dotación del buque había abierto las válvulas de fondo del navío, arrojándolas por la borda, así como los tubos lanzatorpedos con el deliberado propósito de hundir el barco, y negándoles así su trofeo de guerra, Graham, ojo avizor, advirtió que los oficiales españoles escondían algo bajo sus uniformes de gala (17). En sus propias palabras:

«Descubrí que tenían en su poder sus cuadernos de bitácora. [...] Los oficiales reclamaron con mucha insistencia quedarse con ellos, dado que era la única forma que tenían de presentar a su gobierno los detalles de su ruta; sin embargo, en cuanto embarqué a bordo del *Brooklyn* desde el *Vixen* aquella noche, traje conmigo los ansiados cuadernos. Se me ocurrió que constituirían unos magníficos souvenirs del combate contra los españoles, pero a la vez también se le ocurrió al comodoro que la bitácora pertenecía sin duda alguna al gobierno de los Estados Unidos. Muy a pesar mío, me obligó a entregarlos» (18).

Uno de los oficiales españoles tenía los cuadernos de bitácora en su poder, pero el periodista se los quitó de las manos para dárselos al comodoro Schley:

«[...] En un bote repleto de oficiales que trasladábamos a bordo del *Brooklyn*, un oficial había atado juntos los cuadernos de bitácora del *Colón*. Tuve el honor de quitárselos de las manos y entregárselos al almirante Schley» (19).

(16) GRAHAM: *There was serious evidence aboard that the Spaniards had not behaved in a thoroughly chivalrous manner. The breechblocks of their guns were missing, and they had evidently knocked off the heads of their sea valves and opened the torpedo tubes so as to sink the ship. This latter could not have been done until after she had hauled down her flag.* *Ibíd.*, pp. 333-334.

(17) CERVERA: Esta suposición se debe a la orden dada antes del combate en su arenga por el almirante Cervera: «He querido que asistáis conmigo a esta cita con el enemigo luciendo el uniforme de gala. Sé que os extraña esta orden, porque es impropia en combate, pero es la ropa que vestimos los marinos de España en las grandes solemnidades, y no creo que haya un momento más solemne en la vida de un soldado que aquél en que se muere por la Patria». *Op. cit.*, p. 17.

(18) GRAHAM: *I discovered that they were in possession of their own log book. [...] The officers pleaded very hard to keep their log, as it was their only method of presenting to their own government the details of their cruise, but when I went aboard the Brooklyn from the Vixen that night, I carried the coveted books with me. It dawned upon me that they would make excellent souvenirs of the Spanish fight, but it dawned upon the Commodore at the same time, evidently, that they belonged to the United States government, and I was reluctantly forced to give them up.* *Op. cit.*, p. 153.

(19) [...] *in the boat load of officers which we brought over to the Brooklyn, one officer had strapped together all of the Colon's log books. I had the honor of taking these away from him and turning them to Admiral Schley.* *Ibíd.*, p. 431.



El *Cristóbal Colón* siendo evacuado (21). (New York Public Library).

Tamaña afirmación, a primera vista, me dejaba perplejo: ¿el periodista había tenido en sus manos los cuadernos de bitácora del buque? ¿Un corresponsal de guerra podía inmiscuirse de tal modo en este tipo de operaciones? En principio, todo ello me hacía ser escéptico, pues el relato parecía cuanto menos sorprendente. Sin embargo, hubo otro detalle que me llamó poderosamente la atención. Graham traducía varias páginas del cuaderno de bitácora para justificar e ilustrar sus opiniones (20). Sencillamente, increíble.

A pesar de mis reticencias, los documentos gráficos existentes apoyan la escena de la rendición descrita por Graham. En fechas muy recientes, la New York Public Library hizo públicas fotografías digitalizadas de su fondo archivístico que databan del siglo XIX. Entre todas ellas se encontraba ésta, que fue tomada una vez rendido el *Colón*. En ella se aprecian claramente varios botes abarloados al costado del buque y un gran movimiento de dotación en la toldilla.

La fotografía confirmó la validez del testimonio: Graham había estado allí, y lo que narra podía ser desgraciadamente verídico.

(20) En las páginas 155-158, por ejemplo.

(21) <http://www.nypl.org/digital/>

Epílogo

Esta mera sospecha bastó para ponerme manos a la obra: seguramente, los cuadernos de bitácora existían. Ahora había que localizarlos. Eso se dice con más facilidad que con la que se concreta, dada la complejidad de la burocracia americana. Multitud de archivos privados, estatales, federales, nacionales, de ámbito militar, bibliotecas públicas constituidas en recuerdo de alguna personalidad, y un largo etcétera, serían susceptibles de custodiar los preciados documentos. ¿Por dónde empezar?

En este esfuerzo, una vez más, Internet se reveló como una herramienta utilísima. Tras indagar en varios catálogos *on line*, y tras hacer múltiples consultas a bibliotecarios especializados, éstos me orientaron, finalmente, hacia los archivos navales de la National Archives and Records Administration (NARA) (22). Después de una espera que se hizo eterna, el pasado 12 de junio de 2008 recibí un escueto correo electrónico que me produjo una alegría colosal: «¡Los encontré!» (*I have found them!*).

Así fue como, después de 110 años, los cuadernos de

RECUERDO PIADOSO



*Rogad á Dios por las almas
de los que, pertenecientes á todos los
Cuerpos de la Armada, sucumbieron
en defensa de la patria.*

EN CUBA Y FILIPINAS

R. I. P.

Oh señor Dios mío atiende á la oración de tu siervo, y á sus súplicas, escucha los himnos y las plegarias que tu siervo pronuncia hoy en tu presencia. *III Reg. 8-23*

Si, tu los oírás, Oh Señor, desde el lugar de tu mansión en el cielo, y en oyéndoles te mostrarás con ellos propicio. *Id. id.-28*

Yo soy la resurrección y la vida: el que cree en mí, aunque haya muerto, vivirá. *Joan. 9-25*

ORACION

¡Oh Dios de misericordia, por la preciosa sangre de nuestro Redentor, y por los dolores de su Madre Santísima, dignaos acoger nuestras súplicas y conceder el descanso eterno á los que, víctimas del cumplimiento de su deber, sucumbieron defendiendo á su patria; haced, Señor, que sus almas gocen de la paz, de la luz, y de la felicidad que nunca mueren. Amén.

El Excmo. Sr. Nuncio de S. S. el Excmo. Señor Obispo de Sión é Ilmo. Sr. Obispo de Mondoñedo, se han dignado conceder respectivamente, 100 y 40 días de indulgencia á todos los fieles de sus jurisdicciones, que rogaren á Dios por el eterno descanso de los finados.

Ferrol: 1898

Hijos de R. PITA.

(22) <http://www.archives.gov/index.html>

bitácora del *Cristóbal Colón* volvían a ver la luz. Éstos, efectivamente, están físicamente depositados en los archivos navales americanos, debidamente catalogados y conservados. Con toda esta información en mano, nuestra querida Armada ha recogido el testigo de la investigación que inicié, simplemente, por casualidad. Me queda por ello la satisfacción del deber cumplido y el orgullo de haber colaborado con mi humilde aportación al encuentro de la historia. Ahora son muchas las preguntas que penden sobre los cuadernos de bitácora: ¿Qué nos dirán? ¿Aportarán algún dato novedoso? ¿Esclarecerán las decisiones de los mandos? El debate está servido. De una cosa no me cabe duda: gracias a ellos, a buen seguro, los historiadores podrán en un futuro cercano, debatir y enunciar más hipótesis sobre lo que verdaderamente aconteció en aquel aciago y nefasto domingo del 3 de julio de 1898.

Nunca estará de más recordarlo.



LA ESTRATEGIA EUROPEA DE SEGURIDAD... PUNTO Y SEGUIDO

Juan Carlos PÉREZ GUERRERO



*Vivimos en un mundo con nuevos peligros
pero también con nuevas oportunidades.*

Javier Solana.

Introducción



El Consejo Europeo celebrado en Bruselas los días 11 y 12 de diciembre culminaba con la presidencia francesa en la Unión Europea (UE) y, de camino, hacía balance (1) de la Estrategia Europea de Seguridad (EES) publicada en 2003, y de cuya lectura personalmente subrayaría esta máxima: «La seguridad es una condición para el desarrollo».

Este artículo pretende acercar al paciente lector a la actualidad de la EES como aspecto trascendental para desarrollar la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD), complementada en los últimos años en algunos países europeos (2) con la elaboración de sus respectivas estrategias de seguridad nacional. La conclusión de esta reflexión nos revela la necesidad de que esta EES deba ser actualizada con las estructuras y procedimientos de seguridad del nuevo entorno estratégico.

(1) Informe sobre la aplicación de la Estrategia Europea de Seguridad. *Ofrecer seguridad en un mundo en evolución*. Consejo Europeo, Bruselas, 11-12 de diciembre de 2008.

(2) Holanda, Reino Unido y Francia.

Estrategia Europea de Seguridad

La EES propuesta por el Alto Representante para la Política Europea de Seguridad Común (PESC) en el año 2003 (3) define los fundamentos esenciales de la acción de la UE en el exterior en el ámbito de la seguridad y defensa, y explica los riesgos a los que hacer frente preferentemente (terrorismo, proliferación de armas de destrucción masiva, conflictos regionales, Estados fallidos y crimen organizado), así como el modo en que la UE debe afrontarlos.

La EES (4) establece la preferencia de obtener seguridad con instrumentos no militares, apuesta por el multilateralismo como herramienta preferente de acción e identifica unas líneas de acción para la actuación internacional europea en materia de seguridad (ser más activos, capaces, coherentes y cooperativos con nuestros socios).

El desarrollo de esta EES no ha sido fácil, ya que ha experimentado las particularidades conceptuales europeas en materia de seguridad, entre las que destacaría:

- La dificultad de establecer estrategias y políticas comunes, dada la dispersión de intereses e instrumentos entre Comisión, Consejo y Estados miembros.
- La competencia exclusiva de los Estados miembros en materia de seguridad nacional, tal y como reconoce el artículo 4.2. del Tratado de Lisboa. La UE sólo dispone de las competencias que en materia de seguridad le delegan sus Estados miembros.
- La EES continúa sin estar encuadrada en una estrategia de acción exterior.

Nuevas consideraciones sobre la EES

Amenazas y retos más complejos

Puede decirse que la seguridad europea está puesta en cuestión por actos, entre otros, de delincuencia, de inmigración ilegal y, en los últimos tiempos, de piratería marítima. Además, el terrorismo y la delincuencia organizada han evolucionado y representan una nueva amenaza. Algunos conflictos en Orien-

(3) Estrategia Europea de Seguridad. Una Europa Segura en un mundo mejor. Consejo Europeo, Bruselas, 12 de diciembre de 2003.

(4) El documento Estrategia Europea de Seguridad. Una Europa Segura en un mundo mejor. se divide en tres partes fundamentales: I El contexto de seguridad: desafíos mundiales y principales amenazas, II. Objetivos Estratégicos, III. Implicaciones Estratégicas para Europa.

te Próximo y en otros lugares del mundo siguen sin resolverse y han experimentado últimamente periodos notables de tensión. Además, la globalización favorece la complejidad de las amenazas y facilita sus interrelaciones.

Desde la EES de 2003 han cobrado una importancia relevante las amenazas y riesgos como:

- La proliferación de armas de destrucción masiva y la posible reaparición en las próximas décadas de un poderío nuclear que desafiaría el sistema de no proliferación.
- El terrorismo y la delincuencia organizada: el terrorismo continúa siendo una amenaza mundial.
La delincuencia organizada a través de sus múltiples facetas (tráfico de drogas, de personas, de armas, de fraude y blanqueo de capitales) prolifera especialmente en momentos, como los actuales, de incertidumbre económica y crisis financiera.
- Un aspecto distinto de la delincuencia organizada lo constituyen los actos de piratería (océano Índico, golfos de Adén y Ormuz), cuyo aumento ya era denunciado en la EES, con gran trascendencia sobre el comercio y la economía mundial por rutas marítimas.
- La ciberseguridad: los ataques contra los sistemas informáticos privados y gubernamentales de los Estados miembros de la UE definen una nueva dimensión de la delincuencia basada en Internet y abren una posible nueva arma económica, política y militar.
- La seguridad energética cobra especial importancia dada la extraordinaria dependencia europea del petróleo y del gas exterior, procedentes en algunos casos de países política y socialmente inestables.
- El cambio climático: las catástrofes naturales, la degradación del medio ambiente y la competencia por los recursos promueven conflictos sociales, especialmente en situaciones de pobreza y crecimiento demográfico, con graves consecuencias humanitarias, sanitarias, políticas y de seguridad, con repercusiones en el aumento de las migraciones. En este sentido, el cambio climático puede dar lugar a conflictos sobre las rutas comerciales, las zonas marítimas y los recursos.

Mejoras parciales a la estabilidad y seguridad europea

Desde la EES se han dado pasos que han favorecido el crecimiento de la estabilidad y seguridad europea. En este sentido, destacan los intentos de ampliación de la UE (negociaciones con Turquía, Croacia, Macedonia y Serbia), el despliegue de misiones civiles patrocinadas por la UE (Eulex en Kosovo, mediación en Georgia), la buena gobernanza de países limítrofes

mediante la Política Europea de Vecindad (5) o los acuerdos de asociación (Ucrania, República de Moldavia y la llamada Sinergia del Mar Negro) (6).

Sin embargo, los acontecimientos en Georgia del pasado mes de agosto, las desigualdades sociales y económicas entre ambas orillas del Mediterráneo y la permanente inestabilidad en Oriente Próximo (el conflicto árabe-israelí y las influencias en la zona de los conflictos armados en Irak y Afganistán) son argumentos suficientes para cuestionar nuestra estabilidad y seguridad.

Una estrategia pendiente de actualizar

Los argumentos indicados hasta ahora nos dan una idea de la enorme complejidad que significa alcanzar un entorno de estabilidad y seguridad en Europa. Hace más de cinco años, la EES fue suficiente para arrancar los primeros compromisos de los Estados miembros en este sentido. No obstante, como vemos, ahora tenemos nuevos e importantes argumentos para revisar, actualizar y, si cabe, elaborar una nueva EES.

Esa nueva estrategia, como consideran algunos estudiosos (7), supondría la homogeneización y estandarización tanto del uso de la fuerza militar (cómo y por qué) como de las diferentes culturas estratégicas. Estos dos aspectos son fundamentales, ya que sobre ellos se asentaría el verdadero compromiso entre los Estados miembros (más eficacia y capacidad), con los países vecinos (más compromiso) y con el resto del mundo (asociaciones multilaterales).

En este sentido, las acciones de los Estados miembros deben apuntar en varias direcciones:

- En el ámbito europeo: corregir la insuficiencia de medios disponibles mediante la mejora progresiva de las capacidades civiles y militares para que sean «robustas, flexibles e interoperativas» (8); adquirir el compromiso de asumir de forma creíble y eficaz las responsabilidades en el ámbito trasatlántico; mejorar la coordinación institucional; fomentar la prevención temprana de posibles fuentes de conflictos y nuestra capacidad de diálogo y mediación, y generar unas estructuras y capacidades de mando adecuadas y eficaces.

(5) Iniciada en el 2004, contribuye a respaldar este proceso. Actualmente todos los países del este de Europa participan, salvo Belarus (Bielorrusia).

(6) Destinada a complementar las políticas bilaterales de la UE en esta región de gran interés estratégico para Europa.

(7) Francois Heisbourg, Lawrence Freedman y Andrew Salmon.

(8) Anexo 2 a las Conclusiones de la Presidencia. Bruselas 11 y 12 de diciembre de 2008.

- En el campo de las misiones civiles, siguen siendo prioritarias la cualificación del personal participante, la interoperatividad entre los contingentes nacionales y la adquisición eficiente de equipamiento. Y en el de las misiones militares, deben aumentarse los esfuerzos en materia de capacidades claves, como el transporte aéreo estratégico y la vigilancia marítima y en las inversiones en investigación y desarrollo iniciadas con la Agencia Europea de Defensa desde 2004.
- En nuestro entorno cercano, todas las acciones pasan por incrementar el compromiso con nuestros vecinos mediante una mayor cooperación bilateral y multilateral. Los foros posibles de actuación siguen siendo las organizaciones ONU, OSCE, OTAN, Unión Africana, la cooperación con los EE. UU. y Rusia y la relación con China.

Conclusiones

La EES de 2003 permitió poner en marcha la PESD. Transcurridos seis años, existen argumentos suficientes, como se indican en esta reflexión, para revisarla y actualizarla tanto en su forma como en su fondo.

Actualmente, la eficacia de la PESD (futura PCSD) depende de la iniciativa e implicación de algunos Estados miembros (entre los que destaca Francia). Existen obstáculos estructurales y coyunturales de entidad que dificultan su normal desarrollo.

Las amenazas y retos que pueden alterar la estabilidad europea requieren la acción coordinada, más eficaz y más capaz, de todos los Estados miembros, un mayor compromiso con nuestros países vecinos y el ejercicio europeo de un multilateralismo eficaz.

La influencia de la UE en escenarios conflictivos es inferior a su contribución diplomática, económica y militar. Actualmente, es común la aceptación de medir la influencia de la UE por la cantidad de misiones en las que participa más que por su resultado real.

BIBLIOGRAFÍA

- Tratado de Lisboa. Unión Europea. Diciembre 2007.
- Estrategia Europea de Seguridad. *Una Europa segura en un mundo mejor*. Consejo Europeo, Bruselas, 12 de diciembre de 2003.
- Conclusiones de la Presidencia. Bruselas 11 y 12 de diciembre de 2008. Documento 17271/08.
- Informe sobre la aplicación de la Estrategia Europea de Seguridad. *Ofrecer seguridad en un mundo en evolución*. Consejo Europeo, Bruselas, 11-12 de diciembre de 2008.
- ARTEAGA, Félix: *La Estrategia de Seguridad, cinco años después*. Real Instituto Elcano, Área de Seguridad y Defensa, ARI n.º 15/2009 del 22 de enero de 2009.



El *Marqués de la Ensenada* suministrando combustible al *Príncipe de Asturias* en el puerto de la Base Naval de Rota. (Foto: R. A. Hernández).

¿NOS ARROPABA MEJOR LA GUERRA FRÍA?

Camil BUSQUETS i VILANOVA



primeros de diciembre pasado, en uno de sus interesantes programas de la serie «30 minutos», TV3 emitió un reportaje de la *BBC* británica de la Rusia actual, su creciente agresividad y la posible responsabilidad de las potencias occidentales.

Por nuestra parte, y sin entrar ni salir de lo allí comentado y de su grado de acierto, intentaremos obtener alguna conclusión, no respecto a ello, sino sobre si puede o no tener reflejo en el porqué (o «porqués») de la existencia actual de un conjunto de buques de combate cuya disponibilidad parece un tanto exagerada. Eso a no ser que existan argumentos al respecto que no suelen llegar al hombre de la calle o, lo que sería peor aún, que en determinadas esferas políticas se ande con la mosca tras la oreja barruntando determinados acontecimientos sin saber demasiado cuáles, pero que por aquello de que la desconfianza y el caldo de gallina nunca le hicieron daño a nadie es menester tener muy presente. Y prepararse para ellos por si llegase a hacer falta.

Las amenazas asimétricas... y las otras

El término de amenaza asimétrica puede tomarse como uno de tantos eufemismos que los políticos pergeñan con la intención de dejar *in albis*, o poco menos, al pobre y desorientado civil. Hay quien considera que tiene un origen de orden económico, pues dicen que se refiere a la asimetría de medios de todo tipo que unos y otros adversarios ponen sobre la mesa. En el tema del terrorismo, por ejemplo, en que se enfrentan terroristas y ejércitos regulares, la asimetría vendría a indicar la diferencia de medios y armas que poseen unos y otros, y los distintos —y en ocasiones magros— resultados que logran aquellos que, sobre el papel cuando menos, deberían zurrarles la badana, casi, como dicen que dijo una vez un entrenador español de fútbol, «sin bajar del



Acabada la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos comenzaron a construir buques ASW dado que alguien vendió que los rusos poseían docenas de supermodernos *SSK* basados en los *XXI* alemanes. En la foto, el primer *DE* posterior a la guerra el *Dealey*, DE 1006.
(Foto: J. Piqué i Bagué).

Pero en el medio marítimo-naval todo eso de asimetrías, enemigos difusos y guerras de diversa intensidad se nos antoja como algo bastante más complejo, cuando no, y como mucho, varios grados de una guerra tan poco ortodoxa como se prefiera —y en consecuencia heterodoxa—, pero guerra al fin. La cual, y por ello, debe ser llevada con criterios más tradicionales que tiendan, si llega a ser menester, a la aniquilación del adversario. Sea ésta únicamente operativa o, de ser preciso, física.

Pero se nos ocurre, volviendo al origen del término, que si hay amenazas asimétricas será porque también las hay simétricas, y usando una cierta lógica, si son simétricas deberán ser, asimismo, ortodoxas.

¿Tuvo razón Campoamor?

Don Ramón de Campoamor, en su obra *Humoradas*, dijo aquello de: «En este mundo traidor nada es verdad ni mentira, todo es según el color del cristal con que se mira». Algo que cabe aplicar prácticamente a todo lo que sucede en la vida.



Los rusos, por su parte, respondieron con las numerosas clases *Riga* (65 fragatas) y *Skory* (75 destructores). En su tiempo causaron pavor, pero luego se vio que no era el león tan fiero como nos lo habían pintado. (Foto: J. de Dios Dacal).

autobús». Tal es la diferencia de medios en determinados casos que se produce entre unos y otros. Y de resultados.

En algunos momentos a la amenaza asimétrica también se la ha llamado enemigo difuso, aunque por lo que a quien suscribe se refiere, y a la vista de lo que le puede llegar a complicar la vida al ejército regular (1) que tiene enfrente, casi se le podría llamar, además de difuso, profuso y confuso.

Los analistas militares, en su deseo de clarificar —¿o complicar?— las cosas, hablan de tres grados o niveles en la no guerra actual: de intensidad baja, media y alta. En el primer caso se trataría de guerras de guerrillas y acciones realizadas por unidades y/o grupos irregulares; en el segundo, de enfrentamientos focalizados en una región determinada, en los que se usan armas modernas; finalmente, el tercero trataría de una guerra más formal y amplia, en la cual se utilizaran armas nucleares y los medios más sofisticados que haber pudiera. Por lo menos eso es lo que se preconiza a determinados niveles.

(1) En este caso utilizamos regular en su acepción de «Ajustado y conforme a regla». No la de «De tamaño o condición media o inferior a ella».

A niveles marítimo-navales, las amenazas asimétricas de más importancia, relevancia y mayor peligrosidad creemos que son, por este orden, la piratería y el terrorismo (2), y algo más allá, el contrabando y las mafias. Y también tal vez el lavado de dinero negro. Suponiendo, lo cual ya es mucho suponer, que unos y otros no guarden alguna que otra relación entre sí. Ni que sea tan sólo en ocasiones puntuales.

Históricamente, cuando el enemigo a batir era una flota formal de combate había que oponerle otra de poder superior (3), so pena que ambas quedasen poco menos que exhaustas y sin obtener nada más que una victoria de las llamadas pírricas. Por eso durante la Guerra Fría, al ser la amenaza única, indivisible, inexorable e innegable, los dos bloques antagónicos tendieron a poseer unas fuerzas armadas de acuerdo con sus estrategias: la flota de grandes dimensiones con la que efectuar el dominio positivo del mar, uno, y la adecuada al dominio negativo del mar, el otro. Con independencia de poseer, también y además, los medios aéreos y terrestres necesarios, así como el imprescindible sostén electrónico desde el espacio inmediato (4).

Pero el que desde hace algunos decenios la piratería y el terrorismo hayan devenido una amenaza real y palpable, a la vez que taimada, eso cuando no se trate de complementarias una de otra, está imponiendo un cambio de estrategias. O tal vez, más que de un cambio, de lo que se trate es de ir a una reunión de ellas, toda vez que puede resultar expuesto concederle preponderancia a una frente a la otra... por si en un futuro resultara que son simultáneas.

Tanto la piratería como el terrorismo son actividades tan viejas como la propia humanidad, aunque hayan experimentado una evolución considerable a lo largo de la historia. Pero no debe olvidarse que la primera alianza político-naval de la historia fue para vencer a la piratería lidia (5). Y que el mismísimo Julio César cayó prisionero de los piratas... a los cuales hizo ahorcar cuando recuperó la libertad (6). Ya en plena era cristiana aparecieron los vikingos, audaces navegantes y temibles piratas, a los que únicamente el apoltronamiento y la vida muelle y epicúrea pudieron vencer.

Finalmente, y ya en los tiempos de la Ilustración, hubieron de emprenderse importantes expediciones navales con las que acabar —a sangre y fuego— con la piratería; y muy en especial con la berberisca, que había llevado a la esclavitud cerca de 1,5 millones de europeos durante los siglos XVI a XIX, así como aprehendido millares de buques. Al respecto conviene recordar que en

(2) O viceversa. Tanto da. Pero en orden alfabético la «P» está antes que la «T».

(3) En eso se basaba la premisa del *Two Power Standard* de la Marina británica.

(4) Satélites artificiales y demás trebejos por el estilo.

(5) Tuvo lugar en el 1500 a. de C. entre cananeos, hititas y minoicos.

(6) Por lo menos así lo narra Plutarco.

el propio himno de los US Marines se mencionan aquellas expediciones de castigo a comienzos del siglo XIX (7).

Piratas célebres en la historia —además de los piratas-piratas que acabaron casi todos ellos ahorcados o muertos en refriegas, también alguno ya viejo, muerto rico y respetado— fueron varios, entre los que hubo algunos posteriormente ennoblecidos. Es el caso, entre otros, de Ulises, Roger de Flor o Francis Drake, Henry Morgan o Walter Raleigh. Ver que hemos iniciado una tibia separación entre lo que cabría llamar piratas y piratas-piratas, es decir, los que piratean por cuenta de un protector/armador y los otros, cuyo armador son únicamente ellos mismos. Que cada cual coloque los personajes que mejor le cuadren en cada grupo; haberlos «haylos» en cantidad, aunque no siempre se coincida en la clasificación.



Otro tipo de buque que impresionó —y alarmó— enormemente en los países occidentales fue el crucero *Sverdlov* (15 buques), diseñado para realizar el corso a los convoyes mercantes con sus 12 cañones de 150 mm. (Foto: A. Odaynik).

(7) *From de halls of Moctezuma, to the sands of Tripoli.*

En lo tocante al terrorismo, aun reconociendo que se trata de un hecho de semejante antigüedad e importancia, el tema se torna algo más delicado toda vez que, en primer lugar, deberá dilucidarse si ese preciso terrorismo es «bueno» o «malo», es decir, si está «con nosotros» o «contra nosotros» (8). Y, además, siempre sin olvidarse de Campoamor. Y tres cuartos de lo mismo por lo que se refiere a los propios terroristas (9).

En este sentido no deja de ser interesante realizar un sucinto recuerdo de algunos de los hechos históricos que hoy podrían considerarse como terrorismo, por lo menos en alguna de sus versiones y aspirando a una total y casi absoluta ecuanimidad. Entre otros, rememorar los episodios bíblicos de Dinah, sus hermanos y la ciudad de Siquem; el de las murallas de Jericó, y la muerte del general asirio Holofernes a manos de Judith. A niveles más simplemente históricos, la propia carrera de Aníbal; la muerte de Viriato a manos de Audaz, Minuro y Ditalcón; las Cruzadas (10) y, por qué no, la propia Revolución Francesa (11). Pero además, convendría hacer una referencia puntual a hechos sobre los que a menudo no se piensa: sólo a guisa de ejemplo, cabe en lo posible que, según la opinión de los romanos, probablemente los primeros cristianos fuesen simples terroristas toda vez que atentaban contra el poder legalmente establecido (12). Y es que en todo lo que se refiere a temas históricos conviene no olvidar aquella sentencia de Julio César: «La razón de la historia coincide con la de los vencedores».

¿Más asimetrías?

El contrabando es más un delito administrativo que no una acción pirática o terrorista. Eso cuando no es las tres cosas a la vez. Y contrabandistas y delincuentes reconocidos los hubo también que colaboraron con su propio país en

(8) Se cuenta que en una ocasión el presidente Richard M. Nixon discutía con su secretario de Estado, Henry Kissinger, sobre lo impresentable que resultaba el dictador nicaragüense Anastasio Somoza, de quien Kissinger dijo: «Es un cerdo». A lo que Nixon le repuso: «Estoy de acuerdo contigo, es un cerdo. Pero no lo olvides: es “nuestro cerdo”».

(9) Para no alargar innecesariamente este análisis, citemos sólo unos nombres de terroristas reconocidos que acabaron por ser grandes hombres de estado, cuando no incluso galardonados con el Premio Nobel: Eamon de Valera, Menahem Begin, Yasser Arafat, Nelson Mandela, Jomo Keniata y un largo etcétera.

(10) Una consecuencia que cabría considerar poco menos que jocosa de aquéllas, y de la cruz de San Jorge que dio nombre a los cruzados, es que en las tierras de según qué gentes se haya llegado al extremo de prohibir la cruz de San Jorge en el escudo de un club deportivo ¡del sacrosanto fútbol por añadidura!

(11) *La Pimpinela Escarlata*, baronesa de Orczy (Tarnaos, Hungría, 1865; Londres, 1947).

(12) El cristianismo proclama que todos somos hermanos, y por tanto no admite tipo alguno de esclavitud. Pero la esclavitud era la «máquina» que movía la economía romana, ergo...



El hundimiento en 1967 del destructor israelí *Eilat* por un misil ASUW Styx ruso —el primero de la historia— levantó temores, alarmas y espantos en los estados mayores de las marinas de la OTAN. (Foto: J. de Dios Dacal).

tareas que cabría catalogar, incluso, como patrióticas. Como botón de muestra valga el caso de Al Capone y su ayuda al desembarco aliado en Sicilia durante la Segunda Guerra Mundial (13). Eso por no volver a citar a Francis Drake y otros casos similares, tanto en el Reino Unido como en otros países.

Volviendo a la piratería/terrorismo marítimo y/o naval, si la memoria no nos es infiel, los primeros exponentes de la época actual se vieron hace ya medio siglo con los casos de los buques *Santa María* y *Sierra de Aránzazu* (14). No fueron hechos aislados, pues hubo otros similares, pero son los que más directamente impactaron —en especial el segundo— en la opinión pública.

Antes de proseguir convendría hacer un alto en el camino y recordar desde cuándo el terrorismo-terrorismo comenzó a hacer acto de presencia en las vidas de todos y cada uno de nosotros, hasta obligarnos a quedar poco menos que en calzoncillos en los aeropuertos. Siempre sin olvidarnos de Campoamor, ya que, al fin y al cabo, los llamados terroristas por unos pueden ser

(13) Negoció con la mafia siciliana para que no impidiese el desembarco aliado, ni se le opusiese resistencia.

(14) Respectivamente 1961 y 1964.



Captada España en la órbita norteamericana, la Armada española pronto fue eminentemente antisubmarina merced a los buques recibidos, como el destructor *Alcalá Galiano*, un antiguo *Fletcher*. (Foto: J. Piqué i Bagué).

mártires o santos para otros. Pero creemos que conviene reflexionar sobre ello, pues a lo mejor por ahí cabe hallar alguna causa política, cuando no la promesa de algún que otro político (15) en momentos en que le era o iba a ser necesario y rentable.

En los años 80 se produjeron varios hechos navales que cabría considerar terroristas. Por lo menos según los baremos actuales. Uno fue el episodio del *Achille Lauro* (16), otros los del petrolero *Barcelona* (17) y la llamada patrulla

(15) ¿Alguien recuerda la Declaración Balfour? ¿Y las conferencias de Evian (1938) y Bermuda (1943)?

(16) Secuestrado por terroristas islámicos en 1985 durante un crucero. Es el único al cual le salió una secuela en forma de ópera: *La Muerte de Klinghoffer*, de Adam (1991). Una obra tremendamente cuestionada tanto por tirtios como por troyanos, dado que la encuentran parcial a favor del lado opuesto. Lo que podría sugerir que sea un tanto ecuánime si ninguno de los dos bandos la halla imparcial.

(17) Trescientas mil toneladas. Uno de los mayores de la flota española. Blanco de un misil iraquí el 14 de mayo de 1988 mientras se hallaba cargando en la terminal de la isla de Larak. Pérdida total a consecuencia del incendio que se declaró a bordo.

Armila que los británicos organizaron a toda prisa para permitir la llegada del vital petróleo, y que aún colea en algunos aspectos.

Los llamados *pasdaran* (guardianes de la revolución) iraníes, provistos de lanchas rápidas, lanzagranadas y armas automáticas de asalto, atacaron mercantes en varias ocasiones durante la Guerra Irán-Irak, con resultados diversos. ¿Sentaron tal vez con ello la estrategia de la actual piratería somalí?

En marzo de 1986 aviones de la VI Flota lanzaron misiles contra dos de las cuatro corbetas libias de la clase *Nanutchka II* que este país recibió de la entonces URSS entre 1981 y 1985. El de 24 de marzo fue hundida la *Ean Zaquit*, y al día siguiente se averió gravemente la *Ean Mara*.

En la noche del 17 de mayo de 1987 un *Mirage F 1* iraquí lanzó contra la fragata USS *Stark* —oficialmente por error— dos misiles Exocet que impactaron bajo el puente, provocando averías muy graves, además de 37 muertos y buen número de heridos. Poco después resultó dañado el petrolero *Bridgeton* por efecto de una mina en la primera acción de este tipo con asistencia de público (18).

El 3 de julio de 1988, en el estrecho de Ormuz, el USS *Vincennes* lanzó dos misiles SAM contra un *Airbus A 300* iraní que fue confundido con un *F 14* de igual nacionalidad; murieron 290 pasajeros y tripulantes del avión. En el posterior consejo de guerra al que se sometió al comandante del buque, capitán de navío Rodgers, éste fue condecorado con la *Legion of Merit*.

El 12 de octubre de 2000, cuando el destructor USS *Cole* comenzó su aprovisionamiento de combustible en el puerto de Adén, la lancha desde la que se aprovisionaba estalló, causándole un agujero de 150 m², además de 17 muertos y numerosos heridos (19).

La guerra de guerrillas

Se dice que es invento español, y que la guerra de guerrillas es una de las que más problemas conlleva al ejército invasor, así como pérdidas imprevi-

(18) Durante la guerra de los petroleros entre Irán e Irak, y más concretamente en la Operación EARNEST WILL, los Estados Unidos invitaron a gran número de periodistas a bordo del USS *Fox*, CG 33, para que viese lo bien que ésta funcionaba. En la mañana del 24 de julio de 1987, aquellos periodistas pudieron grabar, en vivo y en directo, el estallido de una mina contra el petrolero *Bridgeton*, de 415.000 t, así como la fila de buques de guerra que se protegieron en las estelas de los petroleros, en la seguridad de que éstos iban a hacer de eficaces dragaminas. Debíó de ser algo así como un momento de una película de los hermanos Marx.

(19) Los episodios de los *Princeton*, *Tripoli* y *Samuel B. Roberts*, con minas durante la operación TORMENTA DEL DESIERTO (*DESSERT STORM*) contra Irak, no se incluyen de modo específico, toda vez que podrían considerarse actos de guerra legítimos.



Para permitirle adiestrarse adecuadamente, España recibió también uno de los submarinos tipo *Fleet*, reconvertido al tipo *Fleet Snorkel* —en la foto el S 31 *Almirante García de los Reyes*—, que durante un tiempo fue motejado de *treinta y único* por ser el único operativo.

(Foto: J. Piqué i Bagué).

tas. Por poner sólo unos ejemplos, contra la guerrilla no pudieron ni las legiones romanas, ni el ejército napoleónico, ni el Imperio británico en su esplendor, ni la, en su momento, todopoderosa Wehrmacht que llegó a dominar casi toda Europa. Ni valieron de nada las odiadas y temidas Gestapo, SS y/o Kempeitai japonesa; ni tan siquiera la NKVD ruso-soviética.

Y conste que contra la guerrilla se empleó todo tipo de represiones y de acciones, fuesen éstas de represalia o simplemente policiales, que por lo general acababan en fusilamientos de los propios guerrilleros o de simples rehenes, en ocasiones realizados de modo comunitario (20).

Pero, aunque casi siempre las acciones acabasen con ajusticiamientos (21), fusilamientos o simples ahorcamientos, los guerrilleros o terroristas podían albergar la ilusión de salir con vida del brete, bien fuesen salvados por sus compañeros o por algún milagro (22). Pero los que hoy ejercen tan influyente

(20) Como podría ser el episodio de las llamadas «Fosas Ardeatinas».

(21) Sí, como solía suceder, las muertes se realizaban de acuerdo con determinada ley y justicia —ni que fuese la del vencedor o del ocupante—, consideramos que bien puede usarse este vocablo sin resquemores ni remordimientos.

(22) Como el bombardeo de su cárcel por aviación amiga. Que los hubo.



Paralelamente los rusos comenzaron a disponer de VCA de gran porte y capacidad, diseñando novedosas estrategias que hacían temer la llegada de tropas rusas a los Pirineos en pocas semanas. (Foto: J. de Dios Dacal).

y politizada actividad no pueden albergar esperanza alguna de sobrevivir, toda vez que por lo general se trata de atentados suicidas. Lo cual ha comportado una perversión de la actividad, pues antes siempre cabía amedrentar a los terroristas/guerrilleros con la pena de muerte —un argumento final y definitivo en toda historia— pero ahora, ¿con qué se les amenaza si de entrada están dispuestos a asumir su muerte por la gloria de sus armas o la de sus ideales? (23). Y lo que es peor, ¿cómo se evita que se celebren, si lo desean, con los rehenes —por lo general infieles, con lo que ganarán por partida doble—, si a los terroristas poco les importa pasar a engrosar la lista de fieles que les han precedido en el camino del Cielo, el Walhalla, el Paraíso, o el Jannat? (24)

(23) Volvemos al tema citado de los antiguos cristianos. Los mártires que preferían la muerte a manos de las fieras antes que apostatar, ¿en qué se diferenciaban de los guerreros/terroristas de la *yihad* islámica?

(24) Parece ser el lugar donde le esperan hasta 72 bellas huríes vírgenes a cada uno de los guerreros musulmanes.

Con este sutil pero importantísimo cambio de mentalidad de los actuales terroristas, el tema ha dado un giro copernicano, pues ya se nos dirá con qué tipo de argumento se les va a intentar convencer para que renuncien a sus propósitos. En una película «épica» de los años 40 (25), a los norteamericanos enfrentados con rebeldes musulmanes en Filipinas se les ocurría una treta para obligar a confesar al jefe rebelde musulmán: envolverlo en una piel de cerdo y matarlo. En la película surtía efecto, pero en la actualidad sería curioso saber si serviría verdaderamente de algo (26). Y la muestra de que tampoco surtió demasiado efecto con los juramentados de aquellos tiempos fue el invento de las balas llamadas expansivas o *Dum-Dum*.



Otro buque ex soviético es el crucero *Piotr Veliky*, asimismo único, aunque en origen debieran haber sido algunos buques más. (Foto: A. Odaynik).

(25) *La Jungla en Armas* (1939). Director: Henry Hathaway. Reparto: Gary Cooper, David Niven, Andrea Leeds, Reginald Owen, Broderick Crawford y Kay Johnson.

(26) ¿No funcionaría mejor la escopolamina? ¿O es que hoy en día su uso es algo, bastante o muy políticamente incorrecto?



Destructor hindú *Mumbai*. Poderosamente armado con misiles AAW, ASW y ASUW, es gemelo de otros dos y similar a otra pareja, junto con unas 18 fragatas, 20 submarinos y dos portaaviones. (Foto: J. de Dios Dacal).

Aguas peligrosas

Aunque no fuera exactamente así toda vez que la moderna piratería lleva más años funcionando y no sólo en la región del Cuerno de África (27), el año 2008 pasará a la historia como aquél en que los grupos piráticos radicados en las costas somalíes eclosionaron apareciendo en los *prime time* de los telediarios, así como en las portadas de los periódicos. Pero que en dicho año, sólo entre julio y septiembre (28), se registrasen 84 ataques, con 537 tripulantes secuestrados, es un dato que alarma a cualquiera. Y si a ello se

(27) Según parece, actualmente hay siete zonas con una mayor actividad pirática en el mundo: en América, el mar de las Antillas y la costa de Perú; en África, el golfo de Guinea, la costa somalí y el golfo de Adén; en Asia, el golfo de Bengala, el estrecho de Malasia y el mar de la China. Por lo que se refiere a actos piráticos cometidos, en 2006 fueron 239 en todo el mundo, de los que 10 se cometieron en la costa somalí; en 2007 el número aumentó a 263 (+10 por 100), con 31 (+300 por 100) en la costa somalí.

(28) Es decir, en verano. Será curioso ver qué sucede en pleno invierno.

(29) *La Vanguardia*, 19 de noviembre, pp. 8-9.

añade que a 19 de noviembre se hallasen aún retenidos (29) 286 tripulantes y 16 buques de entre todos los secuestrados, estimándose que hasta aquel mes los piratas somalíes habían obtenido un «beneficio» de entre 18 y 30 millones de dólares, hace aumentar aún más la alarma. Máxime cuando se estima en unos 1.000 los piratas que operan en aquellas aguas, los cuales, se dice, cuando no están trabajando, disfrutan de una regalada y lujosa vida en sabe Dios qué palacio, casa o fortaleza de la zona.

Es evidente que el secuestro del *Sirius Star* marcó un antes y un después en todas las actividades piráticas de la zona, pues jamás anteriormente se había producido algo semejante. Y tanto más por lo que representa que no por el propio valor e importancia del buque. Pero para un medio tan sensible a determinados hechos como es el negocio del flete marítimo, las actividades piráticas pueden acabar por acarrear problemas diversos, desde un aumento de los fletes al de los seguros, cuando no a la disminución del propio tráfico marítimo.

Por lo que se refiere a los aspectos más «técnicos», conviene resaltar varios puntos para percatarse de la magnitud del problema y de lo que va a exigir solucionarlo. En primer lugar el secuestro se produjo a unas 450 millas al este de Mombasa (Kenia), desde donde se le hizo navegar hasta el puerto de Harardere, una de las bases y refugio de los piratas somalíes, a unos 300 km al norte de Mogadiscio, la capital. Pero el que hayan podido interceptar a un buque a tal distancia de la costa indica que los piratas tienen acceso a cualquier página *web* del tipo de *Ais Live*, y que disponen de sofisticados medios



Corbeta indonesia *Diponegoro* construida en Holanda (de ahí la bandera a popa), cabeza de una serie de cuatro. Posee un desplazamiento de 1.700 t, lo que la convierte casi en fragata con un poderoso armamento. (Foto: J. de Dios Dacal).

de detección, así como de un buque nodriza con el suficiente porte para transportar las lanchas *rib* que utilizan para los secuestros, junto al copioso armamento. Por otra parte, escalar una borda de la altura de la del *Sirius Star* exige disponer de medios adecuados o de tecnologías de *fast-rope*, así como del correspondiente apoyo aéreo.

El *Sirius Star* es un VLCC (30) de dos años de antigüedad, propiedad de la compañía saudí ARAMCO (31). Carga dos millones de barriles, o lo que es lo mismo, el 2,3 por 100 de la demanda diaria mundial; la carga vale más de 100 millones de dólares y el buque otros 150. Una presa de este calibre debería resultar suficientemente suculenta como para jubilar, o poco menos, a los piratas que realizaron el asalto. A no ser que éstos hayan de repartir los beneficios con socios en la sombra: tal vez asesores, aprovisionadores, capitalistas, etc., más o menos lo mismo que vino sucediendo a lo largo de toda la historia.

Aunque hasta el momento poco más se ha sabido de aquellos hechos —con la excepción del hundimiento erróneo de un buque apresado por los piratas, en el que navegaban junto con los rehenes, al ser confundido con uno de los buques nodriza piratas por la fragata india INS *Tabar*, la cual le largó un «misilazo» con uno de sus *Brah-Mos* antibuque supersónicos—, resulta un tanto complejo saber cuál será la evolución de los ataques piráticos. Pero cabe en lo posible que ante el hecho de que, por primera vez y por error o no, allí se haya visto cierta voluntad de «entrarle al trapo» a alguien, es posible que los piratas se lo piensen dos veces antes de efectuar otro secuestro, ya que cabe esperar que los tales piratas no estén animados de similares grados de «santa furia» y que aprecien no sólo su cabeza, sino asimismo la regalada vida que se dice llevan cuando no «trabajan». Y aparte del error de la fragata india —que de cualquier modo pone de manifiesto una rápida decisión de juicio que dará mucho que pensar a los piratas—, éstos habrán de contar con la llegada de buques de guerra de la República Popular China, es decir, de un país cuyas decisiones políticas suelen ser menos proclives a determinados vaivenes internacionales.

Guerras fría, tibia, caliente y candente

La mayor parte de la segunda mitad del siglo xx suele conocerse a niveles de política internacional como la época de la Guerra Fría; y para aún mayor

(30) *Very Large Crude Carrier*.

(31) Arabian American Oil Company. Fue fundada por la Standard Oil of California en 1933. Entre 1970 y 1980 la empresa pasó paulatinamente a manos del Gobierno de la Arabia Saudí, hasta que en 1988 pasó a denominarse Saudi Aramco.

concreción, los años comprendidos entre 1947 y 1991. En su momento el término «guerra fría» fue todo un hallazgo político, pero parece que éste no fue tan nuevo como eso, ya que el escritor español Don Juan Manuel (32) lo utilizó en el siglo XIV (33), es decir, seis siglos antes de que fuese pronunciado en 1947 por Bernard Baruch (34).

Se nos antoja evidente que a estas alturas no hay quien pueda dilucidar si fue o no un «invento» del propio Baruch, o bien si éste lo había leído antes en la obra de Don Juan Manuel. Eso en el caso —creemos algo dudoso— de que alguien de por aquellos lares conociese a un escritor que nació dos siglos antes de que Colón descubriese América. Y español por añadidura.

La Guerra Fría tuvo sus más y sus menos, y por lo general se engloban dentro de este término diversos periodos políticos. Así, suele considerarse que la Guerra Fría propiamente dicha comenzó con el cierre de fronteras entre el Berlín occidental y la RDM, y alcanzó hasta a las administraciones Kennedy/Kruschef; a ésta le siguió la llamada *coexistencia pacífica* (35), que duró hasta las de Ford/Breznef, en que dio comienzo la de *paz armada* que finalizó con el derrumbe de la URSS, aunque hay quien la alarga hasta el año 2002 con la firma del relativo tratado de desarme entre los Estados Unidos y Rusia. También en algunas ocasiones se habló del llamado *equilibrio del terror*, si bien parece que dicho término no llegó a cubrir una determinada época.

Desde una perspectiva puramente económica-militar, la Guerra Fría fue una época en la que el permanente riesgo de confrontación obligó a cuantiosos y constantes dispendios, con unos presupuestos prácticamente sin límite, y bajo los cuales se alcanzó la cima de las modernas tecnologías de guerra, a la que siguió, con no menor alarde económico, la llamada *Stars War*, o guerra de las galaxias, de Ronald Reagan, de la que se dice haber sido la verdadera puntilla para un régimen y una economía ya seriamente tocados por la Guerra de Afganistán.

Fue pues totalmente lógico que al cese de la confrontación tecnológica y/o política, los presupuestos se redujesen y la carrera armamentística llegase a su

(32) Escritor y político (1282-1348). Infante, nieto de Fernando III el Santo. Su obra de más renombre fue *El Conde Lucanor*, y otras son: *Libro de Caballería*; *Libro del Caballero y del Escudero*; *Libro de los Estados* (1330); *Crónica abreviada*; *Libro de los Sabios*; *Libro del Infante*; *Crónica cumplida*; *Libro de la Caza* y *Libro sobre la Fe*.

(33) Las noticias habidas dicen que figura en el *Libro de los Estados*, y añaden que allí dice que la Guerra Fría «...ni trae paz, ni da honra al que la face». Algo de razón sí parece le asistía.

(34) Bernard M. Baruch (1870-1965). Financiero y asesor político. Nació en Camden, Carolina del Sur. De origen judío, hizo fortuna en Wall Street, llegando a ser millonario a los 30 años. Utilizó el término de *guerra fría* en 1947 en un debate, pero quien lo popularizó universalmente fue el editorialista Walter Lippmann.

(35) Tesis propuesta por Kruschef en el Congreso del PCUS en febrero de 1956, y en octubre de 1959 en su informe al Soviet Supremo.



Submarino turco de la clase *Preveze* (ocho buques), a los cuales hay que añadir otros seis de la *Atilay*; todos de tipo alemán *209*. ¿Para qué querrá 14 submarinos modernos un país poco menos que continental? (Foto: J. de Dios Dacal).

fin. ¿A su fin?. Tal vez sí, o tal vez no, pues si echamos una ojeada a las unidades navales militares de todo el mundo que se construyen o están en servicio hoy en día, en especial por parte de según qué países, vamos a hallarnos con flotas cuya existencia y propósito resultan difíciles de comprender. Máxime si se piensa en que —casi por definición— los peligros de antaño han disminuido o desaparecido notablemente. O por lo menos eso parece, si bien según, cuándo y cómo, y a no ser que dentro de todas y cada una de las posibles amenazas —asimétricas y simétricas— también acaben por englobarse, además, los peligros de salir a la carretera, los que representan la vuelta a casa de madrugada, gozar de una vivienda suntuosa o situada en zona aislada o, inclusive y simplemente, pasear por las aceras de una ciudad como Barcelona ante la proliferación de unas bicicletas —hay quien dice con patente de curso municipal— que las han tomado como propias. De cualquier modo estas circunstancias pueden variar de manera notable, ya que al amparo de la actual crisis económica lo más razonable —parece— es que los presupuestos militares acaben «pagando los platos rotos» de las malhadadas prácticas económicas *sub-prime* de los Estados Unidos, o de los tejes y manejes de los Madoff de turno. Aunque ello, evidentemente, en tanto en cuanto no surja alguna amenaza formal de tipo similar a aquellas que ya se creían desaparecidas, la cual obligue a echar mano de la faltriquera, del talonario... o del déficit.

¿Para qué tanto barco?

Según la edición de 2008-2009 del *Jane's Fighting Ships* existen hoy 172 países con armada. Pero averiguar con alguna precisión el número total de buques resulta una tarea bastante más incierta, aunque cabe estimarlo en una cifra que estará bastante próxima a las 8.000 unidades, a la que hay que añadir otros 5.000 buques de los cuerpos de guardacostas y policiales de diverso estatus.

Lo más curioso del caso es que en 1957 había 59 países con unos 7.300 buques; es decir, en plena Guerra Fría, a una docena de años vista del fin de la SGM —con flotas muy numerosas formadas por las grandes series de unidades procedentes de los programas de guerra (36)—, había a flote menos buques que hoy en día, lo cual significa un poder destructivo global actual muy superior al de entonces, pues se debería comparar, por ejemplo, el poder militar de uno de los grandes CVN actuales de la Marina norteamericana, el de uno de los submarinos SSBN (37) o el de los nuevos y aún no puestos en servicio DDG 1000 con el de los buques de la época citada.

Hay unos guarismos que mantienen en una permanente perplejidad a este analista, pues partiendo de la premisa —al parecer bastante lógica— que dice que cuando se construye un buque es porque tal vez pueda necesitarse un día u otro, o cuando menos para contraponerlo a otros similares que posee el posible adversario, la existencia de unos 170 (38) submarinos nucleares de todos los tipos, 315 convencionales, 39 portaaviones, casi un millar de escoltas de toda clase, 3.000 patrulleros, 600 buques MCM, 400 anfibios de gran porte y más de 3.000 ligeros, a la vez que 5.000 guardacostas de todo tipo —o sea, del orden de 14.000 buques de guerra o asimilables a ellos— es un dato como para dejar perplejo al más pintado, cuando no helado por completo ante lo que significa. Máxime en momentos en que, oficialmente por lo menos, son las amenazas asimétricas, mucho más que las guerras formales, la principal amenaza que acecha al mundo.

Y, pensando con cierta lógica, las fuerzas terrestres y aéreas no andarán muy a la zaga. Asimismo, siguiendo con la lógica, hay que pensar en que esta ingente cantidad de material militar si se posee es porque es preciso ante las amenazas que nos acechan, y también porque *tutti quanti* está metido en ello: políticos, consejeros, analistas y militares lo consideran necesario e imprescindible.

(36) Sólo por la Marina norteamericana y pese a las bajas masivas de después de la guerra, buques que por lo general se mantenían «naftalinados» (*mooth balled*), entre los *Fletchers*, *Summers*, *Gearings* y DE en servicio, sumaban varios centenares.

(37) Norteamericano, ruso, británico, francés o chino. Tanto da, pues todos ellos usan misiles ICBM con cabezas múltiples MIRV. Y los que no, misiles SSM o ASUW.

(38) Entre buques en servicio o construcción.

Pero a aquellos que contemplamos los toros desde la barrera, es decir, los no profesionales de la defensa, todo ello llama poderosamente nuestra atención, pues si se considera que estos buques pueden ser necesarios en una posible guerra convencional, parece que ésta va a ser de tomo y lomo, y si, por el contrario, son buques para hacer frente a amenazas piráticas y/o terroristas, tales flotas se nos antojan, si no excesivas, un tanto o muy ditirámicas.

Porque, vamos a ver, los países que poseen submarinos nucleares son los Estados Unidos, Reino Unido y Francia, por un lado, y por otro los que ahora ya no son enemigos y casi ni tan siquiera adversarios, Rusia y China. En lo que reza a submarinos convencionales, ahí se incorpora un montón de países cuyo talante más bien se antoja pacífico (países sudamericanos, europeos y otros), si bien ahí sí cabe pensar en países con cierto riesgo de una posible confrontación (por ejemplo Taiwan, India, etc.) o países africanos (si es que sus buques son mínimamente operativos), que con la excepción de Sudáfrica, no parece vayan a tener dotaciones excesivamente adiestradas. Y si hablamos de portaaviones, más o menos sucede como con los submarinos nucleares, si acaso con el añadido de algunos países poco sospechosos; es el caso de España e Italia, en Europa, y Brasil en Sudamérica, además de India y Tailandia en Asia; tal vez el primero algo más beligerante. O sea, al parecer poco o nada



Una de las últimas adquisiciones de la Armada de Autodefensa Japonesa. El *Hyuga* es oficialmente un DDHG o destructor misilístico con facilidades para operar con helicópteros. ¿Podrá operar también con aviones del tipo *STOVL*? (Foto: J. de Dios Dacal).

peligrosos, a no ser que un día se les crucen los cable de nuevo a los indios y paquistaníes y vuelvan a armar una serie de castillos de fuegos artificiales. Aunque por las flotas de guerra que poseen India y Pakistán, respectivamente, no parece que los tiros pudieran ir por ahí.

Conclusión

Si para unos 500 submarinos de todo tipo, de los cuales no más del 10 por 100 pueden considerarse potencialmente peligrosos, se dispone de varios millares de escoltas, amén de buques de guerra de minas varios y de un montón de patrulleros y similares, muchos de ellos con misiles, y ello sin contar los buques anfibios y los muchos millares de infantes de Marina que suman entre los de todas las armadas, y que todos los países del mundo se juran amor eterno —por lo menos de puertas para afuera— y no parece que vayan a llegar a las manos, ¿para qué van a utilizarse todos y cada uno de esos tantos buques? Porque no parece que vayan a emplearse contra las amenazas asimétricas, pues éstas, y casi por definición se deben combatir de modo sutilmente distinto. O sea, que este humilde servidor cree no entender nada de nada, ya que no vislumbra justificación objetiva alguna a tales flotas.

De ahí su temor inicial: o existen argumentos suficientemente razonados, razonables y adecuados que no llegan hasta el hombre de la calle, o todos los países de este mundo andan desconfiando unos de otros. Y ya se sabe que la desconfianza es el caldo de cultivo de otras cosas peores. Pero aun a pesar de que la Armada rusa no deje de ser importante, así como la china, y ahora que ambos países se han pasado al bloque de los capitalistas, ¿qué hay que temer? ¿O es que acaso la teoría de la interpretación materialista de la historia sigue tan vigente como cuando la proclamó Marx y lo único que motiva al hombre es poseer más y más riquezas? Y, llegados a estos extremos, cabría traer un pensamiento del Mahatma Gandhi, alguien que a buen seguro conocía algo sobre el modo de ser del terrícola medio: «En el mundo hay suficiente para satisfacer las necesidades de todos, pero no la avidez de todos».

Como sea así, ¡aviados estamos! Porque conviene no olvidar que todas y cada una de las guerras de la historia tuvieron como causa principal el dominio comercial y la riqueza. Y ello ha sido una constante incluso en los tiempos de Maricastaña. Y si alguien lo duda que investigue las razones de, entre muchas otras, las Guerras Púnicas.

Y eso sí que sería peligroso. Muy peligroso. Extremadamente peligroso. Y más aún en momentos de aguda crisis mundial, en la que cada «quisque» intentará salir de ella como mejor crea —o sepa—, aunque haya de pasar por encima del vecino o vecinos de rellano para lograrlo.

TEMAS PROFESIONALES



MÉTODO DE EVALUACIÓN DE LA AMENAZA PARA ESTABLECER EL NIVEL DE PROTECCIÓN DE LOS BUQUES

José María SILOS RODRÍGUEZ



Introducción



L Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) tiene por objeto la protección del buque contra aquellas actividades que puedan producir un daño en el propio buque, las personas, la carga, los equipos o el entorno en el que el buque se encuentra. Los peligros que amenazan a un buque desde este punto de

vista son los siguientes:



Toma de un buque por piratas.

- Daños o destrucción del buque mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo.
- Secuestro o captura del buque o de las personas a bordo.
- Accesos no autorizados (polizones).
- Contrabando de armas, explosivos o drogas.
- Utilización del buque como arma o como medio destructivo para causar daños.
- Manipulación indebida de la carga, provisiones, equipo o sistemas esenciales del buque.

Podemos, pues, identificar dos grandes grupos de peligros:

- Ataques terroristas o de piratas.
- Acceso no autorizado de personas, drogas, armas o explosivos, bien como contrabando o para causar daños al buque y por ende a su entorno portuario o al medio ambiente.

De estos dos grupos, los peligros más frecuentes son los ataques piratas (de los que tenemos varios ejemplos recientes) y el acceso no autorizado de polizones (1). El International Maritime Bureau (IMB) define la piratería como

(1) A los puertos españoles llegaron 502 polizones en el año 2003 y 387 en 2004.

«Todo acto de abordaje o intento de acceder a una embarcación con el aparente intento de cometer un robo u otro crimen, con el intento aparente o la capacidad real de usar la fuerza en la consecución de ese acto».

El método de evaluación de la amenaza

La finalidad de la metodología es establecer una prioridad de acciones que disminuyan el riesgo de sufrir una amenaza que afecte a la protección marítima, y se basa en la evaluación del riesgo y el análisis coste-ganancia. Por ello, este análisis debe incluir los siguientes elementos a proteger:

- La vida humana.
- La salud.
- El entorno marítimo.
- Los bienes materiales.

Contra los riesgos de:

- Piratería.
- Terrorismo.
- Contrabando.
- Polizones.

Y los pasos que se deben seguir para realizar la evaluación son:

- Definir los parámetros y criterios relacionados con el riesgo.
- Establecer una escala de puntuación de esos parámetros y criterios y valorar los riesgos.
- Establecer una fórmula para calcular la cifra que representa el riesgo.
- Realizar el análisis coste-ganancia.

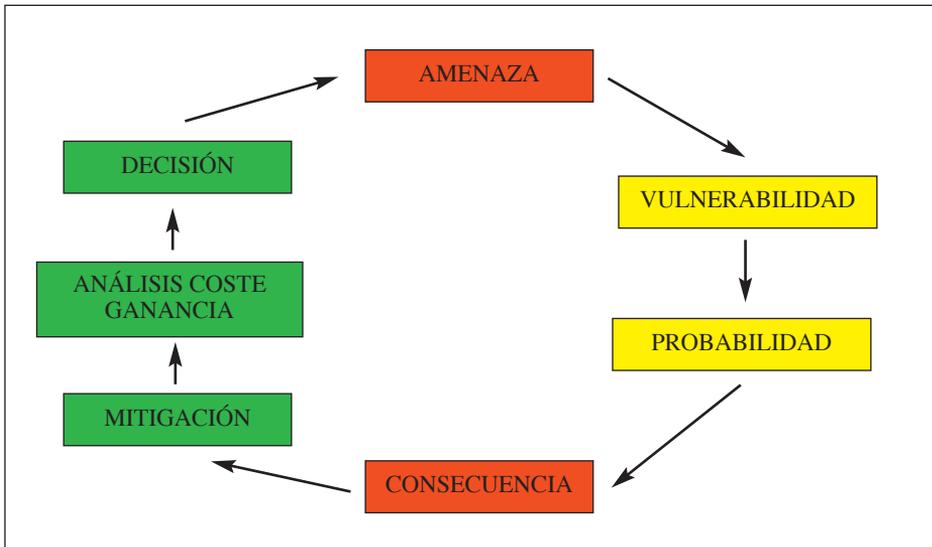
Definiciones

Amenaza. La amenaza puede ser valorada como la suma de dos factores:

- Capacidad: Oportunidad, preparación, lugar, medios para cometer un acto delictivo.
- Intención: Determinación de cometer el delito.

Vulnerabilidad. Potenciales debilidades en la protección.

Probabilidad. Posibilidad de que ocurra un incidente ilícito.



Ciclo de la evaluación del riesgo.

Consecuencia. Efectos del incidente.

Mitigación. Capacidad para reducir el riesgo.

Análisis coste-ganancia. Análisis cuantitativo para establecer si el coste necesario para implantar las acciones que mitigan un riesgo está justificado por los resultados obtenidos.

Decisión. Selección de medidas para mitigar un riesgo.

Método cuantitativo (2)

Amenaza

La amenaza o riesgo se definía como la suma de capacidad más intención. Por ello, para cuantificar la amenaza se puntúa cada uno de sus sumandos de 1 a 5. De esta forma la amenaza tendrá un valor numérico entre 2 y 10.

(2) Curso de Oficial de Protección del Buque. Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina (Huelva).

DESCRIPCIÓN	VALOR DE CAPACIDAD
Sin capacidad conocida	1
Se conoce que puede desarrollar capacidad	2
Se conoce como capacidad desarrollada	3
Método de operación casual	4
Método de operación habitual	5

DESCRIPCIÓN	VALOR DE INTENCIÓN
Sin intención conocida	1
Blanco potencial, pero sin intensidad conocida	2
Identificación del blanco	3
Identificación como blanco ocasional o secundario	4
Identificación como blanco principal	5

Vulnerabilidad

Cuantificar la vulnerabilidad es bastante complicado, ya que hay que tener en cuenta varios factores que dependerán, no sólo del tipo de buque, sino de la diversidad de circunstancias en las que éste puede encontrarse; circunstancias que, como mínimo, serán las siguientes (página siguiente):

Una vez valorado cada parámetro se calcula su media aritmética, de forma que la vulnerabilidad podría adquirir un valor entre 1 y 10.

Probabilidad

Con los valores de la amenaza y de la vulnerabilidad, obtenemos un valor de la probabilidad multiplicando ambos factores.

$$\text{PROBABILIDAD} = \text{AMENAZA} \times \text{VULNERABILIDAD}$$

PARÁMETROS	VALOR
Fondeado, atracado, navegando	1 a 10
Cargando, descargando, tomando combustible	1 a 10
Buque-buque, buque-puerto	1 a 10
Francobordo alto, francobordo bajo	1 a 10
Accesos múltiples, acceso único	1 a 10
Puerto seguro, puerto inseguro	1 a 10
Claridad, profundidad del agua	1 a 10
Altura del buque respecto a la de su alrededor (cambio de marcas)	1 a 10

Como la amenaza puede variar de 2 a 10 y la vulnerabilidad de 1 a 10, la probabilidad tendrá un valor comprendido entre 2 y 100. Con este valor se puede asignar la siguiente descripción de probabilidades:

PUNTUACIÓN	PROBABILIDAD
100	INEVITABLE
90	CASI SEGURO
80	MUY PROBABLE
70	MÁS QUE PROBABLE
60	PROBABLE
50	MÁS QUE CASUAL
40	CASUAL
30	IMPROBABLE
20	MUY IMPROBABLE
10	CASI IMPOSIBLE

Pirate attacks in 2007



Mapa de ataques piratas en 2007.

Consecuencia

Es otro de los parámetros de difícil cuantificación, pues la valoración de las consecuencias depende de quién las estima y en qué circunstancias se encuentra. Por ello, se dará un valor entre 1 y 10 a los siguientes conceptos:

- Muerte o daños a las personas. Número probable de vidas perdidas y/o personas heridas, gravedad de las heridas.
- Impacto económico. Posible impacto económico del incidente.
- Impacto medioambiental.

Valorados, se hará la media aritmética, de forma que la consecuencia adoptará un valor entre 1 y 10.

Riesgo

Definimos el riesgo como la posibilidad de que ocurra un incidente, combinada con las posibles consecuencias de dicho incidente.

$$\text{RIESGO} = \text{PROBABILIDAD} \times \text{CONSECUENCIA}$$

Como la probabilidad podía oscilar entre 2 y 100 y la consecuencia entre 1 y 10, el riesgo podrá adquirir valores de 2 a 1.000. Con esta última cifra se establecerán los Niveles de Protección que marca el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

PUNTUACIÓN DEL RIESGO	ACCIONES A TOMAR
2 a 300	Nivel de Protección 1
301 a 800	Nivel de Protección 2
801 a 1.000	Nivel de Protección 3

Finalmente, en función de este nivel se deberían adoptar las medidas adecuadas para prevenir la amenaza que aconseja el propio código.

Conclusiones

Si bien la evaluación de la amenaza es algo que puede efectuarse de forma aproximada en función de las características del buque, de la zona por la que



Ataque pirata.

va a navegar y de la información que se vaya recibiendo a través de los correspondientes avisos a los navegantes (normalmente mensajes NAVAREA) o de la suministrada por las autoridades del Estado de Bandera, armador o cualquier otra autoridad, el problema surge a la hora de tomar las medidas adecuadas al Nivel de Protección que se desea establecer, no sólo debido a que a bordo de los buques no se cuenta con personal que tenga formación específica para afrontar determinadas situaciones de riesgo, sino porque los buques navegan con tripulaciones cada vez más pequeñas, incrementándose las tareas y responsabilidades a las que se tiene que hacer frente, haciendo cierto el aforismo *more tasks, same salary*, y porque por otra parte es muy difícil hacer entender a los armadores la necesidad de los gastos derivados de la protección.

Por eso, actualmente se sigue con las tradicionales medidas «disuasorias» de toda la vida, como tener descubiertos los proyectores de cubierta y alumbrado exterior, listas las bombas y mangueras contraincendios y poco más, siempre pensando que las posibles amenazas pueden disminuir si se da a conocer que el buque está alerta, pues la tan cacareada llamada del Sistema de Alerta de Protección del Buque (SAPB) para lo único que sirve, en la mayoría de los casos, es para advertir a «todo el mundo» que algo nos está pasando, pero no para mucho más.



Demostración anfibia en Santander durante el día de las Fuerzas Armadas.
(Autor: J. Máiz Sanz).



DE VUELTA A LOS PRINCIPIOS

Juan del POZO BERENGUER



*Si no cambias nunca de dirección, acabas por llegar
a donde te estabas dirigiendo.*

Eugen Linden.

Introducción



L Pacto de Varsovia dejó una herencia de considerable envergadura a sus antiguos miembros y aliados, consistente en unas fuerzas terrestres de gran movilidad y sincronización apoyadas por sistemas de defensa aérea de una capacidad muy significativa. Y esto es lo que se podría esperar de un potencial adversario el día de mañana: uno capaz de moverse con rapidez, manteniendo una defensa aérea redundante y con el armamento antiaéreo adecuado para implementarla eficientemente. El apoyo aéreo cercano juega un papel clave en el avance de las fuerzas anfibas y terrestres para facilitar la neutralización de los puntos de gravedad del adversario. Pero todavía hoy resulta a menudo complejo el ser capaces de dirigir a los cazas hasta sus blancos proporcionándoles seguridad e información precisa de la localización y estado de sus blancos. Y es precisamente en este campo en el que los FAC (*Forward Air Controller*) embarcados en unidades AEW (*Airborne Early Warning*) tienen mucho que decir.

Consideraciones

Desde los inicios de la Guerra Fría, los antiguos miembros del Pacto de Varsovia ya desarrollaban sistemas adecuados para garantizar que sus vastas fuerzas terrestres pudieran avanzar en el campo de batalla con rapidez y seguridad. Y ya desde entonces, el FAC se presentaba como un individuo crucial a



FAC aeroembarcado a bordo de un E 3 de la USAF.

la hora de poder causar mella en tan vasto ejército, mediante el empleo eficaz de fuerzas aéreas. Un ejército, por cierto, mucho más avanzado que aquel que disfrutaba la OTAN. O eso pensábamos entonces. Pues bien, este individuo aún continúa siendo clave en el desarrollo de las operaciones de apoyo a nuestras propias fuerzas terrestres, aunque las tornas han cambiado y la necesidad de poder infligir daño a nuestro adversario a mayor distancia y con mayor precisión hace imprescindible replantearse cómo ha de llevarse a cabo esa misión y, más importante aún, desde dónde.

Toda Infantería de Marina que se precie —y para el caso cualquier otra fuerza implicada en operaciones anfibia— ha de disfrutar de una eficaz

cobertura aérea para poder obtener alerta temprana, es decir, reconocimiento y vigilancia, adquisición de blancos y neutralización de los mismos. Y en este orden. Claro que nuestro potencial adversario puede estar dotado de unidades terrestres en cantidades tan grandes que las fuerzas anfibia, inicialmente, y las terrestres, a continuación, pueden no ser capaces de neutralizarlas al ritmo al que nuestro adversario puede regenerarlas. Así que no es ya una mera cuestión de dar en blancos selectivos y poco a poco, sino hacerlo en sus puntos de gravedad y de forma rápida y precisa.

Con el paso de los años los intentos han pasado por hacer uso de UAV (*Unmanned Aerial Vehicles*), información de satélite e incluso hacer a los FAC aeroembarcables para así poder ejercer su labor desde una posición de mayor seguridad y con una capacidad de detección mayor de la que supone estar en tierra firme o a bordo de un barco. Me centraré en este último caso porque, después de todo y a pesar de los adelantos, aún nadie se ha atrevido a prescindir del clásico individuo de carne y hueso.

Pero los antiguos adversarios de la OTAN se preocuparon, y mucho, en su momento, en poner obstáculos a esta modificación en los procedimientos

occidentales; sus fuerzas terrestres fueron dotadas de radares y misiles antiaéreos móviles, en grandes cantidades, complicando a las aeronaves con FAC adquirir posiciones de ventaja ofensiva para poder ejecutar su misión. Esto se pudo comprobar durante la guerra de Vietnam, periodo durante el cual se hizo patente la gran cantidad de misiles que se lanzaron, con mayor o menor éxito, contra los aviones en misión SCAR (*Strike Control and Reconnaissance*) de los norteamericanos, que operaban desde tierra y desde sus portaaviones, y que obligó a centrar gran parte del esfuerzo en la misiones de supresión de defensa aérea enemiga o SEAD (*Supresión of Enemy Air Defence*) para contrarrestarlo. No en vano Vietnam supuso un punto de inflexión en cuanto a la importancia del FAC en el desarrollo de las operaciones de apoyo aéreo cercano. El escuadrón MISTY de la Fuerza Aérea norteamericana fue un pionero en el concepto moderno del FAC aeroembarcado, conduciendo *strikes* desde un F 100 *Sabre* de doble mando contra las fuerzas vietnamitas que se encontraban en movimiento. A pesar de los éxitos cosechados, a nadie se le escapó que no disponer de un radar a bordo del avión FAC hacía la misión mucho más complicada de lo que podría ser caso de estar equipado con él.

Es de todos bien sabido que uno de los grandes inconvenientes que encontraron los americanos en Vietnam fue la inexistencia de cartografía de gran parte del país, con lo que los cazas dependían de la habilidad de los FAC para poder dirigirles hasta sus blancos sin posibilidad de hacer un planeamiento de



F 100 *Sabre* del escuadrón MISTY. El piloto, sentado detrás hacia el FAC para dirigir al resto de cazas hacia su blanco.



Imagen GMTI del E 3 *Awacs* sobre fondo de fotografía. Los puntos rojos representan vehículos en movimiento.

la misión más exhaustivo. Pero con el paso de los meses se hacía más y más complicado tener a un individuo en un puesto avanzado o FEBA (*Forward Edge of Battle Area*) por cuestiones de meteorología, esfuerzo físico y la constante movilidad de las columnas enemigas. Había que reubicarlo en una posición segura y de fácil acceso desde donde pudiera hacer la misma misión sin los riesgos propios de encontrarse solo, en una posición avanzada y con los recursos muy limitados.

De nuevo a la casilla de salida. Y para complicar aún más las cosas, las aeronaves convertidas en plataformas para los FAC pronto dejaron de ser parte de la solución para convertirse en un problema. Tan pronto empezaron a realizar sus misiones, pasaron a ser el objetivo número uno; sus radares de exploración, que eventualmente fueron instalados en otros aviones, trabajaban normalmente en bandas de frecuencias muy características (generalmente Banda C) y en muchos casos eran fácilmente distinguibles por su elevada velocidad de giro de antena. Hoy en día, incluso por la carencia de ella (caso del JSTARS —*Joint Surveillance and Target Attack System*— del Ejército de

Tierra de Estados Unidos). Resulta comprensible que se convirtieran en blanco primario y preferido de sus oponentes porque, además de todo esto, a menudo carecían casi por completo de algún tipo de autodefensa.

Sin embargo, parecía lógico pensar que el camino a seguir seguía siendo el de potenciar el uso del FAC aeroembarcado, ya que estar en el aire siempre es más ventajoso que encontrarse en tierra firme o embarcado, donde las inclemencias de la meteorología y la geografía tienen normalmente un mayor impacto y porque el poder modificar la altura de los sensores a tu antojo es siempre de gran ayuda. La cuestión era cómo lograrlo evitando los sistemas de defensa aérea, a cuyo desarrollo tanto tiempo dedicaron los ingenieros rusos. Y muy *grosso modo*, la solución pasaba por dos medidas: por un lado, incrementar de forma significativa la distancia a la que estas unidades aéreas pudieran realizar sus labores y permitir, consecuentemente, que el propio FAC pudiera culminar su misión llevando «de la mano» a los cazas atacantes, incluso bajo control positivo; y por otro, incrementar las misiones.

Este nuevo FAC aeroembarcado ha de ser un individuo capaz de explorar, reconocer, analizar, seleccionar un blanco y dirigir a un avión de combate hasta él, incluso asistirle en combate aire-aire caso de que esto fuera necesario. Dicho individuo es lo que comúnmente se conoce como *Weapons Allocator*, y no es sino un controlador de interceptación aeroembarcado. Seguramente alguien habrá oído este término en el seno de la Armada.



E 8 *Istars*. Obsérvese el radar situado bajo el fuselaje.

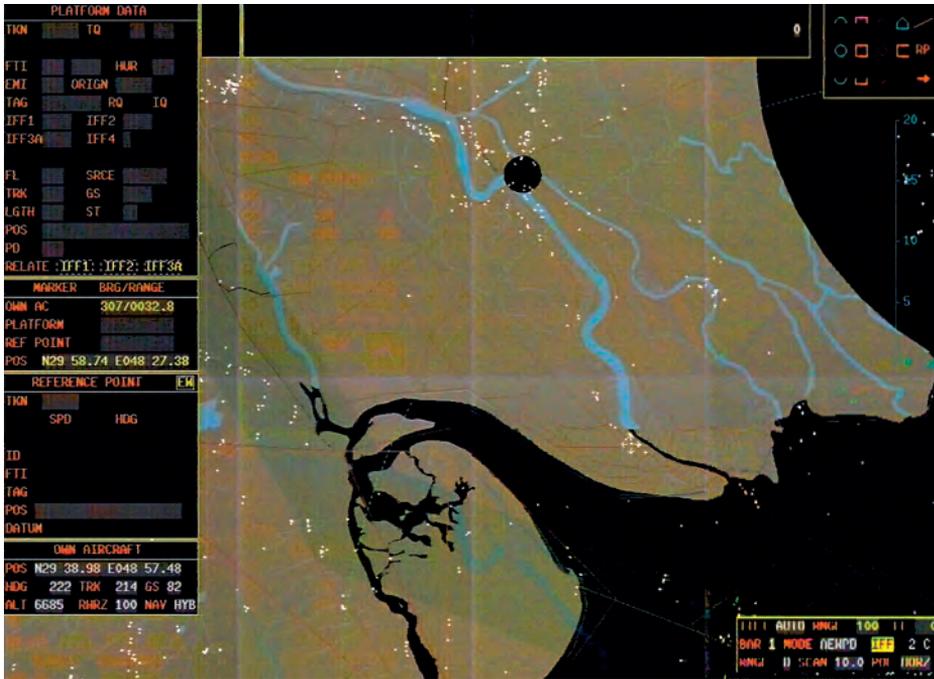


Imagen GMTI del *Sea King Searchwater* sobre fondo de cartografía digital. Los puntos blancos representan vehículos en movimiento.

Son numerosas las aeronaves que existen actualmente cuya función es, entre otras, la de actuar como un FAC. En concreto, son cuatro las que se han destacado por la alta fiabilidad mostrada en combate (¡en combate, ni más ni menos!) en los últimos años: el E 2 *Hawkeye*, que en estos momentos cuenta con su versión «E», optimizado para poder operar en el marco de las operaciones anfibas; el *JSTARS* del Ejército de Tierra norteamericano; el omnipresente E 3 *Awacs*; y el *Sea King MkVII Searchwater* (¿le suena a alguien?).

No es posible sustituir el clásico FAC, como los existentes en el seno de la Unidad de Operaciones Especiales de Infantería de Marina, pero hay numerosas misiones de apoyo aéreo cercano que suponen un riesgo, a menudo imposible de asumir, para el clásico FAC, y no así para uno embarcado en un AEW, que puede realizar su misión desde una posición de seguridad aprovechando el largo alcance de sus sensores. Adicionalmente, el AEW puede detectar y mantener bajo seguimiento blancos terrestres en movimiento a lo largo de muchos kilómetros, algo a menudo impensable para un FAC a pie. En definitiva, el *Weapons Allocator* de un AEW no está sometido a la presión

de la meteorología, del terreno en que se mueve y, por qué no decirlo, ni siquiera de la misma fuerza de la gravedad. Hoy en día operan, en el peor de los casos, de dos en dos, en una cabina con condiciones óptimas de trabajo y en permanente contacto con los cazas a los que controlan y con el barco o base en tierra de la que dependen, así como con unidades terrestres y anfibas. Y por si fuera poco, disfrutan de una idea mucho más clara y concisa de la situación táctica, puesto que pueden centrar sus sensores en cualquier dirección y a distancias de entre 200 y 300 millas eficaces, según la aeronave de la que hablemos. Situación táctica que, por supuesto, es complementada por toda aquella unidad que, a través de LINK-16 (como empieza a ser algo ya muy habitual) u otros sistemas link, envía los datos de sus sistemas de combate para permitir al AEW aumentar las garantías de éxito durante una misión de apoyo aéreo cercano, bien sea cerca de la costa o muy alejado de ella tierra adentro, donde nuestros infantes de marina pueden estar operando y nuestro barcos en cambio no, por motivos ciertamente obvios.

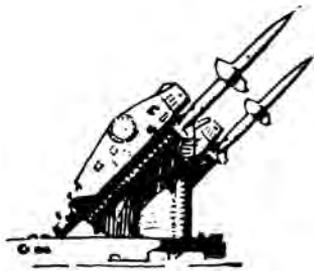
Conclusiones

El potencial adversario del día de mañana puede disponer, si las lecciones aprendidas son las correctas, de unas fuerzas dotadas de gran movilidad operando bajo un paraguas de protección aérea importante. Fuerzas que mantienen una confianza total en su capacidad de vencer en el campo de batalla de forma convencional, por raro que suene ahora este viejo concepto y que tendemos a olvidar a causa de la moda de lo «asimétrico». Cabe esperar, además, que sus operaciones se desarrollen en tres fases para apoyar a sus fuerzas terrestres: una fase de ataque aéreo, una segunda fase de protección antiaérea y, por último, un avance rápido de estas fuerzas terrestres con gran capacidad de regeneración conforme surgen las bajas.

Las fuerzas de Infantería de Marina, y posteriormente del Ejército de Tierra, han de poder contar con un apoyo aéreo cercano operando de forma sincronizada en espacio y tiempo, porque no se puede depender de los barcos para proporcionar vigilancia y reconocimiento en toda la zona de operaciones en tierra. Y la forma que existe en la actualidad para lograrlo, suponiendo que tanto la Fuerza Aérea y la Armada disponen de los cazas adecuados, que ciertamente es así, pasa por ayudar a que estas fuerzas aéreas lleguen con seguridad a sus blancos. Y el tradicional y eficaz FAC, del que hasta hace poco dependía casi exclusivamente dicha seguridad, ha de delegar ahora gran parte de su carga al FAC aeroembarcado para que no sólo pueda señalar los blancos, sino que pueda además ejercer labores de vigilancia y reconocimiento y llevar al propio caza bajo control hasta su objetivo, asistiéndole en el combate aire-aire en el caso de que esto fuera necesario. Dicho de otra manera, el FAC aeroembarcado es el único medio que tiene una marina de guerra de proyectar

su capacidad de reconocimiento y vigilancia a la Infantería de Marina y al Ejército de Tierra de forma permanente, y concluir eventualmente proyectando a sus aviones de ataque mediante misiones SCAR.

Hasta hace tan sólo unos meses se podía ver el nombre de la Armada en la página *web* de *Wikipedia* entre las fuerzas armadas del mundo que disfrutaban de un sistema de AEW con posibilidades reales de avanzar en este terreno. A día de hoy, ya ni siquiera figura en esta lista. Es un flaco favor a nuestros cazas y, más grave aún, a nuestros infantes de marina.



¿CÓMO ES UN RESERVISTA VOLUNTARIO ESPAÑOL?

José Miguel QUESADA GONZÁLEZ
Alférez (RV) del Ejército de Tierra

La Reserva Voluntaria en España



OS españoles que hemos hecho el servicio militar obligatorio hemos sido reservistas hasta la madurez, o más allá, dependiendo de la época o de la modalidad de la prestación; muchos sin ni siquiera saberlo. Los militares de carrera, en función de determinados parámetros, como la edad, el empleo o la disponibilidad de vacantes, pasan a formar parte de la reserva hasta su retiro. Sin embargo, durante el periodo que media entre la supresión del servicio militar obligatorio, el 31 de diciembre de 2001, hasta finales de 2003, sólo los militares profesionales pudieron cumplir, en la práctica, el artículo 30.1 de la Constitución española de 1978 que dice: «Los españoles tienen el derecho y el deber de defender a España».

Por ello, el 3 de diciembre de 2003, con la aprobación del Real Decreto 1691/2003 de Reglamento de Acceso y Régimen de los Reservistas Voluntarios, se iniciaba un proceso de devolución de un derecho constitucional que había sido, *de facto* y sin demasiada repercusión social (1), retirado a los españoles. Ese real decreto significaba el comienzo de la creación y desarrollo del sistema español de Fuerzas de Reserva aunque, siendo rigurosos, el germen fue sentado en la ley 17/99 de Régimen de Personal de las Fuerzas Armadas, que reguló la aportación suplementaria de recursos humanos a las FAS, estableciendo tres tipos de reservistas: voluntarios, temporales y obligatorios (2).

«Un reservista voluntario es un español que adquiere con las Fuerzas

(1) No en vano, según el informe de Defensa del Centro de Investigaciones Sociológicas de 2007, casi la mitad de los españoles piensan que no existe ninguna amenaza militar sobre España en estos momentos, mientras el 45 por 100 cree que no hay nada, salvo su familia no se pregunta expresamente sobre ello, por lo que merezca la pena arriesgar la vida.

(2) Según la Ley de la Carrera Militar 39/2007, los reservistas pueden ser voluntarios, obligatorios y de especial disponibilidad.



Armadas un compromiso de disponibilidad para ser llamado a incorporarse a ellas cuando las circunstancias lo requieran» (Echepare, 2006). Esto quiere decir que son destacables dos aspectos: la voluntariedad y la temporalidad, componiendo un colectivo de más de cinco mil personas (3) que desean ejercer su derecho conforme al apartado 1 del artículo 30 de nuestra Carta Magna antes citado. Como dijo el entonces subsecretario de Defensa Justo Zambrana Pineda (4):

«...La reserva voluntaria no es una forma de incorporación más a las Fuerzas Armadas, ni

siquiera es sólo una manera de suplir posibles carencias que, indudablemente, como señalé antes en el caso sanitario, vienen bien para atender esa cuestión, sino que es una figura que reviste al menos cinco perfiles fundamentales. Por una parte, es cierto que contribuye a reforzar las capacidades militares y, en segundo lugar, suple carencias de especialistas en determinadas áreas. En tercer lugar, es cierto que puede suponer un aliciente y suplir necesidades para las misiones en el exterior, pero, contemplando otros perfiles, podríamos añadir que permite hacer efectivo el derecho constitucional de defender a España, cosa que no es baladí, y por otra parte es un lazo de unión con la sociedad. El formato que se ha elegido de reservistas voluntarios no es formando unidades de reservistas específicas, sino que los reservistas se integran en las unidades militares ya existentes...»

El reservista voluntario, por tanto, a diferencia del de especial disponibili-

(3) 5.050 reservistas con plaza asignada en mayo de 2008, según información proporcionada por la Oficina General de Reservistas. Se esperaba llegar a 6.500 en 2008, según la intervención de diciembre de 2007, en el Pleno del Senado, del anterior ministro de Defensa Sr. Alonso y el R. D. 65/2008, de 25 de enero, por el que se aprobaba la provisión de plazas de las Fuerzas Armadas y de la Escala Superior de Oficiales de la Guardia Civil para el año 2008.

(4) Intervención en la Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados en su sesión del día 20 de diciembre de 2005.

dad y del obligatorio, se constituye como una necesidad permanente, no coyuntural. No cubre huecos existentes en las plantillas de unidades, centros u organismos de Defensa, sino que complementa las capacidades existentes con la experiencia y formación que posee. A la vez puede enriquecer su experiencia al dedicarse a trabajos específicos dentro de las Fuerzas Armadas, propios de su formación pero de directa aplicación en su vida civil, con resultados también positivos para su empleador.

Perfil del reservista voluntario español

Como decíamos al principio, 5.050 reservistas disponen de plaza en alguno de los tres ejércitos y cuerpos comunes, esperándose que llegasen a ser 6.500 antes de 2008. ¿Cómo son estos hombres y mujeres? ¿Es posible conocer más de un grupo cuyo tamaño se va aproximando al de las divisiones de antaño?

Por clases, el colectivo más numeroso es el de oficiales, seguido de subo-

Oficiales	Suboficiales	Tropa o marinería	TOTAL	
2249	1674	1127	5050	
			H=3936	M=1114

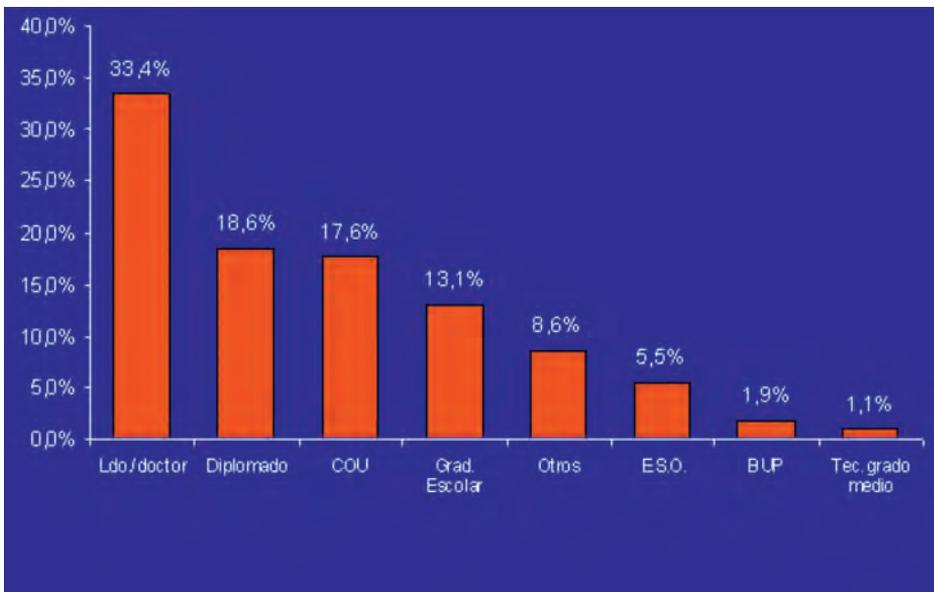
ficiales y tropa, en orden descendente. Hay mayoría de hombres, aunque debemos destacar que se ven atraídas, porcentualmente, más mujeres por la reserva que por el resto de las Fuerzas Armadas (un 22 por 100 frente al 12,3 por 100 (5)).

La media de edad de los reservistas españoles está entre los 34-36 años, y la moda (edad más frecuente) tiene una distribución que se asemeja a la normal, con su típica forma de campana, como puede verse en la figura de la página siguiente. El rango de edades permitido está entre los 18 y 58 años para tropa, siendo tres años más, hasta los 61, para oficiales y suboficiales. El 37 por 100 tiene más de cuarenta años.

En esta figura tenemos la distribución por niveles de formación. Es eviden-

(5) Datos Observatorio de la Mujer en las FAS:
http://www.mde.es/obs_mujer/datos_mujer07-08.pdf

TEMAS PROFESIONALES



te que se trata de una población bien formada, disponiendo de un 52 por 100 de universitarios entre sus filas y un 20,6 por 100 que han superado estudios secundarios (BUP, COU y FP); es decir, más de un 70 por 100 dispone de

formación superior a la enseñanza mínima obligatoria. En cambio, en el total de la población española sólo el 34,5 por 100 supera esos estudios mínimos. Estos resultados son comunes a las reservas voluntarias de otros países donde la activación constituye una pérdida de poder adquisitivo, como es el caso que nos ocupa, lo que la hace poco atractiva a ciudadanos con bajos ingresos. Por el contrario, en Estados Unidos uno puede incrementar sus ingresos perteneciendo a la Guardia Nacional, con lo que el perfil educativo baja, consecuencia de la atracción de los individuos peor retribuidos y peor formados. Se trata de un comportamiento fácilmente explicable según la pirámide de Maslow (6).

Posiblemente, el entorno más difícil al que se enfrentan los reservistas es el laboral, seguido del social. El 72 por 100 considera que, en su situación profesional, pertenecer a la reserva le supone bastante o gran sacrificio, en un país donde el 85 por 100 de los empleadores conoce poco o nada esta modalidad de servir a España, por lo que las activaciones se producen durante las vacaciones en el 90 por 100 de los casos. El 96 por 100 piensa que la sociedad ignora su labor, lo que puede tener que ver con nuestro desinterés por la defensa nacional (según reza la nota 1 y su fuente). Quizá por la incompreensión de sociedad y empleadores, el 84 por 100 no habla de la reserva voluntaria con casi nadie o solamente en su círculo de confianza, permaneciendo como algo íntimo, casi secreto. La protección laboral, reto común a todos los países OTAN en algunos de los cuales hay interesantes y creativas iniciativas, es una prioridad para el 43 por 100, mientras el 90 por 100 estaría de acuerdo en que las activaciones fueran pactadas con su empresa. El 67 por 100 no podría atender la llamada para una activación de tres meses o tendría importantes dificultades para hacerlo.

La otra asignatura pendiente es la aceptación plena de la institución militar para que se produzca la necesaria simbiosis entre las unidades y los reservistas que están destinados en ellas. El 61 por 100 asegura tener un contacto infrecuente con su unidad, mientras que el 20 por 100 lo califica de moderado. Esa falta de integración les lleva a la inmensa mayoría 92 por 100 a preferir la creación de batallones o compañías compuestos exclusivamente por reservistas, con la excepción de los empleos no cubiertos por ellos, algo que no contempla el modelo español.

La formación militar es fundamental para el reservista, y ellos lo saben. El 96 por 100 reconoce esforzarse en aprovechar los periodos de adiestramiento y perfeccionamiento, manifestando una alta disponibilidad para este fin (el

(6) Maslow definió en su pirámide las necesidades básicas del individuo de una manera jerárquica, colocando las necesidades más básicas o simples en la base de la pirámide y las más relevantes o fundamentales en la cima de la pirámide. A medida que las necesidades van siendo satisfechas o logradas, surgen otras de un nivel superior o mejor. En la última fase se encuentra con la autorrealización, que no es más que un nivel de plena felicidad o armonía.

75 por 100 estaría dispuesto a recibir formación un mes al año, mientras un 17 por 100 podría hacerlo durante quince días).

Satisfechos con las activaciones realizadas hasta ahora, el 64 por 100 considera que su experiencia en este sentido ha sido buena, frente a un 8 por 100 que piensa lo opuesto. Sin embargo, quieren más: el 89 por 100 desearía participar en una misión internacional, y el 88 por 100 piensa que es imprescindible que los reservistas participen en las maniobras de nuestras FAS.

La motivación del colectivo es excelente, ya que el 89 por 100 renovarían su compromiso trianual, a pesar de la lentitud en el desarrollo del modelo reservista español (91 por 100), la escasez de la retribución (63 por 100), la baja operatividad de las plazas entregadas a reservistas (88 por 100), y que casi el 100 por 100 piensa que se están cumpliendo sus expectativas escasa o parcialmente. El 89 por 100 estaría interesado en que se habilitara la posibilidad de ascender, algo previsto en la Ley de la Carrera Militar, pero aún no articulado mediante reglamento. Mantener esos niveles de motivación, teniendo en cuenta lo desfavorable, nos da idea de las posibilidades de la inmensa mayoría de hombres y mujeres que componen la reserva voluntaria española (7).

Resumiendo, el prototipo del reservista voluntario español es un oficial o suboficial, maduro y bien formado académicamente, combinación que nos lleva a pensar en una persona con una vida profesional resuelta y con bastantes probabilidades de haber tenido éxito en su carrera. Está muy motivado, aunque no satisfecho con la situación actual de la reserva. A pesar de ello, sigue mostrando su disposición a mejorar su formación militar y a contribuir a la defensa de España mediante mayores periodos de activación en misiones interiores o exteriores, así como en destinos donde pueda desarrollar plenamente sus habilidades.

Conclusiones

Los reservistas voluntarios son, desde su primera incorporación en 2004, un refuerzo de las capacidades de las FAS en virtud de su formación y experiencia civil, contando en estos momentos (principios de noviembre de 2008) con más de cinco mil efectivos y esperando tener seis mil quinientos a finales de año. Hasta ahora, cada año el plan de activaciones sólo ha contemplado la marcha a sus unidades o a centros docentes para formación, adiestramiento o

(7) Datos extraídos de <http://www.observatoriodelareserva.org>. El Observatorio de las Fuerzas de Reserva Militar se trata de una web que constituye un proyecto privado de cooperación cívico-militar sin ánimo de lucro. Su editor y director es el alférez reservista voluntario del Ejército de Tierra Carlos González de Escalada.

perfeccionamiento, con la excepción de los que, en 2007 y 2008, han sido activados en la UME (Unidad Militar de Emergencias) en destinos propios de las características de dicha unidad. Tampoco contamos, por no haber tenido continuidad, la activación puntual de cinco reservistas para la Operación RESPUESTA SOLIDARIA desplegada por España tras el maremoto que asoló Indonesia a finales de 2004 (8). A pesar de estas primeras activaciones, pensamos que se puede defender España y los valores occidentales desde otros destinos hasta ahora no considerados, misiones que, como no puede ser de otra manera, deben ser coherentes con el modelo reservista español.

Disponer de este potencial no quiere decir que sea viable su incorporación a dichas misiones inmediatamente. Los reservistas voluntarios españoles requieren de una mayor integración en las FAS y de un refuerzo de su formación militar. Sin embargo, no son despreciables en absoluto las cifras mostradas. Pensamos que es responsabilidad del Ministerio de Defensa canalizar dicho potencial y proveer de los complementos formativos necesarios para aprovechar las posibilidades de un colectivo numeroso cuya motivación y disponibilidad se revelan aún intensas.

BIBLIOGRAFÍA



DE CEBALLOS-ESCALERA, A., y otros: *Las fuerzas de reserva en España*. Palafox y Pezuela. Madrid, 2007

ECHEPARE, B.: *Revista Ejército* núm. 788. *Aspectos relevantes del modelo español de reserva voluntaria*. Ejército de Tierra. Madrid. 2006.

(8) La Operación RESPUESTA SOLIDARIA consistió en el envío a Indonesia de un destacamento aéreo tres aviones *C 235* y dos *Hércules C 130* y un destacamento naval, el buque de asalto anfibio *Galicia*, además de un contingente del Ejército de Tierra de más de 200 efectivos que, junto al de los otros ejércitos, sumaron un total de 600. Durante su misión, el contingente militar español distribuyó 515.000 litros de agua, 160 toneladas de ayuda humanitaria y la unidad sanitaria atendió cerca de 2.800 personas. El alférez reservista voluntario CMS Carlos Cordero, entre otros, estuvo allí los meses de febrero y marzo de 2005.



1887 CRUCERO INFANTA ISABEL 1926

Crucero *Infanta Isabel*. (Colección de acuarelas de M. García García).



HISTORIAS DE LA MAR

UN ACIAGO FIN DE AÑO

José CURT MARTÍNEZ



NERO de 2009. Mi querido amigo, el oceanógrafo Jorge Rey Salgado, veterano expedicionario a la Antártida, satisface mi petición y me envía desde la isla Decepción, donde España tiene la Base «Almirante Gabriel de Castilla», la foto que ilustra este artículo y que recoge los restos del *Southern Hunter*, unos hierros para la más dura historia antártica y unos óxidos germinados sobre el recio oleaje de la mar más irascible del mundo.

Cuando hace 20 años cruzamos por vez primera los Fuelles de Neptuno para entrar al cráter inundado de la isla, una muda amenaza de planchas retorcidas nos recordaba, a babor de nuestra mirada recental desde el BIO *Las Palmas*, que la Antártida aún no había dejado de ser una parte del Mar Tenebroso.



Y como parece haber cierta confusión en los orígenes de este llamativo e inquietante pecio, como base de discusión transcribo del portal de la Armada en Internet, en la parte referente a la Campaña Antártica 2008/2009, BIO *Las Palmas*, el siguiente entrecomillado: «A la media hora volvemos a cruzar los Fuelles de Neptuno. En esta ocasión, como tenemos la marea baja, podemos observar los restos del *Southern Hunter*, buque inglés hundido por un buque de guerra argentino que colisionó con él cuando cruzaba los Fuelles de Neptuno. Corría el año 1957, y las tensiones en isla Decepción entre los tres países que reclamaban su soberanía estaban a flor de piel. Ingleses, chilenos y argentinos se hacían la vida imposible, llegando incluso los ingleses a clausurar la base argentina y a detener a sus ocupantes».

A pesar de haber oído esta misma versión —o sus variantes— sobre el desastre de este ballenero («buque inglés colisiona con otro argentino...», «hecho confuso en febrero 1957...»), parece más lógica, y desde luego mucho más curiosa, la que nos da Sir Vivian Fuchs en su excelente e imprescindible obra, en gran parte autobiográfica, *Los Hombres del Hielo*, Editorial Juventud, Barcelona 1987, en las páginas 172 y 173.

Sir Vivian Fuchs (1908-1999) fue un escocés nacido en la isla de Wight —de raza le viene al galgo— que forma parte por méritos propios de la historia antártica al haber organizado y dirigido entre los años 1955 a 1958 la Expedición Transantártica de la Commonwealth, que cruzó por vez primera el helado continente, gesta por la cual se le concedió el título de Sir. Desde 1959 ostentó, hasta su retiro en 1973, la dirección del Instituto Británico para la Exploración de la Antártida, y antes, a partir de 1948, había permanecido durante dos años en seis bases antárticas como comandante en jefe, entre ellas

la de la isla Decepción. Con este sucinto y gélido currículum quiero destacar que Sir Vivian sabía muy bien lo que decía sobre la Antártida de aquellos años y sobre sus circunstancias.

El hundimiento que nos ocupa coincide con la visita que el duque de Edimburgo realizó a las bases antárticas inglesas a bordo del yate real *Britannia* con motivo de su viaje a Australia para inaugurar los Juegos Olímpicos de 1956. Llegando a Decepción, a primeros de 1957 (y desde aquí transcribo del libro de Fuchs), «la escasa visibilidad impedía que el *Britannia* pudiese cruzar por el paso de Neptune's Bellows, por lo que la comitiva real tuvo que realizar una dura travesía con una lancha para poder llegar a la base. Durante esta travesía pasaron junto al casco del ballenero *Southern Hunter*, que tres semanas antes, el 31 de diciembre, había naufragado».

«Aunque esto no esté documentado, se dice que el ballenero entró en la bahía del Ballenero, la rodeó y desapareció a la salida del paso de Neptune's Bellows. Según parece, se encontró frente a un barco argentino que entraba por tan reducido paso y se desvió a estribor para evitar la colisión. Y casi inmediatamente chocó con el arrecife que está aproximadamente en el centro de Neptune's Bellows. La tripulación noruega hizo sonar desesperadamente las sirenas, gritó e hizo señas a los argentinos. Pero, sin advertir la catástrofe, éstos les devolvieron los gritos y señas creyendo que les saludaban porque era Nochevieja. Por lo cual pasaron tranquilamente de largo y dejaron a los naufragos abandonados a su destino. No tardó, afortunadamente, en aparecer otro ballenero noruego que rescató a la tripulación. El casco permaneció embarrancado en los arrecifes durante muchos años, como una lúgubre advertencia». (Y sigue allí).

De los párrafos anteriores podría surgir la duda de si el *Southern Hunter* pudiera haber sido noruego. La verdad es que no queda muy claro qué hacía en un barco inglés una «tripulación noruega» ni la referencia a ese «otro ballenero noruego» de Fuchs. Y tras mucho «buscar la verdad informática por Internet, encuentro que este «Cazador del Sur» bien podría haber sido un ballenero escocés perteneciente a la Christian Salvense Company, aún actualmente operativa, pero que, seguramente, algún pacto comercial que desconocemos con un país de marcada vocación ballenera como es Noruega aclararía las dudas sobre la definitiva bandera del buque siniestrado. Sea de una u otra forma, dos conclusiones parecen claras. La primera, que la fecha del incidente fue la de 31 de diciembre de 1956 y no la de principios de febrero de 57, como se lee en otras citas de indeterminada procedencia. Y segunda y más evidente e indiscutible: si el ballenero hubiese sido inglés, como pudiera parecer en uno u otro aspecto, y su hundimiento hubiese sucedido en las condiciones de hostigamiento y de agresividad que se supone para los argentinos en las crónicas apócrifas, conociendo cómo las gasta Inglaterra en estos casos, me juego el pescuezo a que a aquéllos se les hubieran atragantado las doce uvas.

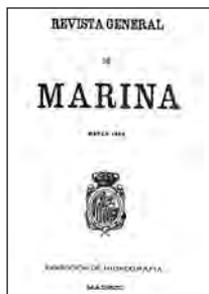


Bailando el agua. (Foto: B. Bauzá).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



Julio 1909. Tomo LXV. Vuelve Pelayo Alcalá Galiano con otro artículo sobre *El combate de Trafalgar*, continuación del publicado el mes de marzo. En esta ocasión para hablar de los despachos de Villeneuve desde La Coruña, las impresiones que causaron en Napoleón, el enojo de éste al considerar que la escuadra combinada se dirigía a Cádiz, y la resolución adoptada. Vienen después los

siguientes artículos: *Demografía naval*, por Juan Redondo, médico de la Armada, en el que hace un estudio de la condición sanitaria de la Marina inglesa durante el año 1908, como referencia extrapolable a las demás; *La Escuadra de Instrucción*, por el teniente de navío Juan Cervera y Valderrama, en el que clama por la necesidad de una Fuerza Naval, de una Escuadra en condiciones, capaz de defender los intereses marítimos de España; y *Ejercicios de tiro de combate en la mar*, traducido del *Wittellungen aus dem Gebiete des Seewesens*, en el que el autor, tras dudar de los resultados informados por los distintos países sobre sus respectivos ejercicios de tiro, hace un profundo análisis de los factores que intervienen en este tipo de actividades.

Como es habitual, la sección sobre *Noticias de la prensa profesional extranjera* contiene informaciones relativas a diversas marinas: Alemania (*Construcción de acorazados*; *Artilería contra dirigibles*; *Organización de Flotillas*; *Palomas mensajeras*), Austria-Hungría (*Programa de construcciones*), Estados Unidos (*Nuevas construcciones de acorazados tipo Wyoming*), Francia (*Informe de la Comisión Parlamentaria sobre la situación naval*; *Los futuros acorazados y sus nombres*; *Ejercicios de ataque de submarinos*; *Proyecto de Fuerzas Navales y Presupuesto para 1910*), Inglaterra (*Colisión entre el crucero Sappho y el trasatlántico Sappho de la compañía Wilson*; *Los nuevos acorazados*), Italia (*Maniobras navales*), Japón (*Construcciones*), República Argentina (*Nuevos cañoneros*) y Rusia (*Nuevas construcciones*; *Pérdida del submarino Kamabala*).

Cuatro largas *Misceláneas*, noticias sobre la Marina Mercante, la *Bibliografía* y el *Sumario de Revistas nacionales y extranjeras* cierran este número de julio de 1909.

G. V. A.

HACE CINCUENTA AÑOS



El primer artículo del número correspondiente a la REVISTA de hace cincuenta años es el que lleva por título *Agrietamiento de algunos colectores altos de calderas Yarrow*, escrito por el capitán del Cuerpo de Máquinas A. Vázquez Chao con motivo de haberse dado varios casos de inutilización de calderas de este tipo por la mencionada avería después de haber estado en servicio más de veinte años. Los artículos

que le siguen son: *La escuela cartográfica de Mallorca*, por E. García Camarero, licenciado en Ciencias Exactas, discípulo de Rey Pastor y colaborador del Museo Naval; *Tríptico de las armas*, por el capitán de corbeta F. Fernández-Aceytuno Gavarrón, que trata de los proyectiles dirigidos y los elementos que los componen (sistema de propulsión, sistema de guiado, carga explosiva, etc.), y *La nueva «Familia X-15 Dynasoar»*, por el general de Aviación A. Rueda Ureta, sobre un proyecto estadounidense de un ingenio hipersónico pilotado, capaz de volar por fuera de la atmósfera terrestre y aterrizar posteriormente.

En cuanto a la sección de *Notas Profesionales*, la primera es una relativa a *La Marina inglesa en 1959*, escrita por el capitán de corbeta A. Valles Suárez Llanos, en la que se hace un detallado análisis de la organización de la defensa británica y de sus fuerzas navales, desde los acorazados hasta las unidades menores, sin olvidar los aspectos logísticos (material y personal). Otras notas son: *Consecuencias legales de la explosión de nitrato amónico en el año 1957 en el puerto de Texas City*, traducido del *Marine News*; *La estrategia británica en la batalla del Río de la Plata*, por A. Cecil Hampshire, traducido por el teniente de navío José Luis Torres; *El arma terrorífica de los Estados Unidos*, por el capitán de fragata J. Moscoso del Prado, en la que se refiere a la construcción del USS *George Washington* (SSBN 598), submarino balístico de propulsión nuclear capaz de lanzar hasta 16 proyectiles *Polaris*.

Tras las *Misceláneas* se incluye un artículo sobre *Historias de la Mar*, del teniente de navío José Jáudenes García, titulado *El piloto Juan Fernández Ladrillero*. El *Noticario* sobre asuntos de interés marítimo y la sección de *Libros y Revistas* ponen punto final a esta REVISTA.

G. V. A.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO

Día Año

1 1572.—Ocupada por los españoles la ciudad de Vilcabamba, último reducto de la resistencia incaica en Perú, el inca Túpac Amaru, después de un juicio seguido contra él en la ciudad de Lima, es condenado a muerte.

2 1542.—Recobrado el interés por las expediciones al Pacífico norte, el virrey de Nueva España Antonio de Mendoza encarga a Juan Rodríguez Cabrillo una nueva expedición, que prepara durante estas fechas.

3 1535.—Diego de Almagro, gobernador de Nueva Toledo, sale de la ciudad peruana de Cuzco en este día a territorios de su gobernación en Chile.

4 1542.—A la muerte de Hernando de Soto en la Florida, se hace cargo de su expedición como general Luis Moscoso que, habiendo salido de Chaguata (actual condado de Salinas), llega con su expedición en este día a Aguacay.

5 1534.—La expedición de Pedro de Alvarado, que salió de Panamá para conquistar el norte del Perú, habiendo cruzado la cordillera de los Andes, llega a la zona de Ambato. Pasó revista Alvarado a sus tropas, constatando el elevado número de bajas sufridas durante el viaje y algunos que habían quedado ciegos después del paso de la cordillera debido a la refracción de la nieve.

6 1503.—Estando Colón en difícil situación en la isla de Jamaica, solamente Diego Méndez se ofreció voluntario a pedir auxilio a Santo Domingo en La Española. En este día sale Méndez con Bartolomeo Fieschi, capitán de una de las carabelas de Colón, en una canoa con seis indios.

7 1559.—En este día es nombrado gobernador de Quito Melchor Vázquez de Avila, cargo que desempeñó durante cuatro años.

8 1563.—En la cercanía del cerro de Mercado en México, donde había abundantes recursos naturales, agua, madera, animales de caza y minerales, el capitán Francisco de Ibarra funda en este día la villa de Durango.

9 1575.—El Cabildo de Quito comisionó al capitán Antonio de Ribera y a Ruy Díaz Fuenmayor para que fundaran un pueblo de españoles en el asiento de Riobamba como una aldea sujeta a Quito. El acto oficial de la fundación tuvo lugar en este día.

10 1569.—Juan Ortiz de Zárate, conquistador español en el Perú, partidario de Diego Almagro en las luchas civiles del Perú. En este día, la Corona confirma mediante las capitulaciones correspondientes su nombramiento de adelantado del Río de la Plata hecho con anterioridad por el virrey del Perú, el licenciado López García de Castro.

11 1543.—Gonzalo Díaz de Pineda, conquistador español elegido por cuarta vez alcalde de la

ciudad de Quito, sigue pacificando a los nativos de Paltas, Carrachamba y Chaparra, territorios situados entre las cabeceras de los ríos Túmbez y Santiago, en la actual ciudad ecuatoriana de Loja.

12 1552.—Fallece en Sevilla en este día Hernando Colón, bibliógrafo y cosmógrafo español, hijo natural de Cristóbal Colón y Beatriz Enríquez de Arana. Acompañó a su padre en su último viaje a las Indias; educado en la Corte, escribió *Una vida del Almirante C. Colón*, valiosa obra de conocimientos tanto para la historia de los descubrimientos como para conocer los primeros asentamientos españoles en el Nuevo Mundo.

13 1539.—Los conquistadores de la región de Popayán, Sebastián de Benalcázar, Nicolás de Federmán y Gonzalo Jiménez de Quesada, salen en esta fecha del puerto de Cartagena de Indias rumbo a España para que la Corona decidiese mediante arbitraje la gobernación de Popayán, de la cual los tres creían tener derecho de conquista.

14 1537.—En este día Paullu Topa acepta del conquistador Diego de Almagro su nominación como inca de la gobernación de la Nueva Toledo.

15 1522.—Gracias a un engaño, Juan Sebastián de Elcano, logró zarpar de las islas de Cabo Verde, donde lo retenían los portugueses, y proseguir su travesía hasta España, aunque una impresionante tormenta le obligó a variar el rumbo y desviarse hacia las islas Azores.

16 1494.—Colón en su segundo viaje de exploración y conquista por el Caribe, después de salir de la isla de Jamaica, explora la costa oriental de Cuba, llegando en esta fecha al cabo de Santa Cruz.

17 1549.—El pirata francés Robert Bal llega con sus naves en este día al puerto de Santa Marta en Colombia y amenaza a su población con quemar su ciudad si no le entregan un fuerte rescate.

18 1521.—Juan Ponce de León, conquistador de Puerto Rico y descubridor de la Florida, en su nuevo viaje a ésta quería establecer una colonia en las islas Sanibel, en la boca del río Caloosahatchee, pero los indios se opusieron al desembarco y Ponce resultó herido por una flecha envenenada. De vuelta a Cuba, murió en este día cerca del puerto de La Habana y sus restos fueron trasladados a Puerto Rico, donde descansan en la catedral de San Juan.

19 1542.—Cansada la expedición de Luis Moscoso de su largo caminar por la Florida sin obtener beneficio alguno, caminan en dirección oeste en busca de la Nueva España; cerca de Neguatex les alertan de un próximo ataque de los indios de esa región.

20 1548.—Regreso a Lima de Cayo Thupa, enviado por el presidente La Gasca a negociar la salida de Sayri Tupa de la montaña de Vilcabamba. La Gasca envía al intérprete Martinillo de Poechos con regalos para Sayri Thupa y su «ayo» Poma Supa.

21 1595.—Álvaro de Mendaña, en su segun-

do viaje de exploración por el Pacífico, llega con su expedición a unas islas que llamó Marquesas, en honor del virrey del Perú, García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, que había patrocinado la expedición militar.

22 1563.—Pedro de Villagrán, designado gobernador de Chile por decisión de su predecesor Francisco de Villagrán y primo de éste, se enfrenta con la difícil situación con que se encuentran las provincias del sur, hostigadas por el levantamiento de los araucanos.

23 1534.—Jacques Cartier, primer explorador francés de América del Norte, contó en su primer viaje con los barcos *Tritón* y *Goéland* explorando el golfo de San Lorenzo. Desembarca en este día en la bahía de Gaspé y toma posesión de ella en nombre de Francia.

24 1594.—Con motivo de la cédula real que ordenaba el pago del impuesto de la alcabala, equivalente al dos por ciento de cuanto se vendiera en el mercado y comercio, miembros del Cabildo de Quito se oponen a este impuesto ante el presidente de la Audiencia Barros, que pide auxilio al virrey del Perú, García Hurtado de Mendoza.

25 1524.—Pedro de Alvarado, conquistador de Guatemala, en tierras amigas de Iximché funda en este día la ciudad de Santiago de los Caballeros de Guatemala, si bien la villa sufrió dos cambios posteriores hasta su ubicación definitiva en el valle de Panecchay.

26 1529.—En este día la reina Juana firma unas capitulaciones que otorgan a Diego de Almagro la tenencia de la fortaleza que se había de fundar en Tumbez y la sucesión en los cargos si muriese Pizarro durante la conquista del Perú.

27 1569.—Alonso de Ercilla y Zúñiga publica en Madrid en este día su poema épico sobre el pueblo mapuche *La Araucana*, que exalta el valor del pueblo chileno en su lucha con los españoles.

28 1539.—La expedición de Francisco de Ulloa, explorando la costa occidental de México por comisión de Cortés, a la altura de las islas Marías se ven obligados a abandonar el navío *Santo Tomás*.

29 1521.—Juan Sebastián de Elcano, navegando por el archipiélago filipino a bordo de la nave *Victoria*, sale de la isla de Brunei.

30 1526.—Fray García Jofre de Loaysa, navegando con su expedición hacia las Malucas, fallece en este día en el Pacífico, sucediéndole en el mando el piloto mayor de la Armada Juan Sebastián de Elcano.

31 1533.—Después de un juicio parcial y severo contra el inca Atahualpa, Pizarro, presionado por los conquistadores, firma el acta de la sentencia condenatoria.

CAPITÁN JIM

VIEJA FOTO



El Colegio de la Marina

Con este nombre funcionó en Ferrol —base de la Escuela Naval Flotante (1871-1912)— la academia preparatoria de ingreso en los Ejércitos, que creó en 1888 el entonces teniente de navío don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), futuro almirante y ministro de Marina, y en la que participaban los también oficiales don Ramón Estrada y don Venancio Pérez Machado. De gran prestigio docente, por la misma llegaron a pasar numerosos miembros de hasta ocho o diez promociones de futuros oficiales de la Armada y del Ejército.

Refleja esta interesante fotografía un nutrido grupo de alumnos del Colegio acompañando al ilustre marino don Augusto Miranda, que figura en el centro de la imagen con un curioso gorro a modo de birrete. La fecha aproximada de la misma puede ser el año 1895.

Entre paréntesis se indica el año de ingreso en la Escuela Naval (Cuerpo General de la Armada) de algunos de ellos. La descripción del grupo, de arriba abajo y de izquierda a derecha, es la siguiente:

Primera fila.—Arsenio Ramos, Joaquín Yusti, Ramón Regalado (1898), Hermenegil-

do Franco (1897), Antonio Samper (1897), Javier Elizalde (1897), Carlos Moras, Enrique Torrado (1897), Salvador Poggio (1897), Enrique Pérez (1896), Pedro Hernández (1898), Luis Palomino, Constantino Montero, Luis Abente.

Segunda fila.—José Parceles, Fernando Delgado (1897), Arsenio Díaz, Pedro Zaranzona (1896), Tomás López, Manuel Pita da Veiga (1896), José Fenor, Manuel Bastarache, Carlos Romero, J. Cueto.

Tercera fila.—Ramón Denís, M. F. Domínguez ¿?, Leopoldo Martínez, Bernardo Pereira (1897), Leopoldo Bárcena, Ricardo

Cal, Julio Iglesias (1896), Franco Rodríguez, Miguel Fontenla (1896), José María Lleo (1897), Joaquín Jádenes (1898), Luis Felipe Bausa (1899).

Cuarta fila.—Enrique Delgado (1896), Hilario Puig, M. F. Francisco Domínguez ¿?, J. Ortega, Augusto Miranda y Godoy (director y profesor), Federico Pinto, Juan Pita da Veiga, Luis Gil de Sola (1897).

Quinta fila.—Pablo Hermida (1897), Cándido Díaz, Federico Rebil, Daniel Delgado.

J. Antón VISCASILLAS



MARINOGRAMA NÚMERO 448

Por TAL

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

De *Los paisajes iluminados*. José María Castroviejo.

DEFINICIONES

Palabras

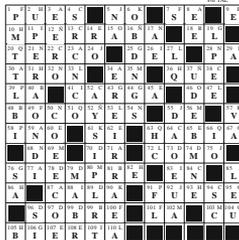
- A.—Constr. Nav.: En los buques de construcción metálica, especie de pretil o antepecho que acaba en la regala
- B.—Biogr.: Capitán de corbeta alemán nacido en 1908 y muerto en la mar en 1941. Famoso submarinista, su más singular hazaña fue la de penetrar en la bahía de Scapa Flow al mando del *U 47* y hundir al acorazado *Royal Oak*
- C.—Org.: Escudo de la bandera de algunos países que ocupa el ángulo superior del lado de la vaina
- D.—Pesca.: Dar o echar cebo a los peces con el fin de atraerlos
- E.—Geol.: Voz escandinava con que se designan los valles profundos y abruptos invadidos por el mar
- F.—Nav.: Tiene el buque balance amplio y lento.

19	40	44	61	88	2	56	72
32	92	23	14	67			
53	45	36					
41	83	80	6	34			
60	55	42	17	26	12		
28	47	35	101	99	82		

- G.—Pesca: Cloque (gancho provisto de una pequeña anilla por la que se pasa un cabo. Sirve para capturar atunes en las almadrabas.).....
- H.—Man.: Conjunto de filásticas torcidas
- I.—Biogr.: Jefe de escuadra de la Armada española, nacido en Santa Mercedes de los Llanos y muerto en Sevilla en 1854. Su vida militar se desarrolló en diversos buques, pero su labor más destacada fue como astrónomo y organizador de los colegios navales de Sevilla y San Fernando
- J.—Org.: Autoridad y poder que tiene el superior sobre sus subordinados
- K.—Man.: Tomador que se afirmaba en el penol y servía para aferrar la parte de vela que mediaba hasta el tercio de la verga, donde estaba el otro, que se denominaba zorro
- L.—Man.: Cada una de las tablillas de madera de forma rectangular que se introducen en fundas, en la baluma de las velas Marconi o cangrejas, para aguantar el pronunciado alunamiento que tienen
- M.—Geogr.: Puerto, bahía, ensenada (denominación dada en la costa del norte de África).....
- N.—Man.: Madero fuerte que se clavaba en la parte exterior de los escobenes para resguardar los cables de las anclas
- Ñ.—Mag.:Ángulo que forma la aguja náutica con el meridiano magnético.....
- O.—Org.: Denominación que se daba a los hombres pertenecientes a las matrículas del mar que eran declarados aptos para el servicio.....
- P.—Geol.: Relieves situados en los fondos oceánicos medios (de 2.000 a 6.000 m) que separan diferentes cuencas en el fondo de los océanos
- Q.—Met.: Dícese del tiempo, y más frecuentemente del horizonte, cuando la atmósfera está tan cargada que disminuye mucho la visibilidad.....
- R.—Arq. Nav.: Sitio en que iba montado el mortero de las bombardas

4	93	70	87	24
65	79	21	51	98 62
97	66	1	64	43
48	5	25	63	52
68	38	3	50	73 29 90
89	13	91	94	102
85	31	81	58	49
16	33	7	57	
9	37	103	22	75 20
74	86	100	18	84
11	27	71	96	77 39 69 15
46	59	30	76	8
54	95	78	10	

MARINOGRAMA NÚMERO 447



De un croquis diseñado de Emilio Pardo Bazán.



Futuros hombres de mar. (Foto: R. Pablo Fernández Borra).



MISCELÁNEA

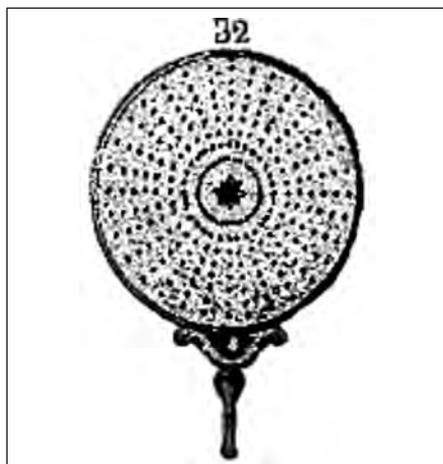
“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca”.

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

24.377.—Tabla circular de rumbos



Un instrumento poco conocido, y posiblemente muy poco usado en nuestra Marina, es el llamado como el título de esta nota. Lo usaban los pilotos para llevar la cuenta de los rumbos y las distancias que navegaban a lo largo de las cuatro horas de guardia, para intervalos de 30 minutos. Se trataba de un disco de madera, de unos 30 cm de diámetro y dos o tres de grueso, con los 32 rumbos o cuartas de la rosa de los vientos grabados en una cara, y ocho agujeros ciegos en cada uno de tales rumbos. En el extremo superior del diámetro vertical del disco había un agujero para colgarlo, en tanto que en el extremo opuesto llevaba un mango para asirlo.



El uso era bien sencillo: el piloto introducía un taruguillo de madera en el orificio correspondiente, de modo que quedara bien reflejada la derrota seguida durante toda la guardia. Entonces pasaría esos datos al cuaderno de bitácora.

Entre nosotros el nombre de este instrumento era desconocido y algunos autores lo citaban como *renard*, palabra con que los franceses lo designaban y cuyo significado es *zorra*, debido a que las piolas con que se sujetaban tales taruguillos estaban tan deshilachadas que daban la sensación de ser el rabo de ese animal. Sin embargo, es probable que fuera una adaptación de la voz *rekenaar* (calculador) usada por los holandeses para designar el instrumento.

Al parecer, el mejor ejemplar se conserva en el Museo Marítimo de Kronborg, en Dinamarca, y según se cree este instrumento fue ideado por algún marino de aquel país.

La única referencia nuestra encontrada de este instrumento aparece en la obra de Francisco de Barreda: *El marinero instruido en el*

arte de navegar, segunda impresión, 1786, p. 139 y ss. y fig. 32. Curiosamente, la primera edición de esa obra lleva la misma ilustración, sin que en el texto conste la menor alusión a ella.

L. C. R.

24.378.—*La Nautilus*



Con ocasión de encontrarse en el año 1885 en un puerto inglés el teniente de navío Fernando Villaamil, desempeñando una comisión gubernamental para conducir a España una partida de material comprado a Inglaterra, y ante el infructuoso resultado de sus gestiones con las compañías navieras para conseguir una rebaja en el flete para el transporte del material, pues consideraba exagerado el precio exigido, puso sus ojos en un airoso velero que se hallaba en venta y además su precio era menor que el



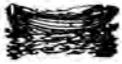
D. FERNANDO VILLAAMIL,
CAPITÁN DE BRIGADA,
COMANDANTE DE LA "NAUTILUS".

Fernando Villaamil y la *Nautilus*.

solicitado por los armadores británicos para el transporte. Se trataba del *Carrick Castle*, y en él se cargó el material que días después llegó a España; tras la habilitación necesaria como buque escuela, comenzó su navegación en 1888 rebautizado como *Nautilus*. A la genialidad del inteligente Villaamil se debe la presencia de este buque en la Armada española, que años más tarde llegó a mandar y prestó servicio hasta 1925.

J. A. G. V.

24.379.—Islas Chafarinas



La ocupación y toma de posesión de esas islas por España, que se adelantó por unos días a Francia, tuvo lugar el 6 de enero de 1848 por una expedición mandada por el general Serrano, que rebautizó las islas como de Isabel II, del Congreso y

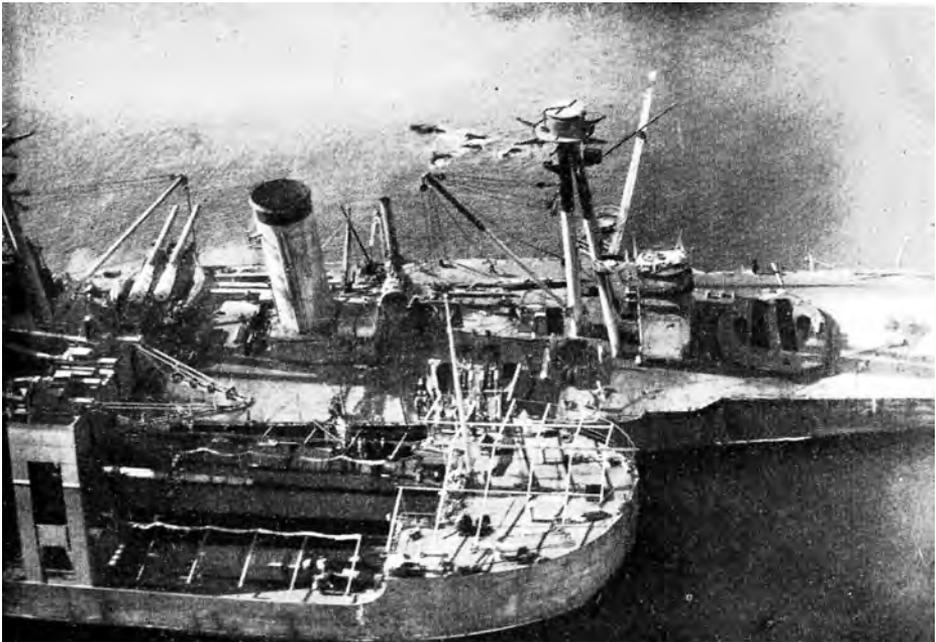
del rey Francisco. Esta iniciativa fue la respuesta española a la ocupación francesa de Argelia y para impedir el dominio de Marruecos.

ESPALMADOR

24.380.—Destructor *Velasco*



En abril de 1937 el destructor *Velasco* tuvo ocasión de llevar a cabo una de las operaciones más gratificantes que puedan realizarse en la mar: salvar a la mayor parte de la dotación de un barco que va a hundirse. El acorazado *España*, alrededor de las siete y media de la mañana del día 30, chocó con una mina cuya explosión provocó una acentuada escora del buque y su desaparición bajo las aguas horas después, a pocas millas de la costa cantábrica. El riesgo y dificultad que lleva siempre aparejados la opera-



Rescate de los cañones del acorazado *España*.



Réplica de las tres carabelas de Colón.

ción de aproximarse y establecer contacto físico entre dos barcos, se veían aumentados por varios factores: tamaño del buque sinistrado, proximidad a un campo minado, aviación enemiga que hizo acto de presencia durante la maniobra... Pero la pericia y el orden condujeron al éxito.

Toda la dotación se comportó con el más alto espíritu y decisión, como puso de manifiesto el comandante en el parte de campaña que rindió una vez estuvo el barco atracado en el arsenal de Ferrol, si bien mencionó especialmente en su informe al segundo comandante José Jáudenes, al maquinista de cargo Juan Feal, al contraмаestre José Fernández, a los cabos radio Ramón Manso y Manuel Samper y a los marineros Guillermo Núñez y Antonio Araguas, este último hoy capitán de navío retirado.

P. G. F.

24.381.—Expediciones



Las expediciones portuguesas y españolas pusieron de relieve el gran valor de las carabelas como naves para explorar nuevos territorios, gracias a sus cualidades marineras y a su pequeño calado, que les permitían navegar por cualquier ribera. Por otra parte, los bajos de las nuevas costas y las barras de los ríos impusieron una limitación al tamaño de las naos que podían emplearse en la colonización y el comercio ultramarino. Esto hizo que se estableciera una especialización de las naves españolas que recorrían los mares Mediterráneo, Cantábrico y Caribe y los océanos Atlántico y Pacífico.

Sin embargo, el logro de la construcción naval española del siglo XVI lo constituyen la nao trasatlántica y su derivado, el galeón, evolución de la nao y la carraca, especial-



Virgen de la Caridad, patrona de Cartagena.

mente resistente para cruzar el Atlántico y armado para la defensa de las flotas de Indias con las que navegaba, pues representaba la más depurada tecnología junto a la rica variedad de tipos que iban a las Indias: naos, navíos, galeras, galeazas, galeotas, galeones, galeoncetes, galizabras, carabelas, carabelones, fragatas, filibotes, bergantines, saetías, barcos luengos, pataches y zabras, además de las pinazas y los escorchapines.

J. A. G. V.

24.382.—Patrona de Cartagena



La imagen de la Virgen de la Caridad fue traída en 1723 a la ciudad departamental por Francisco Irsino, artillero de la galera *San José*. Vino de Nápoles a bordo del navío francés *Nuestra Señora de Gracia*. Desembarcada en el *Despalgador*, fue llevada en procesión a hombros por miembros del gremio de embaladores hasta el Santo Hospital de Caridad.

TAGOMAGO

24.383.—Víctimas submarinas



La primera víctima de la navegación submarina en España y segunda en el mundo, ya que el 20 de febrero de 1774 tuvo lugar la muerte del inglés J. Day en Plymouth, fue el catalán Cervó, que muere en el año 1831 en aguas del puerto de Barcelona probando su extraña esfera de madera sumergible. Tratábase de una esfera de 1'60 metros de diámetro, provista de un portillo acristalado para observar el fondo. El accidente ocurrió cuando, para conseguir la inmersión del aparato desde el buque que actuaba de base operativa, su inventor lo cargó excesivamente de peso para vencer su resistencia a flotar, la presión del agua aplastó el ingenio y el desafortunado inventor pereció con él.

J. A. G. V.

24.384.—*La Dragontea*



Poema de Lope de Vega, en el que trata la derrota del pirata Francis Drake por la flota de don Bernardino de Avellaneda tras la salida de aquél de Portobelo. El Fénix de los Ingenios hace gala de sus conocimientos del rico vocabulario marinerio:

*Arde el bauprés, mesana, árbol, trinquetes,
como si fueran débiles tomizas,
coronas, aparejos, chafaldetes,*



Iglesia del Arsenal de La Carraca.

velas, escotas, brazas, trozas, trizas, brandales, racamentas, gallardetes, brioles y afelchantes son cenizas, amantillas, bolinas y cajetas, estays, obencaduras y jaretas

Armada española se alistaron en Ferrol en 1853 y eran iguales que los que se usaron en la batalla de Trafalgar (1805).

J. A. G. V.

DAUS

24.386.—Locución marinera

24.385.—Buques a vapor



El primer vapor-correo español para el servicio de Barcelona-Palma se incorporó en el año 1837 y tenía el nombre de *Delfín*; había sido construido en Barcelona, donde también se fabricaría la primera máquina española de vapor para la Armada (1856).

Hasta entonces, todos los vapores se compraban a Inglaterra. En cualquier caso, durante la primera mitad del siglo XIX los navíos de madera de dos y tres puentes competían con ventaja con los vapores de paletas. Los dos últimos navíos de vela de la



El *Diccionario Militar* de José Almirante define el término *carraca* como el sitio que así se designaba antiguamente donde se construían y pertrechaban los bajeles. Así que cuando en ambientes marineros decimos *tocar la carraca*, se refiere a la campana de los arsenales para indicar el comienzo o cese de los trabajos. Los arsenales se llamaron carracas, nombre que actualmente conserva el de Cádiz, quizá por tal voz anticuada que designó genéricamente a los barcos de guerra y específicamente a un tipo de construcción naval.

J. A. G. V.

24.387.—Marino distinguido

Entre los oficiales de Marina que se destacaron en Zaragoza durante la Guerra de la Independencia figura Bernardo Tacón Rosique, el cual mandó una batería durante el sitio y desempeñó importantes comisiones como oficial de órdenes conduciendo pliegos urgentes cuando ambas riberas del Ebro se encontraban ocupadas por el enemigo, por lo que le fue concedida la Cruz de distinción del 2.º Ejército y la laureada de la Marina.

Nacido en Cartagena, en el seno de una ilustre familia, alcanzó en su vida profesional el empleo de jefe de escuadra y fue elegido diputado a Cortes por Cádiz en 1840, falleciendo en su ciudad natal el 19 de enero de 1843.

J. A. G. V.

24.388.—Santo y seña

Con varios siglos de utilización, el santo y seña es ya recuerdo de pasadas épocas. Su uso generó algunas anécdotas, pero lo que sí es curioso es recordar cómo se transmitía a los buques la orden del día y el santo y seña allá por finales del siglo XVIII. Lo podemos ver en las *Ordenanzas de*

S. M. para el Gobierno Militar, Político y Económico de su Armada Naval; allí se determina que, «no embarzándolo el tiempo», cada buque enviará un Sargento al buque insignia, donde uno de los Ayudantes del Mayor los colocaba en círculo; él daba el santo, en voz baja, al de su derecha, éste a su inmediato, y así de uno a otro hasta que volvía al Ayudante, quien de esa forma comprobaba si había habido equivocación.

P. G. F.

24.389.—Ambrosio Daubeton

Según nos dice Montero Aróstegui en su libro *Deberes y facultades de todos los funcionarios de Administración de Marina*, editado en Madrid en 1865, don Ambrosio Daubeton fue la primera persona a quien se distinguió, por una Real Cédula de 5 de junio de 1705, con el nombramiento de intendente de Marina. Dice también que don Ambrosio era hermano del padre Guillermo Daubeton, confesor del rey Felipe V. Anteriormente a esa fecha, quienes reunían las altas atribuciones de ese empleo se llamaban veedores generales.

P. G. F.





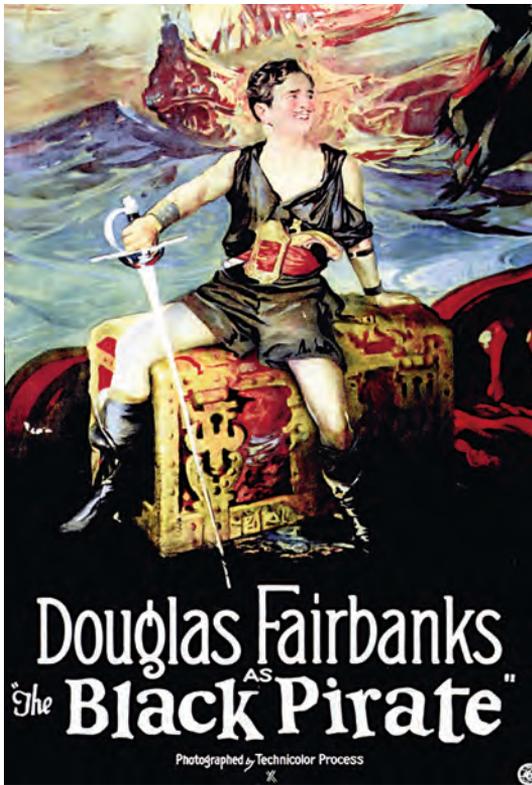
Ejercicio de accidente en cubierta de vuelo en una fragata. (Foto: J. E. Regodón Gómez).



UN CLÁSICO DEL CINE MUDO

Revisar la etapa del cine mudo —gloriosa etapa cargada de experimentos y nuevas iniciativas de montaje y de lenguaje— es tarea no sólo inevitable, sino necesaria y de altísimo valor pedagógico y didáctico. Volver a los dorados inicios del cine es parte siempre de cualquier formación cinematográfica. Y una vez adquirida ésta, se plantea entonces el retorno al nacimiento del cine como arte generalista del pasado siglo. Desde los primitivos Porter, por ejemplo, hasta Griffith o Charles Chaplin, la lista es, por fortuna, interminable. Hoy por hoy, al margen de

los ciclos que organiza la Filmoteca Nacional, no es fácil verlos (a los mudos) en pantalla, y más aún determinados títulos. Una pena. Porque parte esencial de las películas que hoy vemos, estrenos recientes, cintas de actualidad permanente, tienen su punto original lógicamente en las historias filmadas en las tres primeras décadas del siglo pasado, hasta que en 1926 se estrena mundialmente y con gran éxito *El cantor del jazz*, primera cinta hablada de la historia del cine. Y entre las películas de la época mencionada, se encuentra sin duda *El pirata negro*, dirigida en



1924 por Albert Parker e interpretada principalmente por Douglas Fairbanks, todo un mito en aquellos tiempos del Hollywood frenético y convulsivo, y en papeles secundarios las incorporaciones de Billie Dove y Tempe Pigot. Sobre estas bases iniciales, primitivas en muchas de las secuencias, se fueron edificando lentamente las fórmulas y las reglas del llamado cine de aventuras —aquí se hablaría de aventuras en torno al universo de la mar— que en los años cuarenta/cincuenta alcanzaría su plenitud con obras maestras al estilo de *El hidalgo de los mares*, *Todos los*

hermanos eran valientes o *El mundo en su manos*, con el prestigio siempre del gran director y piloto del género Raoul Walsh.

La cinta que hoy nos ocupa trata de la historia de una venganza, la de un hijo ante la muerte, provocada tras la batalla, de su padre. Un barco de leyenda y prestigio en todos los mares es abordado por una terrible banda de piratas de salvajismo y crueldad exacerbados. Comienza el combate, y tras la victoria absoluta de los piratas, milagrosamente, padre e hijo logran evadirse de una matanza segura. Con penalidades y sufrimientos mil arriban a una isla desierta. Al poco, muere el padre, y es entonces cuando el hijo, interpretado por Douglas Fairbanks, entre el dolor y la angustia, jura vengar el asesinato capturando al capitán de los despiadados piratas que

asolan océanos y acabar con su vida. Ojo por ojo, diente por diente, al filo de la maldición clásica y bíblica. A partir de este punto, la vida de nuestro protagonista sufrirá un cambio radical. Pondrá en marcha todo su afán e inteligencia en la caza del asesino responsable de la muerte de su ser más querido. El primer encuentro se produce cuando el pirata desembarca en la isla donde, al parecer y según la leyenda, se encuentra un mítico tesoro. Se cumplen, pues, las condiciones imprescindibles para el éxito de una

película de piratas; las batallas se suceden a ritmo de vértigo, y la verdad que un poco de miedo provocan. Ciertamente que *El pirata negro*, con más de ochenta años a sus espaldas, se resiente del paso del tiempo, y un cierto aire a cine antiguo —muy antiguo, de prehistoria, casi jurásico— destila de todas y cada una de las imágenes rodadas en blanco y negro y posteriormente coloreadas a mano, con el resultado de tonalidades y efectos estéticos que, como mínimo, podríamos calificar de exóticos. ¿Pura reliquia? No diría yo tanto, ni muchísimo menos. Pero sí que resulta bastante artificiosa desde una mirada moderna y contemporánea.

Pero esos primitivos detalles, como la manera en que flamean las velas de las embarcaciones, esa ingenuidad perpetua de sus imágenes, la comicidad, sin pretenderlo, de algunas de las secuencias, todo ello sumado, multiplicado, da como resultado una cinta, a pesar de todo, conmovedora, atractiva y sugerente. En la dirección y con los medios técnicos de aquellos años, Albert Parker dirigió la película con inteligencia y talento.

Lejos de las corrientes actuales, la visión de *El pirata negro* sigue siendo grata y aconsejable. Sin duda.

Toni ROCA



ODAS Y OLAS

GUARDIA DE MEDIA

Horas del silencio y de la calma
la noche es de azabache, tan profunda
la noche, que al mar y al cielo junta,
y que el buque siembra de espuma blanca.

El buque ahora más que hierro es alma
y el silencio su razón oculta
de ser él mismo noche más que nunca,
ahora que el deber, velar reclama.

El son cansino de batir el agua:
zap, zap, suena ese son reiterativo.
La hélice arrastra un río de plata.

Luz roja, hombres de sombra escarlata.
En el puente, un marino, casi un niño
trabaja una situación en la carta.

P. M. S.

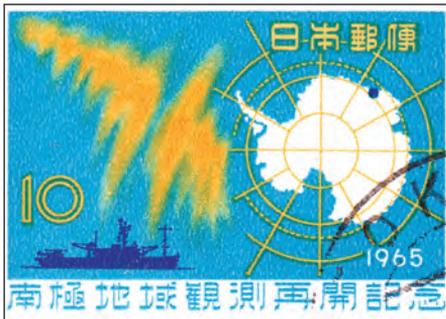
La Mar en la Filatelia



EL NAVÍO SAN TELMO, DESAPARECIDO EN LA ANTÁRTIDA

El San Telmo

El navío de dos puentes y 74 cañones *San Telmo* fue construido en Ferrol según diseño de Romero Fernández de Landa, y formó parte de los llamados «Idelfonsinos», barcos veloces, estables y muy maniobrables, así llamados porque el primero de su serie fue el



Antártida. Mapa de la Antártida.



Base antártica española «Juan Carlos I», ubicada en la isla Livingston de las Shetland del Sur, en situación $62^{\circ} 39' 46''$ S y $60^{\circ} 23' 20''$ W.

San Ildefonso. Fue botado el 20 de junio de 1788. Medía 52,8 metros de eslora, 14,5 de manga y pesaba 2.550 toneladas. Su armamento lo componían 74 cañones, de los que 28 de 24 libras formaban la primera batería, 30 de 18 libras formaban la segunda y los



Hoja emitida por España el 7 de abril de 1995, con cuatro sellos iguales que reproducen la imagen del *San Telmo*.

16 restantes, de 8 libras, se repartían entre el castillo y la toldilla.

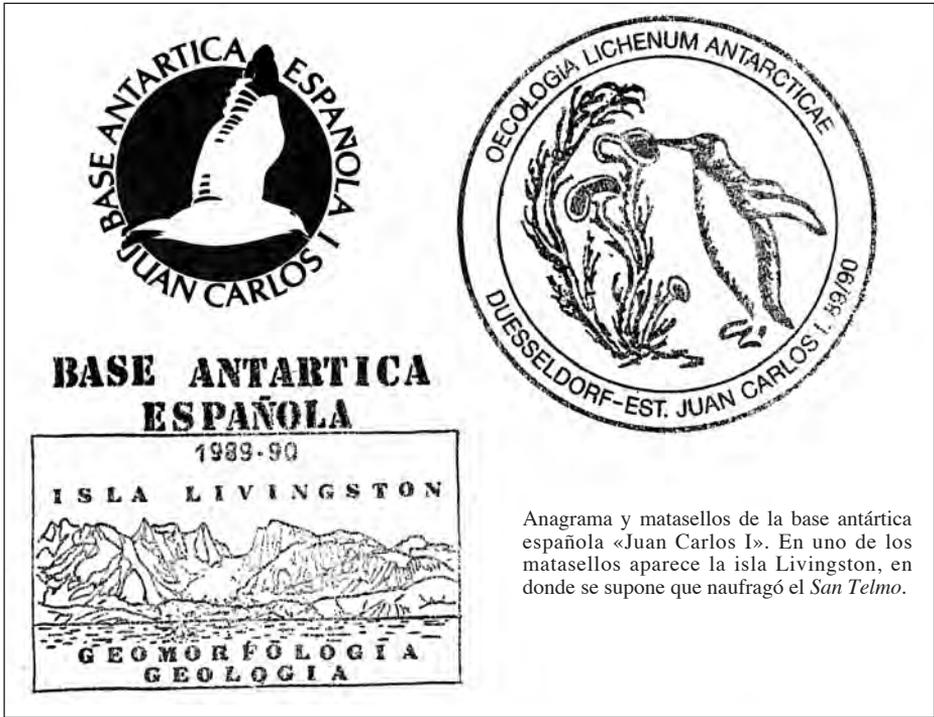
En 1789 se integró en la escuadra de evoluciones mandada por Félix de Tejada, con la que se trasladó a Nápoles para comunicar la subida de Carlos IV al trono de España. Más adelante navegó a Liorna, y finalmente regresó a España. En 1790 formó parte de la escuadra del marqués del Socorro. En 1799 se integró en la escuadra de Mazarredo. En 1805, en guerra contra Inglaterra, permaneció

desarmado. Su armamento se ordenó en 1808, y en 1810 combatió al corso francés en el Mediterráneo.

Mientras en suelo español tenía lugar la Guerra de la Independencia contra los franceses, en muchas de las posesiones en América se habían iniciado movimientos independentistas, que continuaron al final de la contienda, cuando el estado de la Armada era muy deficiente. La situación en el continente americano fue de mal en peor, y tras haber mandado otras fuerzas con anterioridad, en 1819 Fernando VII decidió enviar una expedición cuya misión era llegar a El Callao (Perú) y reforzar las tropas realistas en lucha contra los independentistas. La nueva expedición recibió el rimbombante nombre de «División del Mar del Sur» y se formó con los buques que estaban en mejores condiciones: el navío *San Telmo*, que era el buque insignia, tenía los fondos en muy mal estado y su dotación era de 644 hombres; el navío de



Paso de Drake, entre Sudamérica y la Antártida. La flecha indica la situación de la isla Livingston.

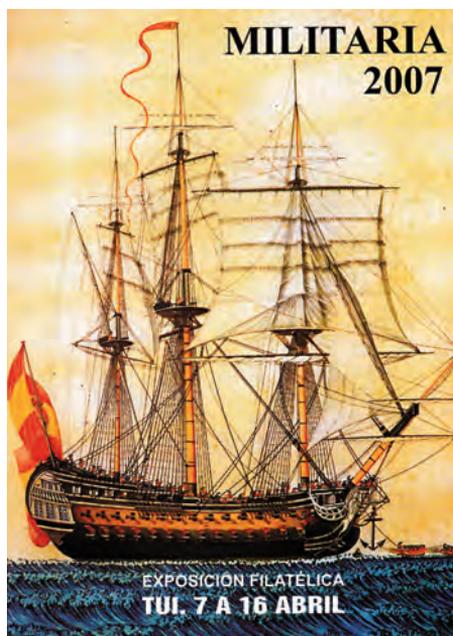


Anagrama y matasellos de la base antártica española «Juan Carlos I». En uno de los matasellos aparece la isla Livingston, en donde se supone que naufragó el *San Telmo*.

74 cañones *Alejandro I*, que era uno de los adquiridos recientemente a Rusia y tenía muchos problemas; la fragata de 34 cañones *Prueba*, y la fragata mercante *Primorosa Mariana* cargada con tropas.

El mando de la división recayó en el brigadier Rosendo Porlier, que izó su insignia en el *San Telmo*, mandado por el capitán de navío Joaquín de Toledo y Parra. La fuerza salió de Cádiz el 11 de mayo de 1819, aunque el *Alejandro*, por averías, tuvo que salir al día siguiente, y como al pasar el Ecuador hacía demasiada agua por el fondo, Porlier lo mandó de regreso a Cádiz. Los restantes barcos, tras recalar en Río de Janeiro y Montevideo, pusieron rumbo al cabo de Hornos. Pero a principios de septiembre, en el paso de Drake, fueron sorprendidos por un fuerte temporal, a consecuencia del cual se dispersaron y perdieron contacto visual. La *Prueba* llegó el 2 de octubre a El Callao, y el 9 lo hizo la *Mariana*, que informó que el 2 de





Portada de la revista de la exposición filatélica «Militaria 2007» celebrada en Tuy.

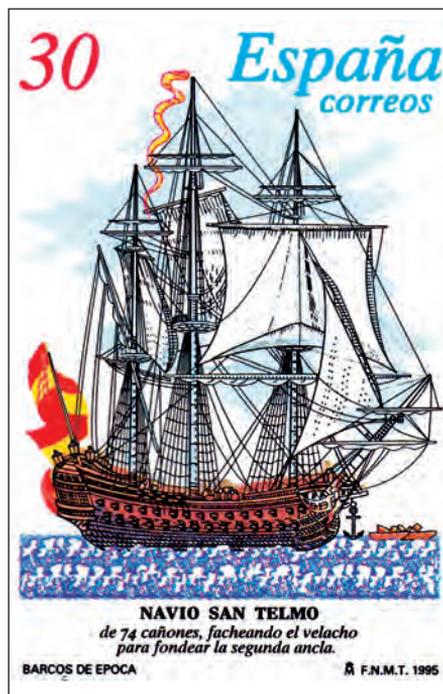
septiembre se había separado del *San Telmo* en 62° de latitud sur y 70° de longitud oeste, cuando el navío tenía averías en una verga, tajamar y timón.

Del *San Telmo* no se volvió a tener noticias. Al parecer, el barco se hundió cerca de la isla Livingston de las Shetland del Sur, en el continente antártico. Al poco tiempo, exploradores británicos manifestaron haber encontrado restos de un barco en dicha isla, pero por razones de soberanía británica al hallazgo se le dio muy poca o nula publicidad. Aunque a partir de 1821, el británico James Weddell, al explorar la zona para cartografiarla, volvió a encontrar restos de un barco, dejando constancia del hallazgo en su libro *Un viaje hacia el Polo Sur*, publicado en Londres en 1825, en el que escribió: «... varios restos de un naufragio fueron hallados en las islas del Oeste, aparentemente pertenecientes al escantillón de un buque de 74 cañones, que es probable sean los restos de un buque de guerra español de esa categoría perdido desde

1819, cuando hacía el tránsito hacia Lima».

A aquellas alturas el barco ya estaba dado por desaparecido con los 644 miembros de su tripulación, y así lo decía una resolución del 6 de mayo de 1822: «En consideración al mucho tiempo que ha transcurrido desde la salida del navío *San Telmo* del puerto de Cádiz el 11 de mayo de 1819 para el Mar Pacífico y a las pocas esperanzas de que se hubiera salvado este buque, cuyo paradero se ignora, resolvió el Rey, que según propuesta del capitán general de la Armada fuera dado de baja el referido navío y sus individuos...».

Con dicha resolución se dio carpetazo a la desaparición del barco con los que posiblemente fueron los primeros seres humanos que pisaron la Antártida. Aquella desaparición pasó a formar parte de los casos aun por resolver, y quedó recogida en la lista de efemérides de la Armada, que dice: «De este



El navío *San Telmo* en un sello emitido por España el 7 de abril de 1995.



Matasellos y fragmento del sobre utilizado en la XVIII Muestra Filatélica Autónoma Gallega, en el que aparece San Telmo, patrón de Tuy.

día 2 de septiembre, del año 1819, son las últimas noticias que se tuvieron por la fragata mercante *Mariana* del navío *San Telmo*. Créese que se hundió por efecto de un fuerte temporal en esas siniestras aguas de Cabo de Hornos. En el Panteón de Marinos Ilustres se conserva la memoria de este luctuoso hecho y del Brigadier don Rosendo Porlier, que mandaba el navío. Este naufragio es un tributo más al servicio naval, en las duras circunstancias en que se desarrollaba y ha de desarrollarse».

El navío *San Telmo* en los sellos

Una acuarela sobre papel, de 69 x 52,5 cm, realizada hacia el 1800 por Alejo Berlinguero de la Marca, y hoy conservada en el Museo

Naval de Madrid, ha sido utilizada como una representación del navío *San Telmo*. Muestra un navío de 74 cañones visto por estribor, facheando el velacho mientras es remolcado por dos botes para fondear la segunda ancla. Lleva bandera de España a popa, y gallardete de comandante en el tope del palo mayor.

El 7 de abril de 1995, el servicio de correos de España emitió la segunda serie de «Barcos de Época», consistente en dos barcos en sendas hojas. Cada hoja, que tuvo una tirada de 1.500.000 ejemplares, como elementos decorativos incorpora un ancla, un nudo marinero y una rueda de timón, y representa a un barco que se repite en un bloque de cuatro sellos iguales. Uno de estos barcos, con facial de 30 pesetas, es el navío *San Telmo* tomado de la anterior acuarela de Alejo Berlinguero.



Sobre y matasellos de la exposición «Militaria 2007», en que el navío *San Telmo* aparece en el matasellos y en el propio sobre.

En 1987, Paraguay emitió una serie de sellos que reproducen acuarelas del mismo pintor, y uno de ellos corresponde al cuadro antes citado del navío *San Telmo*, con la leyenda «Navío *San Temo* de 74 cañones. Museo Naval. Madrid», y el nombre del pintor en el pie de imprenta.

El *San Telmo* también aparece en matasellos especiales y conmemorativos, así como en publicaciones referentes a exposiciones filatélicas, como fue el caso de «Militaria 2007» celebrada en Tuy y ya comentada en esta sección. Asimismo, abundan los matasellos que hacen referencia directa a San

Telmo, patrón de Tuy, que dio nombre al navío. Y por último cabe hacer referencia a los muchos sellos que se emiten con la Antártida como motivo o tema principal, en los que aparecen mapas de la zona y bases como la Base Antártica Juan Carlos I, que se encuentra en la isla Livingston, donde posiblemente naufragó el barco.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Ahorcaperro

En general, se llama así a cualquier lazo escurridizo. Antiguamente se empleaba para recoger un ancla perdida o cualquier efecto que hubiese caído al mar en zonas poco profundas. Puede ser sencillo o doble. Al doble se le suele llamar *vuelta de lobo*.

Historia

Durante los viajes de exploración por el Nuevo Mundo y tierras del Pacífico, los buques españoles por regulación real llevaban entre cuatro y cinco anclas a bordo. En el caso de pérdida de una de ellas, cosa relativamente frecuente en fondeaderos desconocidos, si el tiempo acompañaba se iniciaban labores encaminadas a su recuperación mediante un bote y una serie de cabos con este tipo de nudo para engancharla e izarla.

La referencia más antigua de la denominación de este nudo la tengo en el libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (1), de 1719, en cuya lámina número 66 menciona el «nudo corredizo o de ahorca perro», por lo que podemos pensar que este nudo era ya conocido antes del siglo XVIII.

Tiene un origen incierto, pues la forma del nudo es muy dispar, ya que la gaza se puede hacer de varias formas, bien anudando un as de guía en el extremo del cabo a emplear o haciendo una gaza con un cote o con ligadas.

Etimología

El nombre de «ahorca perro» tiene una etimología de fácil entendimiento, al estar compuesto de dos palabras que llevan a pensar en su empleo para estos menesteres.

Confeción del nudo y usos más comunes

Se elabora haciendo un as de guía en uno de los chicotes e introduciendo el otro por la gaza así creada.

(1) *Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna* Don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, Cádiz 1719.



Nudo doble: en italiano, *bastardo*; en inglés, *cats paw*; en francés, *gueule de raye*, y en portugués, *nó boca de lobo*.

Este nudo se solía emplear, generalmente, para coger una boya, un ancla perdida o cualquier efecto que no pudiera eslingarse. En labores de pesca es un tipo de nudo que se suele emplear para abrazar el copo de la red antes de ser izada a bordo.

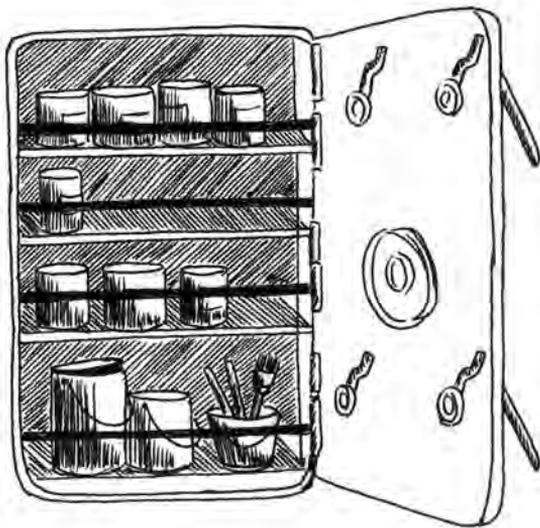
Otros idiomas y denominaciones

El ahorcaperro es también conocido como vuelta de lobo, aunque esta definición no es muy correcta, ya que existe un tipo de vuelta con ese nombre. Hay otros autores que lo llaman «nudo de lazo o lazo de *cowboy*», posiblemente por su empleo en el ganado. Pero el origen de su nombre es el mencionado.

Nudo sencillo: en italiano se denomina *bastardo* o *ahorcaperro a gassa d'amante*; en inglés, *black wall-hitch*, *running bowline knot* o *slip knot*; en francés, *demi clef*, *nœud de laguis* o *nœud courant*, y en portugués, *nó balso pelo seio correção* o *nó duplo*.

Juan OZORES MASSÓ





Pañol de Pinturas

PILAR CASAS GIL

Presentamos hoy a Pilar Casas Gil, esposa del teniente de navío Manuel García Ruiz, que se autodenomina pintora aficionada, que tal vez sea la circunstancia que consolida de manera categórica la abundante cantidad de artistas que continuamente aparecen y sostienen esa especie de reto que parece nos hemos propuesto en la Armada de llegar a ser el colectivo que tiene algo que decir en este campo del arte que es la pintura.

Pilar nace en Madrid y estudia en Pontevedra, quizá por motivos de destinos





Arsenal de Ferrol.

«paternos», donde cursa Magisterio y Bellas Artes; esta última carrera no la culmina por dedicarse a la enseñanza desde el año 1992.

Su inclinación a la pintura nace desde la infancia, periodo en el que practica con asiduidad el dibujo, obteniendo en el año 1984 el premio Nacional de Dibujo Pelikán.

En una época de su vida anterior al año 2000, dedica parte de su tiempo libre a pintar, haciéndolo ya de

forma más constante desde esa fecha.

Es miembro de la Sociedad Artística Ferrolana (SAF) que tanto cuida las actividades culturales, con resultados brillantes, y especialmente la pintura, contando entre sus socios con artistas de un notable nivel.

Su actividad expositora comienza a partir del año 2006 y lo hace tanto en muestras colectivas como individuales, que relacionaremos al final de esta crónica. También ha interve-

nido en algún concurso de pintura rápida, modalidad que requiere sin duda un dominio claro del oficio, que aporta decisión, fundamental en circunstancias donde el tiempo se impone sobre otros parámetros.

Su pintura es figurativa, con colores en ocasiones fuertes, que no desentonan del conjunto, observándose en alguna de sus obras una pincelada rápida, donde manda el color sobre el dibujo, acercándose al impresionismo.

En ocasiones trabaja sobre la figura humana y el retrato,



Estación de Alpedrete.



consiguiendo resultados de calidad teniendo en cuenta la dificultad de estas modalidades.

Exposiciones individuales:

- Centro Cultural del Ayuntamiento de Mugardos.
- Ayuntamiento de Alpedrete (Madrid).
- Café Real de Ferrol.
- Café Avenida de Ferrol.
- Vinoteca o Bacoriño de Ferrol

Exposiciones colectivas:

- Casino Ferrolano.
- Sede del Real Toxos e Froles.
- Ayuntamiento de Mugardos.

Galardones:

- 2008: primer premio del I Certamen de Pintura Cidade de Narón.
- 2008: accésit IV Certamen de la Asociación Cultura Ateneo de Torrelodones.
- 2008: cuarto puesto Concurso Bello Piñeiro de Mugardos.
- 2008: segundo premio IV Certamen de Pintura Rápida de Manzanares el Real

Con el deseo de que Pilar siga con constancia la actividad demostrada en su trabajo, un cordial saludo.

Rafael ESTRADA



NOTICIARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

ROUTE SURVEY en los accesos del puerto de Bilbao (1-12 de junio).—El buque de mando y apoyo de MCM *Diana* y el cazaminas *Sella* efectuaron operaciones de medidas contra minas en los accesos al puerto de Bilbao, a cuya finalización se dirigieron a Santander.

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A) (marzo-julio 2009).—Continúa desplegado en Qala-E-Naw (Afganistán) un equipo TACP/FAC (ASPFOR XXII), compuesto por 10 efectivos de la Fuerza de Infantería de Marina. El próximo equipo TACP/FAC, que desplegará con la ASPFOR XXIII entre julio y noviembre, llevó a cabo la



El cazaminas *Sella* en Santander, con motivo del Día de las Fuerzas Armadas. (Foto: J. Máiz Sanz).

fase de concentración con el contingente del Ejército de Tierra en Puerto del Rosario (Fuerteventura) entre el 25 de mayo y el 15



La fragata *Blas de Lezo* al frente de la SNMG 1 pasando el canal de Suez. (Foto: F. García Flores).

de junio. Está prevista la incorporación de un segundo equipo TACP/FAC, con 10 efectivos, formando parte del grupo táctico que se desplegará como refuerzo con motivo de las elecciones para la presidencia, que tendrán lugar el próximo 20 de agosto. La incorporación de este equipo a la zona de operaciones está prevista en la primera quincena de julio, coincidiendo con el relevo de la ASPFOR XXII por la ASPFOR XXIII.

Operación ATALANTA (23 de enero 2009-finalización).—La TF 465 sigue desarrollando la Operación ATALANTA bajo el mando del capitán de navío español Juan Garat, que enarbola su insignia en la fragata *Numancia*. A finales del mes de junio la agrupación estaba compuesta por la anterior fragata española, como buque de mando, y los escoltas *Berlin*, *Rheinland Pfalz* y *Emden* (Alemania), *Nivôse*, *Aconit* y *Albatros* (Francia), *Nikiforos Fokas* (Grecia), *Maestrale* (Italia), *Stockholm* y *Malmö* (Suecia), así como el buque sueco de apoyo *Trossö* y el

petrolero español *Marqués de la Ensenada*. Cuentan también con un avión de patrulla marítima *P3 B* del Ejército del Aire, basado en Djibouti, un *P 3C* alemán y un *Falcon 50* francés, que actúan en diferentes zonas del área de operaciones. El *Marqués de la Ensenada* hizo escala en el puerto de Mombasa (Kenia) entre los días 17 y 20 de mayo para entregar el grupo de 17 piratas arrestados días atrás, y cuya definitiva entrega vino a poner punto final a una situación bastante incómoda. Entre los días 18 y 21 de junio hizo escala también en Djibouti, junto a la *Numancia*, coincidencia debida a la llegada de vuelos logísticos del Ejército del Aire con material y personal. Ambos buques continuaron después con los cometidos correspondientes en la FOCUSED OPERATIONS ZAGORI 04.

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG 1).—Está previsto que la agrupación continúe efectuando la Operación ALLIED PROTECTOR hasta finales del mes de junio. El grupo está compuesto por las fragatas *Corte Real* (Portugal) como buque insignia, *Blas de Lezo* (España), *De Zeven Provinciën* (Holanda), *Winnipeg* (Canadá) y *Halyburton* (Estados Unidos). La fragata española continúa efectuando patrulla en la zona asignada, e hizo una escala técnica en el puerto de Djibouti entre los días 19 y 22 de junio, donde coincidió con los buques españoles de la Operación ATALANTA.

Standing NATO Maritime Group 2 (SNMG 2).—El buque de aprovisionamiento de combate *Patiño* se incorporó a esta agrupación el 28 de abril. El buque insignia del



Adiestramiento de la BRIMAR. (Foto: M. A. Agulló Aneiros).

grupo es el destructor italiano *Durand de la Penne*, al que acompañan las fragatas *Cornwall* (Gran Bretaña), *Goksu* (Turquía), *Kountouriotis* (Grecia) y *Laboon* (Estados Unidos). Tras realizar una corta fase de los ejercicios MARE APERTO 09, la Fuerza se dirigió al puerto cretense de Souda, donde tuvo lugar el relevo del comandante de la agrupación, partiendo después para el golfo de Adén con objeto de participar en la operación OCEAN SHIELD de la OTAN contra la piratería marítima. El *Patiño*, tras la salida de la agrupación del ejercicio MARE APERTO 09 pasó a control nacional para regresar a su base de Ferrol el día 20 de junio.

Ejercicios

MARCANAREX-109 (8-10 de junio).— Los patrulleros *Centinel*, *Cazadora*, *Grosa*,

Medas y *Tagomago*, así como la Unidad de Buceo de Canarias, realizaron ejercicios de adiestramiento colectivo en aguas próximas a las islas, incluyendo ejercicios de tiro.

FTX BRIMAR (8-12 de junio).— La Brigada de Infantería de Marina realizó ejercicios, a nivel de brigada y batallón, de control de área, operaciones ofensivas y defensivas en tierra, planeamiento y conducción del apoyo logístico, reacción ante emboscadas y trampas explosiva y control de líneas de comunicaciones terrestres. En la BRIMAR se integraron unidades del Tercio Sur para el ejercicio.

MAR 92 (22-26 de junio).— Las fragatas *Navarra*, *Almirante Juan de Borbón* y *Canarias* realizaron adiestramiento colectivo dentro del ejercicio MAR 92 en aguas de Galicia. Durante este ejercicio, la *Almirante*

NOTICIARIO

Juan de Borbón colaboró con la fragata noruega *Helge Ingstad* y efectuó un PASSEX con la Marina portuguesa. Una vez finalizado el ejercicio, las fragatas *Navarra* y *Canarias* entraron en Lisboa y la *Almirante Juan de Borbón* hizo lo propio en Leixoes (Portugal).

MEDEX (22-26 de junio).—Ejercicio bilateral hispano-argelino orientado a operaciones de buceo, en el que participaron el patrullero de altura *Atalaya*, el buque de salvamento y rescate *Neptuno*, buceadores del CBA y el buque argelino *Mourafek* en aguas del Mediterráneo.

Adiestramiento

Príncipe de Asturias (11-18 de junio).—Llevó a cabo adiestramiento propio y calificación de pilotos en aguas del golfo de Cádiz, colaborando además en la calificación operativa de las fragatas *Álvaro de Bazán* y *Navarra*. Entre los días 13 y 15 hizo escala en Lisboa.

Álvaro de Bazán (16 de mayo-28 de junio).—Efectuó los ejercicios correspondientes para la obtención de la certificación CALOP A1 en aguas de Rota. A la finalización procedió a su base en Ferrol, efectuando ejercicios de oportunidad con la Marina portuguesa en el tránsito de regreso.

Goletas escuela (4 de junio-8 de julio).—Las goletas escuela *Peregrina*, *Aguete*, *Giralda* y *Arosa* participaron en el crucero de instrucción de fin de curso para contribuir a la formación y adaptación al medio naval de los futuros oficiales de la Armada, efectuando escalas en los siguientes puertos: Marín, Vilamoura (Portugal), Cádiz, Palma de Mallorca, Málaga, Mazagón y Cascais (Portugal).

Duero (1-12 de junio).—Realizó la calificación operativa en aguas de Cartagena y colaboró en las de las fragatas *Álvaro de Bazán* y *Navarra*. El día 11 de junio llevó a cabo la detonación de una carga de contraminado CM-104.



El portaaviones *Príncipe de Asturias* atracado en Funchal. (Foto: A. del Real Pasquín).



Los Blue Angels dando la bienvenida al buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* en Baltimore.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Juan Sebastián de Elcano (10 de enero-13 de julio).—Durante su crucero de instrucción arribó al puerto de Pensacola el día 3 de junio, invitado por el Ayuntamiento y por las distintas organizaciones que conmemoran el 450 aniversario de la llegada del español Tristán de Luna a estas tierras de la Florida. Aunque la mañana de la llegada fue muy lluviosa y algo fría, la acogida de la población fue todo lo contrario, ya que los agasajos, invitaciones y muestras de cariño fueron constantes durante toda la estancia. Es de destacar las numerosas banderas españolas que adornaban la calle principal de la ciudad, Palafox Street. Es de resaltar el elevado número de visitantes que tuvo el barco, más de 13.000, y la cantidad de gente que no pudo verlo por falta de tiempo. Esta ha sido la séptima vez que el *Elcano* visita el

puerto de Pensacola, siendo la última en 1998. El día 9 salió el buque con aparejo de cuchillo y estays ante numerosas embarcaciones de recreo que le acompañaron hasta el final de la larga canal de salida.

Centinela (6-30 de mayo).—Tras hacer escala en la Base Naval de Rota, efectuó presencia naval en Casablanca (Marruecos) entre los días 22 y 25 de mayo. Posteriormente entró en Santa cruz de Tenerife para participar el día 27 en los actos de celebración del día de las Fuerzas Armadas, volviendo después a su base en Las Palmas.

Contramaestre Casado (21 de mayo-31 de junio).—Realizó una larga serie de transportes logísticos entre puertos del Cantábrico y del Mediterráneo: La Carraca, Rota, Escuela Naval Militar, Ferrol, Bilbao, Palma de Mallorca y Cartagena.



Patrullero *Tarifa*. (Foto: A. Ortigueira Gil).

Pizarro (15 de junio-1 de julio).—Efectuó transporte de material a los peñones de Vélez y Alhucemas entre los días 1 y 11 de junio. A la finalización embarcaron en este buque los alumnos de la Escuela Naval Militar para efectuar el crucero de instrucción de fin de curso, durante el cual visitaron los puertos de Rota, Funchal (Portugal) y Santa Cruz de Tenerife.

Antares, Rigel, Astrolabio y Escandallo (1 de junio-31 de julio).—Durante los meses de junio y julio las unidades hidrográficas llevarán a cabo diversas actividades en varias de nuestras zonas costeras. Los buques *Antares* y *Rigel* efectúan campaña de actualización cartográfica y de publicaciones náuticas en la zona de las Rías Bajas; el *Astrolabio* hace un levantamiento con sondador multihaz en las canales de acceso y fondeaderos de Villagarcía de Arosa, y el *Escandallo* realiza

la misma labor en canales y fondeaderos de Bilbao. Estas dos últimas unidades fueron trasladadas a sus respectivas zonas por el *Contramaestre Casado*.

Vigilancia marítima

Arnomendi (29 abril-9 de junio).—En la mañana del día 9 de junio finalizó el periodo de vigilancia que venía realizando dentro de la campaña «Atún rojo 09», en aguas del Mediterráneo.

Alborán (1-30 de junio).—Tras hacer una escala en el puerto de Burela a principios de junio para embarcar a un inspector de pesca, continúa realizando su campaña de vigilancia del atún blanco.

Tarifa (7 junio-15 de julio).—Dentro del Plan General de Inspección Pesquera 2009, en el marco del convenio Armada-SEGEMAR, se llevó a cabo una campaña de vigilancia e inspección pesquera en el área del golfo de Cádiz, mar de Alborán y región sur mediterránea del 5 al 22 de mayo, con un inspector nacional de pesca a bordo, realizando un total de 31 abordajes a pesqueros, con 34 actas levantadas, detectándose infracciones en diez de ellos. Actualmente lleva a cabo la campaña «Atún rojo 2009» en aguas del Mediterráneo y océano Atlántico Oriental, con inspectores de pesca a bordo. A finales de mes hizo escala en el puerto de Sète (Francia).

Atalaya (13-21 de junio).—Tras efectuar vigilancia marítima en las aguas del noroeste peninsular se dirigió a la Base Naval de Rota para coordinar con los equipos correspondientes la realización de ejercicios en colaboración con el CEVACO y la FLOAN.

Ízaro (15-19 de junio).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán. A mediados de mes llevó a cabo el relevo del destacamento de la isla de Alborán, y posteriormente colaboró en un ejercicio de combate en la zona.

G. V. A.



El patrullero *Ízaro* en el mar de Alborán. (Foto: R. Torrecillas).

Sainsel

Al Servicio de la Armada Española

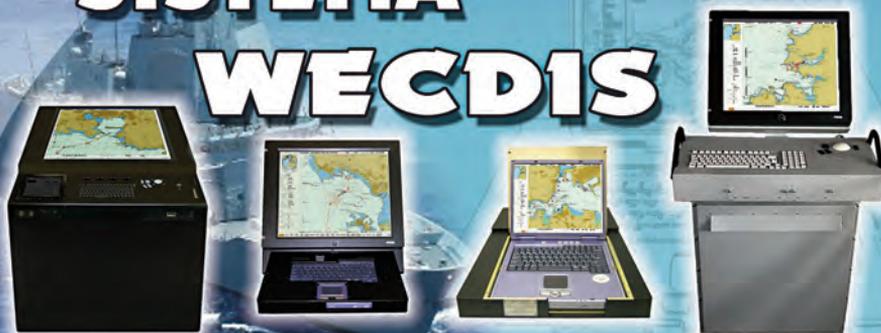


CO CONSOLAS

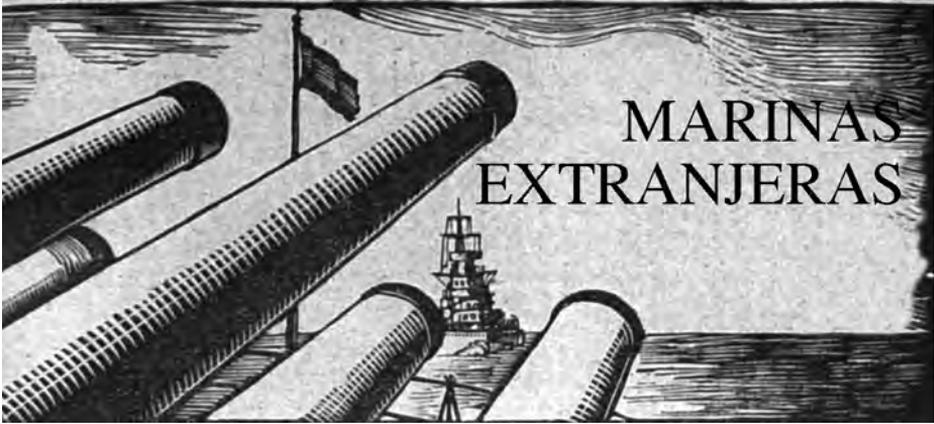


A M

SISTEMA WECDIS



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



Bélgica

Primera mujer comandante.—La capitán de corbeta Pascale Van Leeuwen es la prime-

ra oficial de Marina belga en mandar un buque de guerra. Su destino es el cazaminas *Lobelia* (M 921), con una dotación de 48 personas que fueron testigos el 23 de



Cazaminas *Lobelia*, del que es comandante la capitán de corbeta Pascale Van Leeuwen.



Portaaviones *Varyag*.

abril de la ceremonia de toma de posesión en Zeebrugge, base principal de la Marina belga. La teniente de navío Van Leeuwen reconocía que, después de superar el Curso de Oficial Superior, se sentía capacitada para mandar el buque. Tan sólo diez días después de su toma de posesión la nueva comandante se hacía a la mar con el *Lobelia* para realizar operaciones reales de MCM en aguas de Letonia por un periodo de cuatro meses. Para la dotación, tener a una mujer de comandante no supone un cambio significativo: «deberá realizar su trabajo como todos los comandantes que le precedieron», en palabras de un miembro de su dotación.

Brasil

Entrega de un patrullero a Namibia.—

En una solemne ceremonia, realizada en las instalaciones del astillero de la Industria Naval de Ceará (INACE), ubicado en la ciudad brasileña de Fortaleza, la Marina de Namibia recibió el patrullero *Brendan Simbwaye*. Esta nueva unidad naval será utilizada para la vigilancia y defensa de la costa del

país africano. Esta entrega nace como fruto del estrecho vínculo existente entre la Marina brasileña y el Gobierno de Namibia, que firmaron en junio de 2004 un acuerdo para el suministro de un patrullero y cuatro lanchas rápidas para la Marina de Namibia. El *Brendan Simbwaye* está dotado con un cañón de 20 mm y dos ametralladoras de 12,7 mm. Su eslora es de 46,5 m, desplaza 200 t y puede dar una velocidad máxima de 27 nudos. Para la construcción del buque fueron seleccionados los astilleros de INACE en Fortaleza.

China

Corta navegación del portaaviones.—

Por primera vez, desde que fuera adquirido por la Marina Popular, el portaaviones *Varyag*, de origen soviético, realizó una corta navegación, si bien es cierto que ayudado por un enjambre de remolcadores que lo trasladaron desde el puerto de Dalian a un dique seco, con un recorrido de dos millas. Desde que el buque llegó a este puerto chino el 3 de marzo de 2002 no se había observado ninguna actividad a bordo excepto un pintado

general para evitar la corrosión, pero poco más puede decirse. Su traslado el 27 de abril al dique seco mostró a los observadores que su planta propulsora aún no se encuentra operativa, que su cubierta de vuelo carece de todos los accesorios necesarios para las operaciones de vuelo y que la isla y mástiles carecen de antenas y radares que normalmente inundan los portaaviones.

No obstante, los observadores apuntan que el varar a este gigante de los mares puede indicar el inicio de unas obras que completen a este portaaviones y lo habiliten como tal, haciendo realidad un viejo sueño de la Marina Popular. Otra posibilidad es que el buque necesite carenar y pintar su obra viva para evitar su deterioro, permitiendo a los ingenieros navales chinos estudiar el casco de cara a construir un portaaviones enteramente chino.

Chile

Cambios en la cúpula naval.—La Marina chilena ha procedido a una completa remodelación de su cúpula, al retirarse el almirante Rodolfo Codina Díaz, hasta ahora comandante en jefe de la Armada de Chile, siendo reemplazado por el vicealmirante Edmundo González Robles, que será ascendido hasta ahora contralmirante Eduardo Junge Pumpin, director de los Servicios de la Armada, siendo promovidos a contralmirantes los comodores Piero Fagandini González, comandante de la Fuerza de Submarinos y de la Segunda Zona Naval; Cristián de la Maza Riquelme, director de Recuperación de Unidades de la Armada, y por último el comodoro Kenneth Pugh Olavaria, actual jefe de la Cuarta Zona Naval.

Colombia

Apresados cinco minisubmarinos.—La Marina colombiana confiscó durante la primera semana de junio cinco submarinos utilizados por los narcotraficantes para transportar cocaína hacia las costas centroamericanas. Los dos últimos minisubmergibles fueron descubiertos el miércoles 3 de junio en una

zona de esteros del Parque Natural de Sanquianga, en la costa del Pacífico, según el comunicado emitido por la Marina de Guerra. Un tercer minisubmarino fue encontrado ese mismo día en el departamento de Nariño, y los dos restantes en el Golfo de Urabá. Según un portavoz naval, se estima el costo de cada submarino en 1,2 millones de euros. En las operaciones realizadas, con apoyo de la Fiscalía y del Servicio de Inteligencia (DAS), también fueron decomisados 1.528 kilos de clorhidrato de cocaína, junto con una lancha rápida y armas ligeras. El valor total de todo lo aprehendido sobrepasaba los 30 millones de euros. Los submarinos confiscados pueden transportar entre ocho y diez toneladas de droga, teniendo un radio de acción de entre mil y dos mil millas.

Corea del Norte

Ejercicios anfibios.—La Marina de la República Democrática de Corea del Norte fue instruida para doblar el municionamiento de sus unidades y efectivos para realizar un ejercicio anfibio sin precedentes, con desembarco incluido. La orden de municionarse doblemente fue impartida a los patrulleros y baterías de costa que participaban en el ejercicio y que forman parte de la Flota Occidental, cuyo cuartel general se encuentra en la localidad de Nampho. Estos preparativos fueron interpretados por su vecino del Sur como una provocación de cara a una posible invasión. Los ejercicios anfibios también involucraron a embarcaciones de colchón de aire o LCAC que mostraron todas las posibilidades anfibas de la Marina norcoreana. Finalmente, las autoridades navales surcoreanas decidieron no tener en consideración todas estas demostraciones provocadoras, rebajando así el peligro de una posible intervención armada de fatales consecuencias.

Estados Unidos

Se dispara el coste de los LCS.—El coste estimado del primero de los buques de combate en el litoral o LCS se ha incrementado en seis millones de euros desde el año

pasado, pero ese aumento es insignificante en comparación con la subida de 60 millones de euros del segundo buque de la serie, que coloca en 500 millones el costo total de buque, muy superior a los 200 millones inicialmente estimados. El USS *Freedom* (LCS 1), primero de la serie, fue entregado provisionalmente en el mes de septiembre de 2008 a la Marina norteamericana con un costo de 450 millones de euros, pero la compañía constructora, Lockheed Martin, aún no ha finalizado el armamento del buque. El segundo de la serie, el USS *Independence* (LCS 2), se encuentra todavía en construcción en los astilleros de Austal USA en Mobile, Alabama, gracias a un subcontrato de General Dynamics, esperando inicie sus pruebas de mar en el verano de 2009.

Se estrella un helicóptero.—Un helicóptero *HH 60* con cinco personas a bordo cayó al mar en una posición estimada a 13 millas al sur de San Diego y cerca de las islas Coronado. Esta posición pudo ser determinada gracias a unos restos que aparecieron flotan-

do en el agua. Posteriormente, tres de los cinco cuerpos pudieron ser rescatados en las proximidades del accidente. El helicóptero pertenecía al Ala 11 embarcada en el portaaviones USS *Nimitz*, que se encontraba realizando ejercicios de adiestramiento propio con media docena de buques de su grupo de combate. No se tiene conocimiento de las posibles causas del accidente y la correspondiente investigación ha sido abierta por la Marina norteamericana.

Entrega de un portaaviones.—La Marina norteamericana recibió oficialmente el 10 de mayo, de los astilleros Grumman Shipbuilding, el décimo y último portaaviones nuclear de la clase *Nimitz*, el USS *George H.W. Bush* (CVN 77), en una ceremonia realizada en la Base Naval de Norfolk. El buque, que ha estado ocho años en construcción, tuvo la puesta de quilla en el año 2003, la botadura en 2006 y la entrada en servicio provisional el 10 de enero de este año, siendo su madrina Dora Bush, hija del ex presidente de los Estados Unidos. El *George H.W. Bush*



USS *Nimitz*.

es el portaaviones más avanzado del mundo, según sus constructores. Comparado con su antecesor, el USS *Ronald Reagan*, presenta cambios sustanciales en su diseño, así como la introducción de nuevas tecnologías. Por ejemplo, incluye un nuevo sistema sanitario marino con bomba de vacío, un nuevo sistema de distribución de combustible para los aviones y numerosos sistemas de controles de las innumerables tuberías. Todo ello contribuirá a reducir el costo del ciclo de vida, permitiéndole una vida operativa de 50 años.

Grecia

Rechazo a un submarino Tipo 214.—La Marina helena no aceptará la entrada en servicio del primero de cuatro submarinos del Tipo 214, el *Papanikolis* (S 120), por problemas técnicos, ya que en las pruebas de mar llegó a coger una escora de 53 grados. Sin embargo, está haciendo todo lo posible para la finalización de los otros tres submarinos de

esta serie, el *Pipinos* (S 121), *Matrozos* (S 122) y *Katsonis* (S 123), que se encuentran actualmente en construcción en astilleros helenos.

Paralelamente, la Marina griega ha dado por finalizado el programa de modernización de media vida «Neptuno II» de dos veteranos submarinos del Tipo 209/1200 clase *Okeanos*, para adquirir en su lugar dos nuevos del Tipo 209/1400 equipados con propulsión independiente del aire o AIP. Asimismo, el almirante Karamakilis, jefe de la Marina griega, ha dicho que se han iniciado negociaciones para comprar un cuarto submarino del Tipo 214 para sustituir al *Papanikolis*. El contrato para la adquisición de los cuatro Tipo 21 se eleva a 1.700 millones de euros, y fue asignado en el año 2004 a la empresa HDW-Ferrosstaal, dentro del consorcio Thyssen Krupp Marine Systems. El *Papanikolis* ha sido construido en los astilleros de HDW en Kiel, mientras que los otros tres submarinos de la serie lo están siendo en los astilleros Hellenic Shipyards.



Submarino *Papanikolis* (U 240).



Avión *Rafale* del Ejército del Aire francés.

Francia

Base avanzada en Abu Dhabi.—El 26 de mayo el presidente Sarkozy inauguró la nueva base aeronaval ubicada a orillas del estrecho de Ormuz, en el Emirato de Abu Dhabi, frente al poderoso vecino iraní. Construida en tan sólo un año, en sus flamantes muelles se encontraban atracados la fragata antiaérea *Forbin*, la más moderna de la Marina francesa, y la fragata «furtiva» *Aconit*, que se encuentra destacada en aguas del océano Índico empeñada en la lucha contra la piratería. Asimismo, compartía atraque en la nueva base el buque *Dupuy de Lôme*, adscrito a la DRM o Dirección de Inteligencia Militar, oficialmente dedicado «a la experimentación y a las medidas». Es la primera vez en 50 años, desde la independencia de las naciones africanas, que Francia establece una base permanente en una región tradicionalmente de influencia anglosajona, para lo cual ha sido necesario acondicionar una base aérea que acoja a los aviones *Mirage* y *Rafale* del Ejército del Aire francés ubicados en Al Dhafra, y construir una base naval con 300 metros de línea de atraque en el puerto de Mina Zayed para sostener las fuerzas desple-

gadas en el océano Índico y darle más autonomía al dispositivo naval permanente de la Marina francesa en la región. Finalmente, una base terrestre instalada en pleno desierto en Zayed, especializada en el entrenamiento en lucha urbana, completa la lista de nuevas instalaciones. Un total de 500 militares serán estacionados permanentemente en la base, un número inicialmente modesto, pero que ofrece inmensas posibilidades de crecimiento. Bautizada como Campo de la Paz, la nueva base ofrece una escala posible en la ruta hacia Afganistán. Estratégicamente, ofrece seguridad a los EAU, y un ataque de Irán sería considerado como un ataque a Francia, ya que en 1991 París y Abu Dhabi firmaron un acuerdo secreto de defensa que garantizaba una intervención francesa en caso de agresión de un tercer país.

Irak

Botadura de un patrullero.—Los astilleros italianos de Fincantieri entregaron el 15 de mayo el primero de una serie de cuatro patrulleros encargados por el Gobierno iraquí, que firmó en el año 2006 un contrato por un importe de 80 millones de euros con

los astilleros en Riva Trigoso. El buque, que ha sido bautizado como *Fatah* (Victoria), izó por primera vez la bandera iraquí en una ceremonia a la que asistía el general Babaker Baderkhan Al Zibari, jefe del Estado Mayor de la Defensa iraquí. Los otros tres serán entregados con intervalos de tres meses. El nuevo patrullero comenzará inmediatamente a patrullar las 36 millas de costas iraquíes, así como en la ZEE, realizando misiones de vigilancia y salvamento en los accesos a Shat el Arab, protección de las instalaciones portuarias y petrolíferas de Umm Qasr, así como inspecciones a los buques que transiten por sus aguas. El diseño del *Fatah* se basa en la clase *Diciotti* construida para el servicio de Guardacostas italiano, y tiene una eslora de 53 m, una velocidad máxima de 23 nudos y una dotación de 38 personas.

Irán

La Marina participa en la lucha contra la piratería.—La Marina iraní ha enviado seis buques de guerra, apoyados por buques logísticos, a las costas de Somalia, en un intento de neutralizar a los piratas que infestan esas aguas y como un gesto de aproximación hacia el mundo occidental. El contralmirante Habibollah Sayyari, jefe de la Marina iraní, relató a los medios de comunicación que el desplazamiento de los seis buques de guerra al golfo de Adén y costas de Somalia no tiene precedentes en la historia de la Marina iraní. Entre los buques desplegados contra los piratas se encuentra la fragata *Alborz* de la clase *Vosper Mk5*, de construcción británica, y el buque de aprovisionamiento *Bushehr*. Teherán ordenó hacerse a la mar a estos buques el 14 de mayo, después de que los piratas atacasen a un mercante iraní en aguas de la región semiautónoma de Puntlandia.

OTAN

Finalizan las operaciones contra la piratería.—La Operación ALLIED PROTECTOR de la Alianza Atlántica contra la piratería se inició el 24 de marzo, fecha en que la *Standing NATO Maritime Group 1* entró en el

Área de Operaciones con cinco buques de Canadá, Estados Unidos, España, Holanda y Portugal. Un sexto escolta perteneciente a Alemania, junto con un petrolero de esa nacionalidad, pasó a engrosar las filas de EUNAVFOR, la agrupación naval de la Unión Europea en la Operación ATALANTA, ya que el Parlamento alemán, por falta de tiempo, no había autorizado la participación de ningún buque de la Marina Federal en la lucha contra la piratería bajo bandera de la OTAN. A una primera fase, que acabó el 23 de abril, le siguió la decisión del Consejo del Atlántico Norte de prolongar la misión a partir del 1 de mayo con el nombre de ALLIED PROVIDER, hasta el 28 de junio, en que la SNMG 1 iniciaría el tránsito de regreso para entrar en la Base Naval de Rota el 13 de julio para realizar el *NAC Sea Day*, o Día Marítimo del Consejo del Atlántico Norte. Los buques de la Alianza han volcado sus esfuerzos principalmente en la protección del Corredor de Tránsito Recomendado Internacional o IRTC en el golfo de Adén, además de proteger a 25 buques mercantes catalogados como de alto riesgo y a dos buques del Programa Mundial de Alimentos o WFP, apresando una docena de embarcaciones con piratas a bordo.

La Alianza Atlántica aprueba el nombramiento de SACEUR.—La OTAN anunció el día 12 de mayo que había nombrado al almirante James Stavridis como nuevo comandante supremo en Europa (SACEUR), aprobando así la propuesta norteamericana. Stavridis reemplazará al general del Ejército de los Estados Unidos John Craddock, que tomó posesión de su cargo en el año 2006. Stavridis, a semejanza de Craddock, venía de desempeñar el cargo de comandante del Mando Sur (SOUTHCOM). El cese de Craddock, según declaraciones del secretario de Defensa norteamericano Gates, se produce para implementar una nueva estrategia para acelerar la finalización de una guerra que ya dura siete años. La OTAN se encuentra empeñada en un conflicto que afecta a 58.000 efectivos de 42 naciones, desplegados en el agreste país asiático. Craddock aceleró su cese cuando propuso en febrero de este año que las tropas de la Alianza se dedicaran a

combatir contra la droga, misión no considerada puramente militar por varias de las naciones de la Alianza.

Perú

Interceptada una embarcación con droga.—Una fragata norteamericana cooperó en la detección de un pesquero peruano que ocultaba un alijo de 250 kilos de droga en la región de Piura. El hecho ocurrió cuando la embajada estadounidense pidió permiso para que un buque de guerra de esa nacionalidad interviniera a la embarcación *Fausaqui 1* cuando sus tripulantes arrojaron al agua cinco fardos al percatarse de la presencia del helicóptero de la fragata. Obtenido el permiso de las autoridades locales, un patrullero peruano realizó un *rendez-vous* con el buque norteamericano para hacerse cargo de los ocho tripulantes detenidos e intervenir los 250 kilos de droga aprehendidos. El pesquero *Fausaqui 1* en el momento de la detención no llevaba a bordo ni hielo ni pesca alguna en la bodega.

Reino Unido

Dado de baja el último buque superviviente de las Malvinas.—El destructor HMS *Exeter* del Tipo 42 Batch 2 causó baja en la Marina británica el 27 de mayo durante una ceremonia realizada en la Base Naval de Portsmouth. El buque, de 4.800 t, se encontraba en un estado de actividad restringida, abarloado a sus hermanos de serie, el HMS *Southampton*, dado de baja en febrero, y el HMS *Nottingham*, que lo hará a finales de año, pese a que inicialmente debería permanecer en servicio hasta el año 2012, dado que había sufrido una serie de reparaciones después de que varase accidentalmente en un bajo australiano en julio de 2002. La baja de estos tres destructores supone que de los doce buques de superficie de defensa aérea armados con el misil Sea Dart, tan sólo quedan cinco unidades operativas: el HMS *Liverpool*, también del Batch 2, que debería haber sido dado de baja en el 2009 y que seguirá en servicio activo hasta el 2012, mientras que los cuatro destructores del Batch 3 serán dados de baja paulatinamente entre 2009 y



HMS *Exeter*.

2012. Los destructores del *Tipo 42* serán reemplazados por los seis destructores del *Tipo 45*, encabezados por el HMS *Daring*, que deberá entrar en servicio en el año 2010.

El HMS *Exeter* fue botado en los Astilleros de Swan Hunter en 1978, entrando en servicio en septiembre de 1980 y era el último superviviente de la flota que fue enviada al Atlántico Sur en 1982 para recuperar las islas Malvinas, donde derribó cuatro aeronaves argentinas, dos aviones *Skyhawk* y dos aviones de reconocimiento, utilizando el sistema Sea Dart. Inicialmente estacionado en el Caribe, fue enviado a la zona de operaciones para sustituir al HMS *Sheffield*, hundido por un misil Exocet lanzado el 4 de mayo de 1982 por un avión argentino. A lo largo de los 29 años de vida activa, el *Exeter* también tomó parte en la Primera Guerra del Golfo en 1991, dando escolta a los acorazados norteamericanos y a los buques de MCM.

Unión Europea

La UE incluye las Seychelles en la Operación ATALANTA.—La Unión Europea anunció el 20 de mayo que extendería la Operación ATALANTA contra la piratería al área que comprende las Islas Seychelles, por

recomendación del comandante de la operación, contralmirante Philip Jones, ya que los piratas podrían estar utilizando las islas como base logística. Este anuncio siguió a la reunión de ministros de Asuntos Exteriores y Defensa del 18 de mayo. Durante una conferencia de prensa realizada en Bruselas el 13 del mismo mes, el contralmirante Jones explicó que los buques de la UE han escoltado un total de 23 mercantes del Programa Mundial de Alimentos (WFP) entre Mombasa y Mogadiscio, sin ninguna incidencia. Desde el mes de diciembre los buques del WFP han transportado un total de 130.000 t de comida para alimentar a un total de 1,5 millones de somalíes. La Operación ATALANTA, que cubría unos dos millones de millas cuadradas durante los cinco primeros meses de andadura, utiliza una media docena de escoltas más un buque petrolero y dos aviones de patrulla marítima. En esos cinco meses se han sucedido 102 ataques piratas, de los que 31 tuvieron éxito, apresando otros tantos buques, si bien el resto de los ataques fallaron o fueron rechazados, apresándose cuatro buques nodrizas. En el año 2008 se contabilizaron 111 incidentes, con 42 buques apresados.

J. M. T. R.





Buque auxiliar *Mar Caribe* (A 101) realizando tareas de apoyo logístico al peñón de Vélez de la Gomera. (Foto: J. E. Regodón Gómez).



Aprobación en la OMI del convenio de reciclado de buques

El Comité de Protección del Medio Marino, de la Organización Marítima Internacional (OMI), aprobó el texto del proyecto de convenio de reciclaje de buques para su adopción en un congreso que se celebrará en el presente año 2009, cuando se produzca la reunión de su 58 periodo de sesiones en la sede de la OMI en Londres. El nuevo congreso proporcionará los reglamentos de diseño, construcción y preparación de buques a fin de facilitar el reciclaje seguro ambientalmente, sin comprometer la seguridad y la eficacia operativa de los buques, la explotación de instalaciones de reciclaje en condiciones de seguridad y medio ambiente y el establecimiento de un mecanismo de aplicación para el reciclaje, la incorporación de la certificación y los requisitos de información.

Actualmente se está desarrollando una serie de directrices para ayudar en la aplicación de esa nueva normativa, mientras que la entrada en vigor se decidirá tras la aprobación formal del proyecto en la conferencia de 2009.

Los vertidos graves serán delito penal

El Parlamento Europeo aprobó, por 588 votos a favor y 42 en contra, una norma que

obligará a los Estados miembros a imponer sanciones penales para quienes provoquen una contaminación grave o de forma reiterada procedente de buques. El objetivo es disuadir a los que le resulta más rentable pagar una multa administrativa que respetar la ley.

Por ello, la directiva pide a los Estados miembros que fijen penas eficaces y disuasorias, y se dispone de un año para aplicar una norma que ponga el punto de mira en las gasolineras flotantes que operan en la zona del Estrecho.

Por otra parte, se ha sabido que la naviera española "Consultores" pagará una multa de 2,5 millones de dólares tras ser declarada culpable de arrojar residuos al mar, según sentencia dictada por un tribunal de Boston.

J. C. P.

Rescate de cobre en aguas gallegas

La compañía aseguradora Lloyd's desarrolló en verano de 2006 la operación CELIA para el rescate de la carga del mercante francés *François Vieljeux's*, hundido a treinta millas a poniente de las Islas Cíes el 14 de febrero de 1979. Hacía la ruta de Dar es Salaam a Rotterdam y Hamburgo y la carga principal era cobre, zinc, café y algodón. En el naufragio perdieron la vida 23 de las 31 personas a bordo.

Lloyd's intentó en varias ocasiones el rescate de la carga. Tras varios fracasos, en 2004 vendió los derechos de rescate a la compañía británica Subsea Resources PLC, participada por la francesa Comex, aunque se reservaba un porcentaje sobre el precio final de venta de la carga rescatada. Subsea puso en marcha la operación de rescate el verano de 2006 con el buque *Geomaster*, equipado con vehículos submarinos de control remoto. La inversión fue de 8 millones de euros, y el valor estimado de la carga superaba los 28 millones de euros.

El *Geomaster* estaba equipado con una grúa capaz de extraer 3,6 t de cobre en cada palada; el cobre era depositado en unas cestas especiales que se izaban hasta el buque. La capacidad se estimaba en un máximo de 400 t diarias. El buque estuvo trabajando hasta finales de octubre de 2006, y en aquellas fechas se estimó que se habían puesto en el mercado las primeras 250 toneladas de cobre rescatadas.

La segunda fase estaba prevista entre mayo y septiembre de 2007 para lograr recuperar unas 3.000 t de cobre y zinc. El resto de la carga se recobraría en una tercera fase en 2008. Todo ello fue anulado ante las sospechas de que el buque intentaba la investigación de pecios y posterior rescate, sin autorización, de alguno de los galeones hundidos a consecuencia de la Batalla de Rande.

En 2008 se retomó el salvamento de la mercancía del *François Vieljeux's*, esta vez a cargo de la compañía británica Deep 6, que desplazó a Vigo el *Deepworker*, pero que no ha cumplido las condiciones de la administración española hasta el mes de abril. Una vez obtenidos los permisos requeridos, el *Deepworker*, que cuenta con un vehículo sumergible dirigido a distancia, ha podido recuperar ya unas 190 toneladas de cobre en barras de 1,35 m de largo y 120 kilos de peso cada una. Precisamente el alza del precio del cobre en el mercado internacional fue una de las causas principales para que se intentara el rescate del pecio: la tonelada de cobre ha oscilado entre los 7.000 euros el pasado año y los 3.400 a mediados de este año; en cualquier caso, las 4.000 t que se calculan quedan hundidas hacen provechosa la operación.

A. P. P.

El Gobierno regula las titulaciones profesionales de la Marina Mercante

El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, ha aprobado un Real Decreto por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. Consiste, esencialmente, en la actualización y refundición de la normativa vigente reguladora de estos títulos en un solo texto. Con ello, se aporta claridad a la regulación y seguridad jurídica en beneficio de todos los agentes que intervienen en su aplicación.

La nueva norma incorpora los requisitos y atribuciones de los distintos títulos profesionales y hace mención a la calidad de las enseñanzas, derivado del compromiso de la Administración Marítima al ser España Parte del Convenio Internacional sobre formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio SCTW).

Entre las novedades que incorpora este Real Decreto destaca, en el ámbito del sector de la náutica de recreo, la creación de un certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo que permitirá a los capitanes de yate el gobierno profesional de estas embarcaciones.

También cabe reseñar la adaptación de las atribuciones de los títulos de formación profesional de adultos, anteriores a la Ley de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE), teniendo en consideración los conocimientos y prácticas que, en estas materias, hayan realizado sus poseedores.

El hecho de actualizar y refundir la normativa en un solo texto está aconsejado por la normativa internacional vigente, aprobada por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como por diferentes directivas de la Comunidad Europea y la propia experiencia adquirida a través de la aplicación de la reglamentación nacional sobre niveles de formación en profesiones marítimas.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Astilleros H. J. Barreras entrega el buque sísmico *W. Columbus*

El astillero vigués Hijos de J. Barreras ha entregado a la compañía Western el buque sísmico *W. Columbus*, tras el periodo de pruebas a que fue sometido. Se trata del primero de una serie de cuatro encargados al astillero por dicha compañía.

El nuevo buque desarrollará su labor en el Golfo de México, para realizar operaciones sísmicas en aguas de los Estados Unidos, ya que la compañía armadora, Western Geco, que forma parte del Schlumberger Group, es la mayor empresa de servicios geofísicos del mundo.

Este buque es el primer sísmico construido en España con proa invertida, lo que significa un hito más del astillero Barreras en el campo de la innovación y las nuevas tecnologías, siendo de gran complejidad técnica y muy alto valor añadido, por lo que constituye, sin lugar a dudas, el afianzamiento del astillero vigués en un mercado *offshore* altamente competitivo y de gran compromiso con los aspectos de seguridad y de protección del medio ambiente marino.

El *Columbus* tiene 90,5 metros de eslora y 19 metros de manga, disponiendo de espacios de acomodación para albergar un máximo de 69 personas.

Balearia bota el ferry de última generación *SF Alhucemas*

Los astilleros Hijos de J Barreras han botado el nuevo ferry de Balearia, el tercero de una serie de cuatro buques de última generación incluidos en el plan de flota de la compañía para el presente año, y que suponen en total una inversión de más de 350 millones de euros. El primero de los buques, el *Martin i Soler*, está operando desde primeros de año, mientras que el *Pació por Formentera* se botó hace un mes.

EL *SF Alhucemas* supone una inversión de 89 millones de euros y estará operativo a finales de setiembre. Sus dimensiones son 154 metros de eslora y 25 de manga y puede navegar a una velocidad de 25 nudos. Además, el buque posee una capacidad para mil personas y se encuentra habilitado para personas con movilidad reducida.

NOTICARIO

Los ferries son fruto de los programas I + D + i que impulsó Balearia hace más de cinco años, y que consolidan el proyecto de la compañía. Estos nuevos ferries operan bajo la marca Balearia, facilitando la operatividad portuaria, disponiendo de una mayor comodidad y servicios a bordo, y siendo más eficientes energéticamente.

J. C. P.

Noticias de astilleros Gondán

El buque de apoyo a plataformas petrolíferas *Edda Frende*, construido para el armador noruego Johannes Østensjø Rederi AS por los Astilleros Gondán, situados en Figueras (Castropol), en la margen asturiana de la desembocadura del Eo, abandonó el pasado día 22 de mayo el puerto de Ribadeo para

dirigirse a Marín, donde finalizará su puesta a punto. El buque es gemelo del *Edda Fram*, ya en servicio desde finales de 2007, y es el sexto buque que el astillero ha construido para este armador: los anteriores fueron los remolcadores oceánicos *Velox* y *Tenax* de 37 m de eslora, a los que siguieron otros dos remolcadores gemelos *Phenix* y *Apex* también de 37 m de eslora, entregado el último de ellos en abril de 2008.

El *Edda Frende* y su gemelo han sido los buques más grandes construidos hasta ahora en Astilleros Gondán; sus características principales son 85,8 m de eslora, 19,2 m de manga, 6,5 m de calado máximo, desplazamiento de 4.100 TPM, propulsión doble diesel eléctrica con sistema de propulsión «Voith Schneider» (mecanismo de propulsión de palas orientables muy usado en remolcadores de porte menor y utilizado por primera vez en buques de este porte), velocidad máxi-



El *Edda Frende* en fase de armamento en Ribadeo.

ma de 15,5 nudos y sistema de posicionamiento dinámico. Ha supuesto un coste aproximado de 30 millones de euros.

El Puente de los Santos, que une Galicia y Asturias, limita el tamaño de los buques que pasan bajo él, por lo que en este caso la instalación final de antenas del buque, una vez finalizada su fase de armamento en el puerto de Ribadeo, se llevará a cabo en Marín.

Astilleros Gondán también finaliza en estos momentos la construcción de dos remolcadores para la empresa italiana Fratelli Neri.

En su cartera de pedidos tiene un buque escuela de pesca para el gobierno de Indonesia, un patrullero oceánico para la Guardia Civil y un buque de apoyo a plataformas para la naviera noruega Simon Møkster Shipping.

Botadura en astilleros Vulcano

Los astilleros vigueses Factorías Vulcano botaron el pasado 25 de mayo el buque de prospección sísmica *PGS Apollo*, tercero de los buques de este tipo que construye para el armador noruego Petroleum Geoservices (PGS). El astillero tiene prevista la construcción de cuatro unidades gemelas, con un coste de cien millones de euros por buque.

Las características principales del buque son: desplazamiento de 7.250 t, 102 m de eslora, 19,2 m de manga, 6 m de calado, propulsión de dos motores diesel Man B&W 9L 32/40 con dos hélices de paso variable Kamewa, y velocidad máxima de 18 nudos. Contará con una cubierta de vuelo preparada para helicópteros tipo *Sikorsky S 92*.

El astillero tiene pendiente la entrega de las dos primeras unidades *Blue Arrow* y *Blue Sabre*, por estar sometidas a un contencioso por retraso en las fechas de entrega. Incluso, es posible, que sólo se efectúe la entrega de una de ellas y que el astillero tenga que devolver el importe ya recibido del primero de los buques. La problemática se creó ante el retraso de la construcción de los buques en los antiguos astilleros Juliana de Gijón, pertenecientes ahora al grupo Vulcano. El contrato inicial de los buques había sido con la naviera

noruega GC Rieber Shipping, que posteriormente vendió el pedido a PGS.

También construye la cuarta y última unidad *PGS Artemis* para este armador. Factorías Vulcano y Astilleros Freire ultiman un contrato para la construcción de cinco buques para la compañía estatal Petróleos de Venezuela S. A., contrato anunciado a finales del pasado año y pendiente de que se materialice.

Nuevo astillero en la ría del Eo

Desde mediados del mes de junio ha iniciado su andadura empresarial la empresa Astilleros del Eo, radicada en Castropol, en la ribera asturiana de la ría del Eo. El nuevo astillero, del que uno de los socios es a su vez director de los Astilleros Gondán, nace con el objetivo de convertirse en un referente en la construcción de embarcaciones de plástico reforzado hasta los 34 m. de eslora, para lo que dispone de una nave de 2.000 m² en el muelle sur de Castropol. La inversión del proyecto ha sido de millón y medio de euros, y las construcciones previstas serán embarcaciones de plástico reforzado con resinas de poliéster, carbono o fibra de vidrio.

La primera embarcación prevista será una de 16 m de eslora dedicada a la navegación de recreo. La nueva empresa está explorando las posibilidades del sector de embarcaciones dirigidas a practicaje de puertos, lanchas para los servicios de aduanas u organismos como el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, e incluso lanchas o embarcaciones auxiliares de las diferentes marinas. Además, podrá fabricar componentes como moldes para el sector de la automoción o elementos para molinos de energía eólica.

Nuevos buques para el Instituto Español de Oceanografía

Los astilleros Montajes Cíes de Vigo continúan la construcción de dos buques para el Instituto Español de Oceanografía (IEO). Las características principales de los buques son 46 m. de eslora, 10,5 m de manga y 3,8 m de calado; su coste unitario una vez equipa-

dos es de 19 millones de euros. Contarán con los laboratorios necesarios de geología marina, oceanografía física y química, biología marina y control medioambiental, y con la instrumentación acústica necesaria para el cálculo de biomasa. El primero de los buques será botado el próximo mes de septiembre y el segundo a mediados de 2010.

El IEO ha comunicado que los buques recibirán los nombres de *Ramón Margalef* y *Ángeles Alvariño*. Ramón Margalef, científico español nacido en Barcelona en 1919, es uno de los científicos españoles más citados en el mundo gracias a sus trabajos sobre limnología, oceanografía biológica y ecología teórica. Falleció a los 85 años en Barcelona. Ángeles Alvariño está considerada como la oceanógrafa española con mayor proyección internacional. Nacida en Ferrol en 1916,

comenzó su carrera científica en el IEO y se centró en el estudio del plancton y las diversas pesquerías. Participó en diversas expediciones científicas a bordo de buques oceanográficos británicos, estadounidenses y mejicanos, y descubrió 22 nuevas especies marinas, dos de las cuales llevan su nombre. Falleció en 2005.

El IEO depende del Ministerio de Ciencia e Innovación, y está especialmente dedicado a la investigación en ciencias del mar, especialmente en lo relacionado con el conocimiento científico de los océanos, la sostenibilidad de los recursos pesqueros y el medio ambiente marino.

A. P. P.





El puerto de Barcelona reafirma su vocación internacional

El puerto de Barcelona es actualmente uno de los primeros del Mediterráneo y del

sur de Europa, circulando por su infraestructura anualmente 51 millones de toneladas de mercancías en 2,5 millones de contenedores. La Autoridad Portuaria se encuentra trabajando para aumentar las conexiones internacio-

Puerto de Barcelona.

nales del puerto y hacer frente a las crisis, que está provocando una disminución del tráfico de mercancías.

Debido a las conexiones regulares que el puerto establece con diversos países, su superficie terrestre crecerá de las 558 hectáreas actuales a 1.265 hectáreas, ya que el plan inversor 2008-2011 traerá una ambiciosa ampliación de infraestructuras. Por el puerto de Barcelona suele pasar una media de 9.600 buques. La infraestructura copa el 77 por ciento del comercio exterior marítimo de Catapulta y el 23 por 100 del total de España. El puerto movió el pasado año mercancías por valor de 73.000 millones de euros.

En el puerto de Barcelona también atraca un gran número de cruceros, que se ha cuadruplicado en la última década, situándose actualmente el número total de pasajeros que pasaron por el puerto de Barcelona en 3,2 millones, de los cuales 2,1 corresponden a cruceros turísticos y el resto a ferries de línea regular.

La Comisión Nacional de Competencia crítica el proyecto de la Ley de Puertos

La Comisión Nacional de Competencia (CNC) ha hecho público un informe en el que se muestra muy crítica con el Anteproyecto de modificación de la Ley 48/2003 de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general. La CNC afirma en dicho informe que la importancia económica de los servicios portuarios, tanto en sí mismos como por su influencia sobre la competitividad de las industrias españolas es muy grande y que su marco normativo debe introducir competencia como elemento fundamental. La CNC lamenta, además, que en su informe no se aprobase la propuesta de Directiva Comunitaria de liberalización de los servicios portuarios.

Según la CNC, el anteproyecto no avanza suficientemente en la necesaria liberación progresiva del modelo del servicio de manipulación de mercancías, consistente en el régimen de exclusividad de las entidades de puesta a disposición de estibadores y el régimen laboral de éstos.

J. C. P.

Nueva terminal de contenedores en el Musel

La Autoridad Portuaria del puerto de Gijón, el Musel, está realizando una clara apuesta por diversificar los tráfico en el puerto asturiano. El Musel alcanzó el pasado año las 26.000 TEU's de mercancía en contenedor, lo que supuso doblar las cifras relativas a 2007. La ampliación que se lleva a cabo en el puerto, y que finalizará el mes de octubre del próximo año 2010, permitirá que se cuente con capacidad para un millón de contenedores. De esta forma, el puerto gijonés pretende convertirse en la terminal de referencia de los puertos del Cantábrico y del arco atlántico español.

Además, el puerto es la cabecera de línea de una de las autopistas del mar recientemente establecidas y en proceso final de puesta en marcha. En concreto, GLD Atlantique, formada por la naviera franco-italiana Grimaldi&Louis Dreyfus Lines (en alianza con la francesa Compagnie Maritime d'Affrètement Compagnie Générale Maritime CMA-CGM), ha sido la seleccionada para la puesta en marcha y explotación del servicio entre el puerto de Gijón y el de Nantes-Saint Nazaire.

Con las obras en ejecución, a la actual terminal de contenedores en el muelle de la Osa se sumará la terminal de graneles sólidos, que aporta su muelle de 18 m de calado y las explanadas correspondientes que se dedicarán al almacenamiento de contenedores en tránsito. Esta terminal de graneles sólidos se trasladará a la nueva zona de ampliación del puerto.

Gijón es la principal dársena española de graneles sólidos, y en 2008 tuvo un tráfico total de 19,3 millones de toneladas. Con la apuesta de ampliar sus instalaciones, que incluye la construcción de una regasificadora y zonas para nuevas terminales de graneles sólidos y líquidos, el puerto podrá convertirse en un nudo logístico entre los puertos del norte europeo y la Península.

A. P. P.



El Parlamento andaluz reclama al Estado más cuota para la almadraba

El pleno del Parlamento andaluz ha aprobado por unanimidad una proposición No de Ley, del PSOE, mediante la que la Administración regional insta al Gobierno central a que "incremente al máximo la cuota de pesca de atún rojo asignada a las almadrabas andaluzas para asegurar el mantenimiento de su actividad y con ello la permanencia de los empleos que genera".

En la misma iniciativa se aprobó que el Gobierno andaluz emprenda acciones de promoción de la pesca realizada por las empresas almadrabras a fin de contribuir a la generación del valor añadido y actividades económicas en los puertos, en industrias de transformación y en empresas de comercialización.

En la proposición se señala que la cuota anual de 1.088 toneladas, asignada por la ICCAT, (Comisión Internacional para la Conservación del Atún en el Atlántico) y por el Consejo de la Unión Europea a las almadrabas, resulta "insuficiente para asegurar el mantenimiento de la actividad y la permanencia de cerca de 4000 empleos a lo largo de la campaña de pesca", que para las almadrabas se extienden hasta la segunda quincena de junio.

Los almadrabereros han protagonizado varias movilizaciones en las últimas semanas después de haber alcanzado el tope asignado de capturas, dos meses antes de lo previsto, y siguen reclamando al Gobierno un aumento de cuota.

Una empresa producirá en Algeciras un millón de kilos de mejillones

La empresa «Mejillones de Andalucía S. L.» prevé alcanzar una producción de un millón de kilos de mejillones en Algeciras cuando haya instalado todas sus bateas, confiando los responsables de la compañía en hacer la primera recolección en Algeciras «antes de Navidad» y sacar el producto al mercado con la denominación de origen "mejillón andaluz".

La primera recolección de mejillones en Algeciras podría alcanzar, según la empresa, 200 toneladas en este primer año, que se distribuirán en todas las provincias.

Igualmente, la empresa informó que «Mejillones de Andalucía» decidió instalar bateas en la zona porque los estudios realizados por sus técnicos indicaban que la temperatura del agua del Estrecho (dos grados superior a la de las costas gallegas) favorecerían el crecimiento. Además, la renovación de

las aguas del Estrecho beneficia al plancton del que se alimentan los ejemplares. El empresario destacó que la actividad de Algeciras es la «primera en número de bateas» en España fuera de Galicia

Bruselas presentó el «Libro verde de la pesca»

La Comisión de la Unión Europea ha presentado el Libro Verde sobre el futuro de la Política Pesquera Común, en el que se hace un profundo análisis de la situación actual en el marco comunitario y donde se plantean igualmente las posibles respuestas a los problemas existentes.

El objetivo comunitario con este documento es que se abra un debate en el conjunto de la sociedad, y muy especialmente en el sector de la pesca sobre el futuro de esta acti-

vidad. Las previsiones de la Comisión contemplan el desarrollo de los debates en los próximos dos años para que la nueva reforma pueda entrar en vigor en 2012.

Para los responsables comunitarios, el balance de la actual política de la pesca en el marco comunitario es muy negativo. Las poblaciones comunitarias de peces se hayan sobreexplotadas y superan los límites biológicos de seguridad, traduciéndose todo ello en un deterioro galopante de sus recursos, que a su vez provoca una reducción de los ingresos de las flotas.

La Comisión entiende que sobra flota, hay un exceso de capacidad y además no han funcionado como sería deseable todos los mecanismos de regulación, desde los técnicos hasta los planteamientos políticos.

J. C. P.



Atentos a estribor.

Feria náutico-pesquera «Expomar 2009»

Entre los días 21 y 24 de mayo se celebró en Burela (Lugo) la feria náutico-pesquera «Expomar 2009» en su decimotercera edición. La feria se desarrolló en la nueva nave de redes del puerto de Burela, con una extensión de 3.300 m², lo que ha permitido prescindir de instalaciones portátiles que en alguna ocasión anterior obligaron a la suspensión anticipada de la feria por el mal tiempo.

La edición de este año ha contado con un presupuesto cercano a los 300.000 euros, aportados en parte por los expositores que concurren a la feria y el resto por la Fundación Expomar, organizadora de la feria, a través de las subvenciones que recibe de tres Consellerías de la Xunta de Galicia, de la Diputación Provincial de Lugo, del Instituto Gallego de Promoción Económica (IGAPE), de la Fundación Caixa Galicia y de Caixanova.

Con más de 100 expositores, ha mostrado productos de unas 450 marcas comerciales de todo el mundo, y ha servido para propiciar numerosos negocios en el sector, a pesar de los tiempos de crisis económica; el listón sigue estando en los 30 millones de euros de 2002. La cifra de visitantes ha estado cercana a los 5.000, muchos de ellos profesionales de los diversos sectores marítimos.

Hasta 2002 la feria tuvo carácter anual, y ésta ha sido la decimotercera edición desde su nacimiento (compartiendo recinto con la Feria de Muestras) en 1994 y posterior arranque como feria monográfica en 1995. Organizada, en un principio, por la patronal del sector de Burela, lleva ya once años bajo los auspicios de la Fundación Expomar.

En 2002 se llegó a un acuerdo con la feria SINAVAL, que se celebra en Bilbao, para alternar los años de celebración, y Expomar pasó a tener carácter bienal. Sin embargo, la clausura anticipada de Expomar en 2006 y su repetición en 2007, hace que ambas ferias coincidan actualmente en los años impares.

Sus objetivos principales son acercar a los profesionales de la pesca las nuevas tecnologías, potenciar la comercialización de los productos del mar, desarrollar foros adecuados para estimular la seguridad en la mar, dar a conocer el mundo de la pesca y la

náutica y colaborar en la creación de nuevas infraestructuras y servicios para el sector pesquero. La feria tiene un marcado carácter profesional y trata de consolidarse como la más importante cita del sector pesquero en todo el territorio español y portugués.

Astilleros, equipos de comunicaciones, equipos de navegación, radares, artes de pesca, equipos de refrigeración, congeladores, equipos desaladores y de tratamiento de aguas, motores marinos, pinturas marinas, equipos de habitabilidad, lubricantes y combustibles, servicios portuarios, grúas, pilotos automáticos, luces de navegación, sondadores, giroscópicas, equipos de seguridad interior, maquinaria auxiliar, materiales y equipos de seguridad en la mar, radiobalizas y otros equipos de aplicación en el sector, medios de comunicación y revistas especializadas, y diversas instituciones como el Instituto Social de la Marina, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, la Armada Española, la Cruz Roja del Mar, el Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los productos de la pesca y cultivos marinos (FROM), Puertos de Galicia y Autoridad Portuaria de La Coruña, han estado presentes en los pabellones de la exposición.

Asimismo, profesionales de la acuicultura, seguros marítimos, náutica y accesorios, etc., han tenido presencia en la exposición.

Durante las jornadas se ha desarrollado una serie de actos paralelos, no menos importantes. Uno de ellos ha sido el X Encuentro Empresarial de las Asociaciones de Armadores de Galicia. También, la celebración de las jornadas técnicas es uno de los hechos destacables; en ellas, se han tratado dos temas principales: «La cadena de comercialización en el sector pesquero», y el tema «Relevo generacional en el sector pesquero». En los actos culturales han destacado las visitas al buque-museo bonitero «Reina del Carmen», permanentemente expuesto en Burela, y la exposición fotográfica de Julio Ruiz de Velasco Tissier «Galicia y Euskadi, unidas por mar».

A. P. P.

Dorso.



TALL SHIPS ATLANTIC CHALLENGE 2009

El pasado 3 de mayo se dio la salida en Vigo a la Tall Ships Atlantic Challenge 2009, regata para buques escuela a vela organizada por la Sail Training International (STI), asociación dedicada fundamentalmente a la promoción de la formación de jóvenes a través de la enseñanza de la vela de crucero y cuyo corresponsal en España es la Sail Training Association España (STA España) o, en traducción libre, Asociación Española de Vela de Formación.

La regata tocó en Santa Cruz de Tenerife entre los días 14 y 17 de mayo, para dirigirse después, sucesivamente, a Bermudas, Charleston, Boston y Halifax, y terminar en Belfast a mediados del próximo mes de agosto.

La salida de Vigo se dio desde el patrullero de la Armada *Atalaya*, y en la primera prueba, Vigo-Tenerife, participó la goleta *Arosa*, de la Escuela Naval Militar, si bien una inoportuna avería le obligó a retirarse a la altura de Lisboa y a regresar a su base de Marín.

Por otra parte, la Armada, a través de la jefatura de Acción Marítima, mantuvo monitorizados entre Vigo y Tenerife a todos los participantes provistos del sistema AIS.

La Sail Training International, cuyos antecedentes se remontan a 1952, tiene como

objetivo principal, tal como hemos dicho, la formación de los jóvenes mediante la práctica de la vela de crucero. Para ello, fundamentalmente, organiza anualmente importantes regatas en las que tiene ocasión de participar todo tipo de buques escuela: militares, civiles, pertenecientes a universidades, asociaciones o empresas, particulares, etc. Evidentemente, las «estrellas» de estos acontecimientos suelen ser los grandes buques, pertenecientes en su mayoría a marinas militares, como los *Juan Sebastián de Elcano*, *Amerigo Vespucci*, *Libertad* o *Simón Bolívar*, por citar solo algunos de los más representativos. De ahí el apelativo de Tall Ships que se da a estas regatas. Hay que decir que ello no excluye la participación de buques de dimensiones más modestas. De hecho, en las grandes concentraciones que organiza la STI pueden verse embarcaciones de hasta 12 m de eslora (a efectos de salidas y clasificaciones suelen establecerse hasta cuatro clases distintas, en función de la eslora y aparejo). Y hay que decir que, en muchas ocasiones, los mejores y más efectivos programas de formación pueden encontrarse precisamente a bordo de estas más modestas embarcaciones. Una de las condiciones para participar en tales regatas es que al menos la mitad de la tripulación sea menor de veinticinco años.

Como función indirecta pero importantísima está la contribución de la STI y sus representantes nacionales —en la actualidad veinticinco países, los de mayor tradición náutica del mundo, cuentan con asociaciones similares— a la conservación y mantenimiento de un tipo de buques con un valor histórico y cultural incalculable pero que, hoy en día, en muchos casos, se encuentran con serias dificultades para sobrevivir.

El reconocimiento de las capacidades que la práctica de la vela de crucero encierra para contribuir a la educación de los jóvenes constituye el núcleo de la filosofía que anima la acción de estas entidades. Objetivo importante es también contribuir al conocimiento mutuo y trabajo conjunto de jóvenes de todas las nacionalidades, culturas, religiones o procedencias sociales. En efecto, la práctica de la vela les enfrenta a importantes desafíos, tanto físicos como psíquicos o «emocionales». Es una actividad que contribuye a la adquisición de confianza en uno mismo y a la aceptación de responsabilidades personales, promueve la tolerancia, desarrolla la capacidad de aceptar riesgos controlados y familiariza con el medio ambiente y la naturaleza.

Otra función importante de la STI es su colaboración con entidades internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Unión Europea.

La actividad principal de la STI se centra en el norte de Europa, donde se encuentra la mayor parte de buques e instituciones que, independientemente de las oficiales, se dedican a este tipo de actividad. Así, el Báltico y el mar del Norte son los escenarios más frecuentes de las regatas de Tall Ships (las antiguas Cutty Sark, cuando tomaban el nombre de la empresa que fue, durante muchos años, su patrocinador principal), aunque también con cierta frecuencia descienden hasta el Cantábrico y nuestra costa atlántica. Santander, La Coruña, Vigo y Cádiz han sido puertos de salida o escala de importantes regatas. Con menos frecuencia, la flota se adentra en el Mediterráneo donde, sin embargo, puertos como Barcelona, Palma de Mallorca, Alicante y Málaga han acogido espectaculares regatas de grandes veleros en los últimos años.

El número de participantes varía mucho de una a otra regata, desde el centenar de barcos que suele participar en las del mar del Norte o el Báltico hasta la treintena que ha podido verse en el Mediterráneo. Sin embargo, el espectáculo es independiente del número, y ver reunidos en Cádiz, Alicante o Barcelona a diez, doce o más unidades de la categoría de los antes citados (*J. S. Elcano, A. Vespucci...*) constituye una ocasión que no puede dejarse perder. Así lo entiende el público en general, que abarrotó los puertos de salida o llegada y forma enormes colas para acceder a visitar cualquiera de ellos, y así lo aprecian también los numerosos puertos o ciudades que optan a albergar alguna de las escalas de cualquier regata.

Un detalle a destacar es que la STI concede anualmente un premio especial, el Boston Tea Pot, al buque escuela que, durante el año, navega más millas a vela durante veinticuatro horas. Este prestigioso trofeo ha sido ganado en varias ocasiones por nuestro *Juan Sebastián de Elcano*.

En España, como decimos, la representante de la STI es la STA España o Asociación Española de Vela de Formación, que reúne —o intenta reunir— tanto a entidades como a personas interesadas en los objetivos señalados. Hay que reconocer que en nuestro país, uno de los más importantes del mundo desde el punto de vista náutico, no existe una cultura popular de la navegación semejante a la de países europeos como Gran Bretaña, Francia u Holanda. Por ello, e independientemente de la Armada, no son muchas las asociaciones o barcos que se dedican a la enseñanza de la vela de crucero con fines educativos o de formación. Paradójicamente, España es también una potencia mundial en cuanto a la vela deportiva, pero existen pocas entidades que comprendan y aprecien la importantísima herencia marítima que atesoramos o que reconozcan y utilicen expresamente los valores de la vela como elemento educativo o de formación. Lo cual no quiere decir que no existan, sin embargo, instituciones que realizan una importante labor, como pueden ser el consorcio El Far, de Barcelona, con un barco operativo y otro en construcción; la Asociación Villas del Cantábrico, de Santander; la Asociación Juan de Lángara, de

La Coruña, o la fundación Joves Navegants, de Palma de Mallorca. Todas ellas desarrollan un trabajo encomiable, con no muchas ayudas, y constituyen el núcleo de lo que creemos puede llegar a ser la Vela de Formación en España.

La función de la STA España debe ser agrupar y coordinar la acción de este tipo de entidades, respaldarlas en lo posible y crear o transcribir doctrina que les pueda ser útil en el desarrollo de sus actividades. La metodología de la enseñanza a bordo y la seguridad en la mar son dos de los aspectos en los que la STA España ha comenzado a trabajar con esa intención. Concienciar a las instituciones, especialmente a las relacionadas con la mar, como pueden ser las autoridades portuarias, en la necesidad de dar facilidades a las asociaciones y barcos que se dedican a estas actividades debe ser otro de los objetivos de la STA España. Actualmente, a través de la STI, STA España colabora en la redacción del «Libro Verde» de la Unión Europea sobre Política Marítima Común. Asimismo, está en marcha un proyecto internacional, auspiciado por la OMI, para que las actividades desarrolladas a bordo de buques escuela puedan servir a los «alumnos» como credenciales o créditos de cara a la obtención de diversos títulos náuticos deportivos o profesionales.

La Armada, por su parte, sigue reconociendo el valor formativo de la práctica de la vela para sus futuros oficiales, como lo demuestra el mantenimiento activo del *Juan*

Sebastián de Elcano y la importante flotilla de cruceros adscrita a la Escuela Naval Militar, así como su apoyo a la vela deportiva o de competición a través de las comisiones navales de regatas que, con acierto y constancia, sigue dirigiendo el almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui. Consecuentemente, la STI ha contado siempre con el apoyo de la Armada, y normalmente un oficial de la misma ha sido el representante español en la asociación internacional (es de justicia destacar aquí la gran labor realizada en su día por los capitanes de navío Luis Ayesta y Rafael Iturrioz). Actualmente la Armada cuenta con un puesto permanente en la junta directiva de la STA España (en estos momentos desempeñado por el capitán de navío Juan Carlos Rodríguez-Toubes) y, como hemos señalado al principio, colabora, en la medida de sus posibilidades, en cuantas actividades se realizan en España. La presencia del *J. S. de Elcano*, especialmente, o la de algunas de las goletas de la Escuela Naval Militar, es siempre especialmente solicitada y enormemente apreciada cuando se produce.

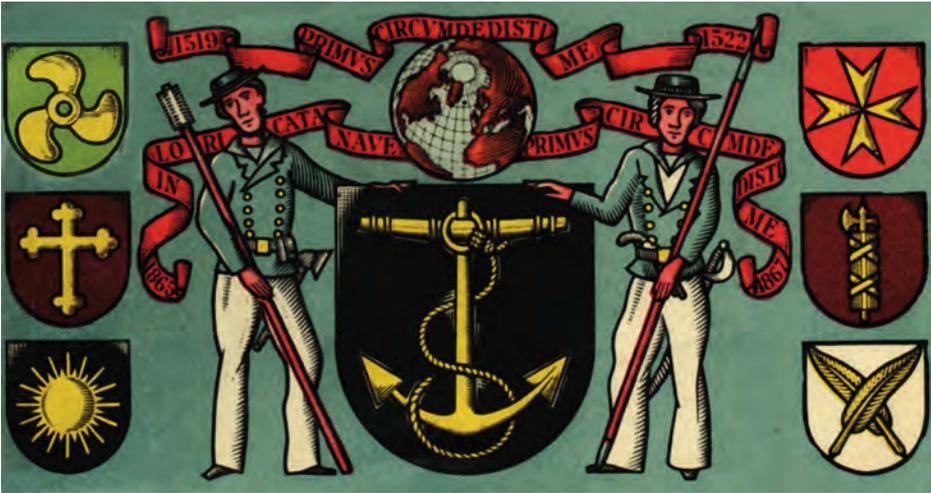
Esperemos que este apoyo continúe y que, con el respaldo de todos, la vela de formación vaya siendo reconocida y practicada como un elemento más que contribuya al desarrollo de una cultura náutica en nuestro país a la altura de su historia y tradición.

M. N. de U.





Comprobando la ruta. (Foto: J. Máiz Sanz).



Cultura Naval

MUSEO DEL MAR DE SAN CIPRIÁN (LUGO)

El que pase por la bonita villa de San Ciprián, en la provincia de Lugo, tiene la oportunidad de visitar el Museo Provincial del Mar, situado en la Avenida da Mariña de dicha villa, y único museo dedicado a la mar en la provincia de Lugo. Se trata de un pequeño museo nacido en el año 1969 con el impulso de Francisco Rivera Casás, para exponer objetos relacionados con la mar. Se encuentra en un edificio que había sido construido en el año 1931 para dar cabida a la Escuela Unitaria de San Ciprián. Presenta objetos, elementos y documentos relacionados con la vida marinera de Lugo, su riqueza biológica y su etnografía.

El interior del edificio fue reformado en el año 1994 para darle la fisonomía que hoy tiene como museo, y en dicho año se organizaron





sus fondos para mostrarlos al público en las salas de la exposición permanente. Forma parte del proyecto Ecomuseológico y Museográfico del Ayuntamiento de Cervo, y desde 1994 es gestionado por la Asociación de Vecinos «Cruz da Venta» de San Ciprián.

El bello edificio de piedra, perfectamente conservado, muestra en el exterior anclas, cañones y hélices, y en su interior presenta un vestíbulo y cuatro salas en las que expone sus diferentes colecciones. Tras pasar la entrada se accede a la sala 1, con piezas de mecánica naval y una gran cantidad de documentación gráfica, formada sobre todo por unas 1.500 fotografías de época relacionadas con la historia marinera local. A continuación está la sala 2, que muestra artes de pesca, elementos para la caza de la ballena, aparejos del pasado y actuales, y huesos de cachalotes y ballenas. Le sigue la sala 3, dedicada a la fauna y flora marinas, con colecciones de conchas de todo

el mundo, corales y demás elementos de la vida marina, además de una colección de fósiles. Y por último la sala 4 está dedicada a la construcción naval y a la navegación, con modelos de diversos barcos, algunos de ellos donados por Baldomero Bellón, excelente modelista del que el Museo Naval de Madrid tiene un bello modelo de goleta del siglo XVIII. Esta sala también muestra cartas e instrumentos náuticos y de navegación, anclas, nudos, etcétera.

El Museo Provincial del Mar de San Ciprián es un pequeño y entrañable rincón, creado a base de afición y cariño en aquel bello rincón de la costa gallega de Lugo, en el que se pueden ver colecciones hechas a partir de donaciones de entidades, de particulares, de gentes de mar y de aficionados a ella.

M. G. F.



FUNDACIÓN DE LA «ASOCIACIÓN DE AMIGOS
DEL *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO*»

Recientemente ha sido constituida la «Asociación de Amigos del buque escuela de la Armada española *Juan Sebastián de Elcano*» en la localidad de Lorca, noticia que nos llega a través de su presidente, Jerónimo Martínez Gómez.

De acuerdo con el contenido de sus estatutos, constituye ésta una asociación sin ánimo de lucro, dotada de personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar de acuerdo con la legislación vigente sobre asociaciones. Y sus fines son los de promover y fomentar el conocimiento de nuestro entrañable buque escuela, denominado en dichos estatutos como «navío insignia de la Armada española».

Podrán ser socios todas aquellas personas mayores de 18 años que colaboren en el cumplimiento de los fines estatutarios.

También podrán serlo los menores de 18 años, pero sin capacidad de voto en los órganos reglamentarios.

Los ingresos de la asociación para atender a sus fines se basarán en cuatro aspectos principales: cuotas de socios, aportaciones voluntarias, donativos o subvenciones procedentes de organismos públicos o entidades privadas e ingresos que puedan recibirse por el desarrollo de sus actividades.

Entre las primeras acciones previstas pueden destacarse: la presentación oficial de la asociación (a finales de año), el nombramiento como socios honorarios de aquellos que han sido comandantes del buque, el nombramiento como presidente de honor de S. M. el Rey, y la composición de un himno del barco.



Jerónimo Martínez Gómez, presidente de la Asociación, en la cámara del comandante del *Juan Sebastián de Elcano*.

MUSEO NAVAL

El Museo Naval es una entidad de titularidad estatal bajo dependencia orgánica del jefe de Estado Mayor de la Armada y funcional de la Dirección General de Relaciones Institucionales de la Defensa. Su misión consiste en adquirir, conservar, investigar, comunicar y exhibir para fines de estudio, educación y contemplación, piezas, conjuntos y colecciones de valor histórico, artístico, científico y técnico relacionadas con la actividad naval, a fin de difundir la historia marítima de España, contribuir a ilustrar, relevar y salvaguardar sus tradiciones y promover la conciencia marítima nacional.

Tradicionalmente, los fondos de valor histórico-artístico que constituyen su colección han ido incrementándose con los valiosísimos donativos particulares de toda clase de objetos representativos de nuestra Armada: armamento naval, condecoraciones, construcción naval, bellas artes, uniformidad, ciencia y tecnología, numismática, recuerdos, etc., que conservados y expuestos permiten al visitante que recorre las salas del museo conocer la historia de España, tan ligada a la mar a lo largo de los siglos.

Desde estas páginas de nuestra querida REVISTA GENERAL DE MARINA, tanto la dirección como el equipo técnico del Museo quieren ofrecer un sincero reconocimiento a todos los que, valorando la misión de nuestra Institución, nos han ayudado al cumplimiento de ella.

Aprovechamos la ocasión para animar al personal de la Armada a continuar con esta loable costumbre de colaborar con el Museo en la preservación del patrimonio histórico naval por medio de donaciones de piezas (documentos, condecoraciones, distintivos, uniformes, etc.) que contribuyan a incrementar la colección.

En próximos números de la REVISTA, iremos dando a conocer las diferentes actividades del Museo y aquellos fondos, en



Donación de una carta de Don Juan de Borbón.

muchos casos valiosísimos, que bien sea por sus características o por falta de espacio en las salas no están habitualmente expuestos al público.

Últimas incorporaciones al Museo

Placa de la Orden de la República Española, ingresada en el Museo por asignación del ministro de Cultura (compra por derecho de tanteo) con fecha 18 de mayo de 2009.

Creada mediante Decreto de 21 de julio de 1932 por el Gobierno presidido por Manuel Azaña, siendo ministro de Estado Luis de Zulueta Escolano, como recompensa por méritos sobresalientes en el servicio del Estado bajo las categorías de collar, placa, encomienda, oficial, caballero y medalla; estas últimas en categoría de plata y bronce.

Según Alfonso de Ceballos y Escalera en



Donación réplica del *Santísima Trinidad*.

su obra *Órdenes y Condecoraciones Civiles del Reino de España*, sólo se concedieron 146 placas.

El 24 de noviembre de 2008, el capitán de fragata en situación de retiro Crispín Pérez Pujol donó una pistola de percusión al Museo Naval.

El 24 de febrero de 2009 tuvo lugar la donación por Carmen Revuelta Salinas del original de una carta autógrafa de Su Alteza Real Don Juan de Borbón y Battenberg, fechada el 15 de abril de 1931, en la que se despidió de sus compañeros de promoción de la Escuela Naval de San Fernando con motivo de su marcha al exilio tras la proclamación de la II República española.

La carta está dirigida al guardia marina más antiguo de la promoción, José María Revuelta Salinas, y una vez restaurada en el taller de restauración de papel del Museo ha pasado a formar parte de la colección del Museo Naval de San Fernando.

El 18 de marzo de 2009 tuvo lugar el

depósito de un modelo del navío *Santísima Trinidad* por María Elena Manzano Bustamante en representación de sus hijos María Elena, Enrique y Mónica del Campo Manzano, propietarios del modelo.

El autor de la réplica, Enrique del Campo San José, fue un gran conocedor del Museo Naval, sobre cuyos planos y datos del *Santísima Trinidad* se basó para su construcción, en la que invirtió, trabajando en sus ratos libres, un total de cinco años.

El modelo será expuesto en el Museo Naval de San Fernando, en la sala dedicada a Trafalgar y a la Guerra de la Independencia española.

Con fecha 20 de abril de 2009 Cristina Fontaneda Berthet hizo entrega, en calidad de depósito, de un retrato al óleo de Diego de Alvear y Ponce de León (1749-1830) de autor anónimo del siglo XIX.

Diego de Alvear nació en Montilla (Córdoba) en el seno de una importante familia dedicada al negocio vitivinícola en la



Donación de un cuadro de Alvear.

Andalucía del siglo XVIII. Ingresó en la Armada española como guardia marina en 1770 y su nombre está ligado al combate del cabo Santa María (5-10-1804), en el que una flotilla de cuatro fragatas españolas al mando del brigadier José de Bustamante y Guerra fue atacada por una flotilla inglesa, a pesar de estar ambas naciones en paz en virtud del Tratado de Auvers.

Como resultado del combate, la fragata *Mercedes* se hundió por explosión de su santabárbara, pereciendo en el naufragio la esposa e hijos de don. Diego, salvo su primogénito Carlos María de Alvear. Tras sufrir cautiverio en Gran Bretaña regresó a España, y al estallar la Guerra de la Independencia tuvo un papel destacado en las operaciones de la defensa de Cádiz e Isla de León contra el

asedio francés, así como en la rendición y apresamiento de la escuadra francesa del almirante Rosilly fundada en la bahía de Cádiz.

En la actualidad el Estado español mantiene un litigio en un tribunal de Florida contra la empresa Odyssey por el expolio del pecio de la *Mercedes*.

El 23 de abril de 2009 tuvo lugar la donación por parte del coronel de Infantería de Marina Félix Anglada Monzón de una chaqueta de uniforme de general de brigada de Intendencia de la Armada que perteneció al general Rogelio Pena González Ares (La Coruña 1920-Madrid 2004) y un distintivo de tirador de arma larga y revólver de la Guardia Real (ca. 1976).

El 12 de mayo de 2009 tuvo lugar la donación por parte de Ramiro Arcas de un modelo del *Ictíneo II* de Narciso Monturiol, en escala 1/24. El modelo fue construido por el modelista naval Antonio Delgado Martínez, presente también en el acto de donación.

El *Ictíneo II* fue diseñado por Narciso Monturiol (1819-1885) como un prototipo de sumergible para la explotación de los bancos de coral mediterráneos. Fue botado en 1862. Su propulsión, por fuerza humana, se reveló insuficiente, por lo que se sustituyó por una máquina de vapor. En octubre de 1867 comenzaron las pruebas de la propulsión a vapor, pero las dificultades económicas acabaron con la empresa que Monturiol había creado para su construcción y explotación. En 1868 el *Ictíneo II* y su predecesor, el *Ictíneo I*, fueron subastados y desguazados para cubrir las deudas contraídas durante su construcción.

E. J. P.

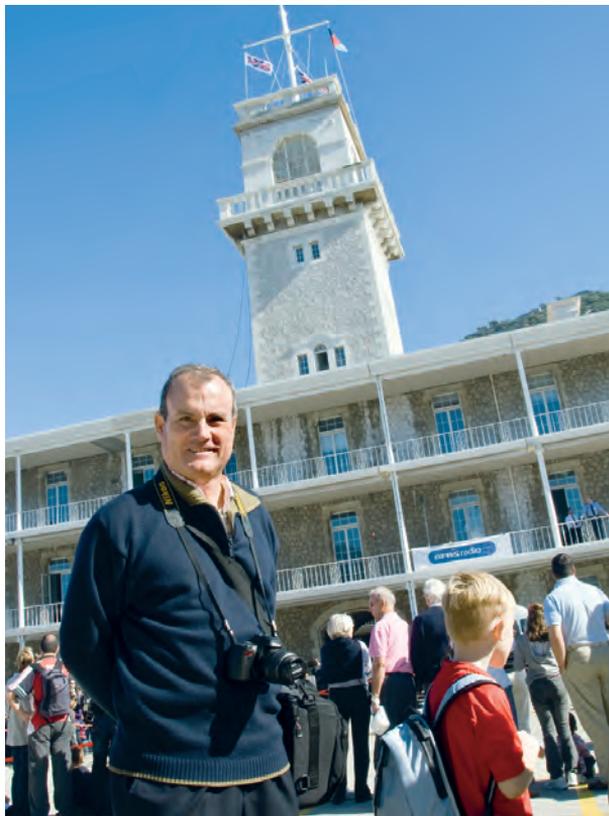
PRESENTACIÓN DEL LIBRO *GIBRALTAR: BASE MILITAR. EL INTERÉS ANGLO-AMERICANO POR EL PEÑÓN*

El pasado lunes día 15 se presentó, en la sede de la Asociación de la Prensa de Madrid, el libro del capitán de navío Ángel Liberal Fernández titulado *Gibraltar: base militar. El interés anglo-americano por el Peñón*.

La mesa de copresentadores era de gran categoría, pues acompañaron al presidente de la citada Asociación, Fernando González de Urbaneja, los ex ministros de Defensa Eduardo Serra Rexach y Gustavo Suárez Pertierra, el embajador de España Fernando Oliví y González-Pumariega, el economista y académico Juan Velarde Fuertes y, por supuesto, el autor del libro. Tanto los dos ex ministros como Juan Velarde y el embajador Oliví, además de glosar la oportunidad, originalidad y profundidad del libro del capitán de navío Liberal, pronunciaron palabras de recuerdo y elogio en honor del almirante Ángel Liberal Lucini (q. e. p. d), padre del autor, con el cual tuvieron el honor de colaborar en distintas etapas de sus respectivas carreras.

El autor se limitó a exponer el porqué de su interés en el tema del Peñón, la evolución de sus estudios al respecto, y recalcó que se había basado únicamente en información abierta, que analizaba la historia militar de Gibraltar, no la de España, y que no entraba a juzgar las decisiones políticas de los sucesivos gobiernos de España.

Como ejemplo de esa actitud, la foto que adjuntamos está tomada en la Base Naval de



Capitán de navío Ángel Liberal Fernández.

Gibraltar el día 8 de noviembre de 2009, «Día de puertas abiertas», y tiene un valor simbólico excepcional, porque significa que el autor sabe lo que dice puesto que estuvo allí dentro; eso sí, como varios miles de visitantes más, podríamos decir que esa foto es la que un británico incluiría en el libro si se invirtiesen los papeles.

J. M.^a B. N.

CENTENARIO DE LA MUERTE DEL ALMIRANTE PASCUAL CERVERA TOPETE

Organizado por la Asociación «Familia Cervera7, y con la colaboración del Museo Naval e Instituto de Historia y Cultura Naval, se celebró el pasado 25 de abril el acto conmemorativo del centenario de la muerte del almirante Pascual Cervera Topete, el héroe de Santiago de Cuba, modelo del cumplimiento del deber.

El acto, que contó con una nutrida representación familiar, pues acudieron miembros de la familia de toda España, comenzó con una visita al Museo Naval, con especial atención a la sala dedicada a los marinos y buques de Cavite y Santiago, y en la que se custodian varios recuerdos personales del almirante. A continuación tuvo lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada el acto recordatorio, en el que tras las palabras introductorias del presidente de la Asociación,

Javier Cervera Barranco, intervino el capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón, quien trazó una acertada semblanza del almirante a través de documentos epistolares inéditos, evidencias de su atinado juicio y clarividencia ante la situación de España que le tocó vivir.

Tras la intervención del capitán de navío Franco, el profesor universitario Ángel Luis Cervera Fantoni presentó la página *web* del almirante Cervera (www.almirantecervera.com), seguida con gran interés por parte de los asistentes, y que ha recibido en pocos días un considerable número de visitas.

Una copa de vino español con un aperitivo cerró el acto, en la que los numerosos familiares presentes confraternizaron durante algún tiempo.



PRESENTACIÓN DEL LIBRO *LA MARINA ILUSTRADA* EN EL ATENEO MADRILEÑO

El pasado 23 de junio tuvo lugar en el Ateneo de Madrid la presentación del libro *La Marina Ilustrada*, que tiene como sugerente subtítulo *Sueño y ambición de la España del XVIII*, y del que es autor David Carrasco Rabanal. El libro, que consta de más de 700 páginas, ha sido publicado por el Ministerio de Defensa en coedición con Ediciones Antígona, S. L.

Ante un numeroso público, que completaba el aforo del magnífico salón de actos de la docta sociedad creada en 1835, el vicepresidente primero del Ateneo, Javier García Núñez, marino mercante y con fuertes vínculos con la Armada por lazos familiares, a los que hizo referencia en su intervención, procedió a la apertura del acto. Seguidamente tomó la palabra Carmen Resino, historiadora y dramaturga, quien hizo una apretada síntesis de la historia de la Marina desde el descubrimiento del Nuevo Mundo hasta el Siglo de las Luces. Siguió con tres breves pero enjundiosas intervenciones a cargo de Tomás Suárez-Inclán González, secretario general técnico del Ministerio de Defensa; del contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, director del Órgano de Historia y



Cultura Naval de la Armada, y de Ignacio Pajón Leyra, director de la Colección «Crítica» de la Editorial Antígona. El autor de la obra cerró el turno de intervenciones repasando los hitos y personajes de la Marina del siglo XVIII, en que la Real Armada alcanzó su cénit en la construcción de navíos y arsenales y en organización naval, y que tuvo el triste epílogo de Trafalgar. Después de un breve turno de preguntas de los asistentes, el vicepresidente del Ateneo clausuró el acto.

Además de las personalidades ya reseñadas, asistieron al acto el subdirector general de Documentación y Publicaciones del Ministerio de Defensa, Antonio Magariños, y algunos afamados historiadores que han publicado obras sobre la Armada del siglo XVIII, como el general José Cervera Pery y el capitán de navío José Blanco Núñez, secretario general de la Comisión Española de Historia Militar, ambos correspondientes de la Real Academia de la Historia.

M. J. F.





Pequeño calibre. (Foto: A. Ortiueira Gil).



GACETILLA

Día de las Fuerzas Armadas 2009

Con la presencia de SS. MM. los Reyes, acompañados de numerosas autoridades civiles y militares, el Día de las Fuerzas Armadas del presente 2009 se celebró en la bella capital cántabra: Santander, una de las ciudades españolas más agradables y bonitas, al tiempo que cómodas, al no haberse convertido en un monstruo de varios millones de habitantes.

El programa de actos resultó algo distinto al de otros años, ya que no hubo desfile de tropas y de vehículos de tierra, aunque sí una cumplida demostración aeronaval en la playa de El Sardinero, y la renovación del compromiso de la jura de bandera de un numeroso grupo de veteranos. Los actos se cerraron con el homenaje a la bandera y a los caídos. Como complemento asistimos a una exposición estática de medios del Ejército de Tierra, así como de vehículos anfibios de la Armada, realizada en los





muelles, cerca del atraque del *Galicia*; una exposición sobre el XX aniversario de la presencia de la mujer en las FAS; un concierto y pasacalles de bandas de música, y una jornada de puertas abiertas en los buques de la Armada surtos en el puerto.



El sábado 30 de mayo tuvo lugar la demostración aeronaval, que congregó una ingente cantidad de público, no sólo en la misma playa de El Sardinero, sino por todas las zonas aledañas desde las que era posible ver, aunque fuese de lejos, el ejercicio anfíbio. Los periódicos cifraron en un par de cientos de miles de personas aquella multitud.

A las 1130, como estaba programado, los buques participantes se hallaban fondeados o navegando por El Sardinero (LPD *Galicia*, fragata *Almirante Juan de Borbón* y cazaminas *Sella*). La demostración prosiguió con el salto de un equipo de buceadores al agua desde un helicóptero SH 3, así como lanzamiento de paracaidistas desde un avión CASA C 295. Casi simultáneamente con los aterrizajes de los paracaidistas, se sucedieron las salvas de preparación para el asalto, a cargo de la fragata; a continuación, varada de una *rib* con buceadores de combate, colocación de una carga de



demolición y señalización de las diversas zonas de desembarco.

A las 1153 comenzó la llegada masiva de embarcaciones: primero las de las *rib Supercat*, y a continuación las de los vehículos anfibios *LCVT* y los lanchones de fabricación española *LCM 1E*; en total, cuatro unidades, tres para realizar el propio desembarco con vehículos *Piraña* y *Hummer*, y una de reserva. Entretanto, se habían realizado las pasadas simuladas de ataque a tierra de los *Harrier* de la Armada y de los *F 18* del Ejército del Aire. Un *Chinook* evacuaba después a los simulados rehenes y heridos. De inmediato, logrados los objetivos del supuesto, evacuación de unos rehenes de la ONU retenidos por un grupo terrorista, se reembarcaron los vehículos y se realizaron pasadas de exhibición por parte de los aviones y helicópteros, con una demostración fin de fiesta a cargo de la Patrulla Águila del Ejército del Aire.

El mismo día 30, a las 1800, tuvo lugar en el Paseo de Pereda el acto de jura de bandera de un conjunto de veteranos, entre los que se hallaba el golfista Severiano Ballesteros, convaleciente de una grave

operación por un tumor cerebral. El acto reunió asimismo una gran multitud, que aplaudió a rabiar los diversos momentos y la presencia de algunas autoridades.

Uno de los actos más emocionantes del día, sin duda, fue el homenaje a la bandera y a los caídos, en el que se honraba a aquellos que ofrendaron su vida en las distintas misiones desarrolladas por nuestras Fuerzas Armadas. Este acto, lleno de colorido por la presencia de banderas, guiones, banderines y soldados vestidos con uniformes de épocas pasadas, se celebró en el marco extraordinario del Parque de las Llanas. Especialmente vibrantes y emotivos fueron los momentos de la llegada de la Bandera Nacional, portada por un paracaidista cuyo paracaídas estaba pintado también con los colores de nuestra enseña, el izado en el mástil de honor y la ofrenda de la corona de laurel.

La gran cantidad de público y su extraordinario comportamiento son dignos de destacar, siendo constantes los vítores a SS. MM. y a España. Y es que Santander es, y seguirá siendo, «la novia del mar».

C. B. i V.

Clausura del XIV Curso de Capacitación para el ascenso a cabo mayor de la Armada en la Escuela de Suboficiales

El pasado día 29 de mayo tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales de la Armada el acto de clausura del XIV Curso de Capacitación para el ascenso a cabo mayor de la Armada, presidido por el comandante director del centro, el capitán de navío Jesús Bernal García.

Este acto, que se desarrolló en el salón de actos del Cuartel de Alumnos «Almirante Diego Brochero», puso fin a siete semanas de trabajo en las que los 33 alumnos que finalizaron el curso recibieron las enseñanzas que les capacitarán para el desarrollo de los cometidos de tan importante empleo, por ser la referencia para los miembros de la Escala de Tropa de los ejércitos.

El capitán de fragata subdirector jefe de Estudios, Francisco J. Bugatto Nieto, impartió la última lección del curso, en la que se refirió

a la importancia que se ha concedido al empleo de cabo mayor, destacando su labor como nexo del personal de tropa y marinería con los superiores jerárquicos, dando por su experiencia especial importancia a la labor de asesoramiento del mando. Finalizó sus palabras felicitando a los componentes del curso por la consecución del mismo con éxito, dando paso a la entrega de diplomas acreditativos, después de la cual el comandante director dio por clausurado el curso.

Finalizó el acto oficial con la fotografía de la promoción en la escalinata del Cuartel de Alumnos, tras la cual se ofreció una copa de vino en la cafetería de alumnos a los componentes del curso, profesores y familiares y amigos invitados.



Creación de la Fuerza de Guerra Naval Especial

El 10 de junio tuvo lugar el acto oficial de creación de la Fuerza de Guerra Naval Especial (FGNE) en la Estación Naval de La Algameca, en Cartagena, siendo presidido por el comandante general de Infantería de Marina, general de división Juan Chicharro Ortega, que a su vez hizo entrega del mando de la unidad al coronel de Infantería de Marina Javier Hertfelder de Aldecoa.

El personal de la FGNE se constituirá en base a la aportación del personal proveniente del Mando de Guerra Naval Especial (MGNE), de la Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC) del Centro de Buceo de la Armada y de la Unidad de Operaciones Especiales (UOE) de la Brigada de Infantería de Marina, en una única entidad orgánica que concentre toda la capacidad de la Armada en el ámbito de la Guerra Naval Especial.





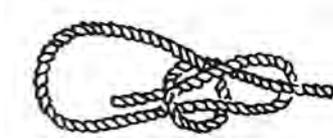
La creación de la Fuerza de Guerra Naval Especial dentro de la nueva organización de la Fuerza de la Armada, con dependencia orgánica del comandante general de Infantería de Marina, obedece a la necesidad de contar con una capacidad de operaciones especiales genuinamente marítima, y que constituye la aportación de la Armada a la capacidad de operaciones especiales conjuntas.

Sus componentes están cualificados en las tácticas y técnicas de operaciones especiales, como reconocimiento especial, acción directa y asistencia militar, buceo, paracaidismo, evasión y escape, combate en tierra,

infiltración y recuperación, defensa personal, tiro de precisión, etcétera.

Actualmente la Fuerza de Guerra Naval Especial aporta un equipo operativo de Guerra Naval Especial embarcado a bordo del petrolero de la Armada *Marqués de la Ensenada*, dentro del entorno de la Operación ATALANTA en la lucha contra la piratería y protección de nuestros buques pesqueros en aguas del océano Índico.

También participa un equipo de FGNE en la misión ordenada por la ONU en el Líbano como integrante de la Fuerza Interina de las Naciones Unidas (FINUL).



Cincuenta aniversario de la creación del Colegio Mayor Jorge Juan

El pasado 15 de enero se celebró en el Colegio Mayor Universitario Jorge Juan un acto institucional con motivo del cincuenta aniversario de su creación. Fue presidido por el jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo, que estuvo acompañado por la delegada del rector de la Universidad Complutense para los Colegio Mayores, el almirante de personal, directores de colegios mayores y otras autoridades académicas y de la Armada.

Durante el acto, el director de colegio, coronel de Intendencia Antonio Rendón-Luna de Dueñas impuso la beca de colegial de honor al almirante general Rebollo, quien descubrió seguidamente un busto de Jorge Juan en los jardines del colegio mayor, con una placa de homenaje a la Armada y a la universidad. Como colofón, entregó un obsequio al colegial más veterano de la primera promoción, Manuel Luna de Toledo.

En la evocación del acto, el director señaló que el colegio se concibió como un hogar para la formación, donde el colegial pudiera encontrar estímulo intelectual, orientación para la vida social y un lugar adecuado para

las actividades cultural y humanista.

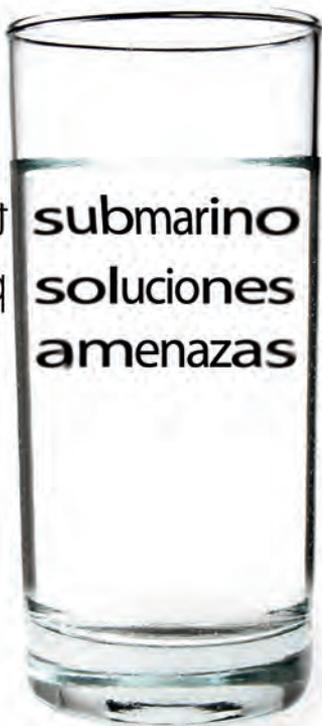
El AJEMA tuvo palabras de agradecimiento, destacando la importante misión que ha desarrollado esta «barca varada» a lo largo de estos cincuenta años, congratulándose de que sea referente importante dentro del ámbito universitario de Madrid, y animando al equipo directivo a mantener ese espíritu de compromiso para un mejor servicio a los colegiales.

A esta celebración se unieron numerosos antiguos alumnos que recordaron con emoción su paso por este colegio y disfrutaron de una feliz jornada, comprometiéndose a la creación de la «Asociación de Antiguos Colegiales».

El Colegio fue creado por Decreto de la Presidencia del Gobierno de junio de 1959, dependiendo de la Universidad de Madrid, para acoger al personal de la Armada, sus hijos y huérfanos que cursen estudios universitarios en Madrid. Cuenta con 119 colegiales, y a partir de 1998 tiene carácter mixto. Durante estos cincuenta años han cursado en él sus estudios más de 2.600 colegiales y lo han dirigido nueve jefes de diferentes cuerpos de la Armada.



En el medio submarino
detectar
amenazas
soluciones
para



www.saes.com.es

20 años
de SAES
de misiones de paz

SAES dispone de la tecnología para vencer esta amenaza.

El medio submarino necesita soluciones especiales, que sólo una empresa con el máximo nivel tecnológico puede ofrecer. SAES es la única empresa española especializada en el entorno submarino, con una gran flexibilidad para ofrecer soluciones a medida. Sus equipos están instalados en submarinos, buques de superficie, aviones y helicópteros de patrulla marítima e instalaciones de tierra.

SAES. Especialista español en electrónica submarina.





LIBROS

SÁNCHEZ HERRÁEZ, Pedro, y RODRÍGUEZ BARRIGÓN, Juan Manuel: *El conflicto del Líbano*. — (ISBN: 978-84-9781-495-9). Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, e Instituto de Estudios Internacionales y Europeos «Francisco de Victoria» (Universidad Carlos III de Madrid). Abril 2009; 242 páginas.

Son numerosas las zonas sensibles del planeta en las que se vienen desarrollando de forma casi permanente conflictos, de mayor o menor intensidad, que atraen la atención del público en proporción directa a las consecuencias de todo orden que su evolución pueda tener en la comunidad internacional. Algunas de esas zonas, especialmente conflictivas, se encuentran a pocos pasos de nuestros hogares, incluso dentro de ese espacio común llamado Europa, y los Balcanes son un claro ejemplo. Y los enfrentamientos suelen tener raíces tan complejas que es preciso disponer de una clara y abundante información para, tras un profundo estudio, tener una idea medio clara que nos permita emitir alguna opinión o comentario con cierto fundamento.

Es por ello de agradecer esta nueva publicación del Ministerio de Defensa sobre «Conflictos internacionales contemporáneos», que hace el número once de los publicados, y que aborda el complejo y confuso proceso de las relaciones en un país tan estratégicamente situado como el Líbano.

El dicho popular es sabio, y dicen que lo que mal empieza mal acaba. Y no muy acertado fue el proceso de descolonización anglofrancés de aquella zona, ni el consiguiente nacimiento del Estado de Israel, en el que el territorio palestino fue repartido entre este último, Jordania y Egipto. La marea de refugiados



palestinos hacia el Líbano, con la consiguiente creación de los campos de refugiados, fue un elemento desestabilizador en un país que hacía poco tiempo había alcanzado la independencia y logrado un Pacto Nacional entre las comunidades cristianas y musulmanas, ya bastante difícil de por sí.

Al complejo panorama interno, en el que resulta milagroso conseguir un mínimo y delicado equilibrio entre el mosaico de culturas y religiones existentes —en el que destacan los cristianos maronitas y los musulmanes chiíes— se unen los intereses e influencias de las grandes potencias y países del entorno como consecuencia de las particularidades geopolíticas y geoestratégicas de la zona. De ahí las guerras civiles, por un lado, y los continuos enfrentamientos entre Hizbulá —¿Esta-

do dentro de un Estado?— y las fuerzas israelíes en un permanente proceso de acción-reacción, que no dejan de provocar un desastre humanitario y ecológico.

La preocupación internacional se traduce en las Resoluciones 425 y 426 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, por las que nace la FINUL en 1978, en la que se integra España en septiembre de 2006, aportando su tributo en sangre con la muerte de seis soldados en junio de 2007 por la acción de un coche bomba. La Armada viene participando en esta operación con un patrullero de la clase *Descubierta*, integrado en la TF 448 de la EUROMARFOR. Hasta el momento han participado las siguientes unidades: *Cazadora*, *Infanta Elena*, *Infanta Cristina* y *Vencedora*.

Los autores tratan el tema de manera totalmente imparcial, aportando de forma cronológica una notable cantidad de información que permite comprender en gran parte el drama de aquella región y las dificultades para salir del atolladero, en un momento en que el programa nuclear iraní añade un factor más de preocupación. El resultado de las últimas elecciones, celebradas el 14

de junio, ha dado la victoria al bloque prooccidental y permite albergar ciertas esperanzas, aunque son muchas las dudas sobre las posibilidades de garantizar la estabilidad del país de los cedros y de que el Estado libanés pueda definitivamente ejercer sus funciones soberanas a través de sus instituciones.

G. V. A

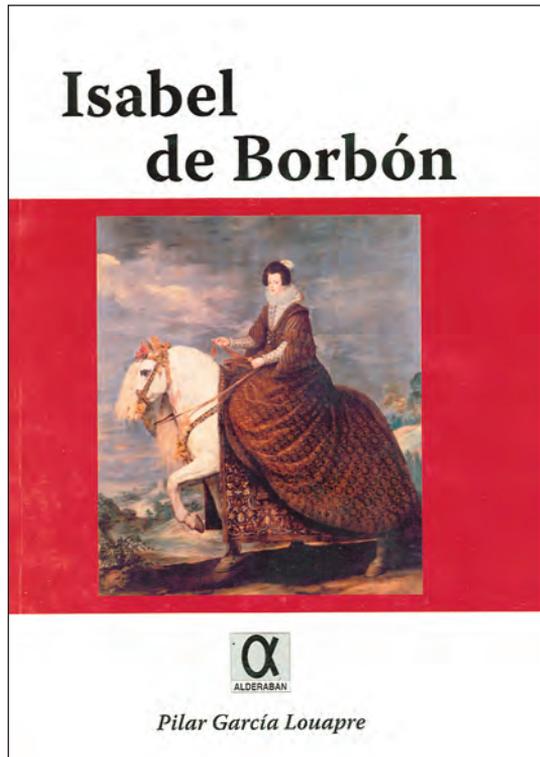
GARCÍA LOUAPRE, Pilar: *Isabel de Borbón*.—Aldebarán. (ISBN: 978-84-95414-46-5). Madrid, 2008; 215 páginas.

En tiempos de paridades, nada más oportuno que estudiar la biografía de una reina que fue dos veces regenta de España, que contribuyó decisivamente a la caída del conde-duque y que contempló desde su trono el año más glorioso de la monarquía hispánica, el de 1625, en el que rendíamos Breda, reconquistábamos la bahía de Todos los Santos, triunfábamos en La Valtelina, socorriamos a Génova y rechazábamos, el día de Todos los Santos y con pleno éxito, a los angloholandeses que querían tomarnos Cádiz.

La doctora García Louapre, madrileña de nacimiento y parisina por consorte y por su formación académica en La Sorbona, nos sorprende con un libro bien escrito, claro, conciso, y que nos ayuda a comprender el reinado de Felipe IV, esposo de Isabel de Borbón,

en el que el «Oro intelectual del Siglo» se amadrinaba a una progresiva decadencia que nos conduciría, al finalizar su vida Carlos II, su sucesor, sin descendencia, al cambio de dinastía tras penosísima guerra.

La reina, que vivió apenas cuarenta y dos años (1602-1644) llegó a Madrid el 18 de diciembre de 1615, reinó durante 23 años, pues Felipe III falleció en



1621, pero cuando se celebró la boda su esposo tenía apenas diez años, por lo cual fue instalada en El Pardo durante cuatro años y hasta que el día 25 de noviembre de 1620 se consumó el regio matrimonio. La reina tuvo la amargura de ver fallecer a tempranísima edad a cinco de sus seis hijas (tuvo también un aborto de otra hembra), vio crecer al príncipe Baltasar Carlos (el quinto hijo y único varón que tuvo, que falleció con 17 años de edad tras la muerte de su madre) y a la infanta María Teresa, que se casará con el Rey Sol.

Todos los detalles de la rigidez protocolaria de la vida de la Corte de los Austrias, las relaciones políticas, las intrigas, las fiestas cortesanas... van apareciendo en la biografía de la doctora García Louapre con sencillez y con agradable prosa, que se apoya en precisa documentación, de la que transcribe al final del libro cinco documentos, amén de proporcionar una copiosa lista de notas que evidencian el carácter científico del libro.

Aspectos importantes de la actuación política de la reina consorte, explicados por la autora con maestría y que reflejamos como final de esta recesión, fueron los enfrentamientos de la reina con su queridísimo hermano de la niñez, Luis XIII, en beneficio de su amada corona española.

J. B. N.

LAWRENCE, D. H.: *Cerdeña y el mar*. — Editorial Alhena Media, Barcelona, 2008 (ISBN: 978-84-96434-07-3); 318 páginas.

Que tire la primera piedra quien nunca haya confundido a T. E. Lawrence con D. H. Lawrence. Efectivamente, Thomas Edward Lawrence (1888-1935), más conocido como Lawrence de Arabia, fue el mítico aventurero, arqueólogo, militar, agente de inteligencia y diplomático (y también escritor: *Los siete pilares de la sabiduría*), y nada tuvo que ver con su contemporáneo y compatriota David Herbert Lawrence (1885-1930), el literato que hoy nos ocupa.

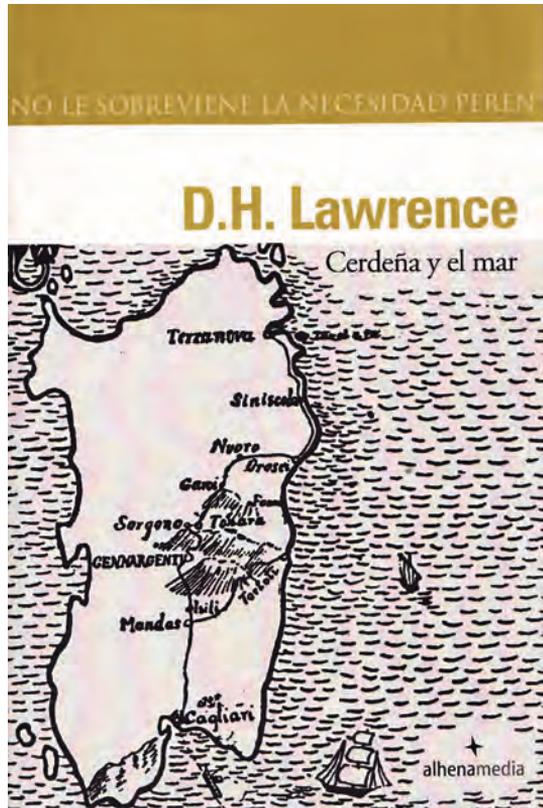
D. H. Lawrence nació en Eastwood, una pequeña ciudad minera próxima a Nottingham. Hijo de un minero (*a collier's son of a poet!*, decía con ironía, pensemos en las barreras sociales desde la perspectiva de un británico y de la época), llegó a ser conocido universalmente por las que quizá sean sus dos novelas más famosas: *Hijos y amantes* (1913) y *El amante de Lady Chatterley* (1928), aunque en realidad escribió y publicó más de 50 obras entre novelas, relatos cortos, poesía, teatro, ensayos y libros de viajes. Menos conocidas son sus facetas de traductor y pintor. De esta última podemos ver una sugerente muestra en la portada de este libro, un evocador mapa de Cerdeña dibujado por el propio Lawrence.

Se casó en 1914 con Frieda von Richthofen (sí, prima de Manfred von Richthofen, el Barón Rojo), una vez que ella obtuvo el divorcio de Ernest Weekley, antiguo profesor de Lawrence, con el que había tenido tres hijos. En

lo literario, la reivindicación que hizo a lo largo de toda su obra de lo humano, lo espontáneo, lo vital y lo instintivo, lo que incluía la sexualidad (y una oposición intelectual sostenida con Sigmund Freud) le trajo no pocos problemas con la censura. En 1929 la policía se-cuestró el manuscrito de su obra poética *Pansies* (*Pensamientos, la flor*), mientras una redada policial ponía fin a su exposición de pintura en Londres y era necesaria la intervención judicial para que los cuadros le fueran devueltos. En otros ámbitos sus relaciones con las autoridades tampoco resultaron muy felices. En su viaje a Metz en 1912 fue arrestado por las autoridades alemanas y acusado de ser un espía británico; paradójicamente, en 1917 fue acusado por los británicos de ser un espía alemán y desterrado de Cornwall (Cornualles),

donde entonces residía. El año de 1919 es el que realmente pone fin a la relación de Lawrence con su nada querida Inglaterra y marca el inicio de una vida nómada, de una «peregrinación salvaje», como él mismo la llamaba, que transcurre principalmente en Italia (el libro corresponde a esa época), México y Francia, aunque también pasa más o menos brevemente por Ceilán, Australia, Estados Unidos (Nuevo México), Suiza y España (Mallorca). Finalmente los problemas pulmonares que arrastró toda su vida acabaron con él en Vence, en la Provenza francesa, el 2 de marzo de 1930.

Sea and Sardinia, título original del libro en lengua inglesa (1921), es el segundo de sus cuatro libros de viajes, de los que tres son «italianos», entre ellos el muy conocido *Twilight in Italy* (1916). Ésta no es realmente la primera vez que la obra ve la luz en castellano, pues en 1949 Santiago Rueda Editor (Buenos Aires) publicó una edición conjunta de *Crepúsculo en Italia* y *El Mar y Cerdeña* [sic]. Ahora, esta impecable edición de Alhena Media pone efectivamente la obra al alcance del lector, con una traducción nueva, coincidiendo



traductor y prologuista en la misma persona. De toda la rigurosa y erudita información que podemos obtener del prólogo, llama la atención el corto lapso de tiempo en el que el libro fue escrito, seis semanas, así como el ominoso destino que sufrió el manuscrito original, que terminó en el retrete de la casa de Taormina donde residían los Lawrence, si bien sobrevivió una copia mecanografiada.

Este libro es el diario de un viaje. Un libro de paisajes, gentes, parajes, de impresiones. Catania y el Etna, Mesina, Palermo y luego el mar, siempre el mar como telón de fondo, la travesía por el Mediterráneo hasta Cerdeña, y ya en Cagliari, la ciudad, la bahía encerrada entre montañas... El paso por todos estos lugares despierta en el viajero sentimientos, reflexiones y alguna que otra observación no exenta de mordacidad, que el autor no puede dejar de reflejar por escrito, y desde luego que lo hace con una nada desdeñable belleza literaria:

«Un amanecer de maravilla: la mañana encantada en su pureza en medio del mar, el aire dorado, deleitoso, con las lentejuelas del mar estremecidas en su cabrilleo incesante y el cielo a lo lejos, muy lejos, altísimo, de una claridad insondable. ¡Qué alegría estar a bordo de un barco! ¡Qué hora de oro para el corazón del hombre! Ay, si pudiera uno navegar por siempre en un barco pequeño y sosegado, solitario, de una orilla a otra, de una isla a la siguiente, y surcar los espacios de este mundo maravilloso, siempre de travesía en los espacios de este mundo maravilloso...»

R. M. M.

QUESADA GÓMEZ, Agustín (coordinador de la edición) y 14 autores más: *El Real Cuerpo de Ingenieros del Ejército en la Guerra de la Independencia 1808-1814*.—(ISBN: 978-84-9781-477-5). Ministerio de Defensa. Madrid, mayo 2009. 615 pp. Ilustraciones.

Con ocasión del bicentenario del inicio de la Guerra de la Independencia se produjo el año pasado una gran avalancha de nuevos títulos que tratan diversos aspectos de la contienda, y es de esperar que hasta que llegue el bicentenario de su finalización, en 1814, continúe el goteo de nuevos libros sobre este tema que parece inagotable

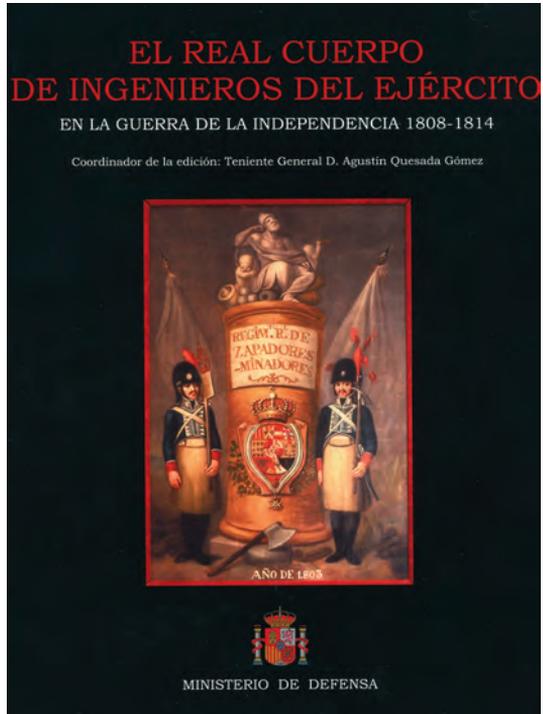
De reciente aparición, mayo 2009, es el titulado *El Real Cuerpo de Ingenieros del Ejército en la Guerra de la Independencia 1808-1814*. Se trata de un volumen de gran formato, de más de 600 páginas, magníficamente impreso, profusamente ilustrado, y en el que ha colaborado un brillante plantel de especialistas, todos pertenecientes al Arma de Ingenieros: dos generales

de división, dos generales de brigada, cinco coroneles y otros tantos tenientes coroneles, coordinados por el teniente general Agustín Quesada, presidente de la Comisión de Estudios Históricos del Arma de Ingenieros.

El Real Cuerpo de Ingenieros, cuyos antecedentes se remontan a finales del siglo XIV, fue establecido como cuerpo de carácter facultativo en 1717, y antes de que se cumpliera su centenario se completó su carácter militar al contar con tropas propias con la creación, en 1812, del Regimiento Real de Zapadores-Minadores, que bien pronto comenzó a desplegarse en ciudades y plazas militares, en especial las fronterizas. Y en ese estado y despliegue llegó el 2 de mayo de 1808.

La obra está estructurada en tres partes. La Parte I es un estudio general sintetizado de la Guerra de la Independencia y sus antecedentes, con referencia inclusive a la División del marqués de la Romana en Dinamarca. Por cierto, el citado marqués era don Pedro Caro Sureda, antiguo oficial de la Armada, que de capitán de fragata pasó al Ejército. Desempeñó el cargo de capitán general de Cataluña, y antes de su famosa expedición, en la que se integró una compañía de zapadores, fue director general de Ingenieros. En la Parte II se trata con detalle la actuación de ese Real Cuerpo en la Guerra de la Independencia de forma cronológica y en todas las regiones españolas. La Parte III incluye diversos estudios relacionados con el Real Cuerpo de Ingenieros durante la época de la Guerra de la Independencia, que contemplan la organización del Cuerpo, las transmisiones, la enseñanza, uniformidad, armamento, recompensas obtenidas, y los Cuerpos de Ingenieros extranjeros: Francia, Inglaterra y Portugal. El libro se completa con un diccionario biográfico de los oficiales e ingenieros generales del cuerpo que intervinieron en la citada contienda.

Esta obra es una notable contribución para un mejor conocimiento de la Guerra de la Independencia, que sin duda será del agrado de todos los aficio-



nados a la Historia en general, y en particular para los estudiosos del Real Cuerpo de Ingenieros del Ejército, una de las corporaciones más notable y prestigiosa del Siglo de las Luces.

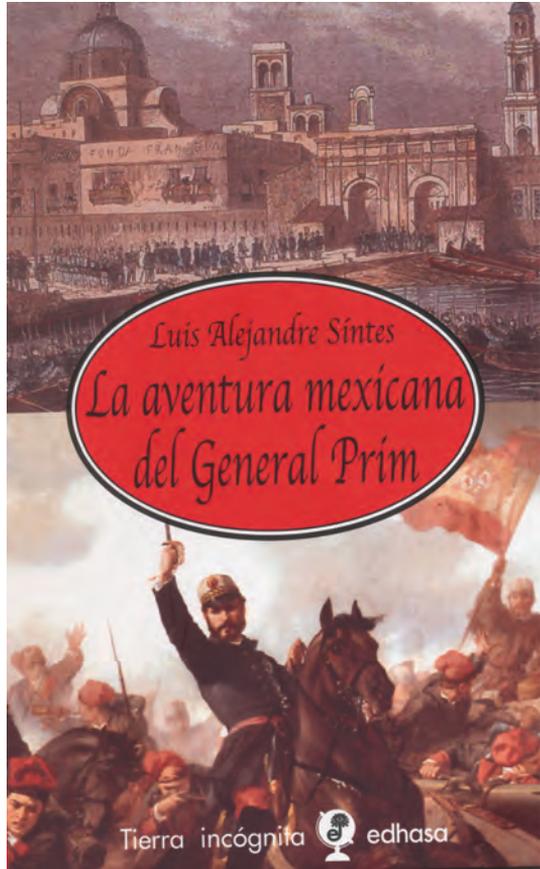
M. J. F.

ALEJANDRE SINTES, Luis: *La aventura mexicana del General Prim.*— (ISBN: 978-84 350-3983-3). Edhasa Barcelona 2009. 366 pp.

El general de Ejército Luis Alejandro Sintes, uno de los más notables intérpretes de la literatura militar contemporánea, nos sorprende gratamente con su libro *La aventura mexicana del general Prim*, feliz continuación de aquel magistral estudio titulado *La guerra de la Conchinchina (cuando los españoles conquistaron el Vietnam)*, que reseñamos en las páginas de esta REVISTA con la admiración y aprecio que nos merecían .

Polémica, controvertida, pero siempre atractiva, la figura del general Prim — aquel gran español nacido en Cataluña— adquiere singular relieve en los anales del siglo XIX. Guerrero invicto en la campaña de África, y político honesto y sagaz con visión y sentido de Estado, su aventura mexicana, desde una estrategia perfectamente planteada, evidenció el acierto de su impulsor. Las zancadillas de Serrano y el obstruccionismo francés no consiguieron otra cosa que el realce de su figura.

Se ha presentado al Partido Progresista, del que Prim fue líder destacado, como esencialmente revolucionario -el general intentó siete pronunciamientos en cuatro años-, pero siempre que se le invitó a la lucha legal en condiciones



dignas aceptó el envite, hasta que evidentes engaños le obligaban a retirarse y apelar a otros medios.

Luis Alejandro, que abre nuevos y fértiles cauces en la historiografía militar, ha sabido afrontar con precisión y agudeza los rasgos esenciales de aquella aventura en la que España se vio envuelta, a su pesar, y que tanto sacudió a la clase política. La carta que Prim escribe desde Drizaba el 17 de marzo de 1862 al Emperador Napoleón III tiene mucho de profética, y la que días más tarde dirige al almirante francés Julien de la Gravère tras la ruptura del convenio de Londres, y en la que le anuncia el reembarco de sus tropas, es también modelo de tacto y diplomacia.

De todo ello nos habla extensamente el general Alejandro en este libro tan inteligentemente planteado como acertadamente resuelto, que en todo momento despierta interés, y que a pesar de su rigurosidad histórica se lee con pasmosa facilidad y que lo elevará sin duda al podio de los libros más leídos del año.

Magníficamente editado por Edhasa, con el sello que caracteriza a tan prestigiosa editorial y con un espléndido estudio introductorio de Ricardo García Cárcel, "La aventura mexicana del General Prim" reúne todos y cada uno de los ingredientes que respaldan una obra bien hecha.

J. C. P.

Juan Vázquez García: *U-BOOTE. La leyenda de los «lobos grises»*.— Galland Books Editorial. (ISBN: 978-84-936804-6-6.) Valladolid, marzo de 2009. 64 páginas. Numerosas fotografías e ilustraciones.

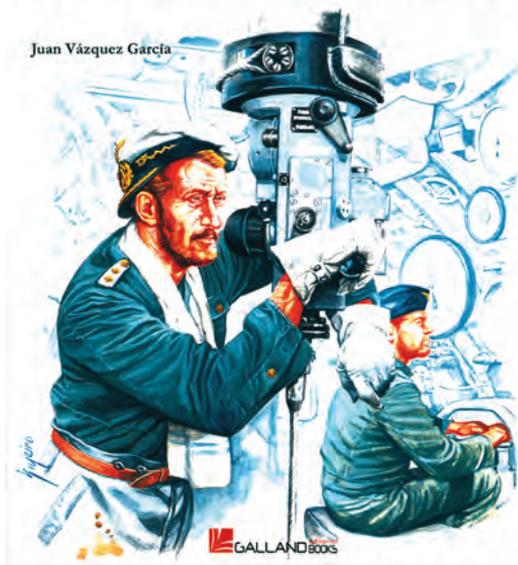
Durante la Gran Guerra, la campaña submarina alemana, había estado a punto de yugular el comercio marítimo británico, poniendo al borde del colapso al Reino Unido. Por eso, el dictado de Versalles prohibió a la derrotada Alemania disponer de submarinos en su marina de guerra. Pese a ello, Alemania fue desarrollando su arma submarina, primero de forma subrepticia, y luego, abiertamente, una vez que consiguió en 1935 la revisión del tratado de Versalles.

En la Segunda Guerra Mundial, la historia se repitió. La reconstituida arma submarina de la Kriegsmarine, causó gravísimos daños a los suministros marítimos aliados, sobre todo británicos. Unos 3.000 mercantes, (mas de 14.000.000 de toneladas de registro bruto) y casi 200 barcos de guerra bajaron al abismo a consecuencia de los ataques de los «lobos grises» germanos. Pero la inmensa superioridad material de los aliados, acabó por hacerles ganar la partida: de los 863 submarinos alemanes que entraron en servicio durante la guerra, 754 fueron hundidos, muriendo en combate las tres cuartas partes de sus dotaciones, casi 29.000 hombres.

U-BOOTE

LA LEYENDA DE LOS «LOBOS GRISES»

Juan Vázquez García



El autor reseña las características técnicas de los diversos tipos de submarino que entraron en combate, relata los hechos más sobresalientes de la campaña submarina: los primeros y brillantes éxitos, la dura lucha, el declive y, al fin, la derrota. Refleja el entusiasmo de las dotaciones, siempre voluntarias a pesar de las enormes bajas sufridas, el característico *esprit de corps* que el almirante Dönitz supo imprimir al arma submarina, y las hazañas de míticos comandantes de u-boote como Prien, Kretschmer, Schepcke, Endrass, Luth, Topp, Lehman-Willenbrok y tantos otros que con su valor, pericia y sacrificio escribieron páginas de gloria para su patria.

Los asuntos castrenses, históricos o de actualidad, no suelen ser objeto de especial atención en el mundo editorial español, por lo que creo que debemos felicitarlos por la reciente aparición de una editorial como Galland Books, dedicada exclusivamente a la Historia Militar. El libro que comentamos se incluye en la colección *StuG3*, que reúne una serie de cuadernos monográficos, profusamente ilustrados, que en nada tienen que envidiar a las conocidísimas (y magníficas) publicaciones que han hecho famosa a la editorial británica Osprey.

J. R.

FERNÁNDEZ DÍAS, Victoria: *El exilio de los marinos republicanos*.— (ISBN: 978-84-370-7395-8). Publicacions de la Universitat de Valencia, 2009; 335 pp.; ilustraciones. PVP: 23,50 euros.

A principios de marzo de 1939 el bando republicano da la guerra por perdida. En Cartagena, que viene sufriendo fuertes bombardeos aéreos, se produce un movimiento revolucionario favorable a Franco y la flota republicana, bajo

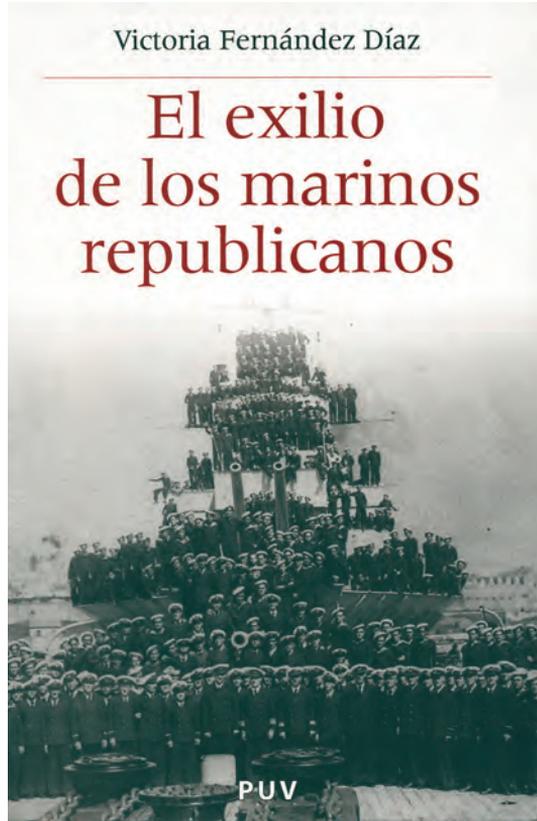
la amenaza de su destrucción por las baterías de costa en poder de los sublevados, sale de puerto el 5 de marzo bajo el mando de su almirante Miguel Buiza —capitán de corbeta al inicio de la guerra— camino del exilio. El día 7 se interna en Bizerta. Es el último episodio de la desdichada historia de la Marina republicana.

A bordo de los doce buques internados van unas 400 personas, entre ellos 300 civiles, que son conducidas, con su almirante al frente que quiere seguir la suerte de sus hombres, al campo de concentración de Meherí-Zebbeus. A pesar de que en Francia gobierna el frente popular, el trato que dan a los españoles es humillante. Las condiciones del campo son inhumanas y la situación de los internados es dramática. 2285 deciden regresar a España.

No todos los marinos republicanos salieron con la Flota a Bizerta. Otros lo hicieron por Rosas, Puerto de la Selva y Mahón, siendo internados en campos de Francia, o por Alicante y Cartagena, que fueron a campos de concentración en Orán.

Los protagonistas del libro son cerca de 400 marinos republicanos que fueron internados en los campos reseñados. La mayoría perteneció a los empleos más modestos —auxiliares alumnos, suboficiales, cabos y marineros— de la Flota republicana, que la autora saca del anonimato y del olvido después de realizar una labor exhaustiva y cuidadosa para reconstruir sus peripecias, algunas insólitas, aportando un buen número de fotografías inéditas que enriquecen sus relatos.

A Bizerta llegaron 16 oficiales procedentes del Cuerpo General, aunque como dice la autora, no todos eran republicanos de verdad. Tal era el caso de los cinco oficiales con mando de buque que voluntariamente regresaron a España y a los que califica de quintocolumnistas. Según la autora, de unos 40



oficiales del Cuerpo General que permanecieron en el bando republicano, solo hubo 20 que fueran republicanos de convicción y que no ayudaran por acción u omisión al bando nacional. La mayoría de esos 20 desfilan por las páginas del libro: los tres almirantes que tuvo la Flota, Navarro, Buiza y Ubieta; el contralmirante Valentín Fuentes, único que alcanzó este empleo por antigüedad; Tuiz González, García Barreiro, etcétera.

El libro viene a llenar un hueco dentro de la ya amplia bibliografía de nuestra guerra civil. A nuestro juicio, le sobra el apartado titulado *Los que se quedaron*, que trata de las «represiones sistemáticas y brutales» en Cartagena, y de las «ejecuciones masivas de marinos republicanos en Ferrol y San Fernando», al no estar relacionado con el exilio. También debemos manifestar nuestro desacuerdo con el tono heroico, épico e idealista con el que trata a la ineficaz Marina republicana y a sus hombres, cuando la realidad fue que no se cubrió precisamente de gloria, a pesar de su superioridad material al quedar la mayor parte de los buques de la Flota y la totalidad de los submarinos en poder de los republicanos, al precio de la vida de casi la totalidad de los oficiales embarcados en dichos buques; esos sí fueron “asesinatos masivos”.

La autora, que demuestra tener buenas dotes narrativas, nació en Francia y es catedrática en la Escuela Oficial de Idiomas de Valencia, y aunque en el libro no lo menciona, hemos sabido que es hija de José Fernández Navarro, que en 1936 era cabo de artillería de la Armada y formó parte de la primera promoción de la Escuela Naval Popular de Cartagena. Al terminar la guerra era teniente de navío, director de tiro del destructor *Escaño*, que se internó en Bizerta. De sus andanzas y azarosa vida en el exilio se da buena cuenta en el libro, aunque su papel en la guerra civil fue probablemente irrelevante, pues no es citado en las obras clásicas sobre el tema: hermanos Moreno de Alborán, Cervera Pery, Cerezo, etcétera.

M. J. F.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA