

# REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

ENERO-FEBRERO 2010





CARTA DEL DIRECTOR 3

#### TEMAS GENERALES

- NOTAS SOBRE LA MARINA DE VICHY (III). LAS FUERZAS NAVALES DE EXTREMO ORIENTE Y EL COMBATE DE KOH CHANG 5
- Comandante auditor Joaquín Ruiz Díez del Corral**  
LA EXPEDICIÓN CLAIRAC A LA PATAGONIA 15
- General de división de Infantería de Marina Juan Chicharro Ortega y Lamamié de Clairac**  
BERMEO 23
- Javier Yuste González**  
HACE POCO MÁS DE 80 AÑOS. LA CARABELA SANTA MARÍA 33
- María Guillén Salvetti**  
TRES SIGLOS DE EMPLEOS Y DIVISAS EN EL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA ESPAÑOLA (1717-2000) (IV) 37
- Capitán de navío Fernando González de Canales y López-Obrero y capitán de corbeta Manuel González de Canales y Moyano**

#### TEMAS PROFESIONALES

- COMPETENCIAS DE LA ARMADA EN RELACIÓN CON LA MIGRACIÓN ILEGAL 49
- Teniente auditor María Contín Trillo-Figueroa**  
LAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES EN LA ENSEÑANZA 59
- Capitán de navío jefe del Centro de Ayudas a la Enseñanza - UVICOA, Francisco Díaz Martínez**  
LA FRAGATA *F 125* ALEMANA. UN BUQUE PARA OPERACIONES DE PAZ 69
- Teniente de navío Jorge D. Alcaraz-Pérez Ros**  
EL PROCESO DE BOLONIA Y LA FORMACIÓN DE OFICIALES. ¿ÉXITO O FRACASO? 83
- Capitán de fragata Aniceto Rosique Nieto**

#### HISTORIAS DE LA MAR

- MAR IMPLACABLE. EL NAUFRAGIO DEL CRUCERO *REINA REGENTE* 92
- Capitán de corbeta Joaquín Ruiz Escagedo**

#### INFORMACIONES DIVERSAS

- LA «REVISTA» HACE CIENTOS DE AÑOS...  
EFEMÉRIDES  
VIEJA FOTO  
MARINOGRAMA  
LEXICOGRAFÍA  
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: 076-10-017-0 (edición en papel)

NIPO: 076-10-018-6 (edición en línea)

Imprime: Imprenta Cuartel General de la Armada

---

## VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

---

## VENTA ELECTRÓNICA

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

---

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

---

**PUBLICIDAD:** Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

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

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

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**

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

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

Correo electrónico: [regemar@fn.mde.es](mailto:regemar@fn.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

Cuando reciba este número de enero-febrero habrá pasado ya un considerable tiempo desde que el nuevo año largó amarras, y nosotros con él, para comenzar una nueva y larga singladura; mas en el momento de escribir estas líneas nos encontramos aún en las proximidades del puerto de salida, por lo que no puedo dejar de transmitirle nuestras felicidades y los mejores deseos para toda la travesía, en la esperanza de que nos acompañen vientos bonancibles. Y si no es así, que nuestra pericia y buen hacer puedan ayudarlos a superar cuantos obstáculos se nos presenten hasta arribar a buen puerto.



Los problemas con que tendremos que enfrentarnos en 2010 no parece vayan a diferir mucho respecto a los del año anterior, tanto en el orden interno como en el exterior. Asuntos como el terrorismo, la piratería o la inmigración ilegal seguramente continuarán creando alarma e incertidumbre en nuestra sociedad. María Contín, teniente auditor, nos presenta un artículo sobre uno de los mayores dramas de nuestro siglo, la migración, con la disyuntiva siempre presente entre la represión de la inmigración ilegal y la prestación de ayuda humanitaria. Analiza la evolución del ordenamiento jurídico español en los últimos años y las misiones de la Armada en relación con la migración ilegal, destacando los problemas y limitaciones respecto a la detención y traslado de detenidos en un buque de guerra en cuanto al régimen de vida a bordo, y la necesaria atención precisa para evitar que tal acción pueda tipificarse como detención ilegal.

Las misiones derivadas de los riesgos y amenazas con que hemos de enfrentarnos han hecho que algunas marinas, como la alemana, conciba un tipo de buque optimizado para las llamadas Operaciones de Paz. La fragata *F 125* incorpora nuevos conceptos sobre mantenimiento, dotación y redundancia de elementos para lograr mayor versatilidad y flexibilidad en un amplio abanico de misiones, así como prolongadas ausencias de la base (¿de hasta dos años!) sin que ello signifique merma de su efectividad ni mayor esfuerzo del personal.

El día 3 de enero el *Juan Sebastián de Elcano* iniciaba su LXXXI Crucero de Instrucción, y lo hacía afrontando desde el principio una climatología adversa que, sin duda, hará curtirse a los alumnos y miembros de la dotación para, con la experiencia tan prontamente obtenida, plantar cara a los avatares que tan larga navegación pueda depararles. Que la Virgen del Carmen les acompañe.

Guillermo VALERO AVEZUELA





## FE DE ERRATAS

— En relación con el comentario aparecido en el apartado Lexicografía de la REVISTA GENERAL DE MARINA del pasado mes de noviembre (página 662) respecto al título del cargo que ostenta el Almirante General Jefe de la Armada, es necesario hacer la siguiente aclaración:

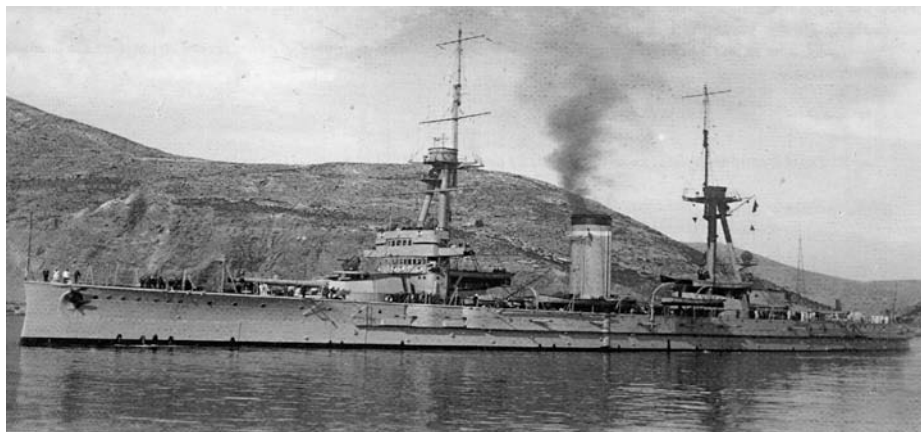
De acuerdo con el artículo 13 de la Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional, el Almirante al mando de la Armada ejerce dicho cargo con la denominación de **Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada**, conocido habitualmente por el acrónimo de AJEMA. Para apoyarle en el Mando y Dirección de la Armada el AJEMA cuenta con el Estado Mayor de la Armada, cuya estructura está regulada por la Instrucción 45/2006 sobre organización del Cuartel General de la Armada, que establece en su artículo tercero que al mando de dicho Estado Mayor está el **Almirante Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada**, conocido como Segundo AJEMA, y que a su vez, bajo la dirección del AJEMA, efectúa la coordinación general de la actividad de la Armada.

— En la Carta al Director relativa al destructor Velasco, incluida en la REVISTA de noviembre 2009 y remitida por J. Curt, aparecen algunos notables errores que aclaramos a continuación:

En primer lugar, el comandante del acorazado España durante los acontecimientos relatados era el capitán de navío Joaquín López Cortijo, mientras que el capitán de corbeta Pedro Nieto Antúñez desempeñaba el destino de segundo comandante.

En el segundo párrafo de la carta se cita al Vulcano, cuando es fácil entender que se trataba del Velasco.

Por otro lado, el acorazado España no era el que aparece en la fotografía de dicha carta, sino el de la foto que se acompaña anexa debajo de estas líneas.



— En la REVISTA de diciembre, en el pie de foto de la página 915, el nombre del presidente de la Asociación de Descendientes de Trafalgar es Juan Manuel, y no Baltasar, que corresponde al de su insigne antepasado.

# NOTAS SOBRE LA MARINA DE VICHY (III). LAS FUERZAS NAVALES DE EXTREMO ORIENTE Y EL COMBATE DE KOH CHANG

Joaquín RUIZ DÍEZ DEL CORRAL



## Introducción



UANDO Francia firmó el armisticio, su imperio colonial se extendía por todo el globo, ocupando vastos territorios, pequeños enclaves, grandes islas o dispersos archipiélagos que conformaban el segundo imperio colonial del mundo en extensión, riqueza y población, más de sesenta millones de habitantes, sólo superado por el británico.

Desde mediados del siglo XIX Francia había desarrollado una política de expansión colonial en Extremo Oriente. Primero obtuvo privilegios comerciales y concesiones de soberanía en la costa china, incluso antes de que en junio de 1858 finalizara la guerra que Francia y Gran Bretaña sostenían contra China. La guerra supuso la apabullante derrota del Imperio del Centro, que se vio obligado a suscribir tratados muy ventajosos para las dos naciones europeas, los llamados «tratados desiguales»; posteriormente, obtuvo en la península de Indochina el reconocimiento de varios protectorados, de modo que ésta quedó totalmente bajo su dominio: los reinos de Laos y Camboya y los territorios que conforman el actual Vietnam: Tonkín al norte, Annam en el centro del país y Cochinchina al sur. (No es objeto de este artículo extenderse en estas cuestiones, pero no puedo por menos que recordar la intervención española en la conquista de Cochinchina, pues en la campaña que la precedió, entre agosto de 1858 y junio de 1862, España intervino con una pequeña fuerza naval y un nutrido contingente terrestre al mando



*Crucero Lamotte-Picquet.*

del coronel don Carlos Palanca y Gutiérrez de Patiño. Finalizada victoriosamente la campaña, España, por la estolidez de sus políticos, nada sacó de provecho en la empresa; pero, en fin, ésa es otra historia).

La Marina de guerra francesa en Indochina, con base principal en Cam Rhan, en las proximidades de Saigón, estaba constituida por dos fuerzas navales diferenciadas: una, dependiente del contralmirante comandante de Marina de Indochina, compuesta por pequeños cañoneros fluviales, remolcadores, buques hidrográficos y auxiliares, y otra, denominada Fuerzas Navales de Extremo Oriente (FNEO), al mando de un vicealmirante, formada por dos cruceros ligeros y varios avisos coloniales. Las FNEO tenían por objeto mostrar el pabellón en el mar de la China, desempeñar misiones diplomáticas, garantizar a los buques mercantes franceses la navegación por los grandes ríos chinos, defender los privilegios comerciales obtenidos en los tratados decimonónicos, proteger a los misioneros católicos y, sobre todo, a los nacionales franceses y a sus bienes e intereses económicos, muy importantes, fundamentalmente en sus concesiones en la cosmopolita Shanghai, la ciudad industrial, comercial y financiera más importante de China, y en las localidades costeras de Han Keou, Tien Tsin y Shan Hai Kwan. Desde finales de los años veinte las FNEO desplegaron una ingente actividad debido a la caótica situación que atravesaba China por las dos guerras que la ensangrentaban: la que enfrentaba a los nacionalistas del Kuomintang del mariscal Chiang Kai-shek con los comunistas de Mao Tsé-tung y la provocada por el implacable expansionismo japonés, que con sus constantes intervenciones militares fue afianzando su presencia en inmensos territorios, incluyendo Pekín, y desde los primeros días de noviembre de 1937 la zona de Shanghai no otorgada en concesión a potencias extranjeras. Durante esos meses, el crucero *Lamotte-Picquet*, que arbolaba

ba la insignia del vicealmirante Le Bigot, jefe de las FNEO, y el aviso *Dumont d'Urville* permanecieron en la concesión francesa dispuestos para su defensa.

### La guerra y el armisticio

Cuando Francia entró en guerra el 2 de septiembre de 1939, las FNEO, bajo el mando del vicealmirante Jean Decaux, un jefe enérgico y experimentado, siguieron desempeñando sus específicas misiones, que se vieron incrementadas con otras nuevas propiamente bélicas: la vigilancia de la ruta de la India y la del mar de la China meridional contra poco probables, pero posibles, incursiones alemanas, y la interdicción del tráfico mercante favorable al enemigo, misiones que realizaban con sus aliados británicos. Integraban las FNEO los cruceros *Lamotte-Picquet* y *Sufren*, los avisos coloniales *Savorgnan de Brazza*, *Rigault de Genouilly*, *Dumont d'Urville* y *Amiral Charner*, los cañoneros (clasificados como avisos de primera) *Tahure* y *Marne*, el submarino *Espoir* y el petrolero *Loing*. Con el paso del tiempo fue mermando el número de unidades, al serles asignadas a alguna de ellas nuevas misiones en otros teatros de operaciones; así, en la fecha del armisticio sólo quedaban en Indochina el *Lamotte-Picquet*, el *Dumont d'Urville*, el *Amiral Charner* y los dos cañoneros.

El armisticio de 22 de junio de 1940 permitió a la metrópoli conservar su Imperio y continuar con su gobierno y administración, pero en la situación de postración en la que Francia se encontraba numerosos peligros se cernían sobre tal labor. Si bien es cierto que la amenaza de un movimiento independentista fue conjurada desde el principio, pues la población, y no sólo la de origen europeo, mostró en todo momento lealtad a la metrópoli, también lo es que numerosos territorios del Imperio constituían apetecibles objetos de deseo para otras potencias. El armisticio fue recibido en Indochina con la lógica consternación, que no hizo sino aumentar ante las exigencias de los japoneses, que ante la derrota francesa presionaron brutalmente para obtener todo tipo de concesiones en aquellas remotas tierras. Los acontecimientos se sucedieron con rapidez. El 19 de junio, Japón presentó un ultimátum al gobierno colonial en el que exigía la prohibición de aprovisionamientos para el ejército chino a través de las regiones de Tonkín y Yunnan y la autorización de paso de sus tropas por aquel territorio. Al día siguiente, el gobernador general, general Georges Catroux, aceptó las exigencias japonesas, pero fue desautorizado el día 25 por el Gobierno francés, que le llamó a su presencia. La posición francesa, de extrema debilidad, empeoró aún más cuando el día 28 el jefe de las Fuerzas Navales británicas de Extremo Oriente, almirante Sir Percy Noble, se entrevistó en Saigón con Catroux y Decoux y les expuso que, en caso de agresión japonesa, no podrían contar con ninguna ayuda británica. El 30, el

gobierno cesó al general Catroux (que marchó a Londres para unirse al general De Gaulle) y nombró gobernador general al almirante Decoux. El 8 de julio se procedió a la disolución de las FNEO pasando sus barcos a depender del comandante de Marina, contralmirante Jules Terraux.

Las concesiones realizadas por Catroux no colmaron las ambiciones de los japoneses, que reclamaron cinco aeródromos en el norte de Tonkín y el estacionamiento de treinta mil hombres en aquel territorio. Vichy trató de obtener alguna ayuda de los todavía neutrales Estados Unidos, pero el secretario de Estado, Summer Wells, siguiendo instrucciones del presidente Roosevelt, enemigo declarado de cualquier clase de colonización, dejó claro a los franceses que quedaban abandonados a su suerte. Es más, manifestó al embajador francés en Washington la total comprensión de su Gobierno a una posición francesa favorable a las demandas japonesas. El Gobierno francés no tuvo más remedio que plegarse ante Japón, con el que firmó un tratado el 22 de septiembre de 1940, por el que cedía tres aeródromos y permitía el acantonamiento de seis mil soldados. Con todo, aún se produjo un grave incidente fronterizo en Lang Son entre los días 22 y 25 de septiembre, aunque después del alto el fuego Francia obtuvo la promesa del emperador Hirohito de respetar su soberanía en Indochina.

### **Una guerra no declarada: el conflicto franco-tailandés**

La derrota francesa debilitó las relaciones, hasta ese momento buenas, con el reino de Siam (Tailandia desde 1939). El gobierno presidido por el japonés mariscal Plaek Phibunsongkhram reivindicó los territorios camboyanos situados al este del Mekong, antiguas provincias siamesas, iniciándose negociaciones con Francia, que se interrumpieron bruscamente ante la negativa francesa a modificar las fronteras. En octubre de 1940 las tropas tailandesas comenzaron a infiltrarse en territorio francés, dando lugar a numerosas escaramuzas bélicas, cada vez de mayor intensidad. Las tropas francesas no consiguieron contener al enemigo, por lo que, en enero de 1941, el gobernador general y el contralmirante Terraux planearon una contraofensiva contundente, de la que era elemento fundamental una decidida acción naval.

Antes de analizar las operaciones que se llevaron a cabo es necesario examinar las fuerzas en conflicto. Ya hemos visto que las fuerzas navales francesas con capacidad operativa estaban formadas por heterogéneas unidades: un crucero ligero, dos avisos coloniales y dos cañoneros. El crucero *Lamotte-Picquet*, destacado desde 1935 en Extremo Oriente, había sido entregado a la Marina francesa en 1927, desplazaba 7.249 toneladas, alcanzaba una velocidad de 34 nudos y su armamento se componía de ocho cañones de 155 mm dispuestos en cuatro torres dobles, dos de 47 mm, cuatro antiaéreos de 75 y 12 tubos lanzatorpedos de 550 mm. Tenía instalada una catapulta para aviones y



podía llevar dos aparatos, pero éstos habían sido desembarcados para integrarse en escuadrillas basadas en tierra. El armamento era considerable, pero la protección era muy reducida. Su dotación, casi seiscientos hombres, estaba bien entrenada y mantenía una moral alta, fruto de la eficaz labor de los entusiastas oficiales del crucero y de su carismático comandante, el capitán de navío Régis Bérenger.

Los avisos coloniales *Dumont d'Urville* (capitán de navío Toussaint de Quievrecourt) y *Amiral Charner* (capitán de fragata Le Calvez) también eran viejos conocidos en aquellas aguas. Unidades de 1.969 t, concebidas para prestar servicio en mares tropicales, estaban provistas de acondicionadores de aire, algo extraordinario en aquellas fechas. Entregadas en 1932, con un armamento principal de tres cañones de 138 mm, daban, y éste era su punto flaco, una velocidad de sólo 15,5 nudos. Bien artilladas y relativamente modernas, constituían unas unidades valiosas para las misiones para las que habían sido concebidas.

El *Tahure* (capitán de corbeta Mercadier), entregado en 1920, de 644 toneladas, bien armado con cuatro cañones de 100 mm, y el viejo *Marne* (capitán de corbeta Marc), en la lista de buques desde 1917, con 601 toneladas y también con cuatro cañones de 100 mm, completaban las fuerzas navales francesas.

La Marina Real tailandesa, el otro bando, no era una armada de primera categoría, pero, desde luego, no podía ser tomada a broma. En aquel teatro de operaciones era superior a la francesa, no sólo en tonelaje y armamento, sino también por contar con un considerable apoyo aéreo (casi 300 aparatos, de los que 150 eran *Voigt Corsair* de ataque en picado, recientemente adquiridos a los Estados Unidos). Estaba dispersa a lo largo de la costa tailandesa y sus dos bases principales se encontraban en Satahib, al este de la bahía de Bangkok y, más al sudeste, muy cerca ya de Camboya, en la isla de Koh Chang.

Estaba compuesta por seis guardacostas acorazados, un tipo de buque de guerra poco común (excepto en las marinas escandinavas), concebido para la



Capitán de navío Régis Bérenger.

defensa costera y caracterizado por su desplazamiento medio, su escasa autonomía, su artillería de grueso calibre y su magnífica protección; además, un destructor, doce torpederos (más otros dos en avanzada construcción), cuatro submarinos, dos minadores y diversos buques auxiliares. Los buques que entraron en combate fueron el guardacostas acorazado *Dhonburi*, de construcción japonesa, entregado a la Marina Real en 1938, de 2.115 toneladas, armado con cuatro cañones de 203 mm montados en dos torres dobles, cuatro antiaéreos de 76 mm y cuatro de 20 mm, que daban los 15 nudos y medio, y los torpederos de construcción italiana *Chomburi* y *Songkla*, entregados en 1937, de 430 toneladas y 31 nudos de andar; montaban seis tubos lanzatorpedos de 457 mm y cinco cañones antiaéreos, tres de 76 mm y dos de 20.

### Koh Chang

Planificada la ofensiva, el 13 de enero de 1941 el vicealmirante Decoux ordenó al contralmirante Terraux que las fuerzas navales a su mando localizaran y destruyeran a la Marina tailandesa. La agrupación naval francesa, al mando del comandante del *Lamotte-Picquet*, capitán de navío Bérenger, salió de Cam Ranh encabezada por los avisos, dirigiéndose a la isla de Poulou-Condore, al sudeste de las bocas del Mekong, donde arribó al atardecer del día 15. El día 16 Bérenger, navegando rumbo al archipiélago de Koh Chang, recibió un mensaje de Saigón en el que se le informaba de que un hidroavión *Loire 160* en vuelo de reconocimiento había detectado a un guardacostas



Guardacostas acorazado *Dhonburi*.

acorazado y dos torpederos fondeados, el primero al este y los segundos al sur de la isla de Koh Chang. La agrupación naval francesa se dirigió a un teatro de operaciones caracterizado por su peligrosa configuración hidrográfica, pues el archipiélago, un dédalo de islas e islotes en aguas poco profundas cuajadas de bajos, constituye un escenario de enorme dificultad para la navegación. La gran isla de Koh Chang está separada del continente por un estrecho canal; al sur de Koh Chang, está la isla de Koh Kra, y un poco más al este, la isla de Koh Klum; más al este, numerosos islotes.

Al amanecer del día 17 arribó por el oeste la agrupación francesa a su objetivo. A las 0543 se llevó a cabo la dislocación de la fuerza. El *Lamotte-Picquet* se dirigió al este para cerrar el canal entre Koh Chang y el continente, pues era allí donde estaba fondeado el *Dhonburi*. El *Dumont d'Urville* y el *Amiral Charner* se situaron entre Koh Kra y Koh Klum, y los cañoneros *Tahure* y *Marne* lo hicieron entre Koh Chang y Koh Kra. A las 0615 un *Loire 130* evolucionó sobre los buques tailandeses, que lo recibieron con un nutrido fuego antiaéreo. Fue en este momento cuando los tailandeses se apercebieron de la presencia francesa. Los torpederos *Songkla* y *Chomburi* abrieron fuego contra los dos avisos coloniales franceses, que a una distancia de unos 12.000 m respondieron inmediatamente al fuego enemigo. Acto seguido entró en acción el *Lamotte-Picquet*. Éste dirigió primero su artillería pesada contra los edificios de tierra, provocando graves destrozos, y la de 47 mm contra los torpederos, a los que además lanzó tres torpedos a las 0620, concentrando la totalidad de su artillería contra ellos a partir de las 0625. Los torpederos hubieran podido ponerse a salvo de sus atacantes utilizado para ello su gran velocidad, pero una absoluta imprevisión hizo que, aunque estuvieran encendidos los fuegos de las calderas cuando se inició el ataque, no pudieran alcanzar sus máquinas la potencia suficiente para ponerlos en movimiento, por lo que, además, quedaron imposibilitados para lanzar torpedos. Así, inmovilizados y con una débil artillería, constituyeron un blanco fácil para el crucero y los dos avisos, que los acribillaron, antes de ser rematados por el *Marne* y el *Tahure*. Envueltos en llamas y después de evacuar a sus dotaciones, se hundieron en su propio fondeadero a las 0657 horas.

El estrépito del combate y las columnas de humo que se elevaban al cielo hicieron que el *Dhonburi* pusiera proa al sureste. A las 0639, el *Lamotte-Picquet* avistó al guardacostas acorazado tailandés, pero éste volvió a desaparecer de su vista al ocultarse tras un islote, de cuya protección salió cuatro minutos después. Los dos buques de guerra se encontraron frente a frente a las 0645, entablándose entre ellos un furioso duelo artillero a unos 12.000 metros de distancia. Los tailandeses hicieron fuego sin descanso con sus cuatro piezas de 203 mm, pero el tiro francés, ayudado por una magnífica telemetría, fue mucho más preciso, y a las 0700 horas el *Dhonburi* había encajado una lluvia de proyectiles que le ocasionó varios incendios a bordo; una salva le alcanzó en el puente, matando a su comandante, el capitán de navío Luang Prom-

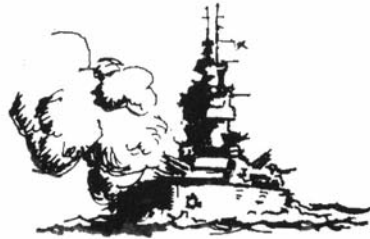
Veerapan, e inmediatamente después impactó otra en su torre popel, haciéndola volar por los aires y privándole así de la mitad de su artillería. Tanto el crucero como el guardacostas acorazado evolucionaron sin descanso, apareciendo y desapareciendo entre las islas, evitando así ser centrados por el tiro enemigo, que de una y otra parte no cesó en ningún momento. A las 0714 el *Dumont d'Urville*, el *Amiral Charner*, el *Marne* y el *Tahure* se incorporaron al combate y abrieron fuego contra el *Dhonburi*. A las 0551 el *Lamotte-Picquet* lanzó tres torpedos que no alcanzaron su objetivo. El combate se prolongó hasta las 0800, cuando el renqueante *Dhonburi*, enmascarado por el humo de sus incendios, se retiró prudentemente hacia el norte para entrar en aguas poco profundas que impidieron que los buques franceses, de mayor calado, pudieran perseguirle. El *Dhonburi* consiguió ser remolcado por un mercante tailandés, aunque sobre las 1000 acabó embarrancando en la costa continental.

Los barcos franceses abandonaron el golfo de Siam a toda máquina para evitar un más que posible contraataque de la aviación tailandesa, que durante el combate había permanecido inactiva. Dos *Corsairs* aparecieron de improviso a las 0843, realizando uno de ellos un picado sobre el *Lamotte-Picquet* al que lanzó una bomba que por poco le acierta, pues cayó sólo a cinco metros a babor del crucero. A las 0912 otros dos aviones tailandeses intentaron un nuevo ataque, pero fueron rechazados por el fuego antiaéreo. El ataque se repitió pasadas las 0930, también sin éxito. La agrupación naval francesa se replegó sin haber sufrido daños y en la mañana del 19 de enero atracó en los muelles de Saigón.

La operación fue bien concebida y ejecutada. Los franceses, en vez de dividir sus escasas unidades para atacar a los dispersos tailandeses surtos en Koh Chang y en Satahib, concentraron todas sus fuerzas sobre los primeros y, aprovechando la sorpresa, dañaron grandemente al enemigo al hundirle uno de sus *capital ships*, el *Dhonburi*, y dos de sus torpederos, además de causar graves daños en tierra. La victoria francesa fue meritoria e indudable, sin que la ausencia de bajas y de daños en sus barcos deban inducirnos a error: la operación entrañaba importantes riesgos. En primer lugar, hay que destacar el peligro que conllevaba la navegación en aguas poco profundas y mal cartografiadas, en las que no resultaba difícil encallar. Después, la amenaza que suponía la aviación tailandesa, con base a menos de media hora de vuelo de Koh Chang. Y por último, la clara superioridad artillera del guardacostas acorazado tailandés respecto a la del crucero francés: cuatro cañones de 203 mm frente a ocho de 155. En mares remotos, en una guerra olvidada, la Marina francesa mostró una pericia, disciplina y combatividad digna de las mejores tradiciones navales.

La derrota tailandesa forzó que sus aliados japoneses «mediaran» entre los contendientes, auspiciando el armisticio de 28 de enero, que culminó con la firma de un tratado de paz el 9 de mayo de 1941. Las agresiones siamesas cesaron, pero Tailandia hubo de ser compensada por ello con la cesión de las

provincias camboyanas de Battambang, Sisophon y Siem Reap. Pueden parecer bien pobres los frutos obtenidos por Francia tras una victoria incuestionable, pero realmente no fue así. Sin el éxito de Koh Chang se hubiera desencadenado una escalada bélica en la que Francia tenía todas las de perder. El poderoso Imperio del Sol Naciente hubiera acabado implicándose directamente en el conflicto y eso hubiera supuesto el fin de la presencia francesa en Indochina; por el contrario, la victoria desligó a Japón de Tailandia y posibilitó el directo entendimiento con Francia, cuya soberanía pudo mantenerse en Extremo Oriente hasta la intervención japonesa en marzo de 1945, con la guerra casi acabada.





**SUSCRÍBASE A**  
**REVISTA GENERAL DE MARINA**  
**FUNDADA EN 1877**

---

POR 14,88 EUROS (2.475 PESETAS) AL AÑO (DIEZ NÚMEROS)\*  
(IVA y gastos de envío incluidos)

Recorte o copie este cupón y envíelo a REVISTA GENERAL DE MARINA, Montalbán, 2. 28071 MADRID.

(Puede también suscribirse llamando al teléfono 91 379 51 07, remitiendo un fax al n.º 91 379 50 28, o por correo electrónico: regemar@fn.mde.es)

---

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

Por el periodo de un año, a partir del mes de \_\_\_\_\_

Indefinidamente (mínimo un año), a partir del mes de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Nombre                      Primer apellido                      Segundo apellido

\_\_\_\_\_  
Domicilio, calle, plaza                      Número                      Piso                      Cód. Postal

\_\_\_\_\_  
Ciudad                      Provincia                      Teléfono

DATOS BANCARIOS

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

# LA EXPEDICIÓN CLAIRAC A LA PATAGONIA

Juan CHICHARRO ORTEGA Y LAMAMIÉ DE CLAIRAC



CUANDO uno ordena papeles viejos suele llevarse alguna sorpresa. Es lo que me sucedió hace meses cuando revisando legajos familiares viejos topé con uno que me llamó poderosamente la atención. Se trataba de unas cartas que hablaban de las vicisitudes de un marino español del siglo XVIII en el antiguo Virreinato del Río de la Plata.

Estos papeles estuvieron en poder de mi abuela, Dolores Lamamié de Clairac, quien los transmitió a mi padre y hoy obran en mi poder. Fueron escritos por Ramón Lamamié de Clairac, brigadier de la Real Armada, a finales del siglo XVIII, y hoy ven la luz de la mano de un vástago de su sangre: el que suscribe.

Verificar su exactitud fue mi primera tarea y para ello nada más acertado que dirigirme al anterior director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Teodoro de Leste Contreras, quien amablemente me remitió con suma rapidez la hoja de servicios del citado marino, donde pude verificar la certeza de lo que en los viejos papeles se contaba.

Una investigación más profunda me hizo descubrir que los hechos que describiré —a modo de síntesis en estas líneas— han sido objeto de más de un estudio detallado por más de un historiador. En concreto por don Alfonso Maeso, a la sazón profesor de la UNED y que ha sido mi principal referencia para lo que pretendo relatar, así como de historiadores argentinos como Ratto o Stefani. No sé si fue Maeso u otro quien denominó los hechos que se describirán como la «Expedición Clairac a la Patagonia en 1789».

No es una expedición que haya sido demasiado atendida por la historiografía de uno y otro lado del Atlántico; es una más de ellas, y en su desarrollo se resumen muchas de las características de las exploraciones que se llevaron a cabo en esa época.

El siglo XVIII presenció la organización y ejecución por parte de las potencias europeas de ambiciosos viajes marítimos intercontinentales con finalidades científicas, estratégicas y de prestigio. España no permaneció ajena a este fenómeno, y la dinastía borbónica, con Carlos III a la cabeza, promovió un vasto plan de expediciones que abarcaron amplias regiones del planeta y pretendieron atender a un complejo conjunto de intereses y necesidades. La Patagonia, situada en el extremo austral del continente americano, a pesar de pertenecer a la corona española, era un territorio virtualmente vacío de presencia europea. A mediados del siglo XVIII esta situación empieza a cambiar y se organizan expediciones para conocer, defender y colonizar esta enorme región.

La renovación y fortalecimiento de la Real Armada en el siglo XVIII posibilitó que España pudiera responder al creciente dominio inglés de las rutas oceánicas incrementando la presencia, control y explotación de las posesiones americanas españolas. Una de las líneas de acción emprendida fue, de manera más o menos directa, la organización y ejecución de expediciones navales. Ramón Lamamié de Clairac y Vilallonga fue el protagonista de una de ellas.

Antes de proceder a relatar la misma detengámonos en describir primero al personaje en cuestión, lo que por otra parte nos acercará a familiarizarnos con una casta de oficiales de Marina que escribieron una parte notable de la historia de España y de su Armada, pues la vida de un gran número de ellos culminó, como común denominador, combatiendo en Trafalgar a bordo de los buques de la Escuadra.

Clairac era vástago de una de las familias nobles de Francia que acompañaron a Felipe V por designación de su abuelo Luis XIV cuando éste heredó el trono de España. Nació en Torredembarra, y ya españolizada la familia ingresó en la Real Compañía de Guardias Marinas a la temprana edad de 11 años, hecho nada inusual en la época. Al mismo tiempo su hermano Miguel hizo igual, si bien sentando plaza en un regimiento de Caballería. Eran los «inconvenientes» del espíritu del mayorazgo imperante en Castilla, toda vez que la familia asentada en Salamanca, al igual que sucedía con las familias nobles de entonces, reservaba la posesión de las tierras al mayor de los hermanos.

Así nos encontramos a Ramón, seguramente en calidad de paje, a esa temprana edad formando parte de la flota de 17 navíos y cuatro fragatas que fue a Nápoles a recoger a Carlos III. No siguió Clairac en la academia los «estudios sublimes» reservados a los guardias marinas que demostraban aptitudes para las matemáticas y la astronomía, sino que su formación se inició con salidas al corso desde 1761. Ahí lo encontramos durante tres años, y ya en 1764 hizo su primer embarque como oficial. En la galeota *Brillant* tuvo una acción destacada batiéndose con otra argelina que fue apresada y conducida a Cartagena. Sabemos de su embarque en el navío *San Lorenzo* en 1768, así como de su primer viaje transoceánico a Veracruz en 1776. A su vuelta participó en el bloqueo a Gibraltar, y por fin en 1782 obtuvo por Real Orden el

mando de la corbeta *Santa Elena*. Formando parte de la flota comandada por Francisco Idiáquez, nos lo encontramos en el Río de la Plata, virreinato en el que prestaría servicios hasta 1791 y en el que desempeñó el gobierno de las Malvinas en tres ocasiones, en las que comandó u ordenó otras tantas expediciones de reconocimiento del archipiélago. Es en esa época en la que se desarrolló la que va a ser objeto de este artículo.

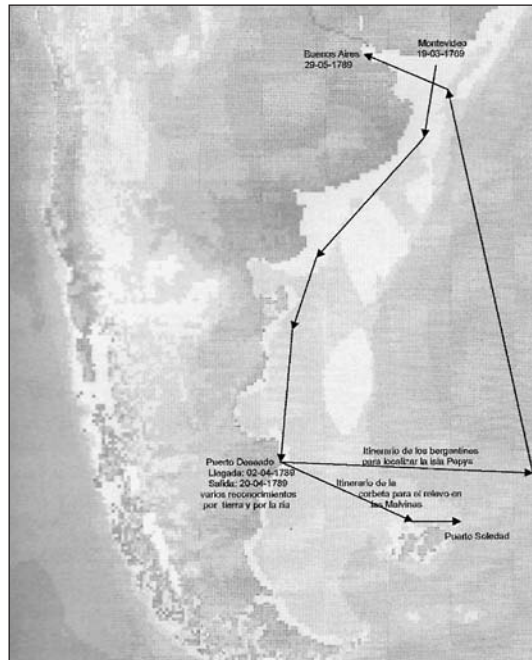
Fue ascendido a capitán de navío, regresando a la metrópoli al mando de la corbeta *Santa Elena* el 1 de mayo de 1791.

Luchó en 1799 integrado en la flota de don Francisco Melgarejo en el puerto de Rochefort, y posteriormente, por hallarse enfermo, solicitó desempeñar sus siguientes destinos en tierra, petición que fue atendida. Se le nombró responsable de la rehabilitación de las fortificaciones de Ferrol, donde defendió la ciudad con ocasión de la invasión napoleónica. Murió el 11 de agosto de 1814 en la ciudad departamental.

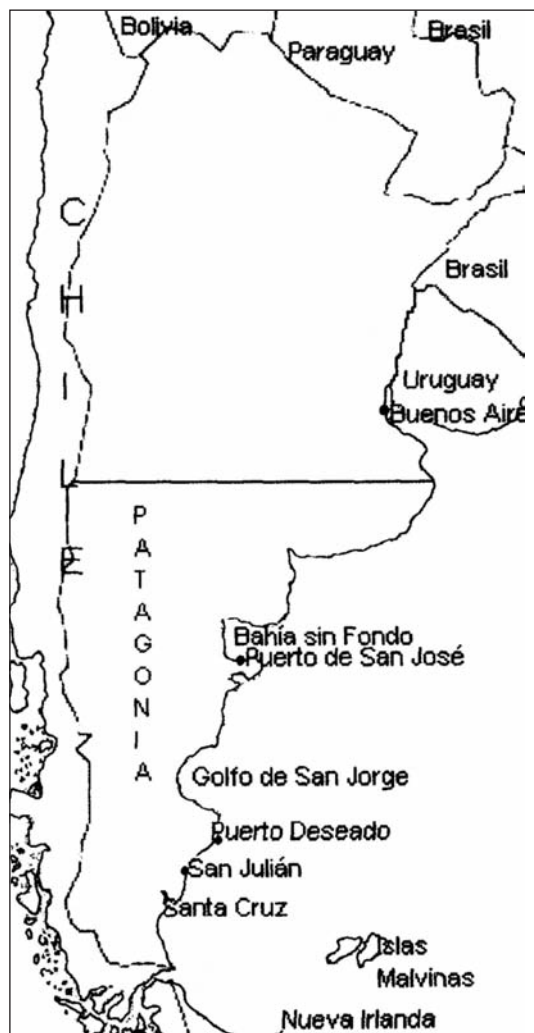
Descrita de forma muy sintetizada su vida militar, que podía haber sido la de cualquier oficial de Marina de la época, centrémonos ahora en la expedición objeto de este artículo.

Las expediciones navales y terrestres de la época pueden clasificarse, según el objetivo a alcanzar, en meramente científicas o militares, si bien la mayoría de ellas lo fueron mixtas. Destacan entre ellas, haciendo un breve resumen, la del alférez Joaquín de Olivares en 1745, que a bordo del barco *San Antonio* buscaba fundar una misión jesuítica en las costas patagónicas; la del capitán de fragata Domingo Perler, que reconoció el cabo Blanco y exploró las islas Malvinas en 1767; la de Bernardo Tafor, quien remontó el río Gallegos en 1786, y sobre todas ellas, la de Alejandro Malaspina y José Bustamante en 1794. La de Clairac tuvo lugar en 1789.

La Patagonia era un enorme y prácticamente inexplorado territorio en el extremo sur del Virreinato del Río de la Plata. La incorporación efectiva de la



Expedición de Ramón Clairac, 19 de marzo de 1789-29 de mayo de 1789.



En este mapa de Argentina se sitúan los enclaves que figuran en el texto. La línea de demarcación de la Patagonia está mucho más al norte de lo que hoy se considera el extremo septentrional de la región. Ello se debe a que en el siglo XVIII entendían por Patagonia la región que se extendía desde el cabo de San Antonio hasta el estrecho de Magallanes.

Patagonia oriental y de la Tierra del Fuego a la jurisdicción bonaerense fue el resultado de las resoluciones tomadas para preservar dichos territorios de la amenaza de la ocupación inglesa, tal y como testimonian diferentes reales cédulas. Ahora bien, pese al interés de la administración virreinal para explorar, poblar, colonizar y administrar estos territorios, puede decirse genéricamente que estos intentos fueron un fracaso, produciéndose un vacío en la zona que fue explotado por mercantes ingleses, especialmente balleneros. De ahí que algunas de las principales expediciones tuvieran carácter esencialmente militar para garantizar la soberanía española de los territorios, sin olvidarnos de alguna esencialmente importante desde el punto de vista cartográfico, como la desempeñada por el capitán de navío Antonio de Córdoba a bordo de la fragata *Santa María de la Cabeza* entre octubre de 1788 y febrero de 1789.

En este contexto, la expedición de Lamamié de Clairac no es una completa desconocida en la historiografía española e iberoamericana, siendo curiosamente historiadores argentinos quienes más atención le han prestado. Destaca entre ellos Hector R. Ratto y,

si cabe más aún, su compatriota Laurio H. Stefani, quien la menciona con más detalle por haber desempeñado este marino en tres ocasiones la gobernación



de las islas Malvinas. Como hemos indicado antes, desde mediados del siglo XVIII se detecta la presencia en aguas territoriales españolas de la Patagonia de buques balleneros y loberos ingleses. Surcaban estos inhóspitos mares para proveerse de aceite de ballena y de sus productos derivados y de aceite y piel de lobos marinos. Los españoles, siempre temerosos de un asalto inglés a sus posesiones americanas, recelaban de que estos pescadores fueran la avanzadilla de una acometida militar. La autoridad virreinal tenía, pues, sumo interés en patrullar esas costas para controlar, y en su caso impedir, la presencia de esas naves extranjeras y potencialmente hostiles.

La expedición Clairac, aparte de proponerse estos objetivos genéricos, obedecía también a una inquietud más puntual. Se trataba de una información sobre sospechosos movimientos de navíos extranjeros que había recogido el mismo capitán de fragata durante su anterior gobernación de las islas Malvinas y que ahora se encargaría de verificar o desmentir.

Así, el 1 de marzo de 1789 recibe el capitán de fragata Ramón Lamamié de Clairac y Vilallonga un pliego de instrucciones del virrey del Río de la Plata, marqués de Loreto, y de Antonio Valdés, ministro de Marina, para efectuar un viaje de reconocimiento de las costas patagónicas en la zona de Puerto Deseado, San Julián y río Santa Cruz, con la finalidad de verificar la presencia en la zona de embarcaciones extranjeras y el posible establecimiento en tierra de barracas que sirvieran como base de estos navíos. Como puede verse, una expedición puramente militar.

Formaban la flotilla expedicionaria la corbeta *Santa Elena* y los bergantines *Nuestra Señora de Belén* y *Nuestra Señora del Carmen*. La dotación de la corbeta estaba compuesta, además de por Clairac como comandante y jefe de la expedición, por un total de 116 hombres, entre los que figuraban 22 INFANTES DE MARINA Y 18 ARTILLEROS. He resaltado en mayúsculas esta circunstancia por dos razones: la primera, porque este hecho da fe de la importancia que suponía en las expediciones militares la presencia a bordo de los soldados de Marina y su influencia en el éxito de la misión, algo que no siempre es contemplado cuando de acciones navales se trata; y la segunda, por el simple hecho de la casuística histórica al ver que es un vástago de la sangre de Clairac quien hoy es el comandante general de la Infantería de Marina, 220 años después. Quién se lo iba a decir a don Ramón.

La corbeta *Santa Elena*, nave capitana, presentaba como novedad destacable en la época el tener su casco forrado en cobre, un moderno y caro pertrecho que la hacía más resistente a las incrustaciones y a la «broma», el «teredo navalis» que arruinaba los cascos de madera. Hago este inciso pues si contemplamos que Malaspina empleó en su expedición dos corbetas, que Antonio de Córdoba en la suya una fragata, y que Elizalde una corbeta y un bergantín, la asignación de fuerzas a Clairac, incluyendo una corbeta moderna, nos da idea de la importancia que Valdés dio a la expedición. Importancia que luego la historia no ha reflejado por razones que ignoro.

El 19 de marzo de 1789 se dio a la vela la flotilla, y tras dos semanas de navegación sin incidentes arribaron a Puerto Deseado el 2 de abril. Allí divisan de inmediato a dos buques ingleses: la fragata *Isabel Margarita*, capitaneada por James Hopper, y el bergantín *Sappho*, gobernado por Thomas Middleton. Inmediatamente los capitanes ingleses abordan la corbeta española para cumplimentar a Clairac. Éste les entrega un cuestionario para obtener toda la información relativa a su presencia en estas costas bajo soberanía española. Es curioso destacar aquí, según se desprende de lo conocido, que ejerce como traductor un marinero de Ferrol que sabía inglés y que se llamaba Francisco Franco. Las contestaciones de los dos buques ingleses al cuestionario son casi idénticas, lo que hace suponer que habían establecido una especie de protocolo en el caso de interrogatorio para que las respuestas fueran coincidentes. Declaran ambos capitanes su desconocimiento de la soberanía española, y que habían tomado esas tierras como desiertas y sin estar reclamadas por ninguna potencia. El 4 de abril Clairac envía a los capitanes un oficio conminándoles a cesar todo tráfico con tierra, a que todos los tripulantes se recojan en sus barcos y que todo esto se ejecute a la mayor brevedad posible, dándoles un generoso plazo de seis días para que abandonen el lugar y se hagan a la mar. No lo harán hasta el día 16, periodo de 12 días en que las negociaciones recogidas en documentos escritos fehacientemente dan muestras de la prudencia diplomática de Clairac y de la habilidad de los capitanes ingleses. Decir que en este periodo se produce asimismo una desgracia para los españoles, pues el día 9 zozobra una lancha que había salido para hacer aguada y mueren siete de sus tripulantes.

También en este periodo, cumpliendo parte de los objetivos asignados, se levantan tres planos de Puerto Deseado que se conservan en el Museo Naval de Madrid, numerados con la signatura 48-A-2/3/8.

Finalizada la misión — a medias, pues no continuaron a la bahía de San Juan y a la desembocadura del río Santa Cruz —, iniciaron el regreso a islas Malvinas.

Hasta aquí una relación muy sintetizada de los hechos — tan pocas páginas no dan para más —, y corresponde hacer una análisis somero de los mismos para extraer algunas conclusiones. Lo primero que salta a la vista es la modesta dimensión de los resultados de la empresa si la comparamos con las grandes expediciones, como las de Córdoba o Malaspina, que también recalaron en las costas patagónicas. Estos resultados responden a los fines que se persiguen: no se pretende levantar grandes mapas ni hacer descubrimiento científico alguno; sólo se quiere imponer la soberanía española en un lugar y en un momento en que está cuestionada, e inspeccionar el territorio.

El relato de esta expedición pone de manifiesto también una notable solidaridad entre los hombres de mar, como es el hecho del apoyo de los marinos ingleses a los españoles en el desgraciado suceso de la pérdida de la lancha citada, o en el auxilio que los españoles prestan a los ingleses vendiéndoles suministros y alimentación para su travesía. Por parte inglesa también se parti-

cipa de esta sutil relación que, con la suficiente dosis de diplomacia y tacto, podía anular una posible tensión conducente a una escalada bélica.

Para finalizar, podríamos concluir que la administración virreinal, ante una serie de situaciones potencialmente peligrosas para los intereses españoles, actúa proporcional y prudentemente: envía una expedición que cuenta con personal cualificado y medios suficientes, y establece un pliego de instrucciones que señala con precisión los objetivos a conseguir y el *modus operandi* a desarrollar —hoy lo llamaríamos reglas de enfrentamiento— y un informe muy detallado redactado por la comisión informando a la superioridad de las incidencias de la operación.

Cuando uno estudia las vidas y hechos de estos marinos españoles del siglo XVIII, en circunstancias difícilmente imaginables, siente y percibe cómo la historia no les ha hecho justicia, y aun lamenta más que, para imaginarse lo que hicieron, tengan que acudir a la retina las vicisitudes de marinos ingleses reflejados casi a la perfección en la película *Master and Commander*.



#### BIBLIOGRAFÍA

- MAESO, Juan Alfonso: *Expediciones españolas a la Patagonia durante el siglo XVIII*. 1999.  
 STEFANI, Laurio: *Las Malvinas en la época hispana*. Buenos Aires 1981.  
 RATO, Hector: *Actividades marítimas en el sur*.  
 GOMÉZ LAGENHEIM: *Elementos para la historia en las Malvinas*.



Cabilla. (Foto: A. Vierna Grosso).

# BERMEO

Javier YUSTE GONZÁLEZ  
Licenciado en Derecho



ODOS, en mayor o menor medida, hemos tenido que sufrir una pesadilla llamada «mudanza». En cierto modo es como un tornado que no hace más que mezclar tus pertenencias haciéndolas imposible de reencontrar hasta pasados unos cuantos meses. ¡Si no estamos hablando de años! El otro día, mientras miraba en los olvidados recovecos de mi librería, donde muchos volúmenes duermen el sueño de los justos mezclados con carpetas que creía desaparecidas para siempre, me topé con una serie de apuntes que se remontaban hasta ¡mi etapa escolar! Es increíble lo que nos podemos llevar con nosotros aun creyendo que se han extraviado o que han ido, voluntaria o involuntariamente, a parar al contenedor de la basura. Encontré todo el material que usé para un proyecto que inicié y no pude seguir en 2005. Proyecto en el que aglutiné diversos apuntes de años pretéritos, junto con notas y datos obtenidos de libros, cuyos títulos no recuerdo, y de páginas web de cuyas direcciones ya no quedan vestigios. Me puse a estudiar un determinado momento de la historia de mi tierra, exactamente los siglos XIV y XV con sus luchas de banderizos, todo ello para realizar una serie de historias gráficas que se quedaron en tres (la última inacabada por quedarle la segunda parte); pero, al ser tan amplia e interesante la información que se me cruzaba en el camino por aquel entonces, no pude resistirme a tratar de investigar más sobre el pueblo en el que residía: Bermeo.

Pasé veinticuatro años de mi vida en Bermeo, la villa marinera por excelencia del Señorío de Vizcaya, y es de justicia ofrecer una visión somera sobre su historia en nuestra querida REVISTA. En este artículo no sólo me remito a apuntes, notas amarillentas y recuerdos vagos de excursiones escolares, sino que he querido llenar lagunas volviendo sobre mis pasos y echando mano, cómo no, de la Red de redes para ir refrescando y concretando, mientras tiraba, lógicamente, de biblioteca familiar. Espero que el uso de tan dispares materiales no me haya conducido a equívocos a la hora de redactar este trabajo.



## En un principio

Por su posición en las coordenadas 43° 25'N y 2° 43'O cualquiera podría decir que no es más que un pueblo mirando al mar Cantábrico, pero geológicamente hablando se encuentra dentro de un valle que emergió del mar, cuyo extremo visible es la cercana isla de Ízaro, que resulta ser la cima de un monte submarino (de la cual toma nombre la *P 27* y cuyo monasterio fue cañoneado y saqueado por Francis Drake hacia 1596). Si el nivel del mar descendiera unos cientos de metros, podríamos estar contemplando un pequeño lago salado.

Su situación también tiene su curiosidad histórica. Por un lado, la villa se encuentra a unos exiguos tres kilómetros de Mundaka, internacionalmente conocida por el Mundial de *surf* pero que, a nivel local, es un enemigo natural de Bermeo, sobre todo en cuanto a la soberanía de la mencionada isla de Ízaro; pero, por otro lado, estas dos poblaciones son testigos del origen, mitológico o no, de los señores de Vizcaya. Y es que se dice que hacia el siglo IX d. de C., debido a los efectos de una terrible galerna, buscaron abrigo en las costas bermeanas tres barcos, consiguiendo cobijo en la ría de Urdaibai y recalando en Mundaka. Del más grande de ellos bajó a tierra la hija de un difunto rey escocés (según la versión más difundida). Era de largos cabellos, tan claros que dejaron atónitos a los lugareños. Esta joven sería la madre del



Isla de Ízaro más allá del rompeolas.

primer Señor de Vizcaya, pero sobre su padre hay dos bien diferenciadas versiones: una es la que atribuye la paternidad al duendecasa Maju el Culebro, esposo de Mari, dueña y señora de todos los seres mágicos del territorio, teoría que recoge don Lope García de Salazar, fiero banderizo y primer historiador del señorío, en sus obras *Crónicas de Vizcaya* y *Bienandanzas e Fortunas* de la siguiente manera: «[...] durmió con ella en sueños un diablo que llaman en Bizkaya Culebro, señor de la Casa, y que la empreñó». La otra versión, menos mágica, se la atribuye al señor de la torre de Busturia, aunque hay quien dice que aquella mujer ya vino encinta desde su país y que por ello fue desterrada. El niño que nació del vientre de la princesa escocesa fue conocido como Jaun Zuria (Señor Blanco o Don Çuría) por sus claros cabellos y tono de piel. Su destino fue capitanear a los vizcaínos en su alzamiento, junto con Castilla, contra el centralismo del rey de León, el cual los dominaba en aquel entonces. Por su línea de sangre era el único que se podría enfrentar con el infante leonés Ordoño, finalizando la guerra en la batalla de Padura. Tanta fue la sangre derramada sobre aquella tierra que, desde entonces, fue llamada Arrigorriaga, que viene a significar en euskera, y según los antiguos sabios, «peña viciada de sangre». Así se inició el linaje de los señores de Vizcaya tras derrotar a las tropas del soberano del oeste y fijar la frontera histórica del territorio ante el árbol Malato (un roble que desapareció a principios del siglo XVII, tipo de árbol muy venerado por los vascos cuya tradición aún permanece).

### **De su fundación como villa y su relación con los reyes de Castilla**

A pesar de la referencia histórica de Jaun Zuria, nos es desconocido el momento en el que se crea la población de Bermeo como tal, aunque diversos estudios durante el siglo XIX y buena parte del XX, hasta su desacreditación gracias a una serie de fuertes pruebas arqueológicas en Castro Urdiales, indicaron que era la desaparecida Flavióbriga, una de las dos últimas colonias romanas en la península Ibérica y que fue erigida en el siglo I d. de C. Sea como fuere, hasta el siglo XI no hay referencia escrita relativa a su existencia, pero, para más inri, tampoco es que esté muy precisado el año de su fundación como villa por otorgamiento del Fuero de Logroño por parte del señor de Vizcaya, don Lope Díaz de Haro, y por su consorte, Urraca Alfonsa. Dicha cuestión no es pacífica, debatiéndose entre los años 1234 y 1239. Con tal hito se marca su diferencia con la Tierra Llana y la posibilidad de amurallarse. Dicha protección se hizo efectiva y posible cuando el rey Alfonso XI, en 1337, sitiaba el antiguo bastión-santuario templario de San Juan de Gaztelugatxe (actualmente es una ermita marinera hasta más no poder, dedicada a este santo y que, desde hace siglos, es paso de peregrinos hacia Santiago de Compostela, llegando a ofrecer cobijo a Santo Domingo de la Calzada), donde se hicieron fuertes los pocos Jauntxok (parientes mayores, nobles), partidarios



Portal de San Juan, el único que permanece en pie en la villa.

del, por aquel entonces, señor de Vizcaya, don Juan Núñez de Lara, y ordenó la fortificación de Bermeo otorgando 2.000 mavedíes anuales durante cinco años. Ya en 1353, el conde don Tello realizó la donación de la piedra que conformaba el desaparecido Alcázar de los Señores de Vizcaya, sito en la villa. Hoy día, sólo sigue en pie una parte de la muralla: la puerta de San Juan (una de las siete que hubo en tiempos y que, paulatinamente, fueron desapareciendo a lo largo del siglo XIX).

De todos modos, a partir del siglo XIII la villa se beneficia de reconocimientos y ampliaciones de jurisdicción, además de ser la raíz de la iglesia de Santa Eufemia (donde mis padres contrajeron matrimonio y yo y mi hermana fuimos bautizados), uno de los lugares donde los señores de Vizcaya y, posteriormente tras la extinción del linaje, los

reyes y reinas de Castilla debían jurar el Fuero Viejo de Vizcaya, ya que el Señorío se incorpora a la Corona en 1378.

En el año de 1393, precisamente el 4 de septiembre, el rey don Henrique III hizo juramento en Santa Eufemia de guardar las franquezas, libertades y privilegios del Señorío. Reyes y señores de Vizcaya, como Fernando el Católico en 1476 o Alonso de Quintanilla en nombre de Isabel la Católica en 1481, también juraron.

A pesar de que Bermeo no era la primera villa fundada en el territorio, era de las más pobladas y gozaba desde siempre de respeto más allá de sus murallas. Tenía el primer voto y primer asiento en las Juntas Generales de Guernica y, anteriormente a la fundación de éstas, el representante de Bermeo gozaba de privilegio a la hora de hablar y emitir su dictamen. Dada su importancia, en Bermeo residió el juez mayor de Vizcaya, y ante sus alcaldes y *homes* buenos

tenían lugar las apelaciones de los pleitos de todo el Señorío hasta el siglo xv.

En 1476, Fernando el Católico concede a la villa el privilegio de ser cabeza de Vizcaya, es decir, se le otorga el liderazgo y, a efectos prácticos y más actuales, pasaría a ser la capital del Señorío, lo cual disgustó a las Juntas que, obcecadas, lucharon en diversas vertientes, hasta que en 1602 consiguen que se retire tal privilegio al entenderse que el mismo es contrario al honor del infanzonado de Vizcaya. Como compensación se permite que en el escudo de armas de Bermeo aparezca la cabeza de San Juan degollado, que no es más que una representación de que fuera cabeza de Vizcaya.

Su relación con el océano siempre ha estado presente, siendo sus hombres, como muchos otros nacidos en las costas cantábricas, capaces de enfrentarse a su terrible temperamento. Balleneros, mercaderes, militares, etc., destacaron durante la Edad Media por la pertenencia de Bermeo a la Hermandad de la Marisma, que transportaba lana de Castilla y vinos de Gascuña, además del archiconocido hierro vizcaíno a Flandes (en Brujas todavía existe la Casa de Contratación, a la que se le denomina en la actualidad Bizkaynen Platze) e Inglaterra, país con el que sólo se tuvieron buenas relaciones en determinados momentos históricos a través de tratados y treguas, aunque no en pocas ocasiones se las ha tenido que recibir con pólvora para rechazar sus incursiones corsarias.



Fachada de la iglesia de Santa Eufemia.

## Ercilla

Por algo tan simple como una discusión poco trascendental y con la frase de «querer ser más» en la boca surgieron y asolaron las tierras las guerras de bandos nobles que se agrupaban en *oñacinos* y *gamboínos*. Estos sangrientos



Entrada al Museo del Pescador en la casa-torre de los Ercilla.

hechos supusieron la primera y más importante crisis del sistema feudal europeo, que finalizó en parte en 1487, gracias al establecimiento del Ordenamiento de Chinchilla. Escaramuzas, asesinatos, asedios, batallas, alianzas, inestabilidad... Sin duda, un periodo histórico interesante a más no poder que sembró, en multitud de lugares, las singulares fortalezas vascas llamadas casas-torre.

De dichos bastiones sólo queda en pie en Bermeo la Torre de Ercilla (a pesar de que en tiempos hubo 30 edificaciones como ésta) y se la data en el siglo XV tardío, siendo la casa primigenia de los Ercilla. Uno de los miembros más destacados de la familia fue don Alonso de Ercilla y Zúñiga, autor del poema épico *La Araucana*, personaje que, curiosamente y a pesar de tener un busto en homenaje, nunca puso pie en

dicha torre. Dominaba el Puerto Menor desde la plazuela del Torrontero y protegía la villa con sus cañones (junto a otros puntos defensivos como las baterías de costa en Matxitxako, Gladis, Tompoi, Tala, Baztarre, Gaztelu y Errosa). En su entrada se puede contemplar un deteriorado cañón rescatado de las profundidades del mar. Sin duda es uno de los edificios más emblemáticos que ha pasado por distintos usos, como casa para pobres, lugar de nacimiento del pintor Benito Barrueta, y en la actualidad y desde hace años como Museo del Pescador, donde se recoge toda la tradición marinera desde la prehistoria hasta la actualidad, con objetos arqueológicos, maquetas, fotografías históricas, especímenes, tallas de santos, el esqueleto de una ballena, uniformes y aparatos, además de una edición (no recuerdo si la primera) de la obra del ilustre Ercilla; todo ello bajo un techo que, según me dijeron en mi época de escolar, se sostenía sin tener ni un solo clavo uniendo sus maderas. Mar y Medioevo fusionados al máximo.



Busto dedicado a Alonso de Ercilla en el interior del Museo del Pescador.

### Huella sobre el mar de la historia

Los tiempos del Bajo Medievo y principios de la Edad Moderna supusieron un lento y claro declive de la villa en beneficio de Bilbao, un puerto más seguro y protegido por sus baterías y por su situación geográfica en la ría del Nervión. Pero esto no supone que no dejara huella en la historia. Durante el siglo XIV Bermeo es la primera villa mercantil de Vizcaya. En 1307 Fernando IV confirma la exención de portazgo, excepto en Toledo y Murcia. Los mercaderes bermeanos gozaron de libre acceso en Sevilla, la cual había sido conquistada por Fernando III con ayuda de navíos de la villa. Se obtuvo privilegio de pescar y salar el producto en todo lugar, vasallo o dependiente de Castilla. En 1351 un delegado de Bermeo asiste a Londres para firmar un tratado de paz entre Inglaterra y la Marina del Señorío, y es que el rey de Inglaterra, Eduardo III, accede a negociar una tregua con los bermeanos en el puerto de Swayne. En 1393 marinos de Bermeo toman parte en la exploración de la costa occidental de África, y, en el tornaviaje regresan con 160 indígenas y sus respectivos rey y reina.

Es de destacar que de sus muelles, en 1493, partió una escuadra expedicionaria vizcaína al Nuevo Mundo organizada por Alonso de Quintanilla, amigo



de Colón, el doctor Villalón, Pedro de Arbolanca e Iñigo de Artieta, pero su misión fue otra llevando al derrotado Boabdil a las costas del norte de África.

Muchas embarcaciones (famosas fueron las que se construyeron allí en el siglo XVI) y levas de marineros se destinaron a alimentar a una creciente Armada. Cuantitativamente no aportó tantos hombres como las provincias andaluzas, La Coruña o Pontevedra, aunque, en relación a su población total, hubo un alto número de marinos vizcaínos.

En 1512, y posteriormente en 1527, la reina Juana de Castilla y su hijo, el emperador Carlos V, confirmaron las Ordenanzas del siglo XIV de la Cofradía de Mareantes. En 1546 el emperador lo hizo con los privilegios de Bermeo, y no es cosa extraña que sucediera esto, ya que la villa le era leal y entre sus consejeros había algún que otro nacido en la misma. Como recuerdo de todo esto, aunque sepultada por un corrimiento de tierra, después recuperada y no hace mucho restaurada, queda una fuente en el llamado Puerto Viejo en la que se distinguen los escudos de Bermeo y Vizcaya junto al águila bicéfala imperial.

Tras el incendio de 1504 su actividad comercial sufre un gran frenazo, consolidándose Bilbao como puerto principal mercante de Vizcaya.

## De afrancesados y carlistas

No hay pedazo de tierra o roca sobre nuestra Península en el que no se derramara sangre durante el siglo XIX. Un siglo trágico, devastador y, ¿alguien lo duda?, glorioso. La invasión napoleónica y la Guerra de Independencia produjeron sentimientos encontrados entre los habitantes de la villa. Mientras que los ilustrados y hacendados se alineaban a favor de Francia, las demás clases y el clero lo hacían en contra. Cuando los jóvenes bermeanos y mundaqueses afrancesados fueron llamados a la guerra contra Napoleón no dudaron en hacerse con el control del ayuntamiento de forma violenta. Así, el 27 de febrero de 1809 se juró fidelidad al rey José I y se acató su Constitución. Desde el punto de vista histórico, su decisión era lógica y comprensible, pero resultó ser un catastrófico error, ya que al finalizar la Guerra de Independencia sólo quedaron la ruina y el hambre, además de cuantiosas deudas bélicas que tuvieron que ser abonadas con servicios a la Armada; todo ello tras sufrir un ataque por parte de una escuadra inglesa en 1812.

Sin embargo, como todos sabemos, la tranquilidad no volvió a nuestro país ni por asomo, y las guerras carlistas asolaron la vida de millares de personas en un gran fratricidio que se volvería a repetir en el siguiente siglo, aunque de distinta manera. Debido a la situación geográfica e ideológica de las provincias vascas, las guerras civiles decimonónicas transcurrieron en gran medida en ellas, aunque Bermeo pudo alejarse casi por completo de sus efectos directos. En 1833 la villa proclamó como rey soberano a Carlos, siguiendo los

dictados del diputado carlista don Fernando de Zabal, y entre 1834 y 1839 el control de los llamados legitimistas sobre la población fue total.

El recelo hacia Isabel II siempre se mantuvo incluso en la paz. Como puerto de mar y auxiliar de la Armada, se recibió a la soberana de la mejor manera cuando su real persona visitó Bermeo en 1865; sin embargo, no se dudó ni un solo instante en alzarse contra ella en 1868, uniéndose abiertamente a la revolución de La Gloriosa.

El ardor bélico carlista regresó en la década de los 70 del siglo XIX, pero Bermeo se vio más participativa, con diversas acciones violentas dirigidas por Goiriena, y hasta el mismo Carlos VII visitó la villa aunque, de forma deliberada, no juró los Fueros en la iglesia de Santa Eufemia, como ya lo hicieran los anteriores soberanos de Castilla y León y, a la postre, señores de Vizcaya.

La Restauración supuso la derogación de los Fueros y la homogeneización de los territorios vascos al resto de provincias, tanto a impuestos como a aportación de tropa y marinería, a lo que había que sumar el incremento de las deudas de guerra.

## Del siglo XX

Por suerte, la capacidad pesquera y el ánimo de sus gentes no pasaron inadvertidos para nadie, y en el periodo entre los dos siglos se fueron creando fábricas conserveras, principalmente de capital italiano, cuyas huellas y presencia aún permanecen. No obstante, en Bermeo vivieron durante muchas décadas los propietarios de «Isabel», y muchos de sus barcos —y algunos de otras compañías— llevan el nombre de la villa en su espejo de popa, como atuneros que se las tienen que ver muy de cerca con los piratas somalíes como el *Playa de Bakio*, el *Alakrana* o el *Txori Toki* (en cuya construcción participó mi propio padre en los cercanos Astilleros de Murueta, enclavados en la ría de Urdaibai, entre Guernica y Mundaka).

El pasado siglo XX fue testigo de diversos hechos en la villa, como el paso del rey Alfonso XIII con motivo de una fuerte galerna que azotó especialmente a Bermeo causando gran número de muertes, además de la batalla más importante de la Guerra Civil en el teatro de operaciones del mar Cantábrico entre los *bous* armados *Donosti*, *Gipuzkoa*, *Nabarra* y *Vizcaya*, unidades de la Marina de guerra auxiliar de Euskadi, y el crucero *Canarias* el día 5 de marzo de 1937, y sobre la que ya hablé en el artículo «Navegación numismática», publicado en el número de abril de 2008 de nuestra REVISTA. Ya en tierra también resultó ser la tumba de muchos combatientes de los dos bandos.

La villa fue visitada en unas cuantas ocasiones por el general Franco debido a su afición a la pesca y en busca de los ya extintos cachalotes, además de para inaugurar la estación del ferrocarril cuando éste por fin llegó enlazando Bermeo con Guernica, y así con Bilbao. Por otro lado, estos años de la segun-

da mitad del siglo XX son como otros cuantos de una villa marinera que llegó a ser el principal puerto pesquero cantábrico, destacando las inundaciones de 1983 que causaron una gran devastación en la zona, hasta tal punto de que corrió el rumor de que había sido sepultada por el lodo, teniendo que hacer acto de presencia dos buques de la Armada, si no me equivoco, el *Lepanto* y el *Méndez Núñez*. El teniente de navío y comandante militar de Marina, don Antonio de Vicente, coordinó los trabajos de ayuda de la Armada durante las inundaciones en Bermeo, aunque resultó asesinado por alguno de esos que mancillan con su cobardía la imagen de los vascos.

Siento que aún me dejo demasiadas cosas en el tintero, pero no entrarían todas en este trabajo. Espero que lo que he redactado haga justicia a la historia de la villa.



#### BIBLIOGRAFÍA

- AROCENA, Ignacio: *A ras de tierra (paseos arqueológicos)*. Editorial Auñamendi. Zarauz 1963.  
ARRIZABALAGA, Bernardo: *Bizkaia*. Diputación Foral de Bizkaia. Bilbao 2001.  
AA. VV.: *Crónica del Mundo*. Plaza & Janes Editores S. A. Barcelona 1987.  
Página web del Ayuntamiento de Bermeo. <http://www.bermeokoudala.net>  
Página web de la Diputación Foral de Bizkaia. <http://www.bizkaia.net/>

# HACE POCO MÁS DE 80 AÑOS. LA CARABELA SANTA MARÍA

María GUILLÉN SALVETTI

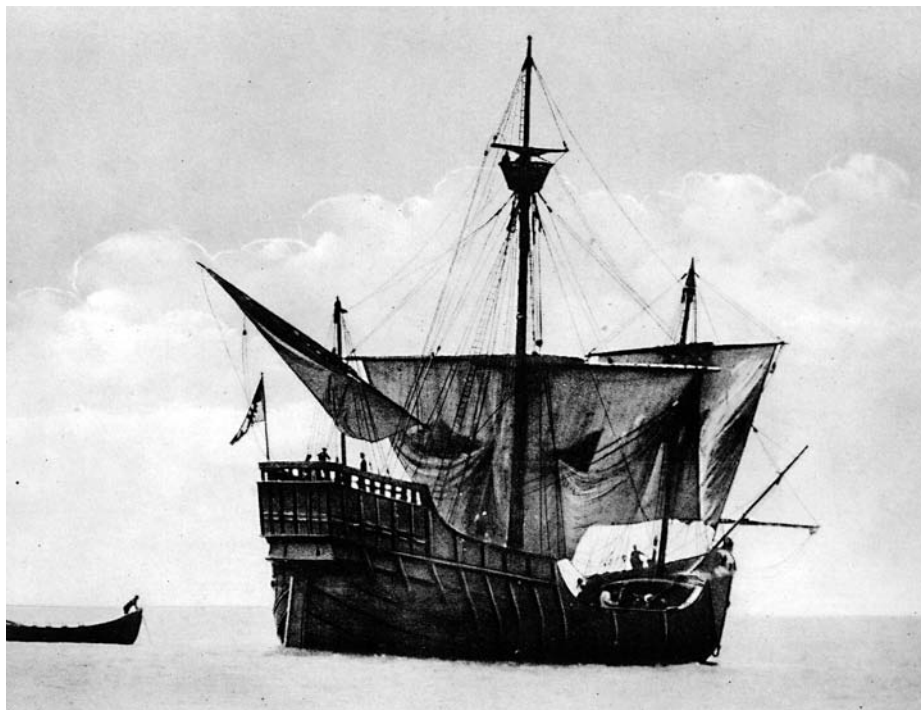


A idea de reproducir la nao *Santa María*, que hizo construir Cesáreo Fernández Duro en el año 1892 para la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América, se debió a Torcuato Luca de Tena, que en 1926 se lo sugirió a Alfonso XIII para que figurase en la Exposición Iberoamericana que se iba a celebrar en Sevilla en 1929. El rey acogió este proyecto con entusiasmo, comunicándose al ministro de Marina Honorio Cornejo, quien encargó la dirección de la misma al entonces teniente de navío Julio Guillén. Éste, al no existir suficientes datos que describieran el tipo de nave que debió de ser la *Santa María* —o la *Gallega* de Juan de la Cosa, que de las dos formas se llamaba—, y no convenciéndole la versión anterior por considerarla cincuenta años posterior a la época del descubrimiento, empezó desde cero a investigar exhaustivamente, en tablas y manuscritos de la época, no sólo los tipos de naves de entonces y sus pertrechos, sino incluso las herramientas que usaron los carpinteros de ribera para poder reproducir todo con la mayor fidelidad posible utilizando las mismas técnicas. Fruto de este trabajo fue su obra: *La carabela Santa María. Apuntes para su reconstitución*, publicada en 1927, en la que demuestra que la nave debió de ser carabela y no nao. Es a partir de entonces cuando se ordena su construcción por Decreto Ley del general Primo de Rivera, de 22 de junio de 1927, según el proyecto de Julio Guillén.

La nueva *Santa María* fue construida en los astilleros gaditanos de Echevarrieta. Se le puso la quilla en 1928 y se botó en enero de 1929. En mayo de ese mismo año navegó de Cádiz a Sevilla, donde la esperaban SS. MM. los Reyes acompañados de los Infantes y el general Primo de Rivera (1). A partir de ese momento constituyó «el eje espiritual» y la atracción más visitada de la Exposición. En un periódico sevillano de esa fecha se comentaba que cual-

---

(1) Véase: REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 1929, pp. 803-810.



*Carabela Santa María.*

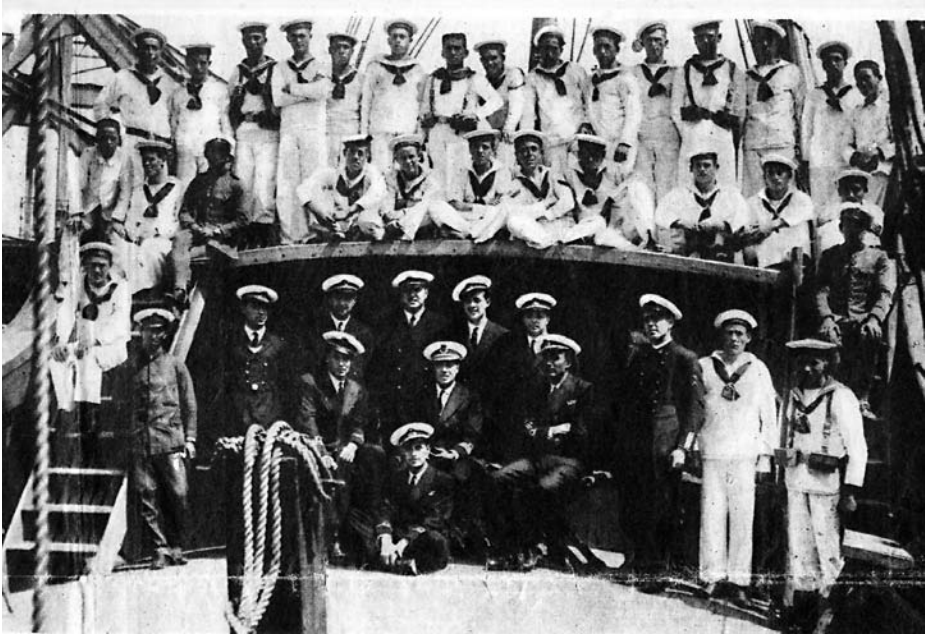
quier muchacha que se preciara debía tener una cinta de gorra de la *Santa María*. A finales de ese año, por Decreto Ley de 5 de diciembre de 1929 se entrega a la Marina, disponiéndose que figure en la Lista de Buques de la Armada.

Sus características eran:

- Desplazamiento: 185 toneladas.
- Eslora: 25,66 metros.
- Manga: 7,53 metros.
- Puntal: 3,334 metros.

Su tripulación tenía los mismos empleos que la antigua, es decir:

- Un capitán: el capitán de corbeta Julio Guillén.
- Un segundo: el teniente de navío Álvaro Urzáiz.



Comandante, oficialidad y tripulación de la carabela *Santa María*.

- Un contra maestre: el alférez de navío Rafael García Angulo.
- Dos pilotos: los alféreces de navío Daniel Araoz y Joaquín Miquel.
- Un «lombardero»: el alférez de navío Antonio Díaz.
- Un alguacil: el alférez de navío Luis Sánchez Pinzón.
- Un escribano: el contador de navío José Núñez Palomino.
- Un «físico»: el capitán médico José Ripoll.

Completaban la dotación dos contra maestres, un condestable, dos maestros de marinería, cuatro cabos, ocho marineros especialistas, veintidós marineros de primera, dos cornetas y dos tambores.

La carabela fue pensada desde un principio para que fuera capaz de cruzar el Atlántico y realizar durante dos años y medio la misma ruta de Colón. El viaje estaba programado para el mes de diciembre de 1931, pero la República impidió ese propósito asignándola al Patronato Nacional de Turismo. Desde ese momento quedó como un apéndice del Monasterio de La Rábida, convertida en un objeto curioso puramente comercial. Por falta de mantenimiento fue pudriéndose poco a poco en aguas de los ríos Tinto y Odiel, e incluso fue tirada por las tropas republicanas cuando saquearon el monasterio.



Devuelta a la Marina el 12 de marzo de 1942 fue remolcada de Cádiz a Valencia, quedando atracada en el muelle Reina Victoria y causando baja en la Armada a finales de ese mismo año. No sabiendo muy bien qué hacerse con ella —se pensó adjudicarla al Museo Naval o convertirla en Escuela de Náutica a flote que recorriera las costas españolas, proyectos que no se llegaron a realizar por el mal estado de su casco—, en 1945 se pensó que no valía la pena repararla y se decidió su desguace en Cartagena. Pero al ser remolcada naufragó frente a Villajoyosa, en Alicante, la tierra de su autor.

Se ha discutido mucho si la nave de Colón fue nao o carabela pero, fuera o no esta carabela lo más parecido a la nave descubridora, su importancia estriba sobre todo en haber podido demostrar Guillén que la carabela era un tipo determinado de nave que existió realmente, y no una voz genérica que se daba a toda embarcación ligera.



# TRES SIGLOS DE EMPLEOS Y DIVISAS EN EL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA ESPAÑOLA (1717-2000) (IV)

## DIVISAS DE LOS OFICIALES PARTICULARES

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREGÓN



Manuel GONZÁLEZ DE CANALES Y MOYANO



ESTE es el último artículo de la serie *Tres siglos de empleos y divisas en el Cuerpo General de la Armada*, y en él se exponen el origen y la evolución de las divisas de oficiales particulares. Se inicia al comienzo del siglo XVIII, cuando todavía el uniforme era en sí mismo la distinción del grado. Hace escala en los primeros galones que adornaban las vueltas de la mangas y en la aparición de las estrellas (fruto de las incesantes normalizaciones con las divisas del Ejército). En este recorrido de tres siglos las gorras llevarán divisas, se adoptarán las palas similares a las que ahora se llevan en el uniforme de verano y finalmente recalaremos en las divisas actuales.

En líneas generales, las divisas de los oficiales particulares siguen aguas a las de los oficiales de mayor rango; sin embargo, existen detalles propios que aconsejan su tratamiento específico. Para un mejor seguimiento del texto, el esquema que se muestra proporciona una primera imagen rápida y general de la evolución de las divisas en estos tres siglos.

	Cap. de Navío	Cap. de Fragata	Cap. de Corbeta	Tte de Navío 1º	Tte de Navío 2º	Tte de Navío	Tte de Fragata	Alf. de Navío	Alf. De Fragata
Real Orden 13 FEB 1730									
Real Orden 10 MAR 1769									
Real Orden 20 DIC 1844									
Real Orden 23 ENE 1857									
Real Orden 23 DIC 1869									
Real Orden 16 SEP 1871									
Real Orden 1 ENE 1885									
Real Orden 20 ENE 1909									
Real Orden 10 ENE 1912									
Decreto (2) 25 ABR 1931									
O. 09 ENE 37 HASTA 2000									

## Los primeros distintivos del empleo

El primer uniforme específico para los oficiales corresponde al 1717, año en que se ordena que tengan en la casaca un galón ancho a la orilla de las vueltas y del frente (1). La distinción entre empleos por medio de las divisas, propiamente dichas, aparece por primera vez en el uniforme de la Armada en 1730, fruto de la extensión del uso de las ya existentes en el Ejército (2). El elemento diferenciador entre empleos será la empuñadura del bastón.

- Capitán de navío: un bastón con puño de oro o dorado.
- Capitán de fragata: un bastón con pomo de plata blanca.

(1) R. O. de 5 de diciembre de 1717.

(2) R. O. de 13 de febrero de 1730. Ésta significó la adopción de las establecidas en la Ordenanza de Infantería de 30 de diciembre de 1706.

- Teniente de navío: un bastón con casquete de plata blanca que guarnezca un dedo del bastón, liso por arriba.
- Teniente de fragata, alférez de navío y alférez de fragata: igual al anterior con pomo de marfil.

El uso del bastón como distintivo del empleo se prolongó hasta 1768, cuando su uso quedó limitado a los jefes y ayudantes vivos y efectivos, con excepción de los reformados y graduados; no obstante, perdura y continúa usándose como símbolo de autoridad por oficiales con mando de buque (3).



Divisas de capitán de navío con bastón.

### Primer uniforme propio de la Armada 1769

En el año 1769 se establecen nuevos distintivos en la Armada equivalentes a los puestos en vigor en el Ejército el año anterior (5). La casaca se adornaba con un galón mosquetero flordelisado que se extendía por el borde frontal de ésta, rodeaba los bolsillos, los bordes de las mangas y coronaba las alas del sombrero. La chupa encarnada también se guarnece con este galón en su borde frontal. La anchura era de unos cinco centímetros en la casaca y de unos cuatro en el borde de la vuelta de las mangas y el sombrero. El empleo se lleva por primera vez en la vuelta de la manga, con galoncillos para los oficiales de mayor rango y alamares en los hombros para los de inferior rango (6):



Galón mosquetero flordelisado (4).

(3) Ordenanza de 22 de octubre de 1768.

(4) Reconstruido en base al uniforme del comandante de la fragata *Magdalena* conservado en el Museo Naval de Ferrol.

(5) R. O. de 10 de marzo de 1769.

(6) Alamar: especie de charretera de canelón de oro brillante, grueso, corto y sujeto por las puntas. Su forma y dimensiones no se definirán con precisión hasta 1844. En 1785 se sustituye la denominación de galoncillo por *galón* y la de alamar por *charretera*.

## TEMAS GENERALES

- Capitán de navío: tres galoncillos en las vueltas.
- Capitán de fragata: dos galoncillos en las vueltas.
- Teniente de navío sargento mayor: un galón de oro en las vueltas.
- Teniente de navío: un alamar en cada hombro.
- Teniente de fragata: un alamar en cada hombro.
- Alférez de navío: un alamar en el hombro derecho.
- Alférez de fragata: un alamar en el hombro izquierdo.

### Las divisas en los uniformes de la Armada en 1844

En este año se produce una gran modificación en la confección de los uniformes de la Armada, adoptándose para gala el pequeño de 1802 con ligeras modificaciones, como el frac más pequeño y la levita como uniforme de todo servicio tocado con gorra, en la que un galón flordelisado guarnecía el aro; se mantienen las divisas y se definen con precisión las charreteras (7).

En 1855 se sustituye el galón de las gorras por las nuevas divisas del empleo. Para distinguir entre los empleos se combinan galones de cinco líneas y cordoncillos de una línea (8). Un emblema a modo de galleta bordado sobre negro distinguirá los diferentes cuerpos de la Armada. Para el Cuerpo General será una simple corona.



Capitán de navío.



Capitán de fragata.



Teniente de navío.



Alférez de navío.



Guardia marina.



Oficial graduado.

---

En 1857 se modifican las divisas del uniforme de todo servicio (levita) de los tenientes y alféreces de navío (9), suprimiéndose las charreteras y dejando

---

(7) Ver artículo 3 en referencia a este uniforme.

(8) 28 de septiembre de 1855.

(9) R. O. de 23 de enero de 1857.

las presillas que las sujetaban, poniéndose en la bocamanga las divisas del empleo que ya se llevaban en la gorra desde 1855 (10).

Teniente de navío: «Un galón de oro de cinco cordones en el centro, y en su parte superior un cordoncillo de oro de una línea de diámetro, y otro igual en la inferior, colocados a dos distancias del galón».

Alférez de navío: «Cuatro cordoncillos como el dicho y a dos líneas de distancia uno de otro».

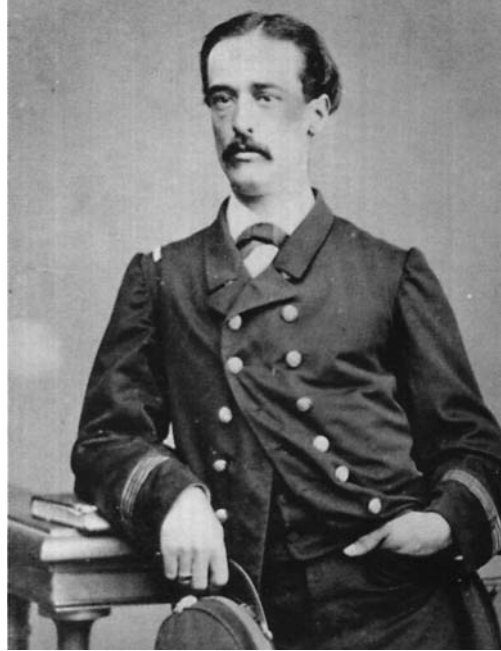
Durante la guerra de África, jefes y oficiales de la Armada alcanzaron en el Ejército empleos o graduaciones superiores. Como respuesta a la necesidad de que en el mismo uniforme convivieran las diferentes divisas de uno y otro ejércitos, en 1861 se regulan

para el uniforme de diario (11). En las bocamangas o en la parte superior de cada brazo llevarán las insignias de los empleos del Ejército cuya efectividad o grado disfruten, y que serán las señaladas en R. O. del Ministerio de la Guerra de 2 de julio de 1860, con la única diferencia de que los empleos serán representados con estrellas de oro y los grados con estrellas de plata (12).

El coronel, bajo los galones de la bocamanga, llevará bordadas tres estrellas de ocho puntas de tres centímetros de diámetro. El teniente coronel llevará dos estrellas, el primer comandante una estrella de plata y otra de oro y el segundo comandante una sola estrella.

A partir de capitán las estrellas se sitúan bajo los galones, que forman un ángulo de 60°, y en su interior van las estrellas. El capitán llevará tres galones y tres estrellas, el teniente dos y dos y el alférez uno y una.

Los que tuviesen grado superior lo marcarán usando los galones correspondientes a dicho grado; y en caso de ser capitán o subalterno el que tuviese



Alférez de navío. Uniforme de servicio.

(10) R. O. de 25 de abril de 1855.

(11) R. O. de 27 de abril de 1861.

(12) R. O. de 27 de agosto de 1874.





Teniente de navío (capitán).  
Todo servicio (diario).



Alférez de navío. Uniforme pequeño (17).

grado de jefe, lo marcará llevando tan sólo en la bocamanga los galones del grado que tuviese.

En las gorras de diario y el sombrero de gala no usarán otra divisa que la que corresponda al empleo efectivo en la Armada, y en las mangas la que indiquen los honores. Esta disposición fue derogada en 1874 (13).

Como consecuencia de la Revolución de 1968, se sustituye el galón de flordelisado por el de panecillo (14), se señalan las divisas de los tenientes de navío de 1.<sup>a</sup> clase, que serán las de los comandantes del Ejército sin las estrellas, a cuya clase militar están asimilados (15), y finalmente se regulan los divisas según el cuadro adjunto (16).

---

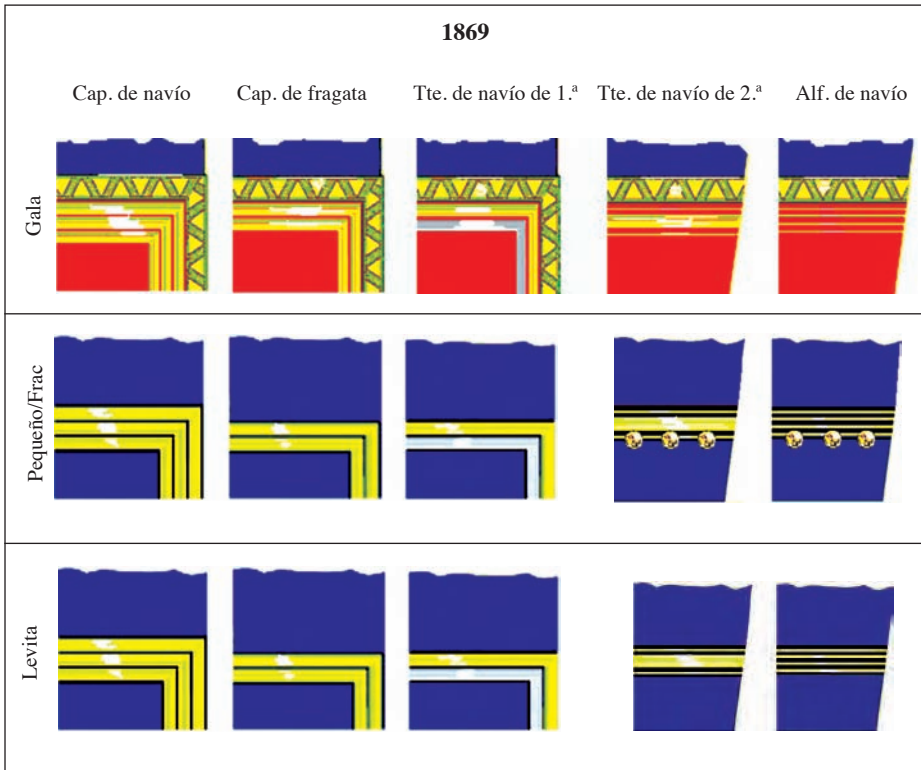
(13) R. O. de 24 de agosto de 1874.

(14) O. de 17 de marzo de 1869.

(15) O. 22 de abril de 1969.

(16) O. 23 de diciembre de 1969.

(17) Distintivo de ayudante. Obsérvense los «...tres botones grandes en la parte anterior de la bocamanga...» de la casaca del uniforme pequeño. R. O. de 20 de diciembre de 1844. Botones que desaparecen por Orden de 19 de febrero de 1872.



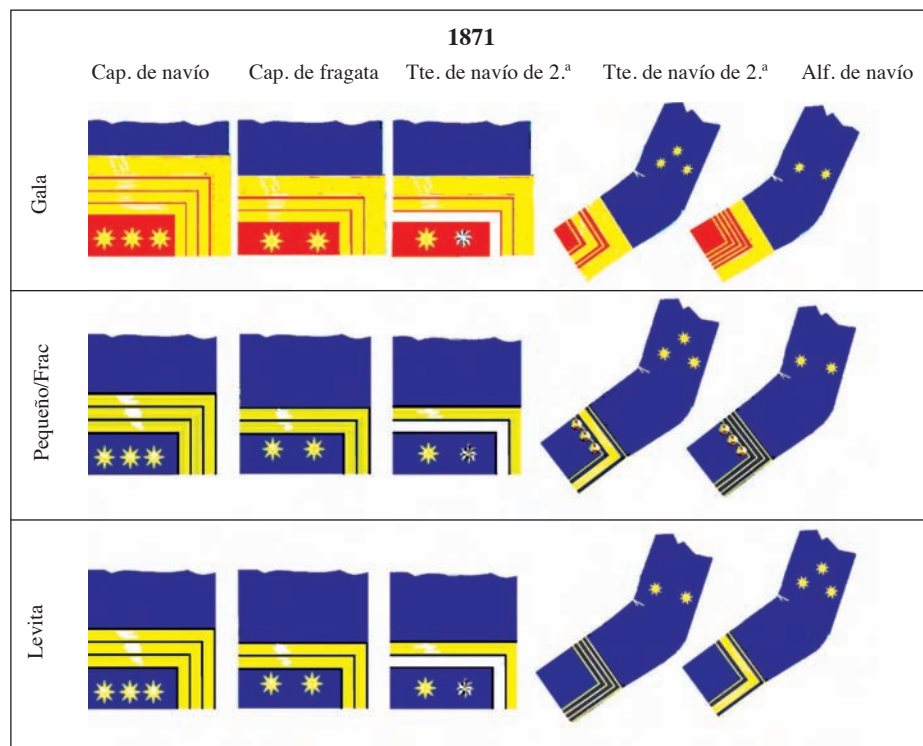
Las divisas serán tejidas sobre fondo grana para el uniforme de gala y sobre fondo negro para todas las demás prendas. La gorra para el traje de todo servicio seguirá las mismas vicisitudes, incorporando las divisas anteriores.

### Las divisas en los uniformes de la Armada de 1871 (18)

Durante el breve reinado de Amadeo de Saboya se sustituye el galón de panecillo por el de castillos y leones para la casaca, pantalón y sombrero (19). Este cambio tuvo poca permanencia, ya que en 1876 se restituye el de barra y flordelisado y se añaden a los galones ya existentes las insignias del ejército,

(18) O. de 16 de septiembre de 1871.

(19) O. de 16 de septiembre de 1871. Ver artículo tercero sobre los distintos galones.



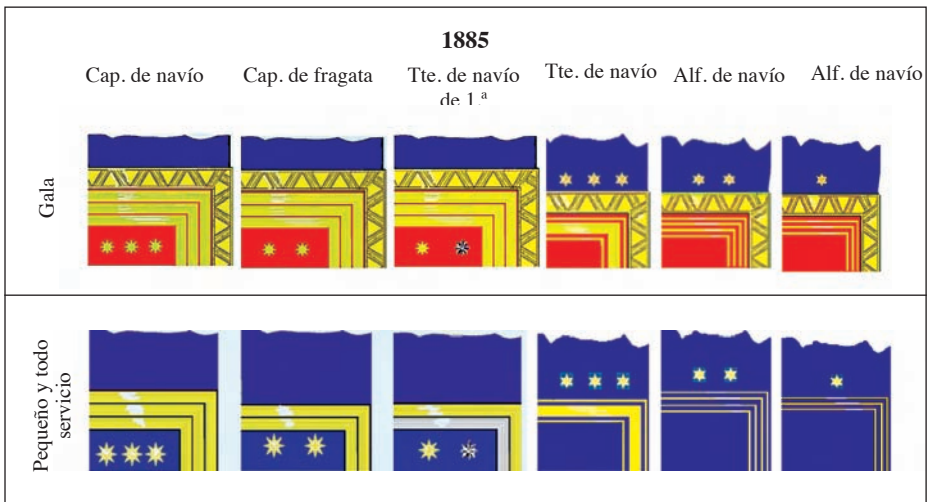
«a fin de evitar la confusión y las equivocaciones a que da lugar la disparidad entre unas y otras».

Todos los empleos llevarán las divisas en forma de martillo. Las estrellas de ocho puntas y tres centímetro de diámetro, bordadas por debajo de los galones o en el antebrazo (20).

En la Ley de Ascensos de la Armada de 1878 desaparecen los empleos de capitán de navío de 2.<sup>a</sup> clase y de teniente de navío de 2.<sup>a</sup> clase, siendo sustituidos por los de capitán de navío y teniente de navío respectivamente, adoptando las divisas correspondientes a las de capitán de navío de 2.<sup>a</sup> clase y teniente de navío de 2.<sup>a</sup> clase (21).

(20) R. O. de 16 de septiembre de 1871.

(21) Ley de 31 de julio de 1878. En escasos documentos es designado como capitán de navío de 2.<sup>a</sup> clase; normalmente es nombrado capitán de navío a secas.



### Las divisas en los uniformes de la Armada de 1885 (22)

En 1885 se pone en vigor una cartilla de uniformes con el título de «Uniformes de los distintos cuerpos de la Armada».

Desaparecen los galones en el antebrazo, que hasta entonces podían llevar los oficiales de inferior rango. Se confirman las medidas de las estrellas y galones que se llevaban: las estrellas de los jefes serán de ocho puntas y 30 mm de diámetro, mientras que las de los oficiales serán de seis puntas y 25 mm. El galón ancho será de cinco líneas y 12 milímetros, y el estrecho de dos milímetros.



Teniente de navío. Todo servicio (23).

(22) R. O. de 1 de enero de 1885.

(23) GONZÁLEZ DE CANALES, Fernando: *op cit.* Tomo IV; extraído de la acuarela *La Marina de 1880*, pintada por don Luis Carrero Blanco; p. 143.



Alférez de fragata alumno. Uniforme marinera.

Las estrellas marcarán la efectividad, y los galones y cordoncillos las graduaciones.

En las casacas, levitas, chaquetas y abrigos se llevará la divisa de mayor empleo o grado de que se esté en posesión en el propio o en distinto Cuerpo.

Tan sólo un año y medio después se vuelven a modificar las divisas de los oficiales de inferior rango para adaptarlas a las correspondientes del Ejército, a fin de cesar la irregularidad que existe entre las divisas de la Armada y el Ejército (24):

- Teniente de navío: tres galoncillos.
- Alférez de navío: dos galoncillos.
- Alférez de fragata: un galoncillo.

## El siglo xx: hacia nuestras actuales divisas

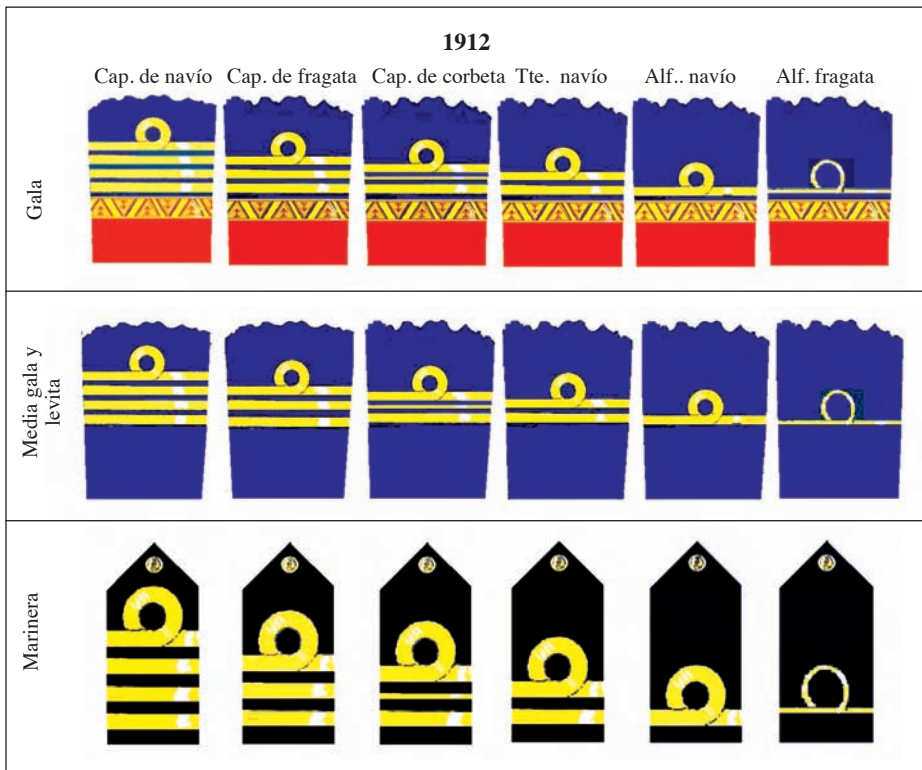
A partir de principios del siglo xx las insignias se van pareciendo más a las actuales. Las palas del uniforme de verano, la coca y los galones en zuncho son fruto del arranque de este siglo.

En 1901 aparecen las palas como insignia de la nueva guerrera de tela de algodón blanco que se usará como uniforme de verano en las posesiones de África. Las insignias no se llevarán en la bocamanga de la guerrera, sino sobre los hombros en unas palas de cinc forradas de paño negro. Serán de forma rectangular, siendo el ancho seis centímetros y el largo el necesario para que llegue desde el arranque de las mangas hasta un centímetro del cuello recto de la guerrera. Llevarán, además de la insignia, un botón pequeño de ancla y corona (25).

---

(24) R. O. de 23 de agosto de 1886.

(25) R. O. de 31 de julio de 1901.



En 1909 desaparecen los galones en martillo y se implanta la coca, que se llevará en forma de zuncho (26), y en 1912 se cambia la denominación del empleo de teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase por capitán de corbeta, que toma las divisas correspondientes al primero (27).

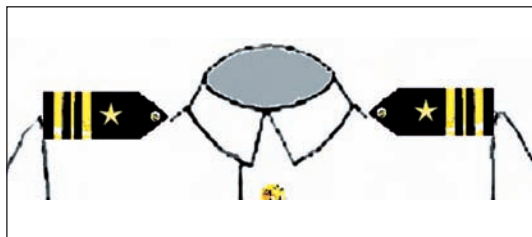
### Las divisas en los uniformes de la Segunda República y en la zona nacional

El advenimiento de la Segunda República suprime una vez más la flor de lis de la dinastía borbónica para retomar el galón de panecillo. La corona real en los botones y galletas se sustituye por la corona mural.

(26) Cartilla de Uniformes de la Armada, R. O. 20 de octubre de 1909.

(27) R. D. de 10 de enero de 1912.





Capitán de corbeta. Uniforme de verano.

Otro símbolo monárquico será eliminado: la coca del Cuerpo General, sustituida por una estrella de cinco puntas sobre los galones de sus divisas (28).

Las divisas en la levita, frac, chaquetilla de paño y americana se llevarán en forma de zuncho en las bocamangas. Y en la marinera de

verano, ruso, chaquetón y chaquetilla blanca en las hombreras, iguales que las de 1912 con el nuevo botón y corona mural.

En la zona nacional se recuperan en un principio las divisas de la monarquía. En 1937 se suprime la estrella de cinco puntas y se sustituye por la coca en igual forma que existía con anterioridad (29). Con objeto de preservar los galones por la parte posterior de las mangas se establece que las divisas que circundan las bocamangas de las americanas quedasen limitadas a una longitud de nueve centímetros (30), y en 1941 se dispone que éstas tengan la misma longitud que la cara externa de la bocamanga, como las actuales del uniforme de paseo (31). En 1938 se sustituyen las coronas murales del escudo gorra y de los botones por la ducal (32). Las palas y hombreras llevarán el botón aprobado.

## Las divisas en los uniformes desde 1941 a la actualidad

En 1977 se establece la corona de Su Majestad el Rey, que sustituirá a la ducal en las galletas de las gorras, hombreras, palas, y en botones (33).

Y en 1989 se crea la Escala de Especialistas del Cuerpo General, la cual llevará como divisas las del Cuerpo General sobre fondo rojo (34).

(28) O. Circular de 17 de junio de 1931 y Circular de 11 de agosto de 1931. Por la primera circular se elimina la coca y por la segunda se establece la estrella.

(29) O. de la Secretaría de Guerra de 9 de enero de 1937.

(30) O. de la Secretaría de Guerra de 10 de enero de 1937.

(31) O. de 25 de enero de 1941 (D. O. de Marina, núm. 22).

(32) O. del Ministerio de la Defensa Nacional de 27 de mayo de 1938.

(33) O. M. 1407/77 de 13 de diciembre (D. O. 290/1977).

(34) Ley 17/1889 de julio.

# TEMAS PROFESIONALES



## COMPETENCIAS DE LA ARMADA EN RELACIÓN CON LA MIGRACIÓN ILEGAL

María CONTÍN TRILLO-FIGUEROA



L asunto que tratamos en este artículo es de gran actualidad debido a la incesante llegada de cayucos a las costas españolas, lo cual supone un gran problema para el Estado español en la medida en que está obligado a interceptarlos para reprimir la inmigración clandestina y la entrada en España de inmigrantes ilegales; problema que se subordina a otro de mayor entidad, la necesidad de prestar ayuda humanitaria a la multitud de personas que se encuentran en esos cayucos, debatiéndose en muchas ocasiones entre la vida y la muerte por las penurias vividas en los mismos, engañados ante la promesa de una panacea que no resulta ser tal.



Es preciso analizar la normativa aplicable desde el punto de vista internacional e interno, enmarcando el ámbito jurídico, para luego entrar en los dos principales tipos de misiones posibles para la Armada en esta materia.

España es Parte en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, convención de aplicación generalizada, por la multitud de Estados parte en la misma, o bien porque esta Convención ha llegado a cristalizar en costumbre internacional, costumbre que es fuente

del Derecho Internacional. La Convención no permite el apresamiento de un buque por Estado distinto del de su pabellón, por razón de migración en aguas libres —a diferencia de otros supuestos como la piratería o las transmisiones ilegales— ni que sea juzgado en Estado distinto de su pabellón. Únicamente permite el derecho de visita (1) si el buque es sospechoso de no tener nacionalidad (buque apátrida). La migración ilegal la contempla como uno de los casos de excepción al paso inocente (artículo 19.2, apartado g) de la Convención), y además una de las causas que habilitan al Estado ribereño para que en su zona contigua al mar territorial (otras 12 millas) pueda adoptar las medidas de fiscalización necesarias para: a) prevenir las infracciones de sus leyes en materia de inmigración que se cometan en su territorio o en su mar territorial, y b) sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial (artículo 33 de la Convención).

España también es parte en el Protocolo contra el tráfico ilícito de inmigrantes por tierra, mar y aire, hecho en Palermo en diciembre de 2000, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, hecha en Nueva York el 15 de noviembre de 2000.

---

(1) El artículo 110 de la Convención de Montego Bay establece la procedencia del derecho de visita en caso de que el buque se dedique a la piratería, trata de esclavos, transmisiones no autorizadas o buque apátrida o con pabellón de conveniencia.

Este Protocolo, sin llegar a universalizar el delito, en el sentido de que cualquier Estado pudiera detener, apresar y juzgar a todo buque (fuera o no de su pabellón) que en aguas libres se dedicara a la migración ilegal, sí va a representar un avance en la tendencia hacia su internacionalización, adoptando entre otras medidas: la obligación a los Estados Parte de tipificar como delito en sus legislaciones internas diversas conductas relativas al tráfico ilícito de migrantes; medidas de prevención, información y cooperación entre los Estados tendentes a evitar y reprimir esos delitos; y medidas de protección, asistencia y repatriación de los migrantes objeto de tráfico ilícito. Así mismo, posibilita la celebración de acuerdos bilaterales, regionales o arreglos operacionales en orden a la adopción de medidas más apropiadas y eficaces para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes (artículo 17). Otras normas internacionales aplicables a esta materia son la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1974 (y su Protocolo Adicional de 1988), y la Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, de 1979.

En cuanto a la legislación interna, el ordenamiento español venía tipificando como delito el tráfico ilegal de inmigrantes en el artículo 318 bis del Código Penal. Sin embargo, nuestra legislación no contemplaba este delito como universal, de modo que un buque sospechoso del delito de tráfico ilícito de inmigrantes no podía ser perseguido con las debidas cautelas y garantías y luego ser juzgado por cualquier Estado, una vez confirmadas las sospechas, cuando se detectase en aguas libres. En consecuencia, únicamente se podía actuar con consentimiento del Estado del pabellón del buque sospechoso, con la adopción de las medidas que este autorizara. Además, no podía ser juzgado en España, salvo que se tratara de buque de pabellón español o se acreditara, sin ningún género de dudas, que la procedencia o el destino del tráfico era España.

Desde la Armada española se venía proponiendo avanzar en la configuración universal de este delito de tráfico ilícito de migrantes, atendiendo a las necesidades que se venían presentando. Reclamaciones que tuvieron éxito y que llevaron a una nueva configuración del ordenamiento jurídico español en esta materia, llegándose a extender la jurisdicción española a la persecución del delito de tráfico ilícito de migrantes como un delito universal, con la modificación reciente del apartado 4 del artículo 23 de la Ley Orgánica 6/1985 del Poder Judicial, por Ley Orgánica 13/2007, de 19 de noviembre, para la persecución extraterritorial del tráfico ilegal o la migración clandestina de personas.

Con anterioridad a la reforma, la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, así como el Real Decreto 787/2007, de 15 de junio, que la desarrolla, van a atribuir de forma incuestionable y con carácter permanente competencias específicas a la Armada para la *vigilancia y seguridad* de los espacios marítimos como contribución a la acción del Estado en la

mar (artículos 13.3.b y 16.a de la Ley Orgánica, y disposición adicional única del Real Decreto) y para aquellas otras actividades destinadas a garantizar la soberanía e independencia de España y a proteger la vida de su población y sus intereses, con independencia de las funciones de colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado u otros órganos de la Administración en las materias propias de sus competencias (artículo 16, apartados c) y e)). Asimismo, la citada competencia se recoge en la Orden DEF/3537/2003, de 10 de diciembre.

La Ley Orgánica 13/2007 modifica el artículo 23. 4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, introduciendo el apartado g) que establece que la Jurisdicción española será competente para enjuiciar el tráfico ilegal o inmigración clandestina de personas, sean o no trabajadores, cuando se cometan tanto en territorio nacional (incluidos buques y aeronaves españoles), como por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional, cuando sean susceptibles de tipificarse como delito, según la Ley Penal española. Dicha Ley Orgánica 13/2007 tipifica este delito como universal y modifica los artículos 313 y 318 bis del Código Penal: en el primero va castigar como delito «promover o favorecer por cualquier medio la inmigración clandestina de trabajadores a España, o a otro país de la Unión Europea»; en el segundo se castiga a quien «directa o indirectamente promueva, favorezca o facilite el tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas desde, en tránsito o con destino a España, o con destino a otro país de la Unión Europea».

Posteriormente, la Ley Orgánica 1/2009, de 3 de noviembre, complementaria de la Ley de Reforma de la Legislación Procesal para la implantación de la nueva Oficina Judicial, modifica el apartado 4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, afectando a la tradicional configuración del principio de universalidad de la jurisdicción española para conocer de determinados delitos entre los que se encuentra el referido de inmigración clandestina. Reforma que inicialmente pretendía evitar la extensión de la jurisdicción española a delitos que no guardaban conexión alguna con el Estado español, como ha ocurrido con la persecución iniciada por España de determinados delitos de genocidio (caso Pinochet, en el que en virtud del principio de jurisdicción universal reconocido en la legislación española se inició causa judicial por la Audiencia Nacional contra él por delitos de genocidio y otros delitos cometidos durante su régimen ante denuncias de víctimas y familiares de víctimas, si bien finalmente no fue entregado a las autoridades españolas, o el conocimiento por Tribunales españoles de crímenes cometidos por los regímenes militares en Guatemala, durante 1978 y 1986, o la investigación llevada a cabo en el caso Ruanda, entre otros), si bien dicha reforma se ha extendido a todos los delitos de persecución universal recogidos en el apartado 4, lo cual puede ser incluso objeto de crítica pues puede llegar a dificultar la persecución por España de otros delitos recogidos en el mismo apartado.

El principio de universalidad aparece configurado más restrictivamente (2) en el sentido de que sólo podrá perseguirse en España por este delito a los presuntos delincuentes si estos se encontraran presentes en España, si las víctimas fueran españolas o si concurriera algún vínculo de conexión relevante con España, y siempre que un tribunal internacional u otro «tribunal competente» no haya abierto una investigación sobre el asunto.

Las dos misiones que principalmente corresponden a la Armada en relación con la migración ilegal son las de rescate de vidas humanas (ayuda humanitaria) y la interceptación y detención de los buques sospechosos de realizar actividades de migración ilegal y de tráfico de seres humanos.

En cuanto a la primera, supone una obligación de la Armada prestar auxilio para intentar salvar vidas humanas, obligación impuesta en el artículo 98 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, de 1982, y en el artículo 10 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo. El artículo 195 del Código Penal tipifica el delito de omisión de socorro. Viene establecido como competencia de la Armada en el artículo 16 de la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, que establece como misiones de las Fuerzas Armadas, entre otras, el apoyo a las instituciones y organismos responsables de los servicios de rescate terrestre, marítimo y aéreo, en las tareas de búsqueda y salvamento; y la colaboración con las diferentes administraciones públicas en los supuestos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas, conforme a lo establecido en la legislación vigente.

El segundo tipo de operaciones son las de interceptación para el control marítimo de la migración ilegal en alta mar, y las acciones derivadas, derechos de detención, visita, inspección y desembarco del personal transportado. En este sentido, el artículo 99 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar prohíbe expresamente la esclavitud, cuando establece que «todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que

---

(2) Según la nueva redacción de este apartado será competente la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la Ley española como tráfico ilegal o migración clandestina de personas, sean o no trabajadores. Sin perjuicio de lo que pudieran disponer los tratados y convenios internacionales suscritos por España, para que puedan conocer los tribunales españoles de los anteriores delitos deberá quedar acreditado que sus presuntos responsables se encuentran en España o que existen víctimas de nacionalidad española, o constatarse algún vínculo de conexión relevante con España y, en todo caso, que en otro país competente o en el seno de un Tribunal internacional no se ha iniciado procedimiento que suponga una investigación y una persecución efectiva, en su caso, de tales hechos punibles. El proceso penal iniciado ante la jurisdicción española se sobreseerá provisionalmente cuando quede constancia del comienzo de otro proceso sobre los hechos denunciados en el país o por el tribunal a los que se refiere el párrafo anterior.





Buque de desembarco *Pizarro*, que ha intervenido en la Operación FRONTEX.

con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre *ipso facto*».

Este tipo de operaciones se sustenta en el ya citado artículo 16 de la Ley Orgánica 5/2005, de la Defensa Nacional, que establece como misiones de las Fuerzas Armadas, entre otras, la vigilancia de los espacios marítimos como contribución a la acción del Estado en la mar. Además, el artículo 23.4, apartado g) configura como delito universal el tráfico ilegal o migración clandestina de personas, sean o no trabajadores.

Por otra parte, el comandante de un buque español está obligado a detener a los responsables del delito de migración ilegal en caso de comisión del mismo *in fraganti*, exigencia impuesta por el artículo 490 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

En caso de detención en la mar de estos delincuentes *in fraganti* surge para el comandante del buque una serie de problemas derivados de la situación en que se realiza la detención y traslado del detenido, que como tienen lugar a bordo de un buque, conllevan necesariamente una serie de limitaciones en cuanto al régimen de vida. Incluso es muy posible que el buque se encuentre lejos de cualquier puerto. Nos referimos a los derechos fundamentales de libertad y seguridad del detenido (artículo 17 de la Constitución española y

garantías del artículo 520.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal) (3) y el respeto a la integridad y dignidad de la persona (artículo 10.1 de la Constitución), que en todo caso deben ser garantizados y respetados a bordo del buque; de lo contrario el comandante del buque incurriría en un delito de detención ilegal. No obstante, teniendo en cuenta las peculiaridades de una detención en la mar, tanto el Tribunal Constitucional como el Tribunal Supremo han introducido una serie de limitaciones en cuanto al ejercicio de estos derechos fundamentales, entendiendo que los miembros de la Armada realizan un traslado de los detenidos y sus funciones son capturar los barcos y detener a los responsables, bastando para no atentar a este derecho fundamental con que la detención quede bajo supervisión judicial, poniendo a los detenidos bajo control y decisión del órgano judicial competente dentro del plazo máximo exigido por la ley (STC 21/1997, de 10 de febrero de 1997).

Por ello debe existir una conexión constante entre el comandante del buque y el órgano judicial (en este caso es competente la Audiencia Nacional según el artículo 65 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, correspondiendo la instrucción a sus juzgados centrales), lo cual requiere la formación adecuada de los comandantes y dotaciones a los buques de la Armada en funciones de vigilancia, y el establecimiento de mecanismos directos, ágiles e inmediatos, de comunicación recíproca con la autoridad judicial competente en orden a contar con su amparo, pudiéndose en consecuencia alargar la detención en el tiempo sin perjuicio de otros mecanismos operativos como la utilización de medios de transporte más rápidos para el traslado de los detenidos (por ejemplo, helicópteros).

Asimismo, la Armada debe colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, recomendación que ha sido exigida en diversos textos normativos de nuestro Ordenamiento Jurídico (artículos 15.3 y 16, c) y e) de la LO 5/2005; artículo 4 de la LO 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; y cuando se trate de actuaciones ordenadas por órganos judiciales o fiscales, el artículo 118 de la Constitución y el artículo 34.2 de la LO 2/1986). En esta línea se encuentra la Instrucción Permanente de Opera-

---

(3) Son derechos del detenido que el plazo de detención no dure más del tiempo estrictamente necesario para la realización de las averiguaciones tendentes al esclarecimiento de los hechos y que, en todo caso, en el plazo máximo de las 72 horas el detenido debe ser puesto en libertad o a disposición judicial; el derecho a ser informado inmediatamente y de modo comprensible de sus derechos y de las razones de la detención; derecho a no ser obligado a declarar; derecho a la asistencia letrada; derecho a poder comunicar a un familiar o allegado la detención y lugar donde se encuentra; derecho a asistencia por un intérprete; derecho a instar el *habeas corpus* en caso de que se considere ilegalmente detenido.

Derechos que lógicamente en la mar y a bordo de un barco no pueden ser inmediatamente satisfechos, pero que por las peculiares circunstancias derivadas del hecho de hallarse en un barco no pueden implicar su inobservancia.

ciones IPO 23/2009 del Estado Mayor de la Armada sobre «Normas de actuación para Comandantes de Buques y de Agrupaciones ante delitos flagrantes en la Mar», que dicta y rige la actuación de éstos cuando tengan constancia de la comisión de un delito flagrante de migración ilegal en la mar.

Y hemos de referirnos a la operación FRONTEX para el control de migraciones humanas en aguas de la Unión Europea e internacionales en el Mediterráneo con dos tipos de misiones: las de rescate y las de interceptación de buques sospechosos de realizar actividades de emigración ilegal y tráfico de seres humanos.

Respecto de la operación ATALANTA para la represión de la piratería en el golfo de Adén, en la que actualmente se encuentran participando buques de la Armada española en base a la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo de la Unión Europea, los buques participantes en dicha operación que detecten actividades de inmigración clandestina frente a las costas de Somalia no podrán apresar a los responsables ni realizar actividad de represión ni persecución alguna, salvo la ya referida obligación de auxilio de vidas humanas en caso de que éstas se encuentren en riesgo, limitándose esta operación a la contribución a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y de robo a mano armada en las costas de Somalia.

## Conclusiones

En conclusión, España es parte en el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, y en el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire hecho en Palermo, en diciembre 2000, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, hecha en Nueva York el 15 de noviembre de 2000, ratificado por Instrumento de 21 de febrero de 2002, textos que obligan a los Estados Parte a tipificar como delito en sus legislaciones internas diversas conductas relativas al tráfico ilícito de migrantes.

En España la inmigración clandestina aparece tipificada como delito en los artículos 313 y 318 bis del Código Penal desde la reforma operada por la Ley Orgánica 13/2007, de 19 de noviembre, que también introduce el principio de jurisdicción universal en relación al delito de inmigración clandestina (artículo 23.4.g) de la Ley Orgánica del Poder Judicial), de forma que España pueda perseguir fuera de sus fronteras estos delitos cuando sean cometidos por españoles o extranjeros, con los condicionantes recientemente introducidos por la reforma de la Ley Orgánica 13/2007.

Las dos principales misiones de la Armada española en relación con la inmigración clandestina son la de rescate de vidas humanas y la de interceptación y detención de buques sospechosos de realizar estas actividades.

El comandante de un buque viene obligado a actuar en caso de que se esté cometiendo un delito flagrante de migración clandestina en la mar, debiendo detener al delincuente o delincuentes, exigencia impuesta por la Ley de Enjuiciamiento Criminal y por la IPO 23/2009 sobre «Normas de actuación para Comandantes de Buques y de Agrupaciones ante delitos flagrantes en la Mar», en la que se dan las normas de actuación a este respecto.

En cuanto a las exigencias constitucionales y garantías de toda persona detenida que se encuentra a bordo de un barco, hay que tener en cuenta las matizaciones introducidas por el Tribunal Constitucional debido a las limitaciones derivadas de la vida en un barco y la imposibilidad física de puesta a disposición judicial del detenido en la mayoría de los casos de una forma inmediata o siquiera rápida, que obligan a un control judicial de la detención, suponiendo ello la exigencia de un contacto fluido y permanente entre el comandante del barco y el órgano judicial.



#### BIBLIOGRAFÍA

- Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982.  
 Artículo 23.4, apartado g) de la Ley Orgánica 6/1985 del Poder Judicial, de 1 de junio.  
 Artículos 313 y 318 bis del Código Penal de 1995.  
 Protocolo contra el tráfico ilícito de inmigrantes por tierra, mar y aire hecho en Palermo, en diciembre 2000.  
 Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, y el Real Decreto 787/2007, de 15 de junio, que la desarrolla.  
 Ley Orgánica 13/2007, de 19 de noviembre, para la persecución extraterritorial del tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas.  
 SCOVAZZI, Tullio: *Elementos de Derecho Internacional del Mar*. Edición española a cargo de Valentín Bou Franch, Editorial TECNOS, Madrid 1995.



La fragata *Álvaro de Bazán* durante su integración en la Agrupación OTAN SNMG 1 (Foto: J. Torrecillas).



# LAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES EN LA ENSEÑANZA

Francisco DÍAZ MARTÍNEZ  
Jefe del Centro de Ayudas a la Enseñanza - UVICOA



## Introducción



ODEMOS decir que la sociedad actual es la *Sociedad de la Información*, y que los siguientes factores influyen decisivamente en su desarrollo: el primero es la importancia del conocimiento como factor clave para determinar seguridad, prosperidad y calidad de vida; el segundo es la naturaleza global de nuestra sociedad; el tercero, la facilidad con que las nuevas tecnologías hacen posible el rápido intercambio de información y

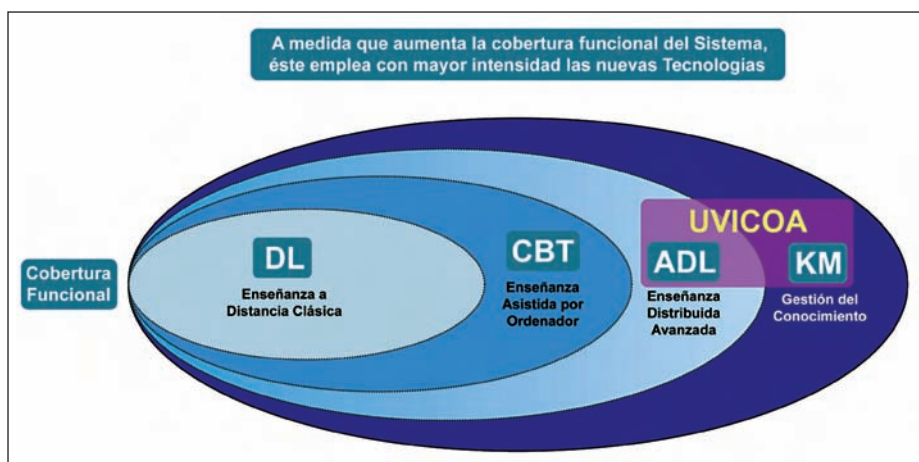


Figura 1.—La Tecnología al servicio del conocimiento.



conocimiento, que permite la colaboración entre individuos, organizaciones e instituciones.

En la actualidad es imposible trabajar o estudiar ajenos a esta realidad y en particular sin manejar Internet o Intranet como vehículos que hacen posible el intercambio de la información y del conocimiento. Es más, la irrupción de esas nuevas tecnologías, en particular de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), está repercutiendo directamente sobre los procesos educativos y la transmisión del conocimiento que contribuyen al desarrollo de la sociedad.

El empleo de la tecnología aplicada al aprendizaje ha ido evolucionando con el tiempo (últimos 20 años) a partir de la enseñanza a distancia tradicional apoyada en el formato electrónico de los textos para facilitar la logística de su distribución. A partir de esos materiales se fueron desarrollando contenidos pedagógicos digitales que incorporaron mayor riqueza visual e interacción, coincidiendo con el desarrollo del ordenador personal y el aumento progresivo de sus capacidades de almacenamiento y proceso. Genéricamente se suele utilizar el término CBT (*Computer Based Training*) para referirse a este tipo de aplicación tecnológica que aún no incorpora toda la potencialidad de las redes de comunicaciones y de los sistemas de gestión de base de datos.

La siguiente generación de la tecnología aplicada al aprendizaje, la llamada ADL (*Advanced Distributed Learning*) viene marcada por la irrupción de las llamadas nuevas tecnologías y muy especialmente por el fenómeno de la «tecnología web». El ADL se distingue fundamentalmente por el aprovechamiento de las redes de comunicaciones y sistemas de gestión de bases de datos para conseguir mayores cuotas de distribución, reutilización y gestión de todos los contenidos e información que se generan en procesos de aprendizaje en los que intervienen un número importante de participantes (grandes organizaciones con importante grado de dispersión geográfica). El ADL representa además el esfuerzo de la industria norteamericana, de las empresas, de las universidades y del Departamento de Defensa de los Estados Unidos por normalizar un modelo común de producción, intercambio y distribución de contenidos formativos. Así se ha desarrollado la especificación SCORM (*Sharable Content Object Reference Model*) de aplicación tanto a los contenidos como a las aplicaciones que los gestionan o LMS (*Learning Management System*), así como a la interacción y la comunicación entre ambos.

El siguiente paso evolutivo que ya están dando muchas organizaciones tiene que ver con el alcance funcional que se puede llegar a desarrollar a partir de las nuevas tecnologías. Hoy en día existen herramientas capaces de recrear sesiones de trabajo colaborativas a través de la Red o de sistemas de búsqueda de información que permiten encontrar prácticamente al instante aquel documento o a aquella persona que nos permite resolver un problema. Se trata de ir un paso más allá del estricto aprendizaje para complementarlo con sistemas de acceso a la información y herramientas avanzadas de comunicación/colabora-

ción. La utilización exitosa conjunta de este tipo de *tecnologías aplicadas al aprendizaje*, al *acceso a la información de valor* y al *fomento de la comunicación y colaboración* es lo que se ha dado en llamar Gestión del Conocimiento.

Las Fuerzas Armadas no han permanecido ajenas a esta realidad, y muy en particular la Armada, que creó hace años su propio sistema de enseñanza virtual materializado en la Universidad Virtual Corporativa de la Armada (UVICOA).

## Definiciones y objetivos de la enseñanza virtual

Las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) son parte de las nuevas tecnologías o tecnologías emergentes encargadas del estudio, desarrollo, implicaciones, almacenamiento y distribución de la información mediante la utilización del *hardware* y del *software* de un sistema informático.

El resultado de la aplicación de las TIC a la enseñanza para almacenar, procesar y difundir todo tipo de información o procesos de formación educativa es el llamado *e-learning*, definido por la Comisión Europea como: «La utilización de las nuevas tecnologías multimedia y de Internet para mejorar la calidad del aprendizaje facilitando el acceso a recursos y servicios, así como los intercambios y la colaboración a distancia».

Para la *Universitat Oberta de Catalunya* (UOC), existe una *clase presencial* cuando hay coincidencia en el espacio y en el tiempo. La *teleformación* se da cuando hay coincidencia temporal pero no espacial. Por el contrario, cuando hay coincidencia en el espacio, pero no en el tiempo, se dice que existe un *centro de recursos*. Por último, y es lo que más nos interesa en este caso, si no hay coincidencia en el espacio ni en el tiempo, existe entonces el *campus virtual*.

Aunque se admite la universalidad del término *e-learning*, nosotros usamos el de enseñanza *on-line* o *enseñanza virtual* para definir la enseñanza no presencial utilizando TIC, que puede ser complementada con la presencial en las escuelas cuando sea necesario.

Las principales finalidades u objetivos de la enseñanza virtual son:

- *Mejorar la calidad de la enseñanza*. En efecto, la innovación en los materiales didácticos que las TIC aportan sirve para mejorar la enseñanza presencial tradicional. Por ejemplo, se pueden elaborar itinerarios de aprendizaje personalizados que evitan que un estudiante se quede retrasado, se motiva a los alumnos para que participen en los foros de discusión y se ponen a su disposición nuevos instrumentos que facilitan el autoaprendizaje. También el profesor/tutor puede llevar a cabo un mejor seguimiento de sus alumnos, en particular de aquéllos con necesidades especiales, a los que se les puede proporcionar recursos específicos adicionales.



Figura 2.—El antes y el ahora de la Enseñanza.

- *Facilitar el aprendizaje.* Aunque las enseñanzas a distancia son relativamente modernas, se desarrollaron especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, y surgieron con la finalidad de facilitar el acceso a la educación y la formación a todas las personas, cualquiera que sea su situación geográfica, su ocupación o su horario. Sin embargo, actualmente la *enseñanza virtual* puede considerarse una solución ideal. Por ello los centros de educación a distancia van evolucionando a la «virtualización» total de sus sistemas de enseñanza.

El sistema UVICOA de la Armada está diseñado para poder alcanzar estos dos objetivos: facilita el aprendizaje de su personal y contribuye a mejorar la calidad de la Enseñanza Naval, al dar flexibilidad a los alumnos para participar en los cursos y al estandarizar la enseñanza.

### **Enseñanza virtual *versus* enseñanza presencial**

El concepto de *universidad a distancia* no es nuevo, pero a excepción de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), que fue creada a medida para esta modalidad de enseñanza, hasta hace unos años la gran mayoría de universidades creía que su papel estaba en la modalidad presencial. No obstante, en la década de los 90 llega *Internet al alcance de todos*, y las cosas cambian. Aprovechando las funcionalidades de Internet se creó la *Universitat Oberta de Catalunya* (UOC), y poco a poco todas las universidades se fueron interesando por la *teleformación* u otras modalidades de enseñanza no presencial. ¿Qué ha cambiado en los últimos diez años? Ha cambiado la sociedad, efectivamente, pero además ha ocurrido un hecho fundamental: ahora todos tenemos Internet, que facilita instrumentos para mejorar los canales de información y comunicación tradicionales de la enseñanza a distancia, permitiendo

a los estudiantes un mayor control de su trabajo y al profesorado un mejor seguimiento de las actividades que realizan los alumnos. Antes, la comunicación con el profesor se realizaba por carta o en estrechas franjas de atención telefónica; ahora la *tutoría virtual* puede ser *permanente*. Antes, los alumnos «a distancia» prácticamente no se conocían, ahora pueden estar siempre «conectados» en un *entorno de colaboración*. De la misma manera que hoy un comerciante puede gestionar una tienda virtual desde un rincón de su casa, un profesor puede gestionar un curso virtual desde su despacho u oficina, o incluso desde su casa.

Por otra parte, las *necesidades de formación continua*, y en muchos casos la necesidad de reconversión profesional, hacen que las universidades reaccionen ofreciendo los estudios y servicios que el mundo empresarial demanda (carreras, doctorados, posgrados, másteres...) y puedan compensar la inevitable pérdida de alumnos «en formación inicial». Ahora bien, estos nuevos alumnos, más adultos, que necesitan compaginar los estudios con el trabajo, muchas veces no pueden acceder a los centros docentes por problemas de horario o de desplazamiento, con lo que las universidades encuentran nuevas razones para plantearse la creación de estos sistemas de formación que proporcionan una gran flexibilidad, con relación al tiempo disponible, la localización, u otras circunstancias personales de los alumnos.

### Ventajas de la enseñanza virtual

La enseñanza con tecnología presenta numerosas ventajas con respecto a la enseñanza clásica. De entre todas ellas se destacan: el mayor acceso a la educación, al permitir mayor número de participantes por desaparecer las barreras geográficas y temporales; la permanente ayuda y apoyo del tutor durante el proceso de aprendizaje; se promueve el autoaprendizaje, el propio

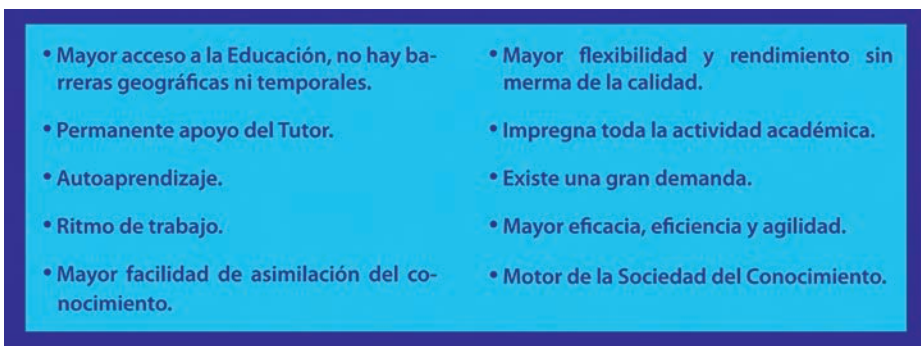


Figura 3.— Ventajas de la enseñanza virtual.

estudiante o alumno marca el ritmo de trabajo; se consigue una mayor facilidad de asimilación del conocimiento, y además existen una mayor flexibilidad y un mayor rendimiento sin merma de la calidad de la enseñanza. Por otro lado, impregna toda la actividad académica, existe una gran demanda, se consigue una mayor eficacia, eficiencia y agilidad y es motor de la *sociedad del conocimiento*. Una *ventaja adicional* de este tipo de enseñanza sería, según la profesora Lourdes Guardia, de la UOC, que el *e-learning* «se va a beneficiar del nuevo marco educativo europeo: hasta ahora, los créditos se contaban como horas del docente (un crédito era igual a diez horas de clase), pero conforme las universidades se vayan incorporando al Plan de Bolonia, el sistema de créditos se unificará en Europa y un crédito irá asociado a 25 horas de trabajo del estudiante». Esto concuerda con los nuevos procedimientos de la enseñanza virtual, que dan un mayor protagonismo a los alumnos y a su trabajo individual.

### **Inconvenientes de la enseñanza virtual**

De entre los inconvenientes de este tipo de enseñanza se destacan el choque con el tradicional modelo de educación presencial, la sensación de inseguridad producida por la novedad o el desconocimiento, el coste económico de inversión y conexión, la falta de visión global y de reconocimiento al tratarse de algo nuevo y la falta de incentivos para los profesores/tutores en algunas ocasiones.

### **Fundamentos de la enseñanza virtual**

Los pilares o fundamentos sobre los que se sostiene la enseñanza virtual son los mismos en los que se basa cualquier tipo de enseñanza no presencial: la organización, los contenidos, las tutorías y la evaluación.

### **La organización**

La organización de un centro o sistema de enseñanza virtual debe garantizar una gestión administrativa eficaz y preferentemente inmediata, es decir, debe hacer posible que los alumnos puedan matricularse *on-line*, que reciban instrucciones y puedan acceder a los cursos de forma inmediata a la matriculación, además de facilitarles los demás trámites relacionados con el curso de manera automática.

## Los contenidos. Papel de los profesores/expertos

Los contenidos deben servir a unos objetivos, deben ser interactivos y favorecer la constante participación de los estudiantes o alumnos, ya que éstos son la base del proceso enseñanza-aprendizaje. Se debe perseguir la máxima personalización y crear itinerarios individualizados según el perfil de cada uno de ellos. La calidad de los contenidos es esencial para hacer atractivos los cursos.

## Las tutorías. Papel de los tutores *on-line*

Las tutorías son el motor de la enseñanza virtual. El rol docente es diferente, pero tan necesario como en cualquier otra modalidad de enseñanza, o incluso más. La enseñanza virtual no puede ni debe basarse exclusivamente en la automatización.

Para el profesor Salinas de la *Universitat de les Illes Balears* (UIB), los profesores/tutores deben:

- Guiar a los alumnos en el uso de las bases de información y conocimiento, así como proporcionar acceso a ellos para usar sus propios recursos.
- Potenciar que los alumnos se vuelvan activos en el proceso de aprendizaje autodirigido.
- Asesorar y guiar a los alumnos en el desarrollo de experiencias colaborativas, monitorizar el progreso del estudiante, proporcionar *feedback* de apoyo al trabajo del alumno/estudiante y ofrecer oportunidades reales para la difusión de su trabajo.

La formación de los tutores se convierte en un elemento imprescindible para conseguir la adaptación de los profesores a su nuevo papel de formadores *on-line*. Esta formación debe ser esencialmente práctica, e impartirse en el mismo medio que utilizan los alumnos para sus cursos virtuales. Es decir, un profesor/tutor que va a trabajar en un medio virtual debe formarse en un medio virtual, siendo a la vez alumno y tutor. Así es como hacemos en la Armada. Los cursos de tutor *on-line* se imparten por el sistema UVICOA, por medio del cual se dan a su vez los cursos virtuales.

## La evaluación

La evaluación debe ser continua y permitir al alumno un proceso de autoevaluación en todo momento por medio de instrumentos de autocorrección, en paralelo y complementario de la evaluación que el tutor llevará a cabo de forma constante y continuada. Los datos del progreso de los alumnos se guar-



dan en el sistema y pueden ser consultados por el tutor en cualquier momento, sirviendo para la evaluación, que deberá plasmarse en un *informe final del tutor*. En muchos casos existe por lo menos una *evaluación final presencial*.

## La enseñanza virtual en la universidad

La innovación tecnológica aplicada a la enseñanza tiene diferentes implicaciones, pero quizá la más importante es que influye de forma muy positiva en la calidad de la enseñanza y en la de la gestión académica y administrativa, a la vez que permite mantener las relaciones entre profesores, alumnos y gestores, superando las limitaciones espacio-temporales de la enseñanza presencial tradicional.

Un buen ejemplo de ello, como ya se ha señalado antes, lo constituye en España la *Universitat Oberta de Catalunya* (UOC) que fundamenta su sistema educativo en el concepto de *campus virtual*, basado en la utilización de ordenadores y de redes de comunicaciones, por lo que cualquier persona independientemente del lugar de acceso (domicilio, trabajo...) recibe una atención personalizada, se relaciona con sus compañeros, tutores y consultores, accede a los servicios de la universidad, participa en foros de trabajo o de debate y tiene la oportunidad de entrar en contacto con la amplia comunidad universitaria, científica y cultural del mundo. Esta universidad es la pionera en España, tiene unos 45.000 alumnos e imparte 17 títulos, a la vez que ofrece decenas de másteres.

La Universidad de la Rioja es una de las más avanzadas, con dos carreras virtuales de segundo ciclo, pero con exámenes presenciales. Esta universidad se integra con otras ocho universidades en un grupo de universidades públicas

**“La revolución tecnológica que está experimentando la Educación Superior está modificando los esquemas clásicos de formación y enseñanza. Los docentes no pueden impartir sus clases a espaldas de las nuevas tecnologías de la información, el alumnado tiene que formarse en las nuevas tecnologías y más que acumular conocimiento es cada vez más importante conocer dónde se encuentra la información. Pero además, la Universidad, en tanto que institución presencial, debe saber aprovechar las oportunidades que las nuevas tecnologías ofrecen para ampliar el mercado sobre la base de aumentar la oferta”**

**(M. Angels Cortina. Cátedra UNESCO de Gestión de la Educación Superior)**

Figura 4.—Las TIC en la enseñanza universitaria.

de toda España que ofrecen 74 asignaturas virtuales entre las que el alumno puede escoger libremente y examinarse en su propia facultad. El Campus Andaluz Virtual, que reúne diez universidades, tiene una oferta similar. La UNED ha implantado recientemente un campus virtual y está dando sus primeros pasos en esta modalidad de enseñanza.

Como dice Isabel Navarro en su artículo «e-learning: Licenciarse sin pasar por la facultad», publicado en *El Semanal* del 22 de abril de 2007, dos millones de españoles aprenden en los campus *on-line*. Para la articulista, el *e-learning* es una opción académica que cada día eligen más jóvenes, pues permite gestionar el aprendizaje sin pisar las aulas ni desatender otras tareas.

Para terminar este trabajo me permito invitar a los lectores a leer el reportaje que, con el título «La universidad online obtiene mejor nota», fue publicado en *El País Digital* el pasado día 1 de septiembre de 2009. En ese trabajo se corroboran muchas de las afirmaciones contenidas en el presente artículo, a la vez que se justifica la importancia de utilizar las TIC al servicio de la enseñanza.

Debo decir, finalmente, que es mi intención enviar a esta REVISTA GENERAL DE MARINA otro artículo sobre nuestra UVICOA, herramienta fundamental para facilitar el aprendizaje del personal de la Armada y mejorar la calidad de la Enseñanza Naval.

## Conclusiones

Las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) desempeñan un papel muy importante, podría decirse que esencial, en la actual *Sociedad de la Información y del Conocimiento*. Estas tecnologías son incuestionables y forman parte de la cultura tecnológica que nos rodea. Con ellas debemos convivir y deben ponerse a disposición del proceso educativo del que somos responsables.

La enseñanza virtual (*on-line*) es una excelente modalidad de enseñanza no presencial, que aunque no llegue a sustituir a la enseñanza presencial, puede y debe ser parte integrante de cualquier curso de calidad en el futuro. Sus ventajas son mucho más numerosas que sus inconvenientes.

Puede concluirse, asimismo, que la sociedad demanda sistemas educativos más flexibles y accesibles, que permitan disminuir los costes a medio y largo plazo y a los que se pueda incorporar en cualquier momento de la vida y desde cualquier lugar. Estos sistemas están basados en las TIC y deben contemplar nuevos procedimientos y métodos acordes con los nuevos sistemas educativos derivados del Espacio Educativo de Educación Superior.

Las universidades, las Fuerzas Armadas, y muy en particular la Armada, están haciendo un gran esfuerzo en la transformación de sus sistemas clásicos de enseñanza e incluyendo la enseñanza virtual como parte de su oferta educativa.

BIBLIOGRAFÍA

- Plan de Innovación Tecnológica de la Enseñanza en la Armada (PITEA)*. Centro de Ayudas a la Enseñanza. Dirección de Enseñanza Naval. Madrid, julio de 2000.
- Modelo Conceptual de Gestión del Conocimiento para la DIENA*, abril de 2002.
- Mapa del Conocimiento en la Armada*. Centro de Ayudas a la Enseñanza. Dirección de Enseñanza Naval. Madrid, octubre de 2007.
- RUIZ Y RUIZ DE CORTÁZAR, Manuel: *La Enseñanza on-line* (no publicado). Dirección de Enseñanza Naval. Madrid, 2005.
- CORDÓN, Óscar, y ANAYA, Karina: *Enseñanza Virtual: Fundamentos, perspectivas actuales y visión de la Universidad de Granada*. Centro de Enseñanzas Virtuales de la Universidad de Granada.
- NAVARRO, Isabel: «e-learning: Licenciarse sin pasar por la facultad». *El Semanal*, 22 de abril de 2007.
- MARQUÈS GRAELLS, Pere: *Las TIC y sus aportaciones a la sociedad*. Departamento de Pedagogía Aplicada, Facultad de Educación, Universidad Autónoma de Barcelona (UAB), 2000.
- SALINAS, Jesús: *Innovación docente y usos de las TIC en la enseñanza universitaria*. Revista Universidad y Sociedad del Conocimiento, noviembre de 2004.
- MARQUÈS GRAELLS, Pere: *Impacto de las TIC en la Enseñanza Universitaria*. Departamento de Pedagogía Aplicada, Facultad de Educación, UAB, 2000.
- SALINAS, Jesús: *Rol del profesorado universitario ante los cambios de la era digital*. Universidad Islas Baleares.
- FRANCO, Javier: *Presentación: Las TIC en el ámbito universitario español*. (Universidad de Santiago de Compostela). Secretario Ejecutivo CRUE-TIC FERNÁNDEZ, Antonio (Universidad de Almería), coordinador estudio: *Las TIC en el Sistema Universitario Español*, 2006.

# LA FRAGATA *F 125* ALEMANA. UN BUQUE PARA OPERACIONES DE PAZ

Jorge D. ALCARAZ-PÉREZ ROS



## Introducción



L igual que en la Armada española, las actuales fragatas de la Marina alemana fueron concebidas para ser empleadas, junto con otros medios navales, en confrontaciones contra otras fuerzas armadas. Este tipo de buque está optimizado, por lo general, para hacer frente a un tipo de amenaza en el ámbito marítimo, como la amenaza aérea o submarina. Diseño y configuración descansaban hasta ahora en concepciones orientadas a las necesidades de la guerra fría, con especial atención a sus capacidades para el combate, pero escasamente preparadas para un uso intensivo y prolongado en la zona de operaciones. Estas fragatas pueden ser empleadas en operaciones de estabilización, mantenimiento o apoyo a la paz, pero no están optimizadas para las mismas. Esto conlleva deficiencias en ciertos ámbitos y capacidades innecesarias en otros, así como una sobrecarga para el personal y material por la prolongada ausencia de la base y el elevado número de horas de funcionamiento.

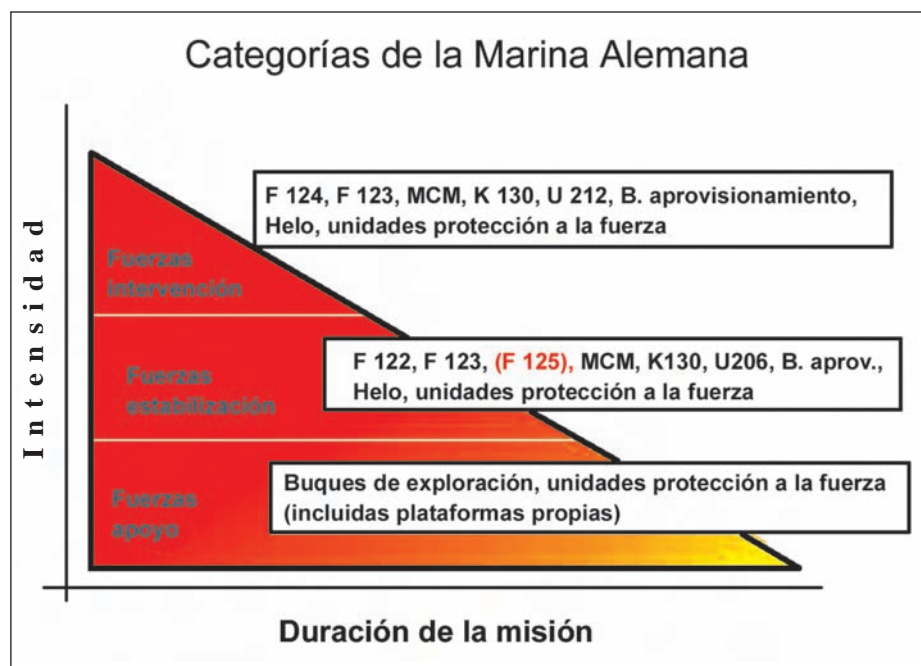
Con la fragata *F 125* se pretende cubrir estas carencias, no sólo con una gama de sensores y armas orientadas a las nuevas misiones, sino también con nuevos conceptos de mantenimiento, por un lado, que permitirán largos intervalos de tiempo sin el apoyo técnico de la base, y lo que es más innovador, nuevos conceptos de dotación que harán al buque más versátil y flexible para afrontar un amplio rango de misiones, sin que la prolongada estancia fuera de la base implique un esfuerzo proporcional para el personal.

## Categorías en las Fuerzas Armadas alemanas y reestructuración en las escuadrillas de la Marina

Con la publicación de las Líneas Maestras de la Política de Defensa (*Verteidigungspolitischen Richtlinien, VPR*) del Ministerio de Defensa el 21 de mayo de 2003 se redefinieron las tareas de las Fuerzas Armadas alemanas (*Bundeswehr*). Las misiones para la prevención de conflictos y control de crisis, incluida la lucha contra el terrorismo internacional, se definieron como la contribución esencial de la *Bundeswehr* a una política de seguridad global.

Como consecuencia de esta redefinición de tareas surgieron tres nuevas categorías de fuerzas que engloban los efectivos según tres tipos básicos de misiones:

- Fuerzas de intervención: están concebidas y preparadas para operaciones militares de alta intensidad y tiempo de implementación limitado; deben ser capaces de enfrentarse a un adversario con una organización militar convencional en un corto espacio de tiempo.
- Fuerzas de estabilización: concebidas para operaciones militares de mediana y baja intensidad y larga duración en un amplio espectro



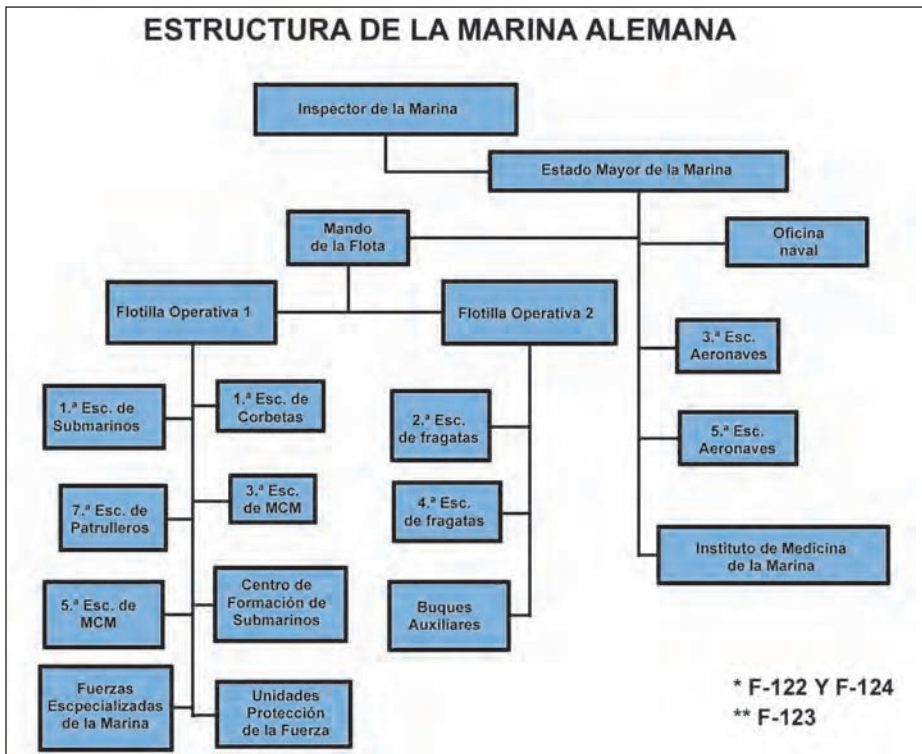
de medidas destinadas al apoyo, estabilización y mantenimiento de la paz.

- Fuerzas de apoyo: aseguran un apoyo al conjunto de las Fuerzas Armadas asignadas a las otras dos categorías en todo el espectro de intensidades.

En el ámbito de la Marina, están asignadas a la categoría de fuerzas de intervención las fragatas del tipo *F 123* (clase *Brandenburg*), las de última generación *F 124* (tipo *Sachsen*), las corbetas *K 130* (tipo *Braunschweig*) o los submarinos del tipo *U 212*.

A la categoría de fuerzas de estabilización están asignadas las fragatas *F 122* (tipo *Bremen*), que serán sustituidas por las nuevas *F 125*, o los submarinos *U 206*. Otro tipo de buques, como cazaminas o buques de apoyo logístico, pueden ser empleados en operaciones de alta o mediana intensidad.

Otra consecuencia de reorientación de la Política de Defensa fue la reestructuración de las antiguas escuadrillas en dos flotillas operativas: *Einsatzflottille 1* y *Einsatzflottille 2* (EF 1 y EF 2).





En la EF 1 (2) se agrupan las escuadrillas de corbetas, submarinos, MCM, patrulleros lanzamisiles, fuerzas especializadas de la Marina SEKM y fuerzas de *Force Protection* MSK. En la EF 2 se agrupan las antiguas escuadrillas de fragatas y buques auxiliares, entre ellos los buques de aprovisionamiento.

La EF 1, compuesta principalmente por unidades menores, está orientada a operaciones en zonas costeras y aguas confinadas y albergará en su seno un nuevo centro de excelencia OTAN para operaciones en aguas litorales y poco profundas (COE CSW).

La EF 2 agrupa a unidades mayores y pretende garantizar la seguridad marítima en cualquier parte del mundo, gracias a su capacidad progresivamente potenciada para operaciones prolongadas; es donde estará encuadrada la futura *F 125*.

## Tareas y capacidades

Mientras que las fuerzas de intervención deben estar preparadas para conflictos militares de alta intensidad, medidas de consecución de la paz y así sentar las bases para la siguiente fase de mantenimiento de la paz, las fuerzas de estabilización deben estar capacitadas para:

- Vigilancia y dominio del espacio aéreo, terrestre y marítimo, instalaciones, así como de las líneas de comunicación.
- Supervisión de acuerdos de alto el fuego.
- Aplicación de medidas de embargo.
- Mediación, separación de partes en conflicto.
- Eliminación/neutralización de fuerzas que amenazan la paz.
- Defensa de ataques localizados de fuerzas regulares o irregulares contra fuerzas propias, medios e instalaciones, así como del personal civil.
- Protección de la población, autoridad nacional e infraestructura pública.
- Mantenimiento de la seguridad pública y el orden en el territorio asignado.

¿Qué características debe reunir un buque de guerra para contribuir, en el seno de una fuerza multinacional, a la consecución de los objetivos marcados en el ámbito marítimo? Veamos a continuación algunas capacidades deseables para lograrlo.

Las capacidades de vigilancia, reconocimiento, control, presencia y dominio en el espacio marítimo durante un periodo prolongado son necesarias para la mayoría de los objetivos señalados.

Para un control efectivo de acuerdos de alto el fuego y medidas de embargo es importante estar preparado para la ejecución de operaciones de interdic-

ción marítima (MIO), a menudo de duración indefinida, con una estructura de mando y comunicaciones robusta que permita una coordinación adecuada con los demás miembros de la fuerza y acceso a información de inteligencia necesaria.

Las medidas de embargo exigen además capacidades de identificación, persecución, aviso, retención, comprobación de intenciones, desvío, abordaje o «tiro por la proa» de buques de distintas características.

La mediación o separación de partes en conflicto como parte de un acuerdo o confrontaciones localizadas exige la vigilancia y dominio de los espacios marítimos, así como el empleo en determinados casos de armas, letales o no.

La neutralización de fuerzas que amenazan la paz requiere la capacidad de implementación de medidas letales y no letales con el fin de dificultar o impedir su actuación; se debe contar con una variedad de armas y medios que permita una respuesta proporcionada en las diferentes fases de una posible escalada o desescalada de intensidad en los enfrentamientos y adaptadas al ya de por sí complejo juego de ROE (Reglas de Enfrentamiento).

La defensa contra ataques localizados requiere la capacidad de neutralización de fuerzas con organización parcialmente militar o asimétrica, a la vez que limitar los daños en la unidad propia. En este caso son necesarias medidas contra ataques convencionales y asimétricos, así como una gran capacidad de resistencia y minimización de los efectos de daños de combate.

Las medidas de estabilización de la paz rara vez tienen lugar únicamente en el ámbito marítimo. Están orientadas por el contrario a la actuación en tierra y pueden requerir, según el conflicto, el apoyo desde el mar. La *F 125* estará preparada para trabajar conjuntamente con los demás elementos desplegados en tierra mediante:

- Apoyo a operaciones con fuerzas especiales o especializadas.
- Apoyo a operaciones de evacuación.
- Fuego naval de apoyo.

El apoyo a las operaciones de fuerzas especiales o especializadas implica su alojamiento a bordo, el transporte a la zona de operaciones, el apoyo a la preparación, el desembarco y reembarque así como el mando y comunicaciones desde el buque durante la misión en tierra.

Para las operaciones de evacuación es necesaria además una capacidad de embarque, manutención y alojamiento del personal, así como la estiba del material a embarcar durante el tránsito a un puerto seguro. También contará con mejoras para la atención sanitaria, como un aumento de espacios destinados a tal fin distribuidos por todo el barco y acceso a telemedicina, lo que también contribuirá a su tarea de apoyo a la población.

Finalmente, para ejercer control efectivo y por tanto un dominio de la zona, la *F 125* deberá estar preparada para configurarse como mando de una



fuerza operativa (CTG); esto demandará no sólo el espacio físico y preparación para embarcar un Estado Mayor, sino el acceso a toda la información necesaria sobre el escenario, lo más actualizada posible, y enlaces y comunicaciones robustas con todas las fuerzas integradas en la operación.

### **Optimización para misiones de crisis de baja y mediana intensidad**

Para hacer frente a las tareas que se le exigirán en este tipo de conflictos el buque contará con sistemas de última tecnología especiales para estas amenazas. También la concepción y diseño incorpora novedades con respecto a otros tipos de fragatas:

- Contará con cuatro nichos para albergar hasta cuatro embarcaciones de 11 metros y 40 nudos de velocidad para operaciones MIO, transporte de unidades especiales o especializadas a/o desde tierra, evacuación de personal y vigilancia y control del entorno. Dispondrá de equipamiento adicional para ser reconfigurada según la misión. Para apoyar estas misiones también podrá embarcar dos helicópteros.
- Para poder trabajar de forma eficiente en una fuerza combinada y conjunta debe tener acceso a información necesaria y atender a las necesidades de los equipos embarcados, especialmente en sus funciones de mando: la fragata cuenta con Link 11, 16 y 22, MCCIS (*Mariti-*

me Command and Control Information System), acceso a telemedicina y a redes web OTAN.

- Para la vigilancia aérea, de superficie y del entorno cercano contará con un radar *phased array*, radares de superficie con una mayor resolución en distancias cercanas y sensores para corta distancia, entre ellos:
  - Sistema de vigilancia IR/TV, con cobertura de 360°.
  - Sistema de identificación automático de blancos ATR (*Automatic Target Recognition*), que permitirá reaccionar de forma rápida y precisa contra amenazas asimétricas.
  - Sónar antibuceador, sistemas de punteo electro-óptico para blancos cercanos, y hasta 12 drones submarinos.
  - Dispondrá de armamento capaz de hacer frente a amenazas asimétricas en conjunción con los nuevos sensores: dos ametralladoras de 27 mm MLG, siete de 12,7 mm Oto Melara, un cañón de 127 mm. También lanzadores de agua a presión y cuatro focos de búsqueda. No dispondrá de armas antisubmarinas o antiaéreas, excepto el RAM o los cañones y ametralladoras, pero dispondrá de misiles



Operación NEO. La fragata española *Juan de Borbón* y la fragata francesa *Latouche Treville* realizaron un ejercicio de evacuación de personal no combatiente con medios propios en la isla francesa de Belle Île. (Foto: fragata *Juan de Borbón*).

antibuque Harpoon y probablemente en el futuro disponga de misiles de ataque a tierra.

- Los nuevos sensores y armas deben poder identificar y combatir ataques de enemigos no convencionales hasta pocos metros antes de alcanzar el casco y de forma lo más automatizada posible, teniendo en cuenta la escasa dotación y la necesidad de vigilancia constante.
- Pero la capacidad mejorada para enfrentar amenazas no convencionales en ningún caso garantiza el éxito total en la defensa contra un ataque, ni siquiera en un entorno de mediana intensidad (recuérdese el sufrido por la corbeta israelí *Hanit* por un misil de origen chino lanzado por Hizbulá a 16 km de costa); en guerra asimétrica el enemigo golpea cuándo, dónde y como él elige, aumentando las probabilidades de éxito. Por ello la fragata contará con otra línea de defensa: dispondrá del sistema de defensa antimisil RAM y señuelos antimisil; también se ha potenciado el diseño furtivo para minimizar la firma radar, se han instalado sistemas de enfriamiento de temperatura para disminuir la firma térmica, que gracias a su propulsión será especialmente silenciosa; por último, se han reforzado las estructuras vitales para la operatividad del buque, con blindaje antimetralla y proyectiles de hasta cierto calibre, además de la adecuada protección NBQ y el alto grado de automatización de la seguridad interior; esto, unido a la división estanca de la «doble isla», pretende garantizar la supervivencia ante un ataque enemigo con sucesivas capas de defensa y la minimización de sus efectos, asegurando su permanencia en zona.

### **Concepción y diseño. Conceptos innovadores**

La *F 125* es un buque de guerra optimizado para crisis de mediana y baja intensidad. Su diseño, armamento y equipos están concebidos para este tipo de tareas: se ha aumentado el armamento de pequeño calibre, se han instalado sensores adecuados y se han eliminado sistemas de armas que no son necesarios. No obstante, muchas de estas características no introducen nada nuevo en el ámbito naval; simplemente se toma con lo que ya existe para conseguir unos resultados concretos, algo en lo que en mayor o menor medida también están trabajando otras marinas. Lo que sí es una característica innovadora, necesaria para hacer sostenible o incluso viable un despliegue en cualquier punto del planeta durante crisis de duración indefinida, es el requisito impuesto de dos años de permanencia en zona. Esta exigencia no sólo ha condicionado todos los aspectos técnicos del proyecto, sino que afecta al concepto de dotación y apoyo de tierra, a la vez que ha encarecido el producto final; algunos conceptos que se han introducido son de especial interés:

- El concepto de «doble isla».
- El concepto de energía y propulsión.
- El concepto de dotación.
- Modularidad.

### *Concepto de «doble isla»*

Este principio, que ya se contemplaba en proyectos anteriores de Blohm&Voss (como la fragata MEKO d), consiste en la creación de dos zonas, asegurando que sistemas y elementos vitales se encuentren duplicados en dos zonas independientes, con lo que la degradación o anulación de una de éstas no implicaría la pérdida total de las capacidades operativas. Esta redundancia es especialmente importante para un tipo de buque que debe permanecer sin apoyo de la base durante largos periodos de tiempo; la degradación de sistemas por condiciones ambientales adversas o por el simple uso es un proceso inevitable, más aún si se da durante periodos prolongados; además, se debe contar con los daños provocados por amenazas no convencionales que, aunque probablemente no destruirán el buque, pueden reducir su operatividad hasta el punto de tener que abortar la misión.

La misma silueta de la fragata refleja parcialmente este diseño; existen dos superestructuras en las que se distribuyen la mayoría de sensores, armas y otros elementos de forma redundante. Resulta llamativa la distribución de los *arrays* del radar *phased array* aéreo que se reparten entre las dos superestructuras en lugar de estar todos agrupados en la misma; antenas de comunicaciones y otros sensores y armas se encuentran distribuidos igualmente entre las dos superestructuras.

Algunos sistemas que están concebidos de forma redundante en las dos zonas son la distribución de agua dulce, agua fría y combustible o la producción y distribución de energía. Existe la posibilidad de instalar una hélice calable a proa para aumentar la maniobrabilidad durante ataques y como redundancia para el sistema de propulsión, pues podría propulsar el barco en caso de necesidad con una velocidad aceptable; algunos espacios de mando, información y comunicaciones, vitales para el empleo de armas, sensores, planeamiento y cumplimiento de la misión, están duplicados o suficientemente separados para poder ser utilizados como centros de mando secundarios en caso de caída de una zona del buque amplia: tal es el caso del CIC (Centro de Información y Combate del buque) o CECOM (Centro de Comunicaciones).

Las dos «islas» están separadas por una zona que asegura su estanqueidad, por lo que pese a la destrucción de una de ellas el buque seguirá conservando en mayor o menor medida casi todas sus capacidades.



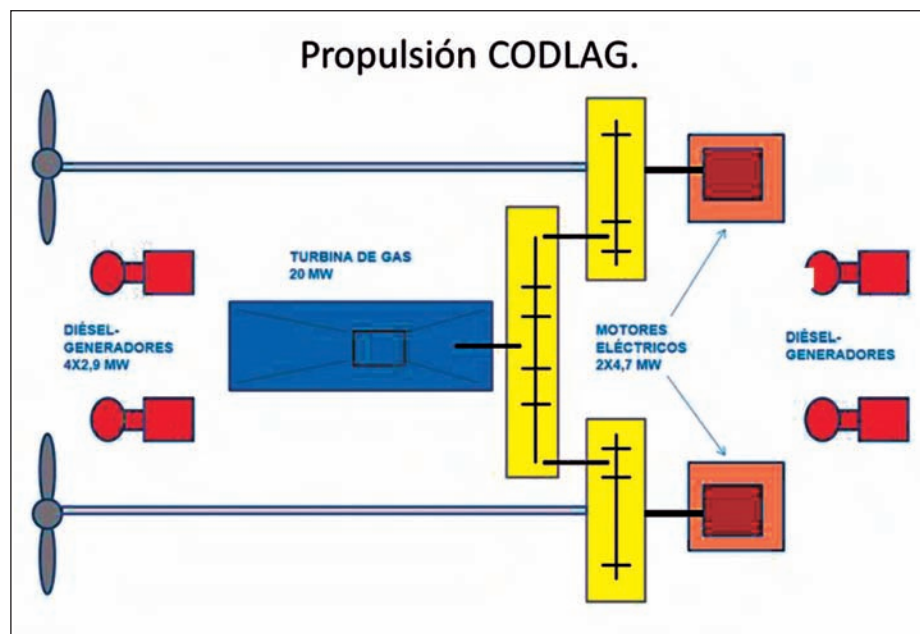
*Energía y propulsión*

Para aumentar los intervalos de mantenimiento en este área se ha optado por la utilización de un sistema CODLAG (*Combined Diesel Electric and Gasturbine*). La generación de energía corre a cargo de dos plantas eléctricas redundantes, situadas en cada «isla», con dos motores diésel-generadores cada una. Para la propulsión se utiliza la turbina y dos motores eléctricos, de mantenimiento mucho más simple que los diésel, más eficientes y más silenciosos. Toda la energía eléctrica del barco, incluida la que alimenta a los motores eléctricos propulsores, es generada por los diésel-generadores.

De esta forma se simplifica el mantenimiento y se facilita la reparación de averías al ser todos los motores diésel iguales (no hay distinción entre propulsores y generadores de electricidad); por otro lado, la caída de alguno de ellos no compromete necesariamente la propulsión o el suministro eléctrico, pues el resto asume la carga, lo que no está asegurado si existen motores separados para cada una de las funciones.

*Concepto de dotación*

El concepto de dotación es probablemente el más innovador que presenta el proyecto *F 125*. Efectivamente, se pueden superar barreras técnicas para



conseguir la sostenibilidad de la misión hasta dos años de forma ininterrumpida, doblando además las horas anuales de servicio de equipos y sistemas con respecto a otras fragatas, pero no parece viable, desde un punto de vista humano y de eficacia misma, exigir a una dotación un despliegue ininterrumpido de dos años. Las marinas de nuestro entorno suelen establecer un límite de alrededor de 180 días fuera de la base para su personal.

Ya en las demás escuadrillas de la Marina alemana se están buscando alternativas para disminuir la carga a las dotaciones de las exigentes misiones que se afrontan en la actualidad. Así, en la EF 2 se han creado departamentos de Complementación de Personal, que no es otra cosa que un *pool* de profesionales, de marinero a capitán de fragata, que alcanza un porcentaje determinado del personal de toda la escuadrilla y que tiene como objetivo relevar a aquellos miembros de las dotaciones de los barcos que superan un límite de días de mar.

Por otro lado, en la EF 1 ya se han puesto en marcha medidas en el mismo sentido: durante el despliegue en UNIFIL en el Líbano, los patrulleros *Dachs* y *Hyäne* permanecieron en zona durante más de 10 meses; las dotaciones de ambos buques fueron relevadas por las de dos patrulleros en la base, el *Hermelin* y *Wiesel*, en los que a su vez embarcaron las dotaciones relevadas; el relevo tuvo lugar en dos tandas, en marzo y en julio de 2007.

Para la *F 125* se ha optado por una dotación doble. El barco dispone de dos dotaciones completas de unos 100 a 120 miembros cada una, que se relevan cada cuatro meses en la zona de operaciones, lo cual supone una dotación reducida en comparación con fragatas normales.

El diseño del buque ha tenido en cuenta en todos sus aspectos la reducida dotación: se ha aumentado el grado de automatismo de sistemas, especialmente la seguridad interior (reacción ante incendios, inundaciones o cualquier tipo de emergencia) o el empleo de sensores y armas; el sistema de energía y propulsión se ha concebido de forma que su mantenimiento sea sencillo para una dotación reducida, que además tendrá que hacer ciertos mantenimientos por sí sola. Incluso la manutención se ha intentado simplificar recurriendo a productos de consumo con alto grado de preparación. Además, el trabajo administrativo del buque será asumido en gran medida por personal destinado en tierra.

La dotación que no esté en misión completará un ciclo de preparación y adiestramiento específico en la base.

Con una capacidad total para una dotación total de 192 personas, el barco está preparado para embarcar equipos completos de operaciones especiales (hasta 50 personas), unidad aérea, estado mayor o equipos de trabajo para tareas especializadas.

Los equipos de operaciones especiales, unidad aérea y estado mayor disponen de espacios de mando y trabajo propios, enlazados a la red de información y comunicaciones del buque, así como espacios para material y munición de los equipos de operaciones especiales.

## Modularidad

En algunas áreas se ha optado por la modularidad para hacer el barco más versátil ante la evolución de la situación o de las diferentes fases por las que puede atravesar una crisis en dos años. Algunos equipos y sistemas han sido creados de esta forma para simplificar su reparación o mantenimiento: de esta forma es suficiente localizar la avería y sustituir el módulo, sin necesidad de recurrir a personal y material técnico para repararla *in situ*.

En la superestructura se ha reservado espacio para contenedores con material, armamento, equipos o sistemas que serían transportados según fueran requeridos; paralelamente, como hemos visto, la dotación se puede configurar en torno a una plantilla básica, con grupos especializados de profesionales para multitud de tareas específicas como operaciones especiales, equipos para operaciones de interdicción, equipos de Force Protection o incluso de MCM o limpieza de minas.

## Consideraciones finales

En primer lugar conviene puntualizar el hecho de la relativa agilidad del movimiento y transporte de personal y material desde la base a las unidades desplegadas, o viceversa, que ya se da en la Marina alemana; esto se ha conseguido, en parte, gracias a las experiencias en la primera Guerra del golfo, que llevaron a la creación de acuerdos con empresas de transporte civiles para evitar los altos costes que supuso el mantenimiento de los cazaminas en zona. Este hecho ya permite despliegues de unidades más largos, al poder embarcar y desembarcar personal y material de forma flexible, y será fundamental en el apoyo al despliegue en la *F 125*: para el transporte de personal, modularidad, etcétera.

Otros países están desarrollando buques que también pretenden dar respuesta a las nuevas amenazas y conflictos, como la fragata danesa *Absalon* o buques de guerra asimétrica o litoral. Las fragatas tipo *Absalon* tienen una dotación de 100 personas, capacidades de guerra convencional y están preparadas para ofrecer apoyo en crisis de mediana y baja intensidad. Aún así, su coste es claramente más reducido. No obstante, no están preparadas para despliegues tan prolongados ni tienen la misma capacidad de resistencia y supervivencia en zona, causa principal de los altos costes de la *F 125*; la *Absalon* ha sido diseñada además con estándares civiles en diversas áreas.

La *F 125* no es un buque para la guerra asimétrica ni para trabajo en litoral exclusivamente; un ejemplo sería la misión en el golfo de Adén contra la piratería, donde la permanencia en zona, la flexibilidad para relevos de personal, la capacidad de enfrentar adversarios como los piratas o la de prolongar su

actuación a través de los dos helicópteros y las cuatro embarcaciones (de hasta 40 nudos) la hacen más idónea que otros buques modernos. Su principal ventaja es la capacidad de ser desplegada de forma sostenible a cualquier parte del planeta y contribuir a un rango de misiones más amplio; algo que con fragatas actuales supone cargas grandes para personal, material y de sostenimiento. Por otro lado, está preparada para combatir eficazmente ataques terroristas como el sufrido por el USS *Cole*, y en el caso de un ataque como el sostenido por la corbeta *Hanit* en el Líbano, debería estar preparada para, en el caso de no neutralizar el misil con RAM, señuelos, firma radar o térmica, resistir el impacto sin perder sus capacidades y sin necesidad de abortar la misión.

Tendrá una permanencia en zona de hasta dos años ininterrumpidos, incluidos los tránsitos de ida y vuelta, en comparación con el máximo de seis meses actual. A esto se debe sumar el ahorro de tres tránsitos de ida y vuelta para los sucesivos relevos hasta completar los dos años, que sería el caso de las fragatas tradicionales; según la zona de operaciones, los periodos en tránsito de los barcos que van y vienen de la zona de operaciones pueden sumar meses, y en ese tiempo no están contribuyendo a la misión que les ha sido encomendada. Estará además optimizada para alcanzar las 5.000 horas anuales de servicio al año, lo que supone doblar la disponibilidad de las fragatas actuales, si bien su capacidad para guerra convencional es limitada.

## Conclusiones

- La *F 125* es un proyecto innovador en varios aspectos, en especial en el modelo de dotación, capacidad de resistencia y supervivencia con apoyo de la base mínimo, durante periodos de tiempo inusualmente largos; son el sustituto de fragatas concebidas en su día para guerra convencional, las *F 122*, pero no están preparadas para la misma.
- Sin embargo, la fragata es parte de una evolución más amplia que engloba a toda la *Bundeswehr* y que establece categorías de fuerzas que se someterán a una especialización, limitando por tanto el rango de tareas que pueden realizar estas categorías.
- Con este proceso se pretende orientar a la *Bundeswehr* a las misiones más probables que deberá afrontar en el futuro y optimizar al máximo los recursos disponibles; para un país como Alemania, las misiones en conflictos de mediana y baja intensidad tendrán un papel destacado en los próximos años, al igual que en la mayoría de países de nuestro entorno, lo que no ocurre en otros como Estados Unidos, cuyas circunstancias y necesidades son diferentes.

BIBLIOGRAFÍA

- Marine Forum, julio/agosto 2004, p. 4.  
<http://www.marine.de/portall/a/marine/kc.xml/04> .  
<http://www.dmn.de/1779/ruestung.nsf/>.
- Marine Forum, julio/agosto 2004, p. 4.  
<http://www.strategie-technik.de/09-08/mar.pdf>.  
<http://www.dmn.de/1779/.pdf>.  
<http://www.dcfp.navy.mil/mc/articles/other>.  
<http://www.defenseindustrydaily.com/Germanys-F125-Special-Forces-and-Stabilization-Frigates>.  
<http://www.dmn.de/1779/technologie.nsf/pdf>.  
<http://www.marine.de/fileserving/PortalFiles/pdf>.
- Marine Forum, noviembre 2007.  
<http://www.strategie-technik.de/09-08/mar.pdf> .
- Marine Forum, mayo 2005.



# EL PROCESO DE BOLONIA Y LA FORMACIÓN DE OFICIALES. ¿ÉXITO O FRACASO?

Aniceto ROSIQUE NIETO



## Introducción



Al finales del año 2007 se publicó la Ley de la Carrera Militar (LCM) que recoge un cambio, para algunos aparentemente radical y revolucionario, en la enseñanza militar; en particular, en la Enseñanza Superior Militar para el Cuerpo General (CG) y el Cuerpo de Infantería de Marina (IM). Desde entonces han surgido muchas críticas sobre las posibilidades de éxito o fracaso que va a tener la puesta en práctica de la ley en lo referente a enseñanza. La mayoría de los juicios realizados al respecto han sido negativos, lo que ha llevado a una opinión generalizada de que para la Armada la aplicación de la ley en lo referente a la enseñanza superior será un fracaso absoluto.

Podría afirmarse que este sentimiento de fracaso es lógico si se conocen, sólo por encima, las exigencias de los planes de estudios que están previstos para el curso 2010/2011. Sin un análisis detallado de la practicabilidad de la ley se concluye que, en cinco años, la Escuela Naval Militar (ENM) no va a ser capaz de conseguir el mismo nivel de formación de sus alumnos que hasta ahora. No se puede perder de vista que un fracaso en la formación militar superior supondría poner en riesgo el prestigio y excelencia en la preparación de los oficiales de la Armada y, en definitiva, de la Armada.

El conocido como Proceso de Bolonia está siendo una revolución en las enseñanzas universitarias, pues supone una modernización sin precedentes en la adaptación al Espacio Europeo de Enseñanza Superior (EEES). Los cambios van más allá de la mera adaptación de títulos y apertura y transparencia con Europa. La transformación es de tal entidad que se considera que es



necesario un cambio de cultura en la docencia, al que los equipos docentes de las escuelas de las Fuerzas Armadas no pueden escapar.

Con las reflexiones que siguen quiero exponer mi experiencia como jefe de Estudios de la ENM durante los dos últimos años. El periodo de tiempo de aproximación a la nueva enseñanza está recogido en la ley como periodo transitorio a la aplicación de la LCM en la enseñanza superior militar. Este primer cambio se produce dentro de un entorno universitario de entrada en vigor de lleno del Proceso de Bolonia que finaliza su implantación en el curso 2010/2011.

También quiero dedicar este artículo a todos los que han trabajado y están trabajando en la transformación de la enseñanza y que han visto las opciones que brinda la LCM como una «oportunidad» que no hay que desaprovechar. Una oportunidad que permite actualizar el Plan de Estudios Militar que data de 1993, rígido al cambio, y adaptarlo a los cambios educativos y tecnológicos en una Armada en continua transformación.

## **La LCM y la integración en el sistema educativo general**

La Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar (LCM) es el origen de la profunda reforma que se está llevando a cabo en la enseñanza en las Fuerzas Armadas. El objetivo inicial de la ley era profundizar en el proceso de integración en el sistema educativo general, que ya se había iniciado por la Ley 17/1989, reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional.

La LCM detalla que la enseñanza de formación de oficiales del Cuerpo General y de Infantería de Marina comprende, «por una parte, la formación militar general y específica, y por otra, la correspondiente a un título de grado universitario del sistema educativo general». La equivalencia de las enseñanzas impartidas en la ENM para CG e IM con las impartidas en las universidades españolas ha sido más bien teórica. Conseguir una equivalencia real que permitiera convalidar asignaturas en una universidad española, por ejemplo, la Universidad de Educación a Distancia (UNED), ha sido una añoranza para el personal de la Armada durante muchos años. La realidad ha sido muy diferente. Con los planes de estudios actualmente en vigor, aprobados por la Subsecretaría de Defensa (SUBDEF) en 1993, un oficial apenas podía convalidar una o dos asignaturas para estudiar cualquier carrera universitaria. La LCM da respuesta a todas esas peticiones de formación de los oficiales.

## **Elaboración de los planes de estudios**

En la ENM se van a impartir dos planes de estudios: «La formación de oficiales del Cuerpo General y de Infantería de Marina tiene como finalidad la

preparación para el ejercicio profesional y la capacitación para la incorporación a sus respectivas escalas. Comprende, por una parte, la formación militar general y específica, y por otra, la correspondiente a un título de grado universitario del sistema educativo general», o sea, un Plan de Estudios Militar y un Plan de Estudios del Título de Grado.

Para asegurar la calidad en la elaboración de los planes de estudios se están siguiendo los criterios y directrices para la Garantía de Calidad en el EEES establecidos por la European Network for Quality Assurance in Higher Education (ENQA) y, sobre todo, por la Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación (ANECA).

Las ventajas más significativas que desde mi punto de vista se derivan de la elaboración del Plan de Estudios con los criterios del EEES se pueden resumir en las siguientes:

### *Paso de la docencia centrada en contenidos a la docencia centrada en competencias*

El Plan de Estudios Militar se está elaborando con los mismos criterios que los títulos universitarios. El criterio de partida es que todas las materias que se impartan deben de contribuir a la formación que se pretende.

Lo primero que se ha definido han sido las competencias («la capacidad de llevar a cabo las tareas que corresponden a un experto en las distintas familias profesionales») que debe reunir un alférez de navío y un teniente de IM, aprobadas por AJEMA. A partir de ahí, y siempre partiendo de los planes de estudio actuales, se ha determinado una relación exhaustiva de materias o asignaturas, con los programas y carga de trabajo que son necesarios para que los alumnos alcancen las competencias aprobadas en su primer año en el empleo.

La forma de elaborar el Plan de Estudios ha variado sustancialmente con el Proceso de Bolonia. En los actuales planes de estudio, los departamentos determinaban las materias y los programas que según el criterio de los profesores eran necesarios para formar al alumno. Además existían otras materias exigidas desde el exterior, común a todas las academias/escuelas. El resultado final era un número excesivamente elevado de asignaturas cuya justificación era bastante flexible. Curiosamente, en algunas asignaturas se producía la repetición de aportación de formación a capacidades que no era necesaria. Aparte de las repeticiones se impartían enseñanzas que no eran imprescindibles para las capacidades que tenía que tener el oficial egresado; y si se trataba de un título universitario, el licenciado correspondiente estaba saturado con repeticiones de materias o recibiendo conocimientos innecesarios.

Con estos criterios se han podido adaptar las materias del Plan de Estudios Militar a la necesidad de formación real. Hay que tener en cuenta que un alférez de navío o un teniente de IM no tienen que saber de todo recién egresado.

Al salir de la escuela la formación continúa y se completa con las enseñanzas de Perfeccionamiento y Altos Estudios Militares. El resultado de elegir las materias estrictamente necesarias, con la carga lectiva adecuada, permite racionar el esfuerzo del alumno.

### *Selección del Título de Grado*

Con anterioridad al curso 2007/2008, en un «periodo transitorio», la dirección de la ENM y todo el equipo docente realizó un estudio pormenorizado de cuál era el título universitario, de los impartidos en distintas universidades incluida la Universidad a Distancia (UNED), que más se aproximaba a las enseñanzas que se impartían en la escuela.

Después del estudio de varios títulos (ingenierías, náuticas, etc.) se dedujo que, con una pequeña adaptación de los programas de asignaturas de ciencias que se imparten en la ENM (matemáticas, física, diseño gráfico, termodinámica, motores, etc.) a las del título de ingeniero técnico industrial rama Mecánica, se conseguía casi un 50 por 100 de coincidencia del total de asignaturas. Como ejemplo, todo el contenido de las asignaturas de matemáticas que se estudian en la ingeniería está comprendido en los programas de la ENM, con pequeñas diferencias; el ajuste de esas discrepancias, sin tocar los planes de estudio en vigor (aprobados por la SUBDEF), permite una convalidación total de esa asignatura.

La adaptación de programas se realizó ya hace dos cursos escolares. Esto quiere decir que desde entonces los alumnos de CG y de IM están estudiando con el programa de la UNED del título mencionado. Estos alumnos, cuando finalicen las asignaturas adaptadas y con el certificado correspondiente, podrán convalidar las asignaturas en la UNED. Se eligió la UNED por tener cobertura nacional, ser la universidad más compatible con la movilidad geográfica de la Armada a la hora de finalizar estudios universitarios y existir un convenio desde hace varios años que permite la contratación de profesorado.

El título seleccionado por la Armada es el de Grado de Ingeniero Mecánico por la Universidad de Vigo. La elaboración del plan de estudios se ha realizado en la ENM en colaboración con la Universidad de Vigo.

Para la selección del título se han aprovechado las coincidencias en los programas que se dedujeron en el estudio del Periodo Transitorio. Además, este título contiene asignaturas que aportan capacidades militares y permite controlar la carga de trabajo del alumno. Se busca la mayor intersección posible de las enseñanzas.

En esta línea, la ANECA permite a las universidades hacer itinerarios dentro del título de grado. Un itinerario permite definir ciertas materias, que sin afectar a las capacidades del Título de Grado contribuye a la formación específica militar en un área. Permite incluir materias técnicas en el Título de

Grado de las que se daban antes en el Plan de Estudios Militar (por ejemplo, la asignatura Motores de Combustión). Dentro del título seleccionado se está trabajando en dos itinerarios, uno para CG y otro para IM. Los cálculos llegan a un nivel de coincidencia de unos 200 créditos de los 240 que tiene el Título de Grado, en las de materias denominadas «duales» (que contribuyen tanto a la formación militar como universitaria).

### *European Credit Transfer System (ECTS). Carga de trabajo del alumno*

Uno de los pilares en la nueva cultura docente y que orienta el Proceso de Bolonia es que «el alumno es el centro de la enseñanza». Por tanto, toda la programación de la enseñanza debe pivotar alrededor de lo más importante: que los planes de estudios sean practicables dentro de una carga de trabajo del alumno que sea humana y legalmente asequible.

El Proceso de Bolonia ha regulado el valor de un crédito como medida base para elaborar los planes de estudio y limita el número de créditos anuales que el alumno puede cubrir con eficacia. El crédito ECTS es el equivalente a 25 ó 30 horas (25 para nosotros). Mide la carga total de trabajo que el alumno puede realizar. En el ECTS se contabilizan todas las actividades que puede realizar el alumno: clases teóricas, prácticas, trabajos individuales o de grupo, estudio, tutorías individuales o de grupo, trabajos de grupo, exámenes, etc. Todo se contabiliza, y se deduce el número de créditos máximo que puede ser cubierto por el alumno.

Previo a las exigencias de la ANECA, los planes de estudios no calculaban la carga de trabajo del alumno. En talleres de planes de estudios llevados a cabo en distintas universidades españolas se calculó que algunas ingenierías rebasaban ampliamente la capacidad de trabajo del alumno. Para titulaciones de cinco años los cálculos demostraban que eran necesarios hasta ocho años para finalizarlas «sin morir en el intento». En estas titulaciones se ha comprobado que hay asignaturas que repiten temas o que no son necesarias.

Otro dato que hay que tener en cuenta en la elaboración y ejecución de los dos planes de estudios, y que supone otro factor de éxito importante, es que los alumnos asistirán a todas las actividades programadas. En la ejecución de los planes de estudios no se puede elegir la asistencia a actividades, prácticas o exámenes. También el curso escolar es más extenso que un curso universitario, desde primeros de septiembre hasta mediados de julio, lo que permite distribuir mejor la carga de trabajo de la programación.

En cuanto a las prácticas de embarque y prácticas de campo, también se ha estudiado la programación más eficaz, adaptando las prácticas más estrechamente a las clases teóricas como parte de las 25 horas de cada crédito ECTS por asignatura. La programación de prácticas basada en las clases teóricas es, lógicamente, la que se realiza actualmente, pero en los nuevos planes de estu-

dios se va a contabilizar en detalle el esfuerzo del alumno. La legislación también permite un colchón de tiempo contabilizado en semanas para la instrucción y el adiestramiento.

### **El equipo docente y los alumnos**

Existe la opinión en los técnicos de la enseñanza superior de que la falta de cultura pedagógica es probablemente el asunto que más está entorpeciendo el proceso de convergencia europeo hacia un EEES. Está claro que el cambio cultural sólo podrá conseguirse a partir de un adecuado apoyo institucional y, sobre todo, de un considerable esfuerzo de concienciación por parte de los docentes.

Por tanto, lo que realmente conlleva el Proceso de Bolonia es un cambio en la cultura de enseñanza y aprendizaje de los profesores de la enseñanza superior universitaria y de la forma de trabajo de los alumnos. En este sentido, la ENM parte ya con cierta ventaja. Para el equipo docente de la ENM el cambio no es tan grande. Una vez analizados los nuevos criterios a aplicar en la enseñanza, muchos de ellos se están implementando en la enseñanza superior militar en la escuela desde siempre. Lo que están permitiendo los nuevos métodos de enseñanza es rescatar procedimientos y métodos de toda la vida, como la evaluación continua, las tutorías, la motivación del alumno, la corresponsabilidad del equipo docente con los malos resultados académicos, los trabajos en grupo, la importancia de la calidad, etcétera.

### **El profesor tutor**

En el EEES «el alumno es el centro de la enseñanza», algo difícil de entender en nuestra actual cultura docente. Además, el alumno está en un proceso de aprendizaje continuo. Lo importante es que aprenda lo necesario para adquirir unas capacidades que le proporcionen las competencias previamente detalladas. El profesor pasa de ser un mero conferenciante y examinador a ser el responsable del aprendizaje del alumno. Es un cambio de concepto de tutorías en la enseñanza; es el tutor que va a la «caza» del alumno y se hace responsable de que éstos alcancen las capacidades previstas.

La tutorización del alumno y la corresponsabilidad de su aprendizaje es inherente a la responsabilidad del profesor en la ENM. Para poder realizar metódicamente el seguimiento de los alumnos en la ENM existen dos documentos como base de trabajo: uno sobre Estudios Tutorizados de Refuerzo y Evaluación Continua y otro sobre el Plan de Acción Tutorial (PAT).

Con el primer documento se consigue un seguimiento detallado de los alumnos en un proceso exhaustivo de evaluación continua. La ejecución prác-

tica se realiza exigiendo a todos los profesores que realicen algún tipo de valoración numérica quincenal sobre las actividades del alumno (trabajos, comprobaciones, preguntas, actitud en clase, etc.). Esas valoraciones se introducen en una base de datos, de tal manera que permite disponer de forma continua la evolución y capacidad de aprendizaje del alumno y la capacidad de enseñar de los profesores. A los alumnos que como resultado de esta valoración no llegan al nivel de aprendizaje adecuado se les incluye en unos estudios de refuerzo autorizados y dirigidos por el profesor de la asignatura.

El PAT, dirigido por el jefe de Instrucción bajo la coordinación de los comandantes de brigada, y con aportación de todos los profesores, permite establecer una «red» de tutores en la que cada alumno tiene siempre a un tutor y a otras personas de la Jefatura de Estudios que le van a realizar un seguimiento continuo para asesorarle, motivarle y mejorar la adaptación a la vida militar y marinera, al régimen de la escuela.

Esta metodología de trabajo de los profesores de la ENM, entre otras, permite afirmar que su equipo docente ya tiene una cultura de enseñanza y aprendizaje que se aproxima al EEES. Se lleva ya un trecho recorrido.

Relacionado con la nueva cultura docente, la ANECA establece que «las instituciones deben garantizar que los recursos disponibles para el apoyo del aprendizaje de los estudiantes son adecuados y apropiados para cada programa ofrecido. Aparte de los profesores, los estudiantes cuentan con una variedad de recursos para facilitar su aprendizaje. Éstos van desde recursos físicos, como bibliotecas o equipos informáticos, a recursos humanos, como tutores, asesores y otros consejeros. Los recursos de aprendizaje y otros mecanismos de apoyo deben ser fácilmente accesibles para los estudiantes, estar diseñados teniendo en cuenta sus necesidades y dar respuesta a la información proporcionada por los usuarios de los servicios ofrecidos».

### **Formación integral del alumno. La vocación**

Otra de las críticas que está teniendo el nuevo sistema de enseñanza es la relativa a la posible pérdida de formación en valores que pueden sufrir los futuros oficiales, bien por la falta de tiempo o por concentrar el esfuerzo en el Título de Grado.

La LCM en este sentido no permite que haya ninguna relajación y recoge que los planes de estudios, además de proporcionar las capacidades previstas, deberán:

- c) Garantizar la completa formación humana y el pleno desarrollo de la personalidad; d) Fomentar los principios y valores constitucionales, contemplando la pluralidad cultural de España; e) Asegurar el conocimiento de las misiones de las Fuerzas Armadas definidas en la Consti-



tución y en la Ley Orgánica de la Defensa Nacional; f) Promover los valores y las reglas de comportamiento del militar; g) Desarrollar en el alumno capacidades para asumir el proceso del conocimiento y adaptarse a su evolución.

Se puede decir que estos conceptos engloban todo lo relacionado con uno de los objetivos fundamentales de la misión de la escuela: la formación integral del alumno.

En el desarrollo del Plan de Estudios Militar se ha mantenido la atención adecuada a la formación militar y marinera y en valores que han caracterizado la formación en la ENM a lo largo de los años. No se han bajado los niveles de exigencia a la hora de programar la formación en valores militares: instrucción militar, instrucción marinera, prácticas de embarque, prácticas de campo, etcétera.

Pero el factor de éxito que considero más importante y que impresiona al comprobarlo es la vocación que tienen las damas y caballeros alumnos desde que ingresan. Parece increíble que en los tiempos que corren haya jóvenes de menos de 20 años que ya tengan claro lo que les gusta, que tengan una vocación claramente definida. Esto ocurre con la mayoría de nuestros alumnos, que tienen claro su futuro, lo que les gusta. Reflejo de ello son las pocas bajas que se producen cada año, en general en los primeros meses del primer curso, por motivos personales, dudas en la vocación que ya tenían antes de entrar, por haber ido a probar, por falta de apoyo familiar, etc. Las bajas no se producen por el régimen docente o militar de la escuela. «Se respira vocación».

Voy a comentar unas anécdotas que me convencieron de la salud vocacional que tienen los alumnos de la escuela. En unas prácticas con balsas salvavidas realizadas en la dársena la situación era dantesca. Eran las cuatro de la tarde, estaba cayendo una manta de agua típica de un temporal de Galicia. Unos 50 alumnos con chaquetón de mar observaban en el muelle el ejercicio de dos balsas recién hinchadas con otros alumnos dentro, equipados con neopreno para evitar males mayores. Mi impresión inicial del estado de ánimo de los alumnos no era muy optimista cuando me acerqué al cantil del muelle a supervisar el ejercicio. Sin embargo, al pasear por el centro del grupo quedé impresionado de la actitud de los alumnos, a los que se veía disfrutar de esa situación, ¡con la que estaba cayendo!

En otra ocasión, un día de prácticas en el BAC *Patiño*, alumnos de primero, después de una navegación nocturna y sin la experiencia y las tablas que da la experiencia en la mar, regresaban encantados aun cuando alguno de ellos había estado bastante mareado a bordo. Pero la vocación es más fuerte y les permite superar esas pequeñas dificultades.

También a los infantes se les ha visto disfrutando de los desembarcos realizados en la isla de Tambo, ejercicios dirigidos por ellos mismos. También en nocturnas, cuando las condiciones meteorológicas son bastante duras. En el últi-

mo año, en la nocturna final, que tiene unos 40 km, la lluvia no les dio tregua. Pero las condiciones de estas prácticas no les han importado y han podido sentirse orgullosos de estar a la altura de las exigencias de su formación.

La vocación y buen hacer de los alumnos quedan también patentes en los actos militares que se celebran en la escuela o en los desfiles militares. La marcialidad con que se realizan no ha variado lo más mínimo a lo largo de los años. De la calidad de estos actos o desfiles en los que participan los alumnos pueden dar testimonio los que los han visto en directo, en particular, en los actos de la jura de bandera y entrega de despachos el día de la Virgen del Carmen.

De estas vivencias, y muchas más durante estos dos años, me quedó clara la vocación de nuestros alumnos, y que todo esfuerzo es poco en cuidar la «materia prima», alumnos con vocación, que son un privilegio para la ENM y para la Armada.

En concreto, y volviendo al Plan de Estudios, la formación en valores militares se va a mantener al nivel necesario con las adaptaciones a los tiempos que corren. El éxito está garantizado cuando se dispone de una más que respetable vocación militar y marinera y los métodos de enseñanza están adaptados a los tiempos actuales. El régimen interior en la escuela estará marcado por una vida disciplinadamente racional, sacrificada, que forma en los valores de siempre: honradez, disciplina, lealtad, compañerismo, sacrificio, abnegación, etcétera.

La LCM apoya esta formación en valores, apuntando que: «La regulación del Régimen Interior de los centros docentes militares de formación tendrá como objetivo facilitar el desarrollo de los planes de estudios...», teniendo en cuenta que se deben compatibilizar las exigencias de la formación militar y la progresiva adaptación del alumno al medio militar con las requeridas para la obtención de titulaciones del sistema educativo general.

## **El Centro Universitario de la Defensa (CUD)**

### *Creación*

El Real Decreto 1723/2008, de 24 de octubre, crea el sistema de Centros Universitarios de la Defensa. El CUD de la ENM está adscrito a la UVIGO mediante el correspondiente convenio de adscripción. El CUD será el responsable de impartir el Título de Grado y dar al final la titulación de ingeniero mecánico de la UVIGO.

Aunque parece que la creación de este centro implica unas nuevas relaciones con la UVIGO, la realidad es que desde el año 93 existe un convenio que crea la Cátedra «Almirante Álvarez Ossorio». Esta cátedra es el marco de una serie de relaciones que ha hermanado la Universidad de Vigo con la Armada. La relación empezó inicialmente con la extinguida Escuela de Transmisiones

y Electricidad de la Armada (ETEA) y, desde que se cerró, con la ENM. E incluye el intercambio de profesores, conferenciantes, realización de doctorados, prácticas de todo tipo relacionadas sobre todo con la electricidad y electrónica, etc. Estas relaciones han sido reforzadas con la instalación del Centro de Medidas Electromagnéticas (CEMEDEN) en la ENM, que aporta relaciones propias con la Escuela de Ingenieros de Telecomunicaciones. Por tanto, las relaciones con la Universidad constituyen otro factor de éxito.

Pero de lo más importante en el proceso de cambio ha sido la selección que se ha realizado del director del CUD, José María Pousada Carballo. Por destacar algo de su extenso currículum, es doctor ingeniero electrónico y ha sido director de la Escuela Superior de Ingenieros Electrónicos de UVIGO dos legislaturas consecutivas. Lleva varios años participando en la validación de Títulos de Grado en la ANECA. Ha pertenecido durante varios años a la comisión paritaria de la Cátedra «Almirante Álvarez Ossorio». Desde hace varios años ha sido profesor de intercambio en la ETEA y en la ENM. Además, ha sido IMECAR, perteneciendo a la Armada durante varios años en destinos de responsabilidad en la Jefatura de Apoyo Logístico en Madrid, participando en reuniones OTAN. Todos estos aspectos profesionales no significarían nada si, además, Pousada no tuviera también unas excelentes cualidades personales que le han permitido entablar verdadera amistad con las personas que están participando en el cambio de la ENM, de la Dirección de Enseñanza de la Armada (DIENA) y de los responsables del Órgano Central del Ministerio de Defensa. Cuando se conocen estas cualidades de Pousada no extraña que se haya implicado personalmente y asumido una destacada responsabilidad en todo el proceso, incluso desde antes de ser nombrado director del CUD este verano pasado. Se puede decir que la coordinación de todas las acciones ENM-CUD se está realizando, no con sencillez, porque es una tarea complicada, pero sí de forma sinérgica, sin que se pierdan las características del título que se pretende y sin que se baje el listón en la formación integral del alumno.

El director del CUD será el responsable de la selección del profesorado y su presentación para la aprobación por el patronato. Por supuesto que la selección permite asegurar unas cualidades adecuadas y una formación docente en los criterios de Bolonia que contribuyan a la formación del alumno. En este sentido ya hay en la ENM profesores civiles de ciencias que son personal laboral del Ministerio de Defensa (algunos de ellos procedentes de la ETEA) y otros que trabajan con un convenio con la UNED, que podrán continuar sus enseñanzas en el CUD si son seleccionados con la legislación vigente y reciben la *venia docenti* de la UVIGO. Estos profesores son los que actualmente están impartiendo las asignaturas del periodo transitorio que se han adaptado a la UNED. Puede afirmarse que en lo referente a la preparación para ejecutar los planes de estudio y las relaciones con el CUD, Defensa y la Armada «han hecho los deberes» hasta la fecha.

## Coordinación del CUD y la ENM

La coexistencia de dos planes de estudios exige una estrecha coordinación entre la ENM y el CUD. La Instrucción 36/2009, de 16 de junio, de la Subsecretaría de Defensa, crea la Junta de Coordinación para actividades entre los dos centros: «La necesidad de coordinar las distintas actividades docentes, propia de la coexistencia de dos planes de estudios, unida a otras actividades que pudieran afectar al normal desarrollo de los mismos, así como los necesarios apoyos mutuos en determinados servicios, infraestructuras y suministros, hace preciso la creación de unos órganos de coordinación entre ambos centros y establecer unos criterios por los que han de regir su funcionamiento».

La Junta de Coordinación ubicada en la Escuela Naval Militar está presidida por el Director de la ENM. El vicepresidente es el director del CUD, los vocales son el jefe de estudios de la ENM y el subdirector del CUD y el secretario es el secretario de estudios de la ENM. Esta composición permite asegurar un buen entendimiento en el desarrollo docente y dar cabida a todas las actividades que normalmente requiere la formación del alumno.

## Calidad

La garantía de la calidad domina todas las actuaciones de la enseñanza universitaria en convergencia al EEES. La calidad llega a todos los aspectos y colectivos de la enseñanza, desde los planes de estudios a los alumnos, al equipo docente, a las políticas de las instituciones, etcétera.

La ANECA establece que las instituciones deben tener una política y procedimientos asociados para la garantía de calidad. También deben comprometerse con el desarrollo de una cultura que reconozca la importancia de la calidad y de la garantía de calidad.

En este sentido, la Dirección de Enseñanza Naval (DIENA) ha sido consciente de la importancia de promover programas de calidad para mejorar la formación de los alumnos. Desde hace varios años las escuelas han sido objeto de inspecciones y evaluaciones internas y externas de calidad. El control de la calidad, tanto de los planes de estudios como de su ejecución, ha permitido un proceso de realimentación para ir mejorando los resultados académicos y de formación en general.

Con el nuevo título de grado es la ANECA la que establecerá los criterios de control. Respecto a la calidad de los planes de estudios hay que destacar que el MINISDEF ha realizado una coordinación entre los tres ejércitos para que el título fuese lo más homogéneo posible y de adecuado prestigio. También se ha permitido que, dentro de las ingenierías, cada academia/escuela hiciera una selección concreta de los títulos que mejor se adaptara a sus necesidades.

Aprovechando esta necesaria oportunidad la Armada ha elegido un título con competencias, es decir, un título que capacita al ingeniero para firmar proyectos. La concreción del plan de estudios del título está siendo lenta, ya que es la ANECA la que verifica el título con atribuciones como el que ha seleccionado la Armada. Esta verificación también contribuye a la calidad y pureza del título.

### **La garantía de calidad del personal docente**

El profesorado deberá estar cualificado y ser competente para el trabajo que va a desempeñar. Los profesores son el recurso de aprendizaje más importante para el alumno. Es fundamental que sean capaces de transmitir sus conocimientos, comprender eficazmente a los estudiantes en la variedad de métodos de enseñanza y que se puedan mejorar como resultado de los controles de calidad.

Para la ENQA, la preparación del profesorado para el EEES debe guiarse por principios genéricos, tales como: a) énfasis no sólo en la aptitud, sino también en la actitud; b) establecimiento de redes basadas en la formación de formadores para propiciar que la formación llegue a todo el profesorado; c) implicación de formadores mixtos, alguno de los cuales debe pertenecer al área del saber del profesor; d) apoyo técnico y económico; e) evaluación y mejora permanentes, y f) establecimiento de sistemas de incentivación de la labor docente.

### **Conclusiones**

Para la Armada, y en particular para los que llevan varios años trabajando en el cambio de la enseñanza, la LCM supone una «oportunidad», al mejorar la cultura docente en la adaptación al EEES dentro del conocido como Proceso de Bolonia y, como resultado final, mejorar la calidad de la Enseñanza Militar.

La selección del Título de Grado se ha realizado durante el periodo transitorio, los dos últimos cursos escolares, y con los últimos ajustes en coordinación con la UVIGO. El resultado es un título con dos itinerarios, que permite asegurar que de los 240 créditos en distintas asignaturas 200 serán asignaturas «duales», que proporcionan capacidades a los dos planes de estudios.

La elaboración de los planes de estudios estará basada en competencias y capacidades. «El alumno es el centro de la enseñanza». El cálculo exhaustivo de la carga de trabajo del alumno en créditos ECTS asegura que los dos planes de estudios sean practicables.

Se produce una integración real en el sistema educativo universitario. En la formación de oficiales de CG y de IM coexistirán dos planes de estudios para una formación militar general y específica y otra del Título de Grado de ingeniero industrial mecánico por la UVIGO. Una junta de coordinación asegurará un desarrollo adecuado de los dos planes de estudios.

El curso escolar es más extenso que el universitario, lo que permite disponer de más tiempo para distribuir de forma adecuada y flexible la carga de trabajo del alumno. Además, la asistencia a clases y resto de actividades son obligatorias. Durante este tiempo también se podrán programar prácticas de embarque y prácticas de campo contabilizadas de forma semanal.

El equipo docente de la ENM parte con cierta ventaja en la cultura de enseñanza y aprendizaje que establece la ANECA. Los criterios de enseñanza novedosos para la universidad de evaluación continua, tutorías, corresponsabilidad, calidad, etc., no son una novedad para el estilo de enseñanza de la ENM. El alumno ya es el «centro de la enseñanza». Se realiza un esfuerzo en los estudios tutorizados de refuerzo y evaluación continua y en el Plan de Acción Tutorial (PAT).

La Formación integral del alumno en valores militares y humanos se cuida especialmente, con las adaptaciones lógicas a los nuevos métodos de enseñanza. En este sentido, el factor de fuerza más importante es la vocación que tienen los alumnos, que «disfrutan» del régimen de la escuela y ven el futuro con optimismo, a pesar de conocer con realismo el sacrificio de vida que les espera.

La calidad en todos los aspectos docentes, en los que la Armada lleva trabajando varios años, es una piedra angular de todo el proceso de cambio.





## BIBLIOGRAFÍA

- Ministerio de Defensa (MEC). <http://www.educacion.es/portada.html>.
- Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación (ANECA). <http://www.aneca.es/>.
- IX Foro ANECA: *La Universidad de Siglo XXI*, noviembre 2007. ANECA. [http://www.aneca.es/media/20517/publi\\_9foro.pdf](http://www.aneca.es/media/20517/publi_9foro.pdf).
- VIII Foro ANECA: *¿Es posible Bolonia con nuestra actual cultura pedagógica? Propuestas para el cambio*. Mayo 2007. ANECA. [http://www.aneca.es/media/20601/publi\\_8foro.pdf](http://www.aneca.es/media/20601/publi_8foro.pdf).
- I Foro ANECA sobre *El profesorado universitario*, 17 de diciembre de 2004. ANECA. [http://www.aneca.es/media/21516/publi\\_1foro\\_abr05.pdf](http://www.aneca.es/media/21516/publi_1foro_abr05.pdf).
- Criterios y Directrices para la Garantía de Calidad en el Espacio Europeo de Educación Superior*. European Association for Quality Assurance in Higher. 26 de octubre de 2005. ANECA. [http://www.aneca.es/media/168667/enqa\\_criteriosydirectrices\\_261005.pdf](http://www.aneca.es/media/168667/enqa_criteriosydirectrices_261005.pdf).
- Espacio Europeo de Educación Superior. <http://ees.universia.es/#>.
- Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar (LCM).
- Real Decreto 1723/2008, de 24 de octubre, por el que se crea el sistema de centros universitarios de la Defensa (CUD).
- Instrucción 36/2009, de 16 de junio, de la Subsecretaría de Defensa, para la coordinación de actividades entre los centros docentes militares de formación de oficiales y los centros universitarios de la defensa ubicados en los mismos.
- Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades (LOU).
- Ley Orgánica 4/2007, de 12 de abril, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades (modificación LOU).
- Real Decreto 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales.
- Proyecto de Real Decreto enviado al Consejo de Estado por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales. <http://www.etsa.us.es/images/stories/bolonia-process/28b-proyecto%20rd-enseñanzas-consejo-estado2007.pdf>.
- Real Decreto por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales. 26.junio.2007. [http://www.etsa.us.es/images/stories/bolonia-process/28-borrador\\_rd-enseñanzas-06-2007.pdf](http://www.etsa.us.es/images/stories/bolonia-process/28-borrador_rd-enseñanzas-06-2007.pdf)
- Europa: Web oficial de la Unión Europea. [http://europa.eu/index\\_es.htm](http://europa.eu/index_es.htm).
- European Centre for Higher Education Centre. [http://www.cepes.ro/hed/policy/legislation/he\\_laws.htm](http://www.cepes.ro/hed/policy/legislation/he_laws.htm).
- Qué es Bolonia*. <http://www.queesbolonia.es/>.
- Bologna Process*. Espacio Europeo Educación Superior. [http://www.etsa.us.es/index.php?option=com\\_content&view=article&id=154&Itemid=112](http://www.etsa.us.es/index.php?option=com_content&view=article&id=154&Itemid=112).
- Guía para el diseño de titulaciones y planes de estudio (Universidad de Sevilla). <http://www.etsa.us.es/images/stories/bolonia-process/44-guia-titulacionesyplanes.pdf>.



# HISTORIAS DE LA MAR

## MAR IMPLACABLE. EL NAUFRAGIO DEL CRUCERO *REINA REGENTE*

Joaquín RUIZ ESCAGEDO



El 10 de marzo de 1895, el crucero de la Armada *Reina Regente* y los 412 hombres de su dotación desaparecieron sin dejar rastro en un furioso temporal durante una corta travesía entre Tánger y Cádiz. El trágico episodio, con sus notas más dramáticas, es bien conocido gracias a diversos artículos publicados en los últimos años, destacando los titulados «¿Dónde se encuentra el *Reina Regente*?», del entonces teniente coronel de Infantería de Marina Miguel

Aragón Fontenla (1), y «Cien años del *Reina Regente*», escrito por el entonces capitán de fragata Luis Mollá Ayuso (2).

---

(1) ARAGÓN FONTENLA, M.: REVISTA GENERAL DE MARINA, 2001.

(2) MOLLÁ AYUSO, L.: REVISTA GENERAL DE MARINA, 1995.

*El Informe sobre las causas probables de la pérdida del crucero Reina Regente* (3), documento de gran profundidad y extraordinario rigor, contiene los resultados de la investigación del naufragio. Esta y otras fuentes citan como causas probables el fuerte temporal, la escasa estabilidad y otros defectos de construcción y (según acusación de algunos) la presunta imprudencia del comandante, el capitán de navío Francisco de Paula Sanz de Andino, y de sus superiores.

Nos falta lo más básico, el testimonio de la desventurada dotación; pero en este artículo integraremos la información hoy disponible para investigar las condiciones de mar y viento que el *Regente* realmente encontró en su derrota, analizar cuáles de sus características pudieron tener una influencia real en el naufragio y proponer una explicación alternativa sobre cómo pudieron incidir estos factores en la pérdida del buque.

## Las crónicas

El *Reina Regente* había sido entregado a la Armada en 1888. Era un crucero protegido de 4.740 t de desplazamiento normal, 79,3 m de eslora entre perpendiculares, 15,43 m de manga máxima y 5,90 de calado medio a plena carga. Sus dos máquinas alternativas, alimentadas por cuatro calderas de vapor, le daban una potencia máxima de 12.000 CV y un andar en pruebas de 20,5 nudos con tiro forzado. Iba artillado con cuatro cañones de 240 mm, seis de 120 González-Hontoria y seis de 57 Nordenfelt.

El 10 de marzo de 1895, sobre las 1030 horas, el *Regente* levaba de su fondeadero frente a Tánger, iniciando el regreso a Cádiz de una comisión de representación consistente en repatriar a Marruecos la embajada del sultán, que venía de negociar con el Gobierno español asuntos relacionados con la tensa situación en el norte de África.

Tras dejar el fondeadero, el buque arrumbó al NW aunque, según el cónsul de España en Tánger y un amigo suyo (intérprete de la legación francesa) testigos de la partida, el crucero se detuvo a unas tres millas de la costa y creyeron apreciar (¡buenos prismáticos!) que después descolgaban por la aleta de babor algo parecido a un buzo, suponiendo que el buque habría sufrido alguna avería en el timón o las hélices. En cualquier caso, lo que fuera pareció solventarse, porque poco después el buque continuó su marcha con aparente normalidad. No casa demasiado bien la cronología que testificaron el cónsul y su amigo, ya que, según el francés, «el *Reina Regente* desapareció de su vista a las 1215 horas por efecto de un chubasco», lo que de ser cierto habría ocurrido a más de 14 millas de costa (¡prismáticos mágicos!). Si suponemos,

---

(3) VILLAAMIL y CASTELLOTE. Madrid, sucesores de Ribadeneyra, 1896.

en lugar de ello, que el buque reanudaría la marcha alrededor de las 1130 h, podemos estimar una razonable velocidad de alrededor de 12 nudos «sobre el fondo» para el primer tramo de su derrota en demanda de Cádiz.

Durante las horas anteriores a la travesía las crónicas mencionan un rápido descenso del barómetro, un viento entablado del SW y mar de fondo del Atlántico, ambos crecientes y anunciando temporal. Sobre las 1230 horas tuvo lugar el avistamiento más creíble del día: un buque identificado posteriormente por los testigos como el *Regente* se cruzó de vuelta encontrada y aparentemente sin averías con un par de mercantes, los vapores *Mayfield* y *Matheus*, que embocaban el estrecho de Gibraltar por su entrada Oeste. Posteriormente, dos campesinos del poblado de Bolonia testificaron haber visto desde la costa un vapor debatiéndose en el temporal frente a la costa gaditana hasta que, simplemente, desapareció.

En este último punto, el ejercicio de fe tendrá que ser aún mayor que con los primeros testigos, porque los campesinos, no precisamente observadores cualificados, creyeron identificar el buque a nada menos que legua y media (4,5 millas náuticas). Sin embargo, la investigación posterior dio crédito a su versión, y hoy existen motivos para considerarla verosímil.

### **El diseño del *Regente***

En términos generales, el *Regente* tenía un diseño propio de su tiempo, avanzado en unos aspectos y desafortunado en otros, pero no muy distinto de la mayoría de sus contemporáneos en la Marina británica, que por entonces eran los más avanzados del mundo. En aquella época, en esta Armada los naufragios por temporal ocurrían con un siniestro promedio de uno cada década, y más que diferencias fundamentales de diseño (que no lo fueron tanto) cabe suponer un reparto desigual de fortuna para explicar por qué el *Regente* se hundió y otros contemporáneos no lo hicieron.

La historia de su construcción no hacía presagiar un diseño defectuoso, más bien todo lo contrario. Fue construido en el astillero escocés James & John Thomson Co. of Clydebank, en aquel entonces uno de los principales astilleros británicos, y había sido proyectado por Sir John H. Biles, ingeniero de extraordinario prestigio y profesor de Arquitectura Naval de la Universidad de Glasgow, actuando como supervisor Sir Nathaniel Barnaby, que no sólo había ocupado el puesto de director de Construcción Naval de la Marina británica, sino que era entonces uno de los mejores expertos en estabilidad aplicada al diseño naval.

El punto de partida del diseño del *Regente* era un difícil compromiso entre un casco de tonelaje reducido, poderoso armamento, potente maquinaria y excepcional autonomía, y el diseñador empeñó en el crucero algunos de los conceptos más avanzados del momento, como la máquina de vapor de triple



Figura 1.— Sección de proa del modelo de arsenal del crucero *Reina Regente*. Pueden apreciarse algunas de sus peculiares características de diseño, como la forma afilada de su sección de proa, el escaso francobordo del castillo, la disposición de la artillería principal, los reductos de cañones Nordenfolt casi a ras de agua por debajo de la artillería principal, la disposición muy a proa y a escasa altura del puente de combate (debajo del puente de navegación) y la gran cantidad de manguerotes o tubos de ventilación mirando hacia proa en el castillo y la cubierta alta, causa potencial de vías de agua en un temporal. (Museo Naval. Madrid).

expansión, aunque también se adoptaron decisiones constructivas más desafortunadas y de consecuencias imprevisibles con los conocimientos de la época.

La decisión que resultaría más perniciosa, muy por encima de la tan criticada artillería principal, fue la de reducir el francobordo en castillo y toldilla. Las fuentes citan a menudo como «medio gemelos» del *Regente* los buques de la Marina británica de la clase *Orlando* (4), que eran contemporáneos y lucían una silueta vagamente parecida, pero cuyo francobordo rondaba los 4,5 m contra los 3,5 m

en el *Regente*. El resultado del bajo francobordo en el temporal del 10 de marzo sería el embarque de grandes masas de agua en el castillo al navegar proa a la mar y, como consecuencia, la más que probable inundación progresiva de los compartimentos de proa a través de manguerotes de ventilación, escotillas y portas no completamente estancas.

Otra peculiaridad constructiva de los buques de finales del siglo XIX era sus altas batayolas o bordas, que capturaban gran cantidad de agua en cubierta con mal tiempo, originando una doble pérdida de estabilidad por el aumento nada despreciable de pesos altos sumado a un peligroso efecto de *superficie libre* por movimiento del agua de banda a banda.

---

(4) Por error citados en toda la bibliografía española como «clase *Australia*», en realidad conocidos por los británicos como «clase *Orlando*», que fue el primero de ellos en entrar en servicio.

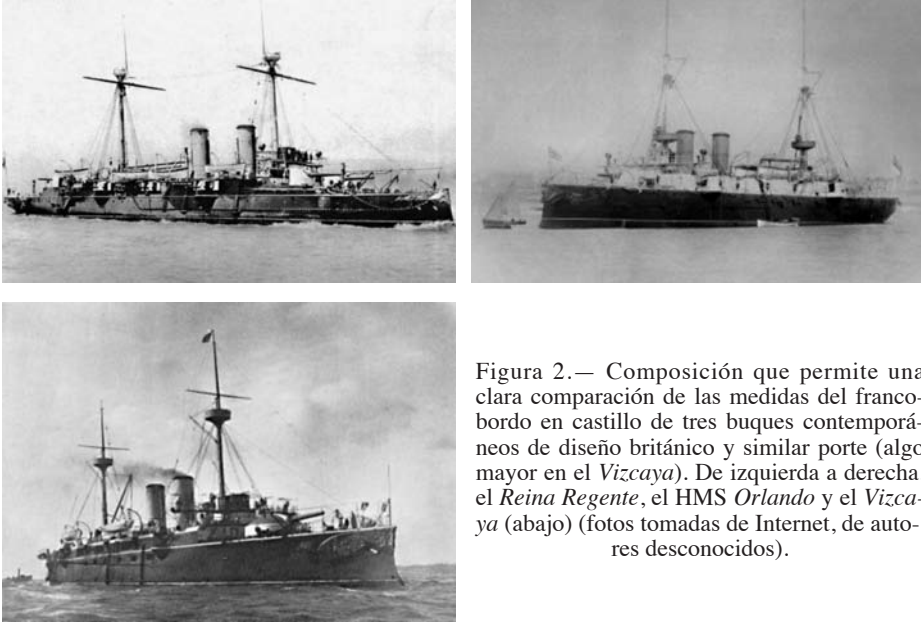


Figura 2.— Composición que permite una clara comparación de las medidas del francobordo en castillo de tres buques contemporáneos de diseño británico y similar porte (algo mayor en el *Vizcaya*). De izquierda a derecha, el *Reina Regente*, el *HMS Orlando* y el *Vizcaya* (abajo) (fotos tomadas de Internet, de autores desconocidos).

### La estabilidad, una cuestión pendiente en la época

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el diseño de los buques de guerra estuvo dominado por problemas de estabilidad. Cuando un buque escora en aguas tranquilas, el peso (aplicado en el centro de gravedad, G) y el empuje por su desplazamiento se equilibran mutuamente pero no se encuentran en la misma vertical como con el buque adrizado, sino en verticales separadas una distancia (GZ) llamada brazo de adrizamiento,



Figura 3.— Una vista del detalle de la cubierta alta del *Regente* con sus altas bordas, una auténtica piscina capaz de atrapar hasta 500 t de agua en el temporal del 10 de marzo, según estimación de Villaamil y Castellote, lo que supondría una disminución muy notable de su estabilidad transversal. (Museo Naval. Madrid).



que es el que actúa para devolver al buque su estado de equilibrio. La curva que une los valores de brazo de adrizamiento en relación con el ángulo de escora se denomina *curva GZ*. En un buque de guerra de finales del siglo XIX con una estabilidad estática decente, el máximo GZ se producía con una escora que rondaba los 40°, y después disminuía hasta anularse teóricamente alrededor de los 70°.

La curva GZ es tan sólo una aproximación para el comportamiento de un buque en un temporal, ya que se traza para un buque estacionario en aguas tranquilas. En aguas agitadas con grandes balances, en los que la forma de la carena o parte sumergida es variable, puede decirse que la curva de estabilidad es una foto fija que cambia en cada instante y, en ciertas condiciones, el buque puede resultar mucho más vulnerable que lo que sugiera su curva de estabilidad estática. Los valores numéricos que certifican que una curva GZ tiene suficiente margen de seguridad no se establecieron hasta que se completó la investigación de la pérdida de tres destructores norteamericanos en medio de un tifón, en 1944.

### **El fenómeno del sincronismo de un buque con la ola**

Un buque que flota en la mar se comporta como un péndulo con un periodo natural de su movimiento de balance y otro de cabezada que dependen de sus características. Para pequeñas escoras, existe un punto fijo en el que la línea de acción del empuje cruza el plano diametral del buque, llamado *meta-centro* (M), denominándose a la separación entre G y M (GM) *altura metacéntrica transversal*, que tiene relación con la curva GZ y coincide gráficamente con la tangente a ésta para escora cero (ver figura 4). De forma similar, se establece el GML como *altura metacéntrica longitudinal* en el movimiento de cabezada. Pues bien, el periodo natural de balance y el de cabezada son inversamente proporcionales al GM y al GML, respectivamente.

Villaamil y Castellote calcularon para el *Regente* un teórico periodo natural de balance de cerca de 12 segundos. Si comparamos con otros cruceros protegidos de diseño británico (5), el GM del *Regente* era relativamente bajo y su inercia mayor, a causa de su característica distribución de la artillería principal, por lo que parece más razonable situarlo más allá de los 12 segundos, y probablemente más cerca de los 14.

El cálculo del periodo natural es importante porque, cuando es igual al periodo medio de grandes olas en la mar, puede producirse un fenómeno de sincronismo al reforzarse el momento escorante (o de cambio de asiento, en estabilidad longitudinal) en cada embate sucesivo de las olas, hasta producir

---

(5) K. BROWN, David: *Warrior to Dreadnought*. Londres, 1997.

grandes balances (o cabezadas) con peligro para el buque si el sincronismo no se rompe. En este caso, el relativamente largo periodo natural de balance del *Regente*, que sería desfavorable al encontrarse con olas de longitud y períodos largos, en realidad favorecía al buque en las condiciones de mar del 10 de marzo, con varios trenes de ola de diferente dirección y relativamente corta longitud que presentaban periodos pequeños (que Villaamil y Castellote calcularon de media en ocho segundos), y por tanto alejados del periodo natural del crucero.

También el periodo de cabezada del *Regente*, calculado en 5,6 segundos, estaba lejos del periodo de estas olas, lo que permite rebatir la posibilidad, apuntada a veces sin aparente fundamento, de que el buque se fue por ojo al entrar en sincronismo longitudinal.

### La estabilidad del *Reina Regente*. Criterios de estabilidad transversal

Está extendida la leyenda de que todos los ex comandantes del *Regente* se habían quejado reiteradamente de la poca estabilidad del crucero, y que era corriente que achacaran tal falta de estabilidad al aumento de calibre de la artillería principal. En realidad, sólo uno de ellos, el capitán de navío Paredes, comandante saliente del *Regente* pocas semanas antes de la tragedia, llegaría a testificar tal opinión, y el informe oficial fue muy crítico con ella.

No conformándose con las curvas de estabilidad originales para los tres desplazamientos típicos del buque, Villaamil y Castellote verificaron la condición exacta de pesos del *Regente* de acuerdo con el último *estado de vida y fuerza* del buque y el parte del oficial de guardia del 8 de marzo, que permitían estimar a la salida de Tánger un desplazamiento de 4.950 t (es decir, entre el *normal* y el de *plena carga*), para recalcular la altura desde la quilla al centro de gravedad (KG) y levantar una curva GZ específica para aquel 10 de marzo. En ella puede apreciarse que los parámetros de la curva, sin ser impresionantes, podían considerarse razonablemente satisfactorios. Parece demostrado, pues, que Villaamil y Castellote tenían razón en descartar que la estabilidad del buque fuese insuficiente sobre la base de los datos que aportaron, que hasta la fecha nadie ha rebatido. Las numerosas publicaciones sobre este naufragio que insisten en una supuesta falta de estabilidad, coinciden curiosamente en *olvidarse* de hacer mención alguna acerca de la curva GZ que incluye el informe Villaamil-Castellote o de aportar una curva alternativa. Entre los criterios de estabilidad (6) que se aplican hoy a los buques de guerra

---

(6) Los criterios de estabilidad establecidos originalmente por Sarchin y Goldberg para la Marina norteamericana están contenidos en el *Design Data Sheet DDS 079-1* de 1975, referencia habitual para el diseño de los buques de guerra modernos.

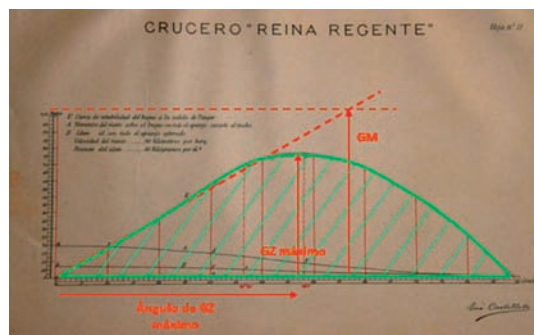


Figura 4. Características de la curva GZ del *Reina Regente* a la salida de Tánger: GM de 1,025 m, algo bajo para los parámetros actuales en buques de guerra, amplia superficie comprendida entre la curva y el eje de abscisas (rayada en verde) que denota una buena estabilidad global, amplia región de estabilidad positiva (hasta cerca de 90° de escora), amplia escora de máximo GZ (48°) y valor suficiente del mismo (0,75 m) (composición propia a partir de la curva de estabilidad trazada por Villaamil y Castellote).

el viento (escora permanente correspondiente a la intersección de la curva de estabilidad con la curva del brazo escorante del viento), experimenta un balance por efecto de la mar de 25° hacia barlovento (es decir, hacia el semieje negativo de abscisas), siendo este ángulo una convención arbitraria pero que se estima suficiente para la seguridad. La figura 5 muestra que la curva GZ de Villaamil y Castellote para el *Regente* a la salida de Tánger cumple holgadamente con este criterio de estabilidad.

## Las condiciones meteorológicas el día del naufragio

El *Informe* Villaamil-Castellote contiene claves interesantes sobre la meteorología del 10 de marzo, pero existe otro meteorológico más completo realizado poco después del naufragio (8) por el teniente de navío de 1.ª clase Luis Pérez de Vargas. El autor resume las observaciones y predicciones meteorológicas de los días 9 y 10 de marzo en un análisis de superficie (figura 6) para el día 10 a las 0800 horas locales.

(7) Tabla II del cap. 19 («Criterios de estabilidad del buque de guerra») del Tomo IV («Estabilidad Aplicada») del antiguo *Manual de Seguridad Interior de la Armada*.

(8) PÉREZ DE VARGAS: REVISTA GENERAL DE MARINA, 1895.

(incluidos los de la Armada), destaca el de viento de través combinado con balance. Se toma como intensidad del viento que debe soportar un buque oceánico la de 90 nudos (7), aproximadamente el doble que el sufrido por el *Regente* el día de su pérdida. Suponiendo al buque navegando con viento de través y en mar agitada, el brazo escorante del viento tiene la forma de una curva coseno, en función de su intensidad y de la vela que opone la superficie del buque. La acción de la mar no puede representarse en forma de curva, por lo que se supone que, estando el buque en posición de equilibrio estático con

El día 9 de marzo por la mañana, con el *Re-gente* ya en ruta de Cádiz a Tánger, la Península se mantenía entre líneas de presión media sin el menor atisbo de temporal en perspectiva. La hemeroteca del diario *La Vanguardia* menciona «viento del Sur flojo y marejada» como observación meteorológica del día 9 a las 1800 horas en el semáforo de Tarifa.

En el análisis de la situación meteorológica realizado por el Instituto Central Meteorológico de Madrid «a media mañana» (este dato es crucial) del día 10 se menciona una «borrasca muy importante» al SW de Lisboa, con siete isóbaras cerradas y por tanto vientos tempestuosos, que (¿sorprendentemente?) no generó aviso de temporal alguno.

En el Real Observatorio de San Fernando, estación de observación (que no predicción) meteorológica, a las 0800 horas se registraban 752 mm y un viento del SSE de... sólo 11 nudos. Es decir, un descenso del barómetro notable y un viento

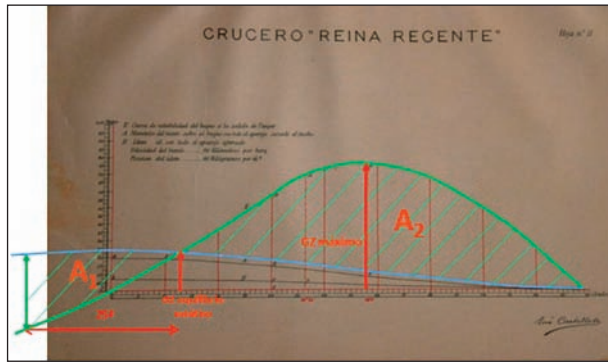


Figura 5.— Criterio moderno de estabilidad aplicado a la curva de estabilidad estática transversal del *Reina Regente*. La curva azul representa el brazo escorante correspondiente a un viento de 90 nudos. El área  $A_1$  corresponde a un balance de 25° hacia barlovento desde el ángulo de equilibrio estático (escora permanente por el viento). El criterio dicta que  $A_2$  debe multiplicar como mínimo 1,4 veces  $A_1$ , y en un cálculo gráfico aproximado se aprecia que lo hace casi cinco veces. (Composición propia a partir de la curva de estabilidad trazada por Villaamil y Castellote para el buque a la salida de Tánger).

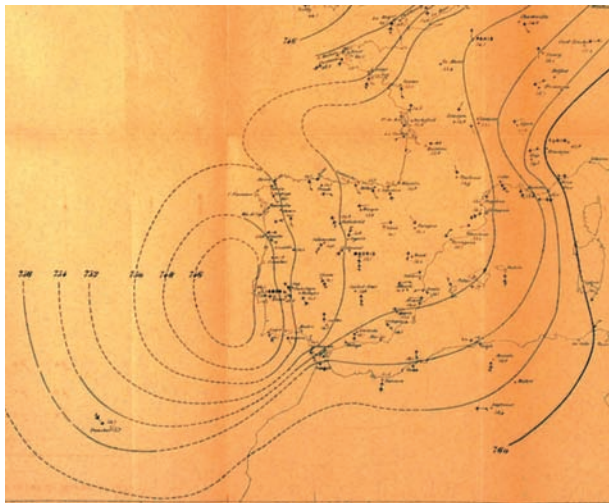


Figura 6.— Análisis de superficie a las 0800 del día 10 de marzo. Dibujo del teniente de navío de 1.ª clase Luis Pérez de Vargas. (Museo Naval. Madrid).

engañosamente flojo que, según Pérez de Vargas, «no hacían fácil predecir en Cádiz la rapidísima invasión y gran intensidad del mal tiempo que se avecinaba». A las 1500 horas, el barómetro se había despeñado hasta los 741 mm, nada menos que siete milímetros en tres horas, y seguía bajando (llegaría a su mínimo de 738 mm por la tarde), y el viento fue arceciando hasta las 1630, cuando se registró la máxima intensidad del día, 45 nudos. Pérez de Vargas calcularía que, en el momento de mayor velocidad de traslación (sobre las 1500), la tormenta se movía a unos vertiginosos 58 nudos.

### El «servicio de predicción meteorológica» de la época

Pérez de Vargas explica que la «red» meteorológica nacional constaba de unas estaciones de observación distribuidas por la Península, y del Instituto Central Meteorológico que centralizaba las observaciones de las estaciones y «era el único que realizaba predicciones» en España. Ni estaciones de observación ni Instituto Central tenían guardia permanente. Las observaciones se llevaban a cabo alrededor de las 0900 horas, y después se remitían «sin analizar por telégrafo al Instituto Central, que las analizaba, y emitía una predicción válida únicamente para el día siguiente».

El día 8, cuando el comandante recibió la orden de salir la mañana del 9, no existían indicios de temporal. Aun en el caso de que se hubiese generado un aviso en la mañana del día 9 (para el día 10), no habría llegado a Cádiz con tiempo para ser comunicado al crucero antes de su salida hacia Tánger, momento a partir del cual el buque no podía recibir mensajes de tierra, puesto que ningún buque de la Armada disponía aún de radiotelegrafía.

El fatídico día 10, sólo la estación meteorológica de Lisboa llegó a ser consciente de la envergadura del temporal desde primera hora de la mañana (en palabras de Pérez de Vargas, «percibe claramente su violencia porque a las 0520 horas [del día 10] emite el primer aviso de mal tiempo a causa de muy rápido descenso barométrico y del viento SE duro que soplab», pero a media mañana, cuando se emitió la primera predicción en España, el *Regente* era ya un buque condenado.

En definitiva, cuando su comandante cumplió la orden de hacerse a la mar desde Cádiz aquel día 9, la suerte de su buque ya estaba echada, pero era materialmente imposible que él lo supiera. No puede calificarse más que de infundio injustificado atribuir a supuesta imprudencia, negligencia, interés propio o ciega obediencia del comandante o de sus superiores la precipitada salida de Tánger. Cuando el mal tiempo origina una tragedia en la mar, siempre hay quien cede a la tentación de culpar al comandante antes de investigarla. Claro que quienes así obran suelen haber pisado poca cubierta, ocultan otros intereses, o ambas cosas.

## La derrota tentativa y el temporal que se encontró el buque en la mar

La costa al sur de Cádiz está jalonada de peligros hasta el conjunto de bajos conocido como bajos de Trafalgar. Ya el *Derrotero de las costas de España* escrito a finales del siglo XVIII por Tofiño hacía la clara recomendación, cuando hubiese mar de fondo, de navegar por fuera de todos los bajos «porque la mar arbola mucho». Aunque el calado del *Regente* le permitiría transitar a través de los bajos de más afuera con buena mar, aquel día cualquier marino mínimamente prudente les daría un buen resguardo, por lo que una derrota razonable desde Tánger se trazaría aproximadamente a rumbo 295 «sobre el fondo» para dejar el peligro de más afuera (el bajo del Hoyo) por estribor, y después caer a una derrota directa al norte hasta estar tanto avante con Cádiz. El punto 12 millas al NW de cabo Espartel, donde el capitán del *Mayfield* testificó haber avistado al *Regente*, está a unas 17 millas del fondeadero de Tánger y precisamente en demora 295, lo que confirmaría que el crucero seguía una derrota conservadora en demanda de Cádiz.

En este contexto, lo más probable es que el buque amaneciera en Tánger con una mar de fondo incómoda, aunque seguramente menor de dos metros, por el poco tiempo de «vida» de la borrasca que la había generado, y también porque sería raro que el comandante hubiese desembarcado una embajada extranjera en embarcaciones menores con olas de más envergadura. A esa hora se registraría viento del sur (de acuerdo con el mapa de Pérez de Vargas) flojo aunque creciente, además de experimentarse un descenso barométrico notable pero no extraordinario en las últimas horas. Es significativo que, en ese mapa, Tánger se encontraba a las 0800 sobre la isóbara de 756 mm, lo que desacredita la declaración del intérprete francés testigo de la partida del buque, que posteriormente afirmaría que «a la hora en que perdió de vista al buque, la altura de su barómetro marcaba 720 mm». Es decir, que de la mera observación de las variables meteorológicas en Tánger, ni la dotación del buque, ni el cónsul (que supuestamente llegó a recomendar al comandante no hacerse a la mar), ni su colega francés con su barómetro «predictivo», podían haber pronosticado el temporal que se avecinaba de forma tan fulgurante.

Tomando como referencia las observaciones en San Fernando, al salir a mar abierta desde el fondeadero de Tánger, el *Regente* debió encontrar viento del SW y unos 23 nudos (fuerza 6), y mar de fondo del NW probablemente de hasta unos 3,5 m de altura de ola, correspondiente a una longitud media (distancia horizontal entre dos crestas consecutivas) de unos 70 m, que se trasladaría a 20 nudos de velocidad, estimaciones que hace el *Informe Villaamil-Castellote*. Según el registro de San Fernando, el viento apenas tenía persistencia, por lo que no podía generar una mar plenamente desarrollada, que no superaría unos escasos 1,5 m de altura de ola del SW, superpuesta a la mar de fondo del NW, es decir, ambas mares de direcciones abiertas unos 90° y permitiendo algunos sincronismos o «picos» por coincidencia de crestas de



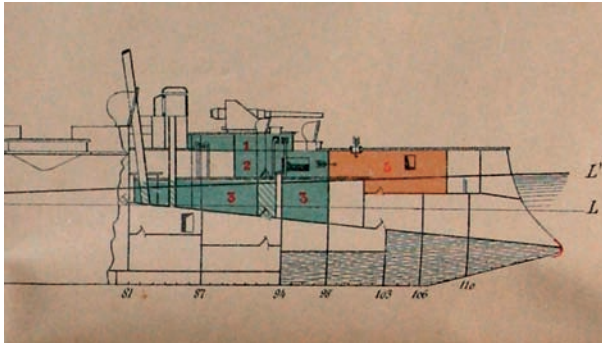


Figura 7.— Detalle de la probable inundación parcial de la sección de proa a través de ventilaciones, escotilla del castillo, gateras y portas poco estancas. La línea L indica la flotación normal, y L' la nueva flotación con la sección de proa inundada. Se colorean como inundados el pañol del contramaestre (marcado con el número 1), las carboneras de proa (3), los reductos de cañones Nordenfellt de proa (2) y, a través de una escotilla con estos últimos, la cámara de torpedos de proa (5). (Dibujo de Villaamil y Castellote incluido en su *Informe*). Bajo los compartimentos inundados se ven coloreados en gris los tanques de lastre de trimado, que se asumen llenos a la salida de Tánger para equilibrar el asiento a popa.

cinco m de altura significativa de ola (las más altas superarían los 5,5 m), correspondiente en la escala de Douglas a un estado de la mar 6 (muy gruesa).

A las 1230, hora del probable avistamiento del crucero por parte del *Mayfield*, el viento debía haber rolado al sur y arreciado a unos 33 nudos (entre fuerza 7 y 8), lo que levantaría en las siguientes horas cerca de dos metros de ola significativa (las más altas, de tres), ya francamente confusa con la mar de fondo (tenían direcciones divergentes entre 90° y

135°). Desde el punto de vista del oficial de guardia en el puente del *Regente*, habría una mar de fondo de proa, con largas olas de 3,5 m, y una mar de viento de la aleta, abierta más de 90° hacia babor de la mar de fondo, con olas cortas de dos metros, y algunas de tres metros.

En esta situación, hacia las 1230 el castillo de un buque de la eslora del *Regente* debía experimentar movimientos verticales de cerca de dos metros de media, por el efecto combinado de la cabezada y la traslación vertical del buque en el seno de la ola. Contra una mar de proa cuya altura significativa ya igualaba el francobordo, este movimiento dejaría hasta la batayola bajo las olas más altas y debía mantener el castillo casi permanentemente sumergido, siendo más que probable (como propone el *Informe* Villaamil-Castellote) que el agua se abriese camino hacia los compartimentos bajo la cubierta del castillo, que sumaban una capacidad de hasta 654 m<sup>3</sup> de agua y cuya inundación total dejaría teóricamente el francobordo en castillo en algo más de 1,5 m, en aguas tranquilas.

Villaamil y Castellote calcularon una nueva curva GZ para estas condiciones (figura 8), que dejaba la estabilidad transversal en una quinta parte de la del buque intacto, reducida doblemente por la inundación interior, y por las toneladas de agua en cubierta, que provocarían una escora permanente de 18° por GM negativo, aumentada hasta los 21° por el viento. Sin embargo, en pura

teoría, el buque podría aguantarse atravesado a la mar indefinidamente porque retendría un GZ suficiente a lo largo de una todavía amplia región de estabilidad.

Otra cosa sería la apreciación a bordo, donde no cabe duda de que el peligro se percibiría con terrorífica claridad, aunque la nueva curva era un peor caso posible y habría que «suavizarla» para una situación más realista (inundación sólo parcial en proa, y agua sobre cubierta desaguardo parcialmente en los balances). Con el castillo navegando

sumergido, las sucesivas novedades de inundación progresiva en proa preocuparían extraordinariamente al comandante, que observaría balances cada vez más pronunciados con una tendencia del buque a dormirse en los extremos a medida que iba perdiendo parte de su estabilidad. Una pequeña región de GM negativo, aunque produzca una escora permanente de pocos grados, causa un efecto sumamente inquietante en un buque, porque a lo largo de esos grados el brazo del buque es escorante en vez de adrizante, y en aguas agitadas el balance pasa bruscamente de una banda a otra hasta alcanzar el punto de equilibrio dinámico a cada lado. Para el personal de navegación, recluido por necesidad dentro del pequeño puente de combate bajo el de gobierno, a unos 10 m sobre la línea de flotación y una visibilidad muy reducida, la sensación de navegar casi constantemente «bajo la mar» debió ser angustiosa.

### La difícil elección de rumbo para capear el temporal

El *Informe* Villaamil-Castellote en el análisis de la estabilidad transversal se pone en el caso crítico de buque atravesado a la mar, con mar y viento actuando perpendicularmente al costado del buque. Sin embargo, no se menciona un efecto que podía llevar a la estabilidad transversal de un buque a

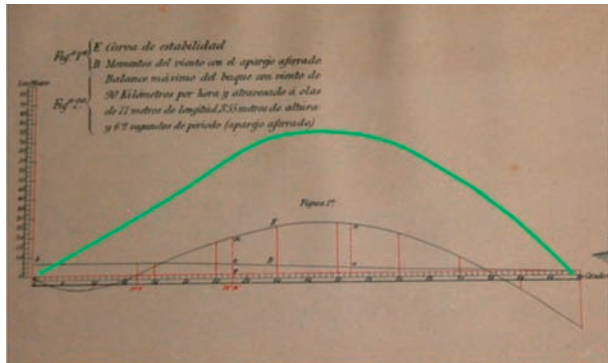


Figura 8.— Curva de estabilidad trazada por Villaamil y Castellote a partir de las condiciones a la salida de Tánger, modificada para inundación completa de los compartimentos de proa e inundación de 500 t de agua en cubierta (superpuesta en verde, la curva de estabilidad a la salida de Tánger para buque intacto, de una superficie prácticamente cinco veces mayor). En pura teoría, el buque podría aguantarse indefinidamente atravesado a la mar porque aún retendría un GZ máximo de 0,25 m, y mantendría una teórica capacidad de adrizamiento desde los 21° hasta los 75°, en una mar que, según calcularon los investigadores, no le produciría balances superiores a los 53°.

una situación aún peor, pero que en aquella época se ignoraba por la imposibilidad práctica de su cálculo sin apoyo informático. Cuando un buque navega popa a la mar en aguas agitadas, la forma de su carena varía constantemente a medida que la ola se desplaza a lo largo de su eslora, produciéndose disminuciones notables de toda la curva GZ, con el momento más desfavorable cuando la cresta de la ola se encuentra bajo la sección central del buque (esta sección queda más sumergida y su centro de carena «local» asciende acercándose al plano diametral, lo que recorta el GZ de la sección). En este momento, proa y popa están sobre el seno de la ola y, aunque su centro de carena desciende, las formas finas hacen que también se acerque al plano diametral y el GZ de proa y popa tiende a desaparecer.

Modernamente se ha demostrado que, navegando popa a un temporal, un buque puede perder momentáneamente entre un 30 y un 70 por 100 del GZ que tenía en aguas tranquilas, y esa pérdida es máxima para buques con poco francobordo, formas finas de las secciones de proa y popa, y que navegan con olas de longitud próxima a la eslora del buque: precisamente tres circunstancias que concurrían en el *Regente* aquel 10 de marzo.

Otro efecto poco conocido, relacionado con el anterior, es que los buques con un GM pequeño (más bien el caso del *Regente*) sufren los mayores balances con mar de aleta o popa, mientras que aquellos que tienen un GM alto experimentan mayores balances con mar a proa del través.

Es decir, que al filo del mediodía el comandante del *Regente*, sin ser consciente de ello, estaba a punto de tomar la decisión más difícil de su vida y para hacerlo se enfrentaba a una auténtica «alternativa del diablo». Si ponía proa o amura al temporal, reduciría el balance y mejoraría la estabilidad aumentando los brazos de adrizamiento, pero al precio de sumergir bajo toneladas de agua el castillo, el puente de gobierno e incluso la cubierta alta, sufrir una inundación progresiva que amenazaba extenderse a todo el buque, dañar los elementos de cubierta y perder la visibilidad al tener que recluirse en el puente de combate.

Alternativamente, si presentaba la popa o aleta a la mar para buscar el refugio más cercano en Algeciras, la toldilla navegaría inundada y, aunque en principio el barco navegaría más adrizado, esporádicamente experimentaría balances aún mayores que atravesado a la mar (todo un misterio inexplicable en aquella época), arriesgándose en cada uno de ellos a pérdidas de estabilidad transversal momentáneas pero potencialmente letales y que podían hacerle zozobrar. El vapor *Carpio*, al que debemos suponer el reducido GM y francobordo habituales en los mercantes de pequeño porte de la época, zozobró durante el mismo temporal en un tránsito entre Huelva y Cádiz, cuando, precisamente, navegaba con mar de popa.

La tercera opción era capear y abatir atravesado a la mar, lo que intuitivamente le parecería la peor elección al someter al buque a una importante escora permanente (por efecto del viento y de la región de GM negativo) y a gran-

des balances por efecto de la mar y, por añadidura, le haría abatir con rapidez sobre la costa y los Bajos de Trafalgar sin posibilidad de encontrar resguardo. Una elección difícil para un buque intacto, y probablemente irresoluble en las condiciones en que debía de encontrarse el *Regente* a las pocas horas de navegación.

### El último tramo de navegación del *Reina Regente*

Llegados a este punto, los lectores tienen ya datos para aventurar cuál sería la elección de aquel comandante y cómo se produciría el naufragio del *Reina Regente*.

Villaamil y Castellote nos dieron su veredicto hace más de 100 años. Con el conocimiento de la época, el barco «no se les hundía» atravesándolo a la mar e inundándole la proa y la cubierta, por lo que no vieron otra posibilidad que considerar que la inundación progresiva se extendía después, una a una, a todas las carboneras a lo largo del buque, lo que suponía aumentar el desplazamiento en otras 962 t de agua y, sumándole otras 500 t por la inundación exterior en cubierta, sumergía la curva de estabilidad bajo la curva escorante por viento, zozobrando el buque sin remedio. Sin el sobrepeso del agua en cubierta, para «hundirlo» era necesario inundar también las cámaras de máquinas y las de calderas, con lo que se alcanzaría un desplazamiento de 8.423 t y el barco quedaría sin reserva de flotabilidad.

Por supuesto, ambos sucesos son técnicamente posibles, y también algunos estadios intermedios. El problema es que para justificarlos hace falta «retorcer» la realidad. En primer lugar, suele presuponerse que el buque quedó sin propulsión o sin gobierno, porque de no ser así parece improbable que el comandante le dejara atravesarse a la mar. Sin embargo, no hay conocimiento de que la propulsión o el sistema de gobierno arrastrasen averías recientes, y debe recordarse que los elementos principales de ambos sistemas presentaban redundancias que dificultarían o al menos retrasarían una avería catastrófica.



Figura 9.— Una vista de aleta del *Reina Regente* en la que se puede apreciar su baja toldilla y la fina forma de su sección popel. (Museo Naval. Madrid).

En segundo lugar, hace falta imaginar un escenario apocalíptico a bordo para justificar que una dotación numerosa a la que le iba la vida en ello permitiera extenderse a una inundación de ese calibre en un barco tan compartimentado.

Por último, para que sea creíble una deriva en menos de dos horas y media desde el punto en que el *Mayfield* avistó al *Regente* hasta donde creyeron verlo los campesinos de Bolonia, hace falta «acercar» ambos puntos entre sí hasta darles otra posición más «conveniente» que la que les dieron los testigos, como nos indican la referencias que conocemos sobre el abatimiento y deriva en la zona del naufragio. El vapor *Dacia* mencionó que «la corriente

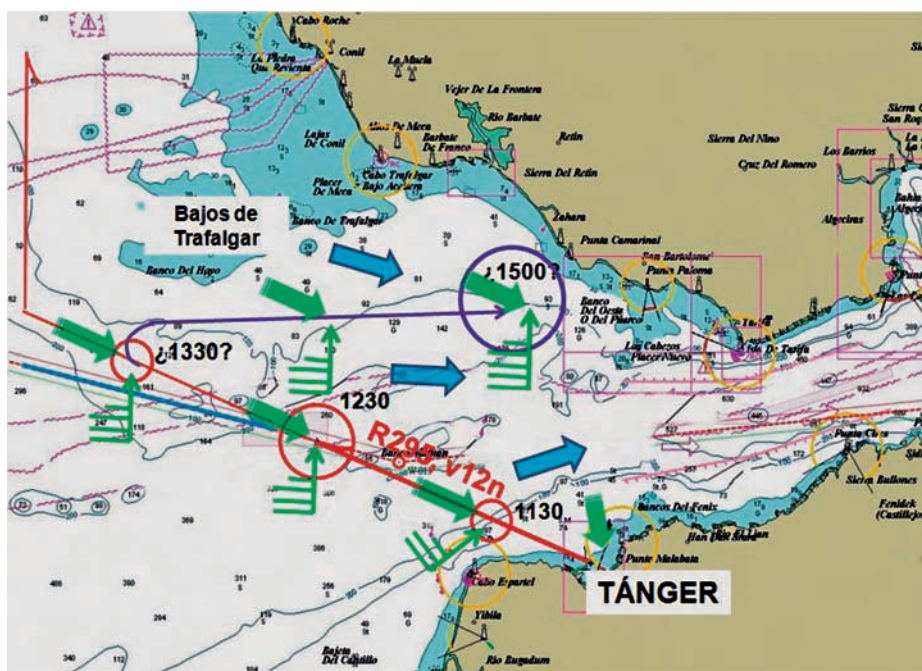


Figura 10.— Derrota probable del *Reina Regente* después de levar de Tánger y estimación de viento y corriente probable en cada zona. Primer tramo (trazo grueso en rojo, a rumbo 295 y velocidad aproximada de 12 nudos, ambos «sobre el fondo») hasta situación aproximada de avistamiento por parte del *Mayfield* sobre las 1230 horas. Derrota probable anterior del *Mayfield* en azul. Derrota tentativa posterior del *Regente* en trazo fino en rojo. Los círculos rojos marcan posiciones estimativas del crucero a diferentes horas. Mar de fondo (flechas verdes de tamaño proporcional a su altura de ola) y mar de viento (símbolos verdes con rayas proporcionales a la intensidad de viento) estimadas en cada punto. Las flechas azules indican dirección probable de deriva por corrientes en superficie, en diferentes zonas. El trazo morado indica un probable tramo final de navegación del *Regente*, y el círculo morado la zona probable de su hundimiento. (Composición propia sobre cartografía digital simplificada).



tirando al NE alcanzó la velocidad de 2 nudos». El *Soto*, que pretendía cruzar el Estrecho de E a W, juzgó temerario continuar proa al temporal y optó por capear a la altura de Tarifa sobre la medianoche del día 10 al 11, lo que le hizo derivar 10 millas al E en tres horas, es decir, a algo más de tres nudos de velocidad. Para creer que, después de su avistamiento por parte del *Mayfield*, el *Regente*, sin gobierno y atravesado a la mar, hubiese podido abatir (¡en dirección perpendicular al viento sur!) y derivar al este para llegar a la zona en que supuestamente fue visto por los campesinos de Bolonia, habría que suponerle una velocidad de, como mínimo, ocho nudos empujado por sólo dos de corriente, lo que hubiese competido por ser la deriva más rápida de la historia.

Por tanto, sólo por esta vez me atreveré a disentir de la opinión de Villamil y Castellote para presentar una versión alternativa de lo que pudo ocurrirle al *Regente*, que considero más coherente con el escenario real al que se enfrentó y con los testimonios de los testigos.

En mi opinión, los datos sugieren fuertemente que, algún tiempo después de las 1230 y ya fuera de la vista del *Mayfield*, el comandante, a la vista de la situación desesperada del buque, juzgaría demasiado peligroso continuar la derrota prevista a Cádiz, en la que aún le restaba alguna hora proa a la mar y unas cuantas más atravesado a ella con multitud de peligros a sotavento, y tomaría la decisión de dar la popa a la mar para arribar a Algeciras, el refugio más cercano para mar y viento de poniente.

El testimonio del *Dacia* menciona que «a las 1530, hora en que el viento adquiere su máximo de intensidad, la mar fue muy arbolada y confusa del S y W». De ser así, en el tramo del *Regente* hacia Levante, la mar de fondo continuaría del NW, alcanzando al buque por su popa o aleta de babor, y el viento arreciaría hasta unos 42 nudos (fuerza 9) del sur por su costado de estribor. En estas condiciones, el buque navegaría con una enorme escora permanente a babor que quizá superaría los 20°, sufriendo puntualmente grandes balances y una tendencia a abatir al norte, que le llevaría, en combinación con la corriente, a un rumbo sobre el fondo más bien E que SE.

Con la batayola a ras de agua en babor, una inundación considerable en proa, centenares de toneladas de agua en las cubiertas y una estabilidad transversal mermada, la coincidencia transitoria de un balance especialmente pronunciado en el momento en que la cresta de una ola alcanzase la sección central acabaría liquidando la última reserva de estabilidad transversal y el buque zozobraría. No es probable, pero tampoco puede descartarse que el comandante, en su desesperación por reducir la escora permanente del buque suponiéndola provocada por una inundación interna desequilibrada (cuando en realidad era causada por el GM negativo), cometiera el error de intentar corregirla contrainundando, lo que resultaría mortal de necesidad cuando el balance pasara a la otra banda, momento en el que se produciría una escora mucho mayor al sumar el efecto del mismo GM negativo y el del brazo escorante de los compartimentos contrainundados.



El escenario que propongo no precisa de ninguna avería en la propulsión o el gobierno y es perfectamente coherente con una inundación de medianas proporciones en proa y cubiertas mientras se navegaba proa a la mar. Es también compatible con la ley de velocidad, espacio y tiempo, y con las declaraciones de los testigos, lo que da un plus de verosimilitud. Sobre la carta (figura 10) puede apreciarse que para desplazarse de un punto situado, por poner un ejemplo razonable, una hora después del avistamiento del *Mayfield* a la posición donde los campesinos creyeron verlo fugazmente, el *Regente* habría navegado a una velocidad en torno a unos razonables 13 nudos.

### Algunas conclusiones

El buque se encontró con un formidable temporal, cuya repentina aparición, velocidad de traslación y violento desarrollo resultaron de proporciones temibles para los buques de la época, no tan resistentes al mal tiempo como los actuales. Pérez de Vargas apunta que «en tantos años como alcanzan las observaciones de los prácticos no se habían sentido temporales tan duros». El vapor *Carpio* sucumbió también a él, y los capitanes de los *Mayfield*, *Soto* y *Dacia*, en su testimonio para la investigación, todos dieron fe de su temor de no ser capaces de capearlo.

El «servicio meteorológico» español no estaba preparado para prestar servicio de predicción a los buques, al contrario de lo que hacía, con los suyos, la estación de Lisboa, que se encontraba «a pie de obra» y facilitaba predicciones a renglón seguido de las observaciones. Más que su escasa capacidad de predicción, el problema era que, en España, este servicio no estaba pensado para cubrir las necesidades de los hombres de la mar, sino las de tierra firme.

La «leyenda negra» sobre la presunta falta de estabilidad del *Regente* tiene escaso fundamento. Sus características de estabilidad cumplirían holgadamente con los actuales criterios de seguridad, y eran en todo caso similares o superiores a las de sus contemporáneos, a pesar de sus limitaciones.

Es indudable que el *Regente* zozobró al perder su estabilidad transversal en el temporal. La hipótesis que parece más realista es la de que navegase algunas horas proa a la mar en su derrota a Cádiz y sufriese una inundación progresiva en proa y en cubierta, que motivarían la decisión del comandante de abandonar la derrota y arrumbar al refugio más cercano, Algeciras. Con la estabilidad transversal mermada por las inundaciones y el temporal en aumento, una pérdida transitoria de GZ navegando popa a la mar haría que el buque zozobrase probablemente en la zona en la que dijeron verlo los campesinos de Bolonia.

Más que un solo factor, debe considerarse como causa de este naufragio la conjunción de un formidable temporal que puso a prueba los puntos más débi-

les de un diseño desafortunado, aunque propio de la época, un campo de juego «encajonado» contra una costa peligrosa a sotavento, un abrigo lejano en Algeciras y una difícil elección de rumbo a causa de las limitaciones de diseño del buque.

No quiero terminar este trabajo sin recordar el pequeño homenaje con el que Villaamil (caído heroicamente en Santiago de Cuba dos años después), firmaría su *Informe* junto a Castellote: «¡Paz eterna! para los que sucumbieron en el *Reina Regente*».

### BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN

Además de las publicaciones mencionadas expresamente, existe un extracto del *Informe* Villaamil-Castellote publicado recientemente por Joaquín Gil Hondubilla en un buen resumen periodístico sobre el naufragio, aunque, en mi opinión, algo desenfocado en la interpretación técnica del *Informe*. La búsqueda en Internet presenta varios artículos sobre el naufragio del buque, pero no aportan datos nuevos en relación a los dos artículos de la REVISTA GENERAL DE MARINA mencionados, y tienden a desorientar al lector proponiendo hipótesis con poco fundamento y sin entrar en materia de forma rigurosa. Sí es posible encontrar en ellos y otras páginas *webs* excelentes fotografías y algunos planos del buque y sus gemelos, el *Alfonso XIII* y el *Lepanto*.

El Museo Naval de Madrid conserva, además del modelo de arsenal del buque, una copia del *Informe* Villaamil-Castellote en perfecto estado. El coronel Aragón Fontenla, actualmente responsable del patrimonio subacuático español, me facilitó con mucha amabilidad el acceso a los planos del buque y a las declaraciones de los testigos de Bolonia, que no recoge el *Informe* Villaamil-Castellote.

El Archivo Histórico del Arsenal de Cartagena, donde se construyó el *Lepanto*, conserva y me dio acceso atentamente a algunos planos de interés de la planta de propulsión y auxiliares del buque.

Finalmente, el capitán de fragata Luis Jar Torre me prestó amablemente un valioso asesoramiento, revisó con paciencia todo el trabajo, y me dio acceso a su impresionante biblioteca técnica, donde es difícil no encontrar las mejores referencias.

En la evaluación del diseño de buques a finales del siglo XIX, me he apoyado fundamentalmente en la extraordinaria colección de libros acerca del desarrollo de la construcción naval en la Marina británica entre mediados del siglo XIX y nuestros días, escritos por D. K. Brown (9).

El tomo de «Estabilidad Aplicada» del antiguo *Manual de Seguridad Interior de la Armada*, aún no derogado aunque necesitado de revisión urgente, es práctico para recordar conceptos, pero conviene afianzarlos con cualquiera de los libros de Teoría del Buque publicados actualmente para estudiantes de Náutica.

---

(9) *Warrior to Dreadnought, The Grand Fleet, Nelson to Vanguard y Rebuilding the Royal Navy*. Londres, 1997 a 2004.

## A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales habrán de ser inéditos y deberán ser entregados, a ser posible, vía *Internet* o grabados en CD, con tratamiento de texto Word. El texto se presentará escrito a dos espacios, con un máximo de 28 líneas por página, y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas. La Redacción se reserva la aplicación de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y en negrita (o subrayados con línea ondulada si el artículo se presenta en papel, en cuyo caso también se subrayarán con línea continua los nombres de buques). Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecomillado o cursiva cuando se considere necesario. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etc.) y deben corresponder a su versión en español cuando las haya (OTAN en lugar de NATO, Marina de los Estados Unidos en vez de US Navy, etcétera).

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

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

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

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.



# INFORMACIONES DIVERSAS

## HACE CIEN AÑOS



El primer artículo de enero, titulado *Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos* (Cap. II), del teniente de navío de 1.ª clase Carlos Suanzes, es continuación del publicado el mes pasado, y se refiere a la estructura del casco. Le siguen: *Progresos de la Artillería* (III), de Sir Arthur Trevor Dawson, también continuación del mes anterior; *La industria militar de las pólvoras y explosivos modernos* (II), continuación asimismo de un artículo de diciembre del coronel de Artillería Ricardo Aranaz e Izaguirre; *Cuatro palabras sobre proyectiles explosivos*, por el coronel de Artillería de la Armada Antonio Cervera, y *Política, Historia y Marina*, por el teniente de navío Juan Cervera y Valderrama.

La REVISTA de febrero nos ofrece varios artículos que son continuación de algunos del mes anterior, como son: *Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos* (Cap III), dedicado en esta ocasión a la subdivisión interior del casco del buque; *Progresos de la Artillería* (IV), de Sir Arthur Trevor Dawson, y *La industria militar de las pólvoras y explosivos modernos* (III). También incluye un artículo de Pelayo Alcalá Galiano, continuación de uno del mes de julio sobre *El combate de Trafalgar*, en el que trata, entre otras cosas, del viaje de la escuadra combinada a Cádiz. Y junto a los anteriores encontramos: *Del tiro de cañón sobre puntos elevados de la costa*, por el alférez de navío Ramón Fontenla, y *Los ensayos de fuego naval sobre el Iena*, traducción de la *Marine Rundschau*, en el que se tratan los ensayos de tiro llevados a cabo por la Marina francesa sobre dicho buque entre los meses de agosto y diciembre del año 1909. Viene a continuación una necrológica del vicealmirante Enrique Albacete y Fuster, y finalizan ambas REVISTAS, tanto la de enero como la de febrero, con múltiples noticias sobre las distintas marinas de guerra del mundo, un resumen de construcciones durante 1908 en las principales marinas y el sumario de revistas, con lo que se dan por finalizados los dos números.

G. V. A.

## HACE CINCUENTA AÑOS



Comienza la REVISTA de enero con el discurso del ministro de Marina, almirante Abarzuza, con motivo de la Pascua Militar, y a continuación vienen dos noticias también referidas al ministro: su visita al Departamento Marítimo de Ferrol para presidir la entrega de la fragata *Legazpi*, acto al que asistió el embajador de los Estados Unidos, Mr. Lodge; y la imposición de la Orden del Libertador, recibida de manos del embajador de

Venezuela en su residencia en la capital de España. El primer artículo lleva por título *En vísperas de la segunda conferencia de Ginebra sobre Derecho del Mar*, escrito por el coronel jurídico Luis Orcasitas Llorente, y a éste le siguen: *Sobre un portulano de 1500: ¿lo dibujó Colón?*, por el coronel S. García Franco; *Proyectiles autopropulsados y dirigidos. La energía nuclear en los sistemas de propulsión*, por el coronel del Cuerpo de Ingenieros de Armas Navales Juan J. Saiz de Bustamante; *Cuando yo estaba en el Sanjurjo*, del capitán de corbeta Antonio Senac Calderón; *Un aspecto de la función médico-conservadora a bordo*, por el capitán Médico C. Feijoo Fernández, y *Las algas marinas, materia prima española*, del profesor R. Montequi, jefe del departamento de Química Aplicada del Instituto Español de Oceanografía.

En la de febrero encontramos tres noticias relativas al ministro de Marina: sus visitas a los Departamentos Marítimos de Cartagena y Cádiz y la inauguración del primer curso de información en la Escuela de Guerra Naval. Los artículos son los siguientes: *Dispositivos auxiliares del CIC*, por el capitán de corbeta S. Moreno Reyna; *Aspectos psico-sociales de la admisión de personal*, por el capitán Antonio Vélez Catalán y el comandante médico B. Falcones Rabago; *Triptico de las armas*, del capitán de corbeta F. Fernández Aceytuno; *Barcazas de desembarco K*, por el teniente de navío R. Vierna, y *Concepto, juicio, raciocinio...*, por el capitán de corbeta Fernando García Moretón. En ambas REVISTAS, de enero y de febrero, las *Notas Profesionales*, las *Misceláneas*, el *Noticario* y la sección de *Libros y Revistas* ponen punto final a cada una de ellas.

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 FEBRERO

### Día Año

**1 1493.**—Llenos de alegría y esperanza aquellos argonautas con Colón a la cabeza regresaban a su patria con el deseo de contar las maravillas que habían visto. Navegan con vientos favorables por el Atlántico camino de las Azores.

**2 1516.**—A primeros llega la expedición de Juan Díaz de Solís a las costas uruguayas, donde desembarcaron en el puerto de la Candelaria, que sería el sitio elegido más tarde para fundar la ciudad de Montevideo, tomando posesión del territorio en nombre del rey de España.

**3 1536.**—Pedro de Mendoza, adelantado del Río de la Plata en su asentamiento en la ciudad de Buenos Aires, sufre el ataque constante de los indios de los alrededores.

**4 1540.**—En este día, la expedición de Alonso de Camargo en su travesía por el estrecho de Magallanes, sufre una gran tormenta bordeando la península de Brunswik.

**5 1536.**—Cansado el inca Manco de algunos abusos que contra él se cometían y de pedir que le devolvieran su autoridad, se marcha de Cuzco para las montañas, donde reúne a todos sus capitanes con órdenes de tomar las armas contra los españoles.

**6 1557.**—A principios de este mes, sale para Chile el recién nombrado Gobernador García Hurtado de Mendoza, hijo del virrey del Perú, con la pretensión de conquistar y pacificar definitivamente la región.

**7 1598.**—Juan de Oñate, en su intento de colonizar para España los territorios más allá del Río Grande, sale en este día con su expedición de Río de los Conchos.

**8 1520.**—Hernán Cortés, estando en México tuvo noticias del asesinato de varios españoles que había dejado en la costa, probablemente con el consentimiento de Moctezuma al que puso preso en su propio palacio.

**9 1521.**—Hernando de Magallanes, con su expedición recorre el Pacífico pasando penalidades por la falta de agua y de alimentos sin encontrar hasta la fecha ninguna isla de importancia.

**10 1518.**—El gobernador de Cuba, Diego Cuéllar de Velázquez, manda a su sobrino Juan de Grijalva con cuatro bergantines a continuar las exploraciones de Hernández de Córdoba, en la península del Yucatán.

**11 1596.**—Después de cerca de un año de navegación por mares desconocidos Isabel de Barreto, la adelantada del Mar del Sur, con muchos

enfermos en su expedición a los que trataba con mucho cariño, llega en este día a la magnífica bahía de Manila, tierra que es de España.

**12 1541.**—En este día Pedro de Valdivia, invocando el nombre de Dios, el de su bendita madre y el del apóstol Santiago, declaró fundada la ciudad de Santiago del Nuevo Extremo, en la isla que formaban los dos brazos del río Mapocho.

**13 1555.**—Juan Núñez de Prado, gobernador de la provincia de Tucumán, es apresado por los partidarios de Valdivia. Muerto éste, De Prado se traslada a Lima reclamando sus derechos. En este día es repuesto en su cargo de gobernador.

**14 1539.**—Jorge Robledo, primer fundador del pueblo de Antioquía, cuyas tierras están en las cabeceras del río Darién y Cauca, sale en este día de Cali a explorar y poblar sus alrededores.

**15 1533.**—Diego de Almagro, que de ordinario se quedaba atrás en Panamá para recoger refuerzos y bastimentos para mandar en auxilio de su compañero Francisco Pizarro en la conquista del Perú, llega en este día a Cajamarca, donde es gratamente recibido por Pizarro.

**16 1561.**—Los conjurados en la muerte del gobernador Pedro de Ursua en su viaje por el río Marañón, empezaron a desconfiar entre sí; Juan Alonso de Bandera y Chaves determina acabar con el tirano Lope de Aguirre, pero enterado éste de la conjura mata a Alonso de Bandera en este día.

**17 1535.**—Se hablaba mucho en Cubagua sobre las grandes riquezas que se creía había en el Meta. Antonio Sedeño, influenciado por sus soldados, prepara su expedición para dirigirse al tan deseado lugar.

**18 1570.**—Gonzalo Jiménez de Quesada había preparado con minuciosidad su expedición a El Dorado. Durante este mes sale con su expedición en pequeñas partidas con dirección a San Juan de los Llanos.

**19 1544.**—Blasco Núñez de Vela llega al Perú sin los oídos de la Audiencia de Panamá que habían nombrado para su consejo. Aplica sin contemplaciones las Leyes Nuevas, que disgustaron a muchos conquistadores, siendo éste el motivo inicial de las guerras civiles que vivió el virreinato del Perú.

**20 1533.**—El gobernador Pedro de Heredia sale en este día en dirección del río Grande o Magdalena a fundar algunos poblados en los lugares más estratégicos para dominar el país, procurando en su camino atraerse a las tribus indias que se habían manifestado muy belicosas.

**21 1526.**—Llega por segunda vez a tierra firme Rodrigo de Bastidas, primer gobernador de Santa Marta.

**22 1536.**—El adelantado Pedro de Mendoza llega a las orillas del Plata y, después de fundar la ciudad de Buenos Aires (que es su mayor gloria), encontró la hostilidad de los naturales, que le pusieron en tan apretado cerco que los españoles se morían de hambre.

**23 1532.**—Diego de Ordás, el descubridor del río Orinoco, cansado de tanto recorrer el río sin obtener ninguna ventaja, por este mes llega a Paria convencido de que El Dorado era imposible de alcanzar por vía fluvial.

**24 1524.**—Los problemas más graves en la conquista de Guatemala por Pedro Alvarado se presentaron por estas fechas al entrar en territorio quiché. Los nativos formaron una confederación quiché comandada por el gran jefe Tecum-Umán, que agrupó sus tropas en Utatlán.

**25 1505.**—Cristóbal Colón, rememorando las dificultades y sufrimientos de su último viaje en carta enviada a su hijo, se queja amargamente de su estancia en Jamaica y de la rebelión de los hermanos Porras, diciendo: «Yo estaba a la muerte y me martirizaron cinco meses, con tanta crueldad sin causa».

**26 1521.**—Ocho años, poco más o menos, habían pasado desde la primera vez que Ponce de León había ido por tierras de Florida. En este día salía otra vez del puerto de San Germán de Puerto Rico con sólo dos naves, poniendo proa al norte hacia el fabuloso Bimini, una isla al norte de Cuba donde se creía estaba el manantial de la eterna juventud.

**27 1580.**—El conquistador Juan de Garay fue el destinado para llevar a la práctica lo que muchos creían necesario, como era la fundación de una ciudad en el estuario del Plata que se llamaría Buenos Aires. A últimos de este mes partía Garay de Santa Fe, donde pensaba recoger algunos vecinos y otros efectos necesarios y con todo ello bajó por el río Paraná a bordo de la carabela *San Cristóbal*, dos bergantines y numerosas barcasas.

**28 1516.**—Juan Díaz de Solís, el descubridor de las costas uruguayas, explorando el río Paraná desembarca en la isla Martín García con la intención de recoger alimentos. Solís se embarcó en un bote con el contador Alarcón, y el factor Marquina con seis marineros bajando en el arroyo de las Vacas. Poco después los indios charrúas en una emboscada mataron a todos los españoles que con su sangre dejaban sembradas las semillas de la hispanidad.

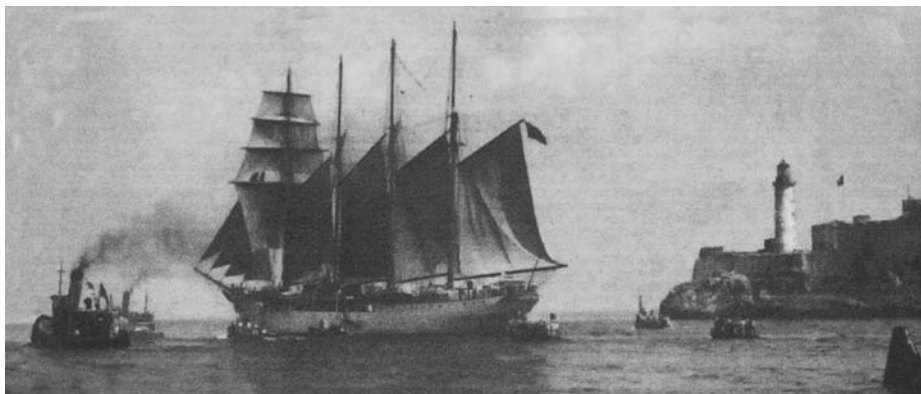




Vehículo de Asalto Anfibio en plena navegación (Foto: A. Galán Cees).

# VIEJA FOTO

Fotografías comparativas de la visita del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* a La Habana, con 80 años de diferencia remitidas por R. Abraira de Arana, autor de la foto de la portada de la REVISTA GENERAL DE MARINA de junio de 2009.



El *Juan Sebastián de Elcano* abandonando el puerto de La Habana.  
Viaje inaugural, 21 de abril de 1929.



El *Juan Sebastián de Elcano* abandonando el puerto de La Habana.  
LXXX Crucero de Instrucción, 13 de mayo de 2009.

# MARINOGRAMA NÚMERO 452

Por TAL

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

*De navegante. Vicente García de Diego.*

## DEFINICIONES

## Palabras

A.— Geogr. Juan de la Cosa dio este nombre a la isla que Colón había llamado La Isabela . . . . .

45 12 19 62 71

B.— Pesca.:Arte de pesca consistente en redes sujetas por estacas, que colocadas en la ribera del mar permiten capturar a los peces aprovechando el refluo de las mareas.(también se denomina entallada) . . . . .

4 63 100 18 55

C.— Zool.: Molusco muy apreciado como aperitivo y también utilizado como carnaza. En algunas zonas se le denomina muergo (plural) . . . . .

23 81 7 79 54 14 94

D.— Rad.: Sistema de comunicaciones (acrónimo) . . . . .

32 82 11

E.— Hidr.: Río francés que naciendo en el departamento de la Côte-d'Or cursa 776 km y desemboca en el canal de la Mancha . . . . .

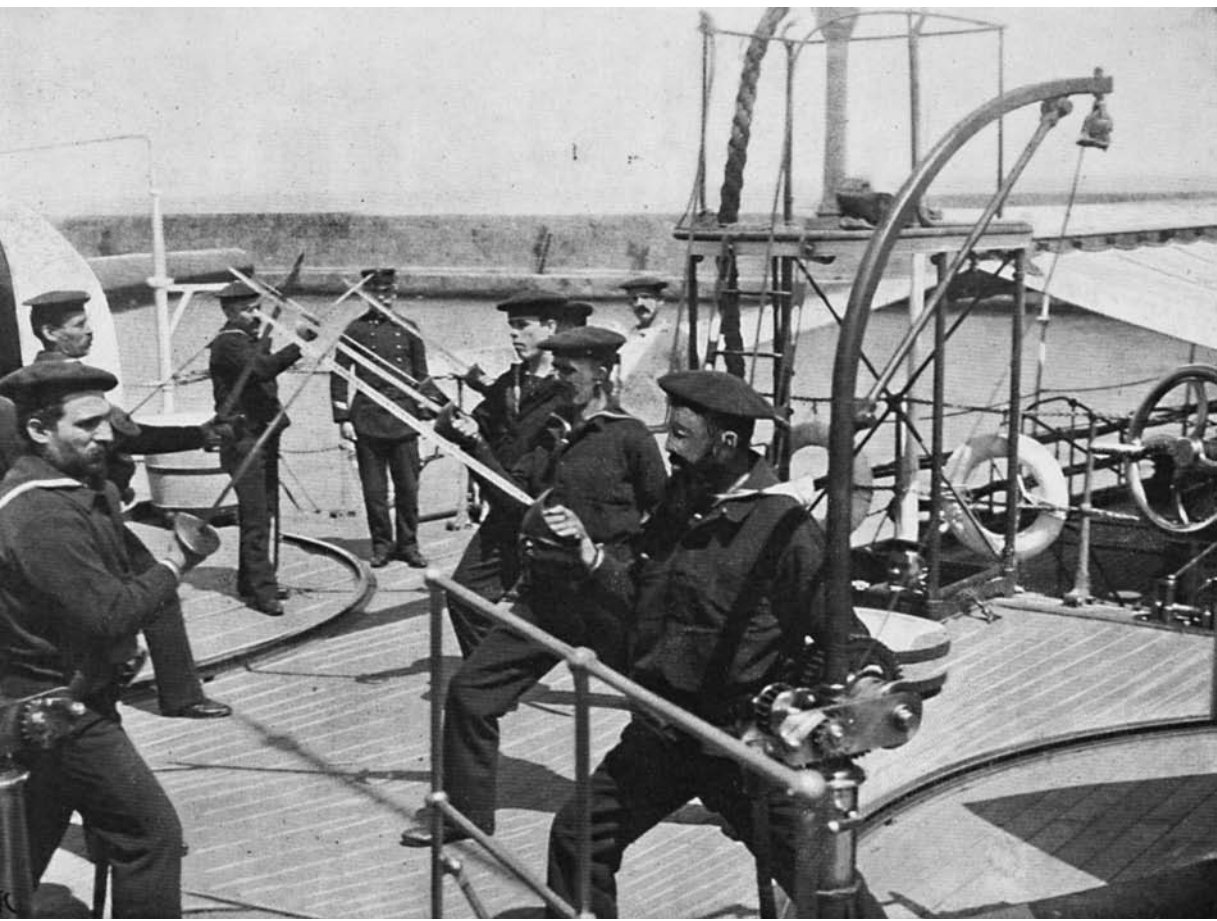
70 74 15 49

F.— Org.: Oficio que había en los barcos mercantes y cuyas funciones eran las de estibarlos .....	39	50	86	17	66		
G.— Hidr.: Se dice de la costa seguida, sin interrupción de bahías, ríos u otros accidentes .....	65	46	73	84	35		
H.— Geol.: Plano inclinado que se extiende entre los 200 y 2.000 m de profundidad, enlazando la plataforma continental con los fondos oceánicos .....	42	6	64	28	87		
I.— Nav. y Man.: Virar, cambiar, orzar y arribar .....	30	95	68	48	24	101	
J.— Arq. Nav.: Cada uno de los barraganetes o reverses que, como añadidura, se agregan para formar la borda en embarcaciones de algún porte .....	1	10	96	8	34	38	56
K.— Mar. Guerra: Se posa el avión sobre la cubierta del portaaviones .....	16	75	20	72	92	31	
L.— Zool.: Crustáceos malacostraco de la subclase eucáridos que constituyen un orden de las más conocidas del vulgo y de mayor interés para la industria pesquera .....	3	29	80	26	52	43	9
M.— Arq. Nav.: Cada una de las piezas de ligazón que se arriaman o amadrinan de costado a las varengas para formar las cuadernas del buque .....	99	47	36	2	59		
N.— Ocean.: Ondulaciones de corto periodo que puede sufrir la superficie libre del mar en equilibrio al cesar su condición de reposo .....	33	5	60	44			
Ñ.— Biogr.: Saga de marinos españoles del siglo XVI. Un destructor de nuestra Armada, en activo en la mitad del siglo XX, llevó el nombre de uno de ellos .....	67	27	53	88	41	37	83
O.— Met.: Aparato destinado a medir la cantidad de agua de lluvia que cae en un lugar y en un determinado intervalo de tiempo ..	91	97	40	61	22	85	13
P.— Maq.: Tipo de caldera de vapor que lleva el nombre de su diseñador, cuya característica principal es que el recorrido de los gases a través del haz tubular lo es en sentido longitudinal en vez de transversal .....	89	77	25	51	69	93	57

MARINOGRAMA NÚMERO 451

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

De labor a estribor de guardia. Indalecio Núñez Iglesias.



**EJERCICIOS DE SABLE.**—*El sable de combate es objeto de continuado ejercicio entre las tripulaciones de nuestros buques de guerra, pues sabida es la importancia que reviste en casos de abordaje. Un condestable está enseñando el manejo de esta noble arma á varios marineros en la cubierta de un acorazado. (Colección de autotipias de Alfa Plana).*



# LEXICOGRAFÍA

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

## RECOMENDACIONES DE LA RAE (2 de 5)

*Me niego a negar; no niego nunca.*

(Fernando Sanfernando).

Respetado lector: seguimos presentando en estas páginas las recomendaciones que la Real Academia Española hace sobre las dudas más corrientes:

### Leísmo, laísmo, loísmo

Para usar adecuadamente los pronombres *lo(s)*, *la(s)*, *le(s)* hay que tener en cuenta la función que desempeñan y el género y el número gramatical de la palabra a la que se refieren. A continuación se exponen sucintamente las normas que rigen su empleo:

— Cuando actúan como *complemento directo*, deben usarse las formas *lollos* para el

masculino (singular y plural, respectivamente) y *lallas* para el femenino. Ejemplos: *¿Viste al comandante? Sí, lo vi en el puente. ¿Viste a los oficiales? Sí, los vi en la toldilla; Arranqué la turbina y después la paré; ¿Arranchaste las herramientas? Sí, las arranché.*

— La forma *le* cuando se refiere a un hombre, se admite, únicamente para el masculino singular, como complemento directo: *¿Viste al comandante? Sí, le vi en el puente. Pero, ¿Viste a los oficiales? Sí, les vi en la toldilla* es incorrecto porque oficiales es plural.

— Deben usarse las formas *le/les* cuando son *complementos indirectos*, cualquiera que sea el género de la palabra a la que se



refieran. Ejemplos: *Le pedí permiso a la sargento María Pérez; Les entregué el uniforme a los suboficiales.*

### Hubieron

La forma hubieron se utiliza correctamente en los dos casos siguientes:

— Para formar la tercera persona del plural del pretérito anterior: *hubieron terminado, hubieron comido*, indicando que la acción denotada por el verbo ha ocurrido en un momento inmediatamente anterior al de otra acción sucedida también en el pasado: *Cuando todos hubieron terminado, se marcharon a sus camarotes*. Este tiempo verbal aparece siempre precedido de nexos como *cuando, tan pronto como, una vez que, después (de) que, hasta que, luego que, así que, no bien, apenas*. Prácticamente no se emplea en la lengua oral y casi nunca en la escrita, pues en su lugar suele usarse el pretérito perfecto simple (*Cuando todos terminaron, se marcharon a sus camarotes*) o el pluscuamperfecto (*Apenas habían terminado, se marcharon a sus camarotes*).

— Para construir la tercera persona del plural del pretérito perfecto simple de la perífrasis *haber de + infinitivo*, que denota obligación o necesidad y equivale a la más usual *tener que + infinitivo*: *El comandante y los oficiales hubieron de repasar la orden de operaciones*.

Su empleo es incorrecto cuando *haber* se utiliza para denotar la presencia o existencia de personas o cosas, pues, al comportarse como impersonal, carece de sujeto (el elemento nominal que aparece junto al verbo es el complemento directo) y se usa sólo en tercera persona del singular: *Hubo muchos voluntarios*; nunca digamos *Hubieron muchos voluntarios*.

### Habemos

En la lengua culta actual, la primera persona del plural del presente de indicativo de *haber* es *hemos*, y no la arcaica *habemos*,

cuyo empleo en la formación de los tiempos compuestos es hoy un vulgarismo; por tanto, no debe decirse *Habemos recibido el mensaje*, sino *Hemos recibido el mensaje*.

También hay que evitar su uso en lugar de *somos* o *estamos*. Si quien habla desea incluirse en la referencia, no debe decir *Habemos pocos marineros*; sino *Somos pocos marineros*.

Sólo se admite la forma *habemos* como primera persona del plural del presente de indicativo de la expresión coloquial *habérselas* con una persona o cosa, en el sentido de enfrentarse a ella o tratar con ella a la fuerza: *Ya sabéis con quién nos las habemos; Nos las habemos con un enemigo despiadado*.

### Imprimido o impreso, freído o frito, proveído o provisto

Sólo los verbos *imprimir, freír y proveer* tienen dos participios en la lengua actual, uno regular y otro irregular. La RAE establece que ambos pueden utilizarse indistintamente en la formación de los tiempos compuestos y de la pasiva perifrástica. Por ejemplo: *Se han imprimido (1) (o impreso) veinte ejemplares; Nos hemos proveído (o provisto) de todo lo necesario para la navegación; He freído (o frito) un huevo*.

### La doble negación: no vino nadie, no hice nada, no tengo ninguna, etcétera

En el idioma español empleamos este esquema particular de negación (que tanto sorprende a los no hispanohablantes), que permite combinar el adverbio *no* con otros elementos que tienen también sentido negativo.

Simplemente, debemos tener presente que la concurrencia de esas dos negaciones no anula el sentido negativo del enunciado, sino que lo refuerza. Por ejemplo: *No fue nunca a bordo; Él no está de acuerdo tampoco*.

---

(1) A pesar de que el *Word* se empeña en sustituir automáticamente *imprimido* por *impreso*.

co; No lo haré jamás; No lo sabe nadie; No tiene sentido nada de lo que dice; No es especialista ninguno de ellos; No lo conseguirá en su vida; No lo perdonaría ni su padre.

### El empleo del infinitivo como imperativo

Cuando se da una orden a una segunda persona (del singular o del plural), deben usarse las formas del imperativo si la oración es afirmativa, o del subjuntivo si la oración es negativa, introducida por la conjunción *que* o si se dirige a un interlocutor al que se trata de usted. Ejemplos: *Tómate el rancho; Ponnos otro café; Que te calles; Hágame caso; Venid aquí; Poneos el uniforme; No lleguéis tarde; Que os estéis quietos; Cierren la puerta y siéntense.*

No se considera correcto «en el habla esmerada» —dice textualmente la RAE— emplear el infinitivo en lugar del imperativo: *Poneros el uniforme, No llegar tarde, Cerrar la puerta.* Tampoco es válido utilizar el infinitivo precedido de la preposición *a*, uso propio de la lengua oral coloquial: *¡Tú, a callar!; Niños, a dormir.* Sin embargo, sí se permite en los casos exhortativos como en las indicaciones, advertencias, recomendaciones o avisos dirigidos a un interlocutor colectivo e indeterminado, habituales en las instrucciones de uso de los aparatos, las etiquetas de los productos o los carteles: *Consumir a temperatura ambiente; Depositar la basura en las papeleras; No fumar; Lavar a mano.*

### India o la India, de Perú o del Perú

Muchos nombres de países pueden usarse opcionalmente precedidos de artículo: (*el*) *Canadá*, (*los*) *Estados Unidos*, (*la*) *India*, (*el*) *Líbano*, (*el*) *Perú*, etc. Pero dicho artículo no forma parte del nombre propio, por lo que se escribe con minúscula y se amalgama con las preposiciones *a* y *de*, dando lugar a las contracciones *al* y *del*. Por ejemplo:

*Nunca he estado en los Estados Unidos o Nunca he estado en EE. UU.; Viajó al Canadá o Viajó a Canadá; Vengo del Perú o Vengo de Perú* (2).

Existen, además, algunos topónimos en los que el artículo es parte indisociable del nombre propio. En esos casos, se escribe con mayúscula inicial y no se amalgama con *a* y *de*: *Lo conocí en La Habana; Volverá a El Cairo; Vengo de El Salvador.*

### Tilde en las formas verbales con pronombres átonos: deme, estate, mirándolo, etcétera

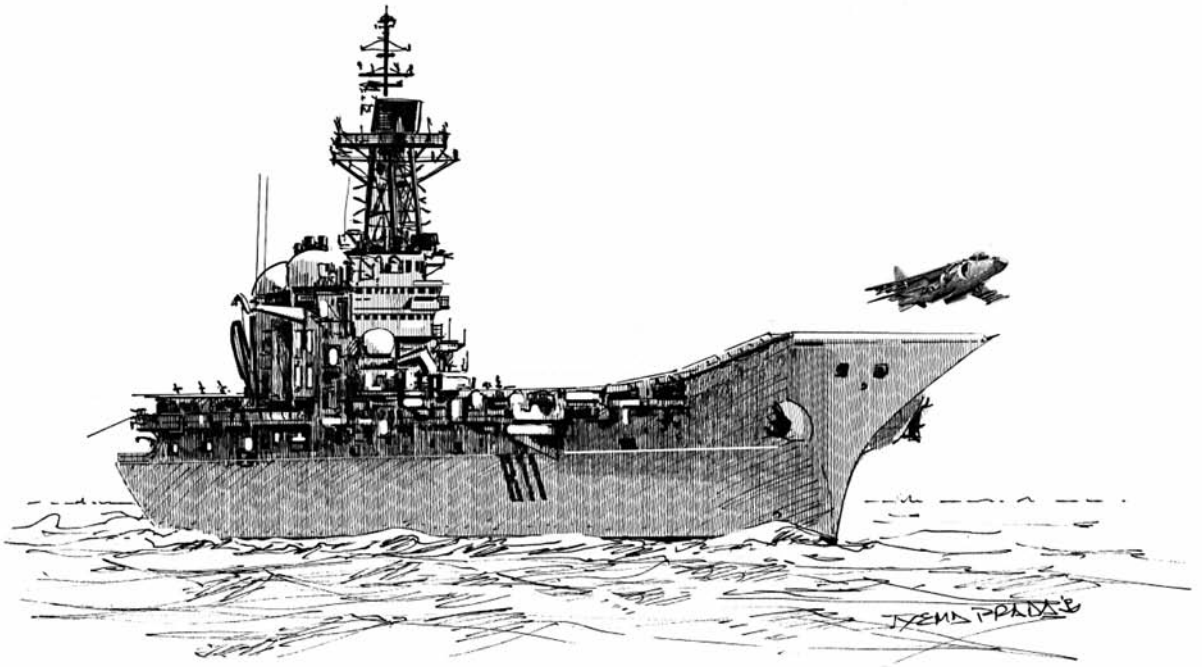
Las formas verbales seguidas de pronombres átonos (*me, te, lo, la, los, las, le, les, se, nos, os*) se escriben y se pronuncian como una sola palabra y, a partir de la última edición de la *Ortografía académica* (1999), se someten como las demás a las reglas de acentuación gráfica. Así, las palabras como *estate, deme* (3), *detente* o *arrepíntose* se deben escribir sin tilde por ser llanas terminadas en vocal; pero *riéndonos, míralas, cállate* o *decídselo* se escriben con tilde al ser esdrújulas; y *oídle, subíos* o *sonreírte*, por contener hiatos de vocal cerrada tónica y abierta átona (o a la inversa).

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



(2) Para saber qué topónimos admiten el uso opcional con artículo, puede consultarse el Apéndice 5: «Lista de países y capitales, con sus gentilicios» del *Diccionario panhispánico de dudas*.

(3) El *Word* marca como erróneo *deme* y como correcto *déme*. Todo lo contrario. ¡Qué curioso!



Portaeronaes *Príncipe de Asturias*. Colección de dibujos a plumilla de buques de diferentes épocas. (Autor: José M.<sup>a</sup> Prada).



## 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.

### 24.447.—Submarinista canoro



Resulta difícil olvidar una película tan empalagosa como *Sonrisas y lágrimas*, cuyos personajes son capaces de cantar cosas como «Y la cabrita dijo al cabrero, Yei, Yurulei. Yurulei, Yujú». En fin. La película narra, más o menos, las venturas y desventuras de la melodiosa familia Von Trapp. La familia no fue, como pudiera pensarse, una ficción cinematográfica, sino una absolutamente real. En 1894, con catorce años, el padre, Georg Ludwig Ritter Von Trapp, siguiendo la tradición familiar, ingresó en la Imperial y Real Marina de Austria-Hungría, sorprendiéndole el inicio de la Gran Guerra al mando del submarino *U 6*, con el



que torpedeó y hundió al crucero francés *Leon Gambetta*, al submarino italiano *Nereide* y a un transporte de tropas de misma nacionalidad. Comandante del *U 14*, antiguo *Curie* capturado a los franceses, hundió once mercantes enemigos. Terminada la guerra, el capitán de corbeta Von Trapp quedó en paro forzoso cuando el ominoso Tratado de Trianon privó a Austria de cualquier salida al mar. El bravo submarinista debía aburrirse soberanamente, pues no se le ocurrió mejor idea que formar con su numerosa prole el conjunto musical *The Sound of Music*, al frente del cual realizó con gran éxito giras por Europa y los Estados Unidos, donde murió en 1947. ¡Qué de vueltas da la vida!

J. R.

#### 24.448.— Sumergible convertido en museo



La conservación de unidades de la Armada con fines museísticos, al igual que en otras naciones de amplia tradición marítima, comienza a ser un hecho usual

en la actual sociedad española. Por esta razón, el Museo de la Ciencia de Barcelona, actual Cosmocaixa, ofrece a sus visitantes desde 1986 la oportunidad de contemplar sobre seis pedestales el sumergible de asfalto *SA51*, ejemplo tangible de los intentos para desarrollar una tecnología naval propia en los duros años de la posguerra, rebautizado «apócrifamente» *Barcelona* y cedido por 99 años a la Institución.

El buque fue transportado por carretera en un camión tráiler desde Cartagena hasta un taller de Cornellá (Barcelona), donde fue sometido a una concienzuda restauración tanto interior como exterior. En la misma destaca la adición de dos secciones en metacrilato para permitir la visión de su interior por la banda de babor, presentando un perfil más estilizado al aumentar la eslora total en 1,50 metros. Actualmente este interesante sumergible de asfalto presenta una excelente policia que prestigia a la dirección del Museo, pese a la maledicencia de ciertos medios de suponerlo ornado de *graffiti*, entuerto que la imagen desmiente totalmente.

A. C.





**24.449.—Regulación de empleo**



Dan una idea de la entidad de las penurias económicas que azotaron a nuestra Armada durante el siglo XIX las sucesivas reducciones de personal que sufrió el Arsenal de Ferrol. La plantilla de operarios pasó de 3.500 en 1790 a 87 en 1833.

G. V. R.

**24.450.—Paloma mensajera**



El 24 de agosto de 1889, en San Fernando, cuando Isaac Peral preparaba su submarino para ser sometido a las pruebas oficiales, se soltó una paloma mensajera a las 1445 de la tarde portando su autógrafo y los de los demás componentes de la tripulación: Iribarren, Mercader, Moya, García Gutiérrez, Cubells y Antonio Armero, ayudante de S. M., enviando un cariñoso saludo al teniente coronel Manuel Valenzuela, residente en la



ciudad de Cabra, y en cuyo palomar se recogió a la mensajera a las cuatro y diez de esa misma tarde, después de haber recorrido 225 kilómetros.

J. A. G. V.

**24.451.—Cofa**



Posiblemente, la noticia más antigua de lo que podríamos considerar como el precedente de una cofa se refiere a la maniobra empleada por la flota de Belisario durante la conquista de Palermo el año 535, consistente en izar hasta el tope de los palos los botes —lemboi— de las naves. En ellos se apostaron los arqueros y desde allí, estando más altos que las murallas de la ciudad, pudieron disparar a placer sus proyectiles, obligando a los defensores a retirarse. Y una de las primeras representaciones de una cofa, de forma parecida a un cesto situado cerca del tope del palo, se encuentra en el sello del siglo XIII de la ciudad inglesa de Sandwich, situada al este de Dover, ciudad que juntamente con ésta formaba parte de la Confederación de los Cinco Puertos.

L. C. R.

**24.452.—Raciones a plata**



Sabíamos de las angustias sufridas por la gente de la escuadra de Méndez Núñez, minada por el terrible escorbuto después de tan larga campaña en dilatada costa hostil. Sendas reales órdenes del ministro don Martín Belda y García refuerzan esa sapiencia. La primera aprueba «El suministro de una libra de carne por plaza á las tripulaciones de los buques de la Escuadra del Pacífico, cuatro días a la semana, en vez de las cuatro onzas de tocino que les corresponden, y veintidós onzas de pan en lugar de las dieciséis de galleta reglamentaria...». La segunda disponía que: «...en beneficio de los enfermos de esa Escuadra, que se les abone en metálico la ración que les corresponde, para





Representación del Combate de El Callao (2 de mayo de 1866).

adquirir con su importe los géneros y alimentos que á juicio de los correspondientes Facultativos se consideren mas á propósito para el restablecimiento de su salud». Ambas están firmadas en Madrid a 19 de diciembre de 1867, es decir, año y medio después del combate de El Callao.

J. B. N.

#### 24.453.—Fiesta



La organizada en noviembre de 1823 por el comandante de la Real Marina en Almería, capitán de navío Antonio Leal de Ybarra, para celebrar el regreso al trono de Fernando VII: duró cuatro días y consistió en una representación del sitio y bloqueo de Cádiz y embarco de Su Majestad para ir a El Puerto de Santa María. En ella hubo profusión de castillos de fuegos artificiales, intervinieron 200 marineros y hasta dos buques sobre ruedas, efectuando un simulacro de combate naval en tierra en el que se consumieron 1.100 granadas, 700 tiros de cañón y 200 de fusil.

G. V. R.

#### 24.454.—Una cabra navegante



En los tiempos actuales no es fácil encontrar a bordo de los buques animal alguno, y en caso de que lo haya se trata casi siempre de un perro que presta los servicios de compañía y vigilancia. En tiempos pretéritos, cuando se preparaban los viajes que en ocasiones tenían una duración de varios años, se embarcaban también animales —gallinas, vacas, corderos, cerdos...— cuya finalidad, obviamente, era bien distinta. De todos ellos, el animal que debió de acumular más experiencia marinera fue una cabra inglesa que dio dos veces la vuelta al mundo con el gran navegante y descubridor James Cook. Su misión a bordo, claro está, era proporcionar leche fresca «para el café de nuestros señores».

P. G. F.

#### 24.455.—Ordenadores



Antes de ser una «máquina electrónica dotada de una memoria de gran capacidad y de métodos de tratamiento de la

información, capaz de resolver problemas aritméticos y lógicos gracias a la utilización automática de programas registrados en ella», para nuestra Armada significaba algo muy diferente.

En el artículo 1.º de las Ordenanzas del Cuerpo Administrativo (1885) se establecían las siguientes equivalencias de sus clases con el Cuerpo General:

Ordenador de primera clase: capitán de navío de primera clase.

Ordenador: capitán de navío.

Además, se contemplaban las siguientes:

Intendente: contralmirante.

Comisario: capitán de fragata.

Contador de navío de 1.ª clase: teniente de navío de 1.ª clase.

Contador de navío: teniente de navío.

Contador de fragata: alférez de navío.

G. V. R.

**24.456.—Cabeza de bacalao-cola de caballa**



Traducción de la expresión inglesa *cod's head-mackerel's tail*, con la

que designan la figura de los extremos de proa y popa del buque, que sin duda consideran como la más adecuada para su eficaz navegación. Entre los musulmanes, en cambio, el casco tenía forma de ballena y la popa de golondrina.

L. C. R.

**24.457.—Lonja y puerto de Bilbao**



En 1511, los Reyes Católicos autorizaron el establecimiento en Bil-

bao de una Lonja de Comercio o Casa de Contratación similar a la que habían creado en Valencia en 1482. Esta institución ejerció jurisdicción en materia de tráfico marítimo en todo el litoral cantábrico.



En 1503, para señalar la canal de la barra de entrada a la ría bilbaína el Ayuntamiento solicitó de los Reyes Católicos una concesión de arbitrios sobre las mercancías que entrasen o saliesen por dicha canal, para financiar las boyas y medios para fondearlas. También en esta ría, durante el reinado de Carlos I, se construyeron espigones en ambas orillas que tenían una longitud de 1.175 metros

E. C.

**24.458.—Estatua de Colón**



La existente en Cartagena, frente al antiguo edificio que fuera Escuela de Guardias Marinas en la Muralla de Mar, realizada en mármol de Carrara en

Génova por el escultor español Juan Sanmartín y de la Serna, fue encargada en el año 1882 por el entonces ministro de Marina Francisco de Paula Pavía y Pavía para ser colocada en el Arsenal.

Sin embargo, cuando al año siguiente llegó a Cartagena, quedó embalada en un almacén hasta que por una Real Orden de 13 de octubre de 1891 fue cedida a la ciudad —reservándose la Marina la propiedad— con motivo de la siguiente celebración del centenario del descubrimiento de América. Pero la estatua no se colocó en el lugar que hoy ocupa hasta el 2 de febrero de 1922, siendo la primera que se erigió en Cartagena.

J. A. G. V.

**24.459.—Castigos**



En 1823 los castigos de argollas, zambullidas, lengua atravesada y azotes fueron sustituidos por el de palos, «que no excederán de 30 y 10 serán los mínimos y se ejecutarán en el castillo».

Menos mal que era el «trienio liberal»...

G. V. R.

**24.460.—Baño flotante**



Aunque el título de este epígrafe suene raro, o pueda dar lugar a múltiples elucubraciones mentales, realmente se

trata de un vehículo usado por los miembros de la familia del monarca para bañarse en la playa un siglo y medio atrás, según vemos en la noticia siguiente, extraída del *Diario de Barcelona* (1858): «Ya está terminado en el Ferrol el baño flotante en que los tomará la Real familia. Está montado sobre ferrocarril para acercarle o alejarle de la playa a fin de que solo entre en el baño el agua que sea necesaria. También se ha construido en el Ferrol una bellísima tienda de campaña, complemento del baño, en la cual SS. MM. hallarán todas las comodidades apetecibles».

L. C. R.

**24.461.—Club Náutico de Ferrol**



A buen seguro que muchas personas, especialmente si son de Ferrol, recuerdan el edificio flotante de la fotografía. A su valor como documento gráfico puede añadirse la curiosidad de que en su composición se utilizaron materiales que tenían mucha historia detrás, cuando formaban parte de otros ingenios: los flotadores habían sido material de los brazos de la famosa «machina»; sobre ellos se colocó una plataforma de madera que, a su vez, sostenía el habitáculo que antes constituyó el puente de un barco que, luego de ser reformado, se llamó *Castillo Montjuich*, cuya historia todos conocemos.

P. G. F.





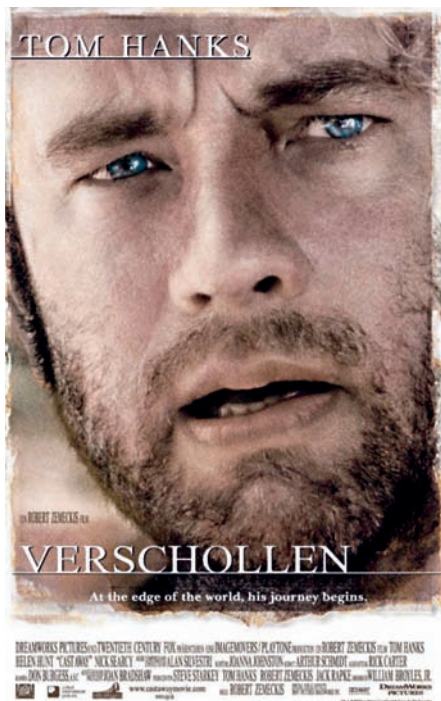
## NÁUFRAGO

La importancia que en la vida pueda tener una simple pelota de béisbol y en circunstancias muy diversas —el mar, la soledad, la angustia del vivir, la desesperanza de no estar conectado con la civilización— es, y no a título simbólico, una de las claves esenciales de la película *Náufrago*, dirigida en 2000 por Robert Zemeckis, todo un veterano en el mundo de la cinematografía y experto en mágicos efectos especiales que ilustran la mayoría de sus películas, como, por ejemplo, *¿Quién engañó a Roger Rabbit?*

La pelota de béisbol, en su simpleza más absoluta, es en definiti-

va el hilo conductor con el que el protagonista puede comunicarse con el exterior mientras su estancia en la isla se prolonga a través de cuatro largos años. Un factor nimio que le permite sobrevivir y evitar entrar en el grave periodo de locura que la soledad puede provocar en cualquier humano que se precie. Pero antes de convertirse en naufrago, nuestro hombre, el hombre que era antes, se hallaba inmerso en un mundo laboral frenético, aceleradísimo, que estaba llegando a ahogarle.

Chuk Noland, en admirable trabajo interpretativo del siempre excelente Tom Hanks, en su vida laboral es



un superactivo ejecutivo, muy en la línea del clásico hombre americano dedicado al trabajo y sólo al trabajo, con apenas licencias para una vida privada normal, pese a lo cual tiene novia y entre sus planes entra casarse y llevar una vida conyugal correcta y normal, como la de cualquier ciudadano medio que vive y trabaja en los Estados Unidos. De unas notas extraídas del diario de rodaje, se nos advierte que «su lema es que el hombre vive en función del tiempo, donde los relojes son la pauta de su agitada vida laboral». En definitiva, un hiperactivo personaje de tomo y lomo. Con todas sus consecuencias. Cree en el trabajo y vive para el trabajo. Y a su alrededor teje y deste-

je un plétórico ritmo capaz de agotar a cualquiera. A cualquiera menos a Chuk Noland. Pero una circunstancia especial —especial pero extraordinariamente dramática, casi mortal— provoca un cambio total y absoluto en la vida que ha llevado desde que decidiera, ya en su adolescencia, entrar de pleno en el llamado mundo de los negocios, en su caso, trabajar para una multinacional dedicada al correo exprés. Todo comienza cuando realiza un viaje en avión y sobre el océano Pacífico se desata una inesperada tormenta —la tormenta perfecta— que provoca que el avión caiga en medio del mar. El hecho milagroso, y aquí no cabe otro adjetivo posible, es que el ejecutivo a bordo de una balsa logra arribar a un islote deshabitado. Se inicia así, es el preámbulo y pórtico, la tragedia de Chuk Noland. Absolutamente solo, sin teléfono, sin secretarías a las que dar órdenes, sin múltiples reuniones de trabajo, lejos del estrés provocador y al límite de todo, los sentimientos relacionados con su vida anterior entran en agudo periodo de análisis y reflexión. La paz, la quietud de la isla y de su entorno, el aire bucólico que impregna el paisaje, el lento pasar del tiempo sin que nada ni nadie lo altere, le permiten adentrarse en sí mismo y hacer un repaso de su anterior vida, descubriendo que el frenético camino emprendido años atrás en el comienzo de su vida profesional quizá fuera un error, que la vida tiene otras vertientes además de la de ser un magnífico ejecutivo. Así que de súbito hacen acto de presencia nuevas posibilidades que le



sumergen en un serio proceso de reflexión interior. ¿Una vida equivocada?, ¿una biografía errónea?, ¿un desfile inútil de los días mientras la vida se le iba escapando entre las manos? El revulsivo que la nueva situación de naufrago ha provocado en él abre puertas y ventanas sobre un diferente concepto de las cosas y de su vida personal. Aparece la duda y se le abre un gran interrogante, un largo monólogo con un único interlocutor: la pelota de béisbol rescatada del avión donde viajaba.

Con todos estos elementos e inspirándose en un guión muy bien articulado de William Broyles sobre un relato original de Gabriel García Márquez, Robert Zemeckis lleva a cabo una perfecta labor de realización, perfilando extraordinariamente el rasgo psicológico del protagonista y su reacción de vuelta a la civilización, al encuentro de todas las perso-

nas que configuraron su vida anterior. Todo cuatro años después ha cambiado. Su novia de siempre se ha casado y ya tiene dos hijos, el universo laboral sufre profundas transformaciones y hasta el clima político es otro, diferente al que dejó; y todo ello lo cuenta Zemeckis de manera magistral.

Robert Zemeckis nació en la ciudad de Chicago en 1952. Su primer éxito fue *Tras el corazón verde*. Por *Forrest Gump* obtuvo su primer Óscar. De entre su variada filmografía destacan *Regreso al futuro*, *¿Quién engañó a Roger Rabbit?*, *Forrest Gump* o *Polar Express*. Tom Hanks sin duda es su actor fetiche, habiendo trabajado con él en muchas de sus películas.

Toni ROCA





# ODAS Y OLAS

## *GUARDIA DE ALBA*

La noche siente que es el momento  
de comenzar su huida al oeste  
llevarse las estrellas al poniente  
correr como impulsada por el viento.

Por levante se tornasola el cielo  
en crepúsculo y alba naciente;  
orto en ocre estampado para siempre  
en el rayo de sol que está naciendo.

El buque se despierta lentamente  
hay rebullir de vida en el sollado;  
brinca avante la hélice impaciente.

Y es ahora cuando alcanza el puente  
el aroma vivo al hogar lejano,  
olor de vida: olor a pan caliente.

P. M. S.

(Foto: J. Antonio Tortolero Sara).

# La Mar en la Filatelia



## MAR EN LA PINTURA DE SOROLLA

La mar ha sido siempre motivo de inspiración para los que practican el arte en cualquiera de sus facetas, entre ellas la pintura. Y uno de los pintores españoles que ha destacado por sus obras luminosas y espontáneas con escenas de mar —olas, playas, cielos, arena, bañistas, pescadores, barcos...— ha sido Joaquín Sorolla y Bastida. Nacido en Valencia en el año 1863, y muerto en Cercedilla, Madrid, en 1923, Sorolla ha gozado de gran fama en vida, y en su honor, desde el 26 de mayo al 13 de septiembre de 2009, el Museo del Prado efectuó una gran exposición retrospectiva de su obra que tuvo una gran acogida y recibió miles de visitantes.

A Sorolla, gran representante de la escuela levantina, le tocó vivir y pintar la época de la pérdida del imperio colonial y de la transición a un siglo ante el cual se abría un periodo incierto, que se venía arrastrado desde los comienzos del siglo XIX y no mejoraba al entrar en el siglo XX. A Sorolla también le cupo el honor de pintar la España de la luz, del optimismo y del progreso. Y lo hizo en una enorme cantidad de cuadros, tantos que hoy se le puede considerar como uno de los pintores

españoles más prolíficos, del que se tienen catalogadas más de 2.200 obras. Con su arte espontáneo y desenvuelto, realizado con



*Niños a la orilla del mar.* El sello muestra la Cruz de Lorena, símbolo de la lucha contra la tuberculosis.



*Después del baño.* El sello muestra la Cruz de Lorena, símbolo de la lucha contra la tuberculosis.

amplias pinceladas de colores claros en un estilo fresco y atrayente, tuvo muchos encargos, gracias a los que disfrutó de una holgada situación económica y una buena posición



*Pescadora valenciana.*



*Y aún dicen que el pescado es caro.*

social. En sus escenas relacionadas con la mar supo pintar los ambientes, los personajes, los entornos y la luz, y supo también reflejar con gran acierto las actividades en curso en cada momento, lo que se debía a su profundo espíritu de observación y a su gran conocimiento de dichas actividades. Los trabajos de las pescaderas, los juegos de los bañistas, las vestimentas de los pescadores, los utensilios de los barcos, el manejo de los bueyes, las reparaciones de las velas y muchos otros detalles eran captados por sus pinceles con encuadres espontáneos, casi fotográficos. Además de los temas citados de mar, Sorolla también pintó paisajes, retratos y cuadros con temas históricos, religiosos, costumbristas y de denuncia social.

Alcanzó en vida gran éxito a nivel nacional e internacional, y tuvo un buen mercado en los Estados Unidos, donde realizó varias exposiciones, y entre los años 1910 y 1920 pintó una serie de grandes obras para la Hispanic Society of America, de Nueva York, con temas tomados de las diferentes regiones españolas, lo que de alguna manera sirvió para mejorar en el exterior la imagen de una España envuelta en grandes problemas internos y maltrecha después de los sucesos del 1898.

La exposición del Museo del Prado antes citada, me da pie para recordar a esta gran figura de la pintura española por su relación con la mar, las playas, la gente, los pescad-





*Niños en la playa.*

res, sus faenas y sus actividades, ya que algunos de sus cuadros de tema marinerо han sido reproducidos en dos series de sellos españoles emitidos hace ya muchos años.

La primera fue aquella serie «Pro Tuberculosis» emitida allá por el 1 de octubre de 1951, que tuvo una gran difusión. Constaba de tres valores y dos motivos, en los que aparecían dos cuadros de Sorolla con la Cruz de Lorena superpuesta, en los que la mar, con pequeñas olas que rompen en la playa, sirve de telón de fondo. Uno de los cuadros, *Niños a la orilla del mar*, pertenece al grupo de obras que caracterizaron una de las facetas del pintor, tantas veces repetida a lo largo de su vida: niños que juegan en la playa, con sus cuerpos mojados brillando a la fuerte luz del sol mediterráneo. El otro cuadro, *Después del baño*, reproduce una escena en la que la luz adquiere todo su protagonismo, incluso en las sombras que el lienzo blanco proyecta sobre el cuerpo del niño que acaba de salir del agua, y está en brazos de su madre que lo mira con ternura.

Por cierto que la Cruz de Lorena antes citada es el emblema de la cruzada internacional contra la tuberculosis. Se distingue de las demás cruces por presentar dos travesaños horizontales en lugar de uno solo, como hace la Cruz Latina, por lo que también recibe el nombre de Cruz con doble barra. El travesaño más bajo y de mayor tamaño corresponde al de la Cruz Latina, y el más alto y más corto



*Sacando la barca.*

según muchos hace referencia al cartel con el *Inri* que Pilatos mandó poner en la parte alta de la cruz. Fue la cruz que Godofredo Bouillon, príncipe de Lorena, llevó en su estandarte cuando en 1099 conquistó Jerusalén, y se convirtió en el símbolo de las cruzadas. Y fue este símbolo el que Gilbert Sersiron, secretario general de la Federación de Asociaciones Francesas contra la Tuberculosis, utilizó en Berlín en 1902 durante la celebración del IV Congreso Internacional de la lucha antituberculosa, al proponer el uso de la Cruz de Lorena como insignia internacional de las cruzadas de la lucha contra dicha enfermedad. Más adelante, durante el Congreso Internacional celebrado en Roma en 1928, el Consejo de la Unidad Internacional Contra la Tuberculosis (UIC) recomendó adoptar la Cruz de Lorena como símbolo de la lucha mundial antituberculosa.

La segunda serie, emitida el 24 de marzo de 1964 con motivo del «Día del Sello», consta de 10 valores que reproducen otras tantas obras de Sorolla, de las que cuatro tienen relación directa con la mar. *Pescadera valenciana* presenta una muchacha alegre y llena de vida que transporta su carga de



Hoja comercial. En el centro abajo reproduce el cuadro *Sacando la barca*, y a la derecha *El baño del caballo*.

pescado mientras el viento juega con su cabello. *Y aún dicen que el pescado es caro* muestra a dos pescadores que prestan auxilio a un compañero herido que yace tendido en la bodega de un barco pesquero, en alusión a la dura vida de la gente que se dedica a la pesca. *Niños en la playa* es otro bello cuadro que repite el tema de niños que, iluminados por un fuerte sol, juegan a orillas del mar. Y *Sacando la barca* escenifica con una gran fuerza narrativa la varada de una barca en la playa con la ayuda de bueyes.

El logrado ambiente pescador, la fuerte luz mediterránea, las transparencias del agua

en la arena o bajo las barcas y los brillos de la piel mojada son características de las pinturas de este genial artista que con trazos amplios, rápidos y espontáneos immortalizó la mar y su ambiente en estas obras realizadas en una época tan significativa para España, que hace ya un buen puñado de años se asomaron al sello español.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





# HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

## *Ballestrinque doble*

El Ballestrinque doble es una variación del nudo o vuelta de estrenque.

### *Historia*

Investigaciones efectuadas sobre maquetas de barcos funerarios descubiertas en las tumbas de diversos faraones han puesto de manifiesto que este nudo era ya conocido en el antiguo Egipto y utilizado en las faenas marineras.

Su origen nos lo cuenta Diego, nuestro contramaestre: «El tráfico comercial egipcio con pueblos costeros próximos hizo que la navegación fluvial evolucionase hacia la marítima. La necesidad de una mayor firmeza en la jarcia para asegurar un aparejo cada vez con mayor superficie dio lugar a la aparición de nuevos tipos de ataduras. Ejemplos diversos los encontramos en varios dibujos hallados en tumbas de la zona de Saqqara, datados entre los años 2500-2255 a. de C., en los que se describe la forma de sujetar el aparejo y manejar la vela. También podemos apreciar esto en la nave solar de Keops, también llamada *Abydos boat*, o en barcos aparecidos en la tumba de Tutankamon y Meket-Re».

El estrecho contacto de los navegantes egipcios con los pueblos ribereños del Mediterráneo influyó en la evolución hacia la navegación marítima, haciéndoles copartícipes de los conocimientos y adaptaciones de las técnicas de navegación, y es seguro que estos conocimientos alcanzasen las costas peninsulares. Plinio el Viejo menciona ya la bondad del esparto peninsular, base de la cordelería cartaginesa, lo que permite asegurar esta idea.

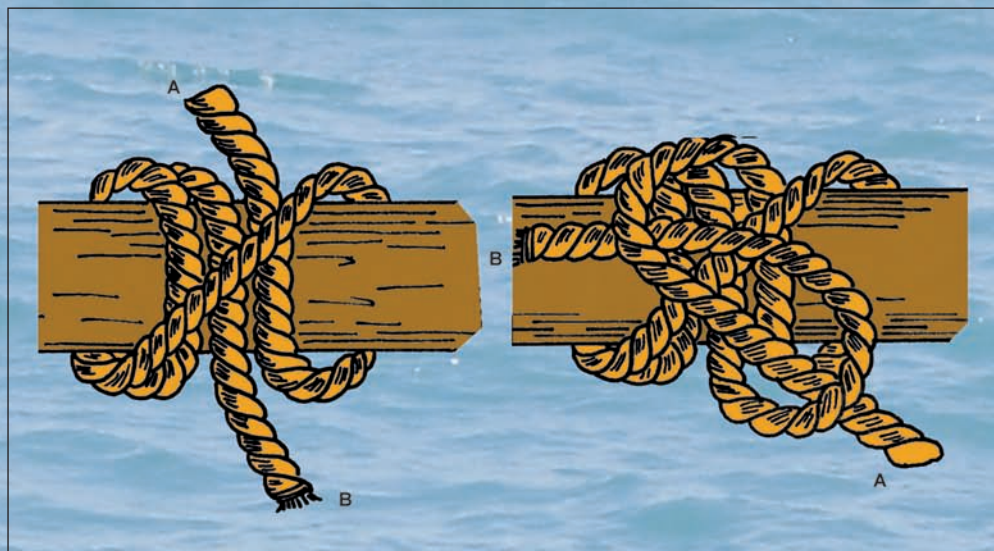
Esta atadura es una clara evolución del *ballestrinque* o *vuelta de estrenque* mencionada en el libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (1), en sus láminas número 63 (gazas, vueltas y defensas) y 66 (vueltas, nudos y grupos).

Diego añade: «No he podido encontrar representación alguna de este nudo en publicaciones españolas, aunque es un hecho que este nudo era conocido de muy antiguo por los pescadores gallegos, de quienes aprendí a realizarlo».

---

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





### **Etimología**

Su nombre proviene de una variación de la vuelta de *estrenque* o *ballestrinque*, al dar una doble vuelta antes de finalizar el nudo.

### **Confección del nudo y usos más comunes**

Su confección es sencilla: con el chicote *A* se dan dos vueltas redondas sobre el objeto firme, y una tercera al lado contrario de las dos primeras y por encima del firme. Se pasa el chicote *A* por el interior del seno de la tercera vuelta, de forma que quede como se muestra en la figura. Para dar un poco de seguridad se le hace un cote al final.

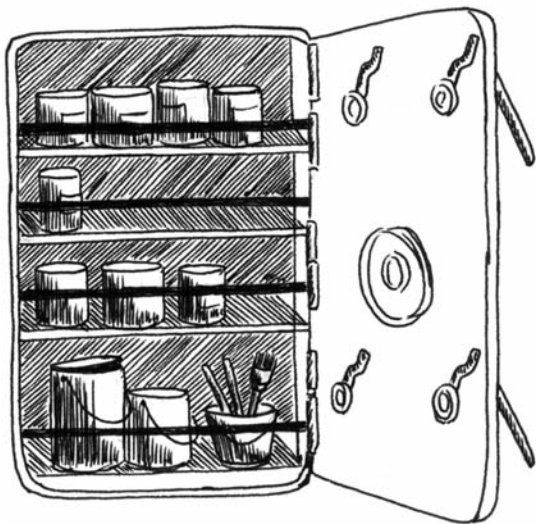
Se suele emplear para amarrar un cabo delgado sobre un calabrote o maroma gruesa y evitar que deslice. Suele emplearse también en escalada.

### **Otras denominaciones**

En italiano se denomina *nodo parlato*, *nodo barcaiolo* o *nodo paletto*; en inglés, *rolling hitch*, *double clove hitch* o *tauline hitch*; en francés, *noeud de cabestan*, *noeud italien* o *deux demi-clés à capeler*; y en alemán, *stopperstek*.

Juan OZORES MASSÓ





# Pañol de Pinturas

## JUAN GALINDO PÉREZ

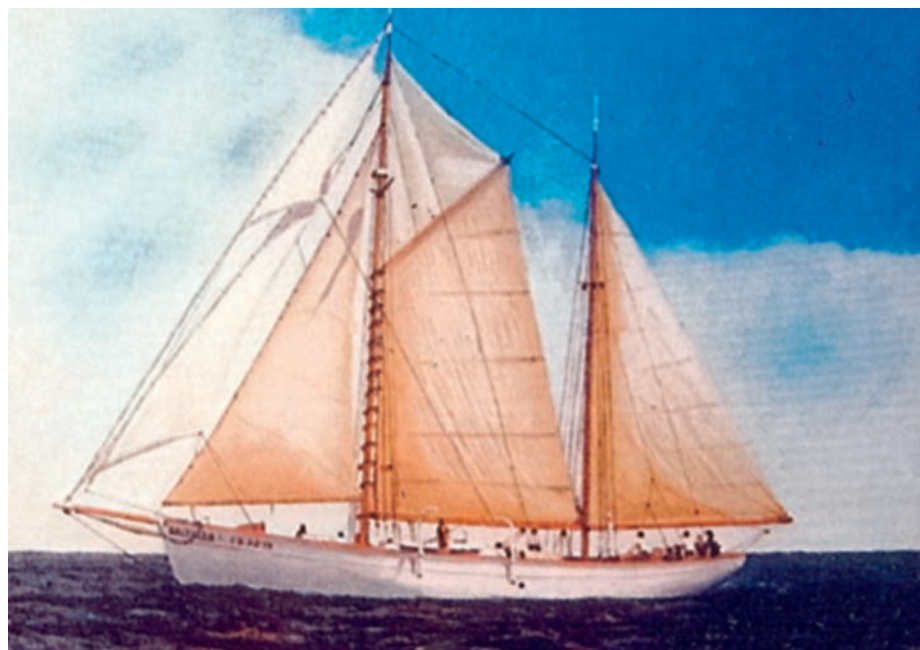
Algún tiempo antes del verano que acaba de pasar, recibí una llamada de mi amigo y querido compañero Ángel Cervera Álvarez-Ossorio, por la que me comentaba el interés que nuestro protagonista de hoy tenía en formar parte del grupo de artistas que han enriquecido este *Pañol de Pinturas*.

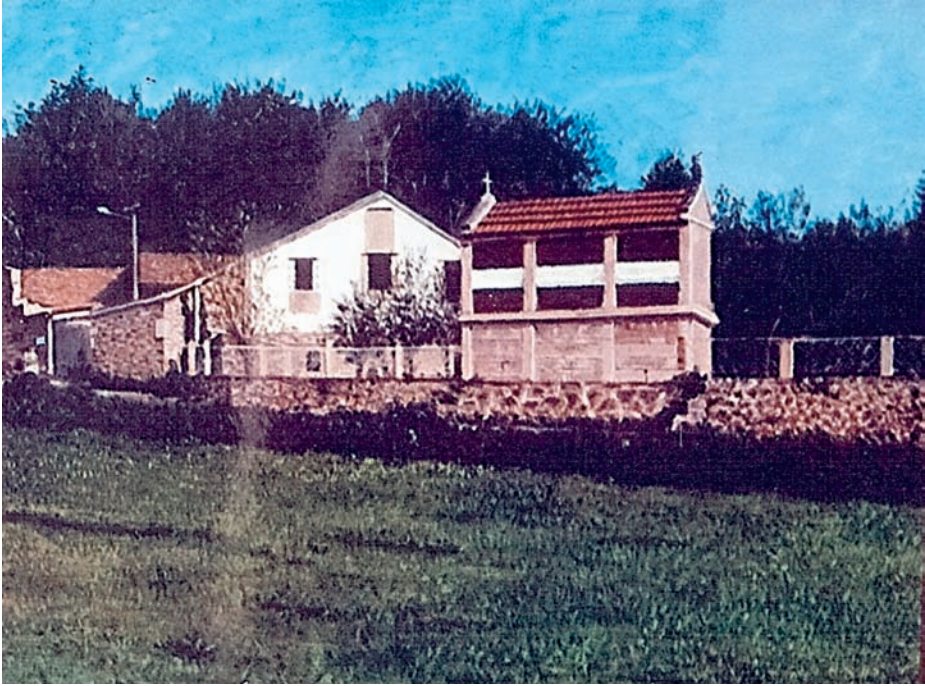
Como hemos hecho siempre en esta sección de la REVISTA GENERAL DE MARINA, aceptamos la presencia de todos aquellos y aquellas que, vinculados a la Armada, ocupan sus tiempos libres en algo tan gratificante y bonito como es el arte en general, y en particular, la pintura.

Galindo, como ha ocurrido con muchos otros, constituye una nueva









sorpresa para mí, que llevo con ilusión este *Pañol*, no sólo por desconocer al artista, sino también por la altísima calidad de su pintura.

Considero igualmente que nuestro pintor de hoy ha sabido alcanzar esa buena factura de su obra, habiendo empezado su afición coincidiendo con su pase a la reserva y, por tanto, con no mucho tiempo para volcarse en este arte. Según nos cuenta tenía ya desde jovencillo una especial habilidad para el dibujo, reconocida por algún buen profesor de su colegio.

Es evidente que ese dibujo preciso al que acabamos de aludir es la base de esos óleos que contemplamos y que representan con gran fidelidad tanto la compleja arquitectura



de los buques de vela como la imagen bucólica del paisaje gallego, del que nos ofrece una muestra, e igualmente se adentra en escenas urbanas, que plasma también con autoridad (plaza de la Candelaria o de Emilio Castelar), fiel reflejo de un oficio ya consolidado.

Su pintura es evidentemente figurativa, con coloridos entonados propios de los temas que representa.

No sabemos si Galindo ha expuesto alguna vez, con independencia de la muestra que presentó en la sala de Unicaja en Cádiz del 19 de enero al 2 de febrero de 2005, pero sí podemos afirmar que si vuelve a hacerlo obtendrá un éxito sin duda.

En la crítica o presentación que de esa muestra ha redactado Vicente Mira (ateneísta) podemos coincidir plenamente con sus afirmaciones acerca de la pintura de Galindo, y de cuya presentación nos hacemos eco: «hombre de mar, con derrotas por todos los océanos al servicio de la Armada española», la Marina, su

amada Marina desde que sintió la llamada del mar, el profundo sentido del mar y sobre todo del mar de Cádiz. Juan Galindo ha recogido en esta exposición, como no podía ser menos, la infinita variación de luces y colores de ese mar que da vida y hermosos sueños de aventuras al hombre de espíritu marinero; de ese mar sobre el que navegan y han navegado a través de los siglos esbeltos navíos de vela con pabellón español.

No quisiera dejar de mencionar que Galindo ha aprendido del maestro de pintura gaditano Manuel Virella.

Con mi admiración por su obra, deseo a Juan Galindo, artista de tardía vocación aprovechada con mucho trabajo y perseverancia, abundantes éxitos. Un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA





# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

*Operación ALTHEA (CHARLIE-SIERRA).*—El día 10 de diciembre partió del Tercio de Armada el contingente de la Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina en Bosnia-Herzegovina FIMEX BH-IX, para formar parte del Batallón Multinacional de la Fuerza de la Unión Europea para Bosnia-Herzegovina (EUFOR), que integra a unidades de Turquía, Hungría, Polonia y España. Dicho contingente relevó a su predecesor en una ceremonia que tuvo lugar el 16 de diciembre. Desde que en marzo de 2007 se produjera el cambio de la estructura de la Fuerza de la Unión Europea para la Operación ALTHEA, ésta es la novena fuerza que España envía a ese



Partida del contingente FIMEX B-H IX.



país balcánico para ponerse al mando del Batallón Multinacional. La FIMEX BH-IX constituirá en su base de Camp Butmir (Sarajevo) el mando del Batallón Multinacional de la UE, la mayor parte de la plana mayor y una compañía de fusileros, estando previsto que esta misión tenga una duración de cuatro meses. El contingente español estará integrado por más de 200 infantes de Marina procedentes, en su mayoría, del Tercio de Armada, además de una sección de la Fuerza de Protección procedente del Tercio del Sur.

La participación de la Infantería de Marina española en diferentes misiones en el territorio de la antigua Yugoslavia se inició en 1996 con un grupo táctico de entidad batallón, bajo el nombre de BIMAR III, tomando como base al Primer Batallón de Desembarco. Desde 1999 la Infantería de Marina permanece destacada de manera continuada en Bosnia-Herzegovina para contribuir a la estabilización del país.

**Operación LIBRE HIDALGO (diciembre de 2009-abril de 2010).**—El 16 de diciembre la Fuerza de Operaciones Especiales (FOE) XI, compuesta por 18 efectivos, relevó a la FOE X perteneciente al Ejército de Tierra. Esta Fuerza constituye la Sección de Reconocimiento de la Brigada Multinacional Este (BMN-E), con base en Marjayoun.

**Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo de 2006-finalización).**—La Armada continúa con su participación en la operación NOBLE CENTINELA aportando diversas unidades al dispositivo aeronaval que se estableció en aguas de Canarias y adyacentes para localizar e informar del tránsito de embarcaciones de transporte de inmigrantes ilegales y disuadir a los posibles buques nodriza de su acción, apoyando a las autoridades civiles y a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado en el control de la inmigración ilegal y prestando apoyo humanitario en caso necesario. Durante el mes de diciembre participaron en la misión los patrulleros *Medas*, *Grosa*, *Centinela* y *Tagomago*. Algunas de las unidades, durante su participación en la Operación NOBLE CENTINELA, colaboraron al mismo tiempo con el 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias en ejerci-

cios de salvamento y rescate y de defensa aérea.

**Operación ATALANTA (23 de enero 09-finalización).**—A mediados de diciembre se efectuó el relevo del comandante de la Fuerza, que pasó a ser de nacionalidad italiana e izó su insignia en el buque de mando *Etna* de la Marina Militare, con lo que la Fuerza Operativa TF 465 se encuentra ahora compuesta por dicho buque y los escoltas *Navarra* (España), *Surcouf* y *CDT L. Hermnier* (Francia), *Bremen* (Alemania), *Fridtjof Nansen* (Noruega) y *Salamis* (Grecia). Los buques *Jacoubet* (Francia), *Canarias* (España) y *Louise Marie* (Bélgica) finalizaron su integración en la primera quincena de diciembre. La fragata *Canarias*, tras ser relevada por la *Navarra* los días 7 y 8 de diciembre, regresó a la Base Naval de Rota y en el tránsito de vuelta proporcionó apoyo asociado a la Operación ACTIVE ENDEAVOUR. Como medios aéreos de patrulla marítima la fuerza cuenta, por lo regular, con un avión *P 3A* español, un *ATL2* francés y dos *SW3 Merlin* de Luxemburgo, actuando en diferentes zonas del área de operaciones.

#### Agrupaciones permanentes

**Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG 2).**—Esta agrupación de la OTAN, que actualmente se encuentra formada por el buque de mando italiano *Granatiere* y los cazaminas *Duero* (España), que se integró el 1 de agosto en la agrupación, *Chioggia* (Italia), *Fulda* (Alemania), *Kallisto* (Grecia) y *Alanya* (Turquía), se encuentra en periodo de descanso navideño (*winter dispersal*). El *Duero* arribó el 7 de diciembre a Cartagena, y está previsto que sea relevado por el cazaminas *Turia* a primeros del mes de enero.

#### Ejercicios

**BREDEX 02/09 (30 de noviembre-4 de diciembre).**—Ejercicio de nivel Batallón realizado en el Campo de Adiestramiento de la Sierra del Retín por el BRD-AD de Infan-



tería de Marina, que contó también con la participación de una sección del Tercio de Levante. Se trataba de utilizar las capacidades específicas de las unidades de la Fuerza de Protección en escenarios de baja intensidad, así como mantener su capacidad de combate. Asistieron al ejercicio como observadores el coronel Abdelhaq Fdaouch (Marruecos) y el teniente coronel Remili Amir Abdelkader (Argelia), como pertenecientes a los países del Diálogo Mediterráneo.

**LANTOR (14-18 de diciembre).**— Los submarinos *Mistral* y *Siroco* se hicieron a la mar para realizar ejercicios de lanzamiento de torpedos en aguas próximas a Cartagena a mediados de diciembre.

### Adiestramiento

**Ízaro (14-15 de diciembre).**— Salió a la mar para efectuar adiestramiento propio y ejercicios de tiro de superficie en aguas del Estrecho y del mar de Alborán. El día 15 colaboró con unidades de artillería de costa

del Ejército de Tierra en aguas del Estrecho, actuando como fuerza opositora.

**Sella y Alborán (14-17 de diciembre).**— Llevaron a cabo adiestramiento individual y ambientación del comandante entrante en aguas próximas a Cartagena.

**Victoria (14-18 de diciembre).**— Además de proceder a su adiestramiento individual colaboró con unidades de la Flota en aguas del golfo de Cádiz y mar de Alborán, haciendo escala en Almería los días 16 y 17.

**Álvaro de Bazán (15-18 de diciembre).**— Salió a la mar para efectuar calificación CSSQT Sphere Track, pruebas de motores y adiestramiento propio en aguas de Ferrol.

### Comisiones, colaboraciones y pruebas

**Juan Sebastián de Elcano (3 de enero 2010-finalización).**— Nuestro buque escuela zarpó de Cádiz el 3 de enero para llevar a



Alumnos del IES *Suel de Fuengirola*, durante las jornadas de puertas abiertas en Málaga.  
(Foto: J. Peñuelas).

cabo su LXXXI Crucero de Instrucción, llevando a bordo 49 guardias marinas y siendo despedido por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo García, y por la alcaldesa de Cádiz, Teofila Martínez Sáiz.

Durante el crucero el buque visitará los puertos de Las Palmas, Río de Janeiro (Brasil), Montevideo (Uruguay), Buenos Aires (Argentina), Punta Arenas y Valparaíso (Chile), El Callao (Perú) y Guayaquil (Ecuador). De vuelta a España y como despedida del continente americano hará escala en los puertos estadounidenses de Charleston y Boston, desde donde emprenderán el regreso a la Escuela Naval de Marín, la cual está prevista para el mes de julio.

**Castilla y Victoria (27-28 de noviembre).**—El buque de asalto anfibio *Castilla* y la fragata *Victoria* efectuaron una visita a la ciudad de Málaga durante los días 27 y 28 de noviembre del año pasado para descanso de sus dotaciones tras la finalización del ejercicio EWX-09. Durante su estancia los buques realizaron jornadas de puertas abiertas, con

visitas guiadas para todo aquel que deseara conocer de cerca estos navíos. Hubo una gran afluencia de público, y una de las visitas más madrugadoras y numerosas fue la del IES *Suel de Fuengirola*, que con un número aproximado de 100 alumnos se interesó por la vida y la operatividad del buque y de su dotación.

**Hespérides y Las Palmas (5 de octubre de 2009-10 de abril de 2010).**—Se encuentran realizando la Campaña Antártica 2009-2010. Los proyectos que el *Hespérides* tiene previsto realizar son: Coupling (3-25 de enero), Fondeo Essasi (27 de enero-1 de febrero), MOC Austral (8 de febrero-10 de marzo) y MOC Ecuatorial (2 de abril-16 de mayo).

**Mar Caribe (4 y 11 de diciembre).**—Transportó personal y material a la isla de Alborán para el relevo del destacamento, y colaboró con la ESUBO en aguas de Cádiz.

**Turia (15-17 de diciembre).**—Realizó calibración magnética los días 15 y 16 de

diciembre y entrega de mando el día 17 en aguas próximas a Cartagena.

**Cazadora (18-20 de diciembre).**— Regresó a su base en Las Palmas de Gran Canaria una vez efectuada la renovación de su cañón Oto Melara en el arsenal de La Carraca.

**Marinero Jarano (7-10 de diciembre).**— Suministró agua y combustible a los peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas y a las islas de Alborán y Chafarinas, efectuando relleno en Melilla.

**Dragonera (15 de diciembre).**— Salió a la mar para colaborar con el Ejército del Aire como buque de vigilancia de zona durante la realización de ejercicios de lanzamiento de misiles en el polígono de El Arenosillo (Huelva).

**La Graña (14-16 de diciembre).**— Colaboró, en aguas próximas a Cádiz en el adiestramiento de uno de los patrulleros construidos en los astilleros de Navantia para la Marina de Venezuela.

**Baja del patrullero Barceló.**— El pasado 4 de diciembre tuvo lugar el acto de baja en la Armada del patrullero *Barceló*, con la correspondiente entrega del buque por el comandante al almirante jefe del Arsenal de

La Carraca. La ceremonia tuvo lugar en el muelle de San Fernando del Arsenal. Asistieron los comandantes de los buques surtos en la bahía de Cádiz, comisiones de oficiales y suboficiales y una nutrida representación de oficiales que mandaron el buque, así como personal de la dotación que estuvo destinado en el patrullero, acompañados por sus familiares.

### Vigilancia marítima

**Arnomendi (16 de noviembre-5 de diciembre).**— Realizó vigilancia de pesca en el caladero nacional, en las regiones pesqueras del golfo de Cádiz, zona sur mediterránea y aguas de Alborán.

**P 101, P 114 y Cabo Fradera (1-31 de diciembre).**— Efectuaron vigilancia marítima entre la frontera y el meridiano de Punta Umbria, en el mar territorial próximo a Ceuta y en el tramo internacional del río Miño, respectivamente.

**Formentor y Atalaya (30 de noviembre-4 de diciembre).**— Realizaron vigilancia marítima: el primero en aguas litorales de las comunidades catalana y murciana, y el *Atalaya* en aguas del litoral gallego.

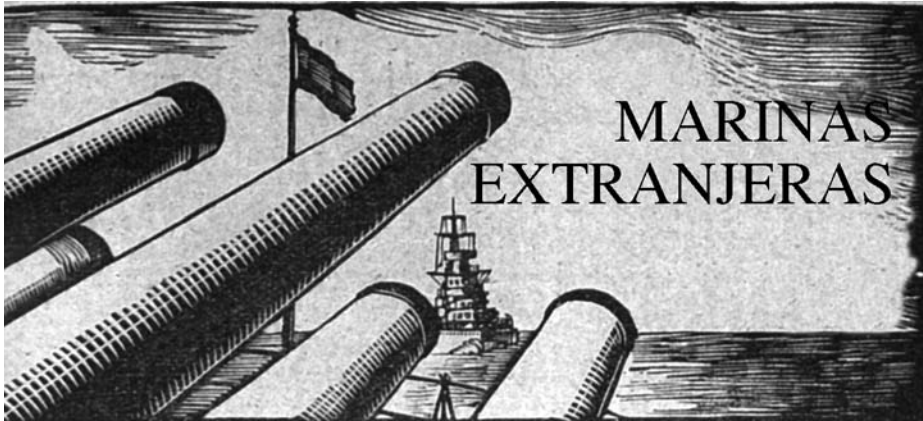
G. V. A.







Ejercicio SAR en aguas de Canarias. (Foto: J. Delgado).



## Argentina

**Construcción de patrulleros.**—La ministra de Defensa, Nilda Garré, anunció el 26 de noviembre que la presidenta Cristina Fernández tomó la decisión y otorgó el presupuesto plurianual para la construcción de cuatro patrulleros oceánicos multipropósito (POM) en los astilleros de TANDANOR.

Argentina presenta actualmente serias deficiencias en materia de protección de sus recursos naturales, por lo que Garré desveló la noticia de la construcción de los patrulleros en los actos conmemorativos del 130 aniversario de la fundación de los astilleros de TANDANOR (Talleres Navales de la Dársena Norte) en su sede principal en la Costanera Sur de la ciudad de Buenos Aires.

Los POM son buques que representarán la mayor inversión argentina (600 millones de pesos) en equipamiento naval para la defensa en más de una década, convirtiéndose en instrumentos fundamentales para la preservación de la soberanía nacional en el extenso mar territorial y zona económica exclusiva argentina, explicó la ministra de Defensa.

El Gobierno actual ha tomado la decisión de confiar al Complejo Industrial Naval Argentino (CINAR) y a su gente algunos de sus proyectos más importantes en el área de defensa. La modernización a media vida del

submarino *San Juan* y la reparación del rompehielos *Almirante Irizar* son dos de estos proyectos, destacó también la ministra Garré.

**SENER se adjudica la ingeniería de la reparación y modernización del rompehielos de la Armada argentina Almirante Irizar.**—En octubre de 2009 entró en vigor el contrato para la realización por parte de SENER de los trabajos de ingeniería y asistencia técnica de la reparación y modernización del rompehielos *Almirante Irizar*, tras el incendio que sufrió en abril de 2007. El alcance del contrato incluye la ingeniería del desmontaje de los equipos y la estructura dañada, la ingeniería básica y de desarrollo de todas las zonas, equipos y sistemas afectados por la reparación-modernización y la asistencia técnica durante todo el proceso, incluidas pruebas de mar y pruebas de hielo.

La última campaña que efectuó el buque fue la de diciembre 2006-abril 2007. Durante el viaje de regreso, a 140 millas al este de Puerto Madryn, sufrió un incendio en la sala de generadores que se extendió rápidamente a la cámara de máquinas. El buque fue evacuado y, una vez extinguido el fuego, remolcado a la Base Naval Puerto Belgrano. Después de evaluar las distintas alternativas, la Armada argentina decidió proceder a la importante





Rompehielos *Almirante Irizar*.

reparación y modernización que ahora comienza.

La obra, con inicio en noviembre de 2009, se espera culmine con las pruebas de hielo en octubre de 2011. De este modo, se prevé realizar la campaña antártica de 2012 con el buque totalmente renovado y operativo.

## Brasil

**Programa de construcción de submarinos.**—El Ministerio de Planificación, Organización y Gestión del Gobierno Federal brasileño divulgó los datos relativos al programa de adquisición de cinco submarinos a los astilleros franceses de la DCNS, denominado Programa de Desarrollo de Submarinos, que contempla la construcción de cuatro unidades convencionales y una nuclear, con una inversión total de 6.800 millones de euros, de los que 4.300 serán financiados por un consorcio

de bancos liderados por el banco francés BNP Paribas. Esa cifra incluye la puesta a punto de los astilleros brasileños ubicados en la bahía de Sepetiba, en Itaguaí al sur de Río de Janeiro, cuantificada en 1.800 millones de euros, donde serán construidos los submarinos, así como el acondicionamiento de una base naval que les preste el apoyo logístico necesario una vez entren en servicio.

Algunos de los sistemas y una sección del primer submarino convencional serán construidos en los astilleros de la DCNS en Francia. En lo referente al submarino nuclear de ataque, denominado *SNBR* o *Submarino Nuclear Brasileño*, la DCNS prestará apoyo para el desarrollo y construcción del casco, siendo el reactor responsabilidad del país sudamericano y de la sociedad Nuclebras Equipamientos Pesados. Los submarinos convencionales, denominados *SBR* o *Submarinos Brasileños*, estarán inspirados en los diseños de los *Barracuda* y *Scorpène* france-

ses. El sistema de combate a instalar será el SUBTICS (*Submarine Tactical Integrated Combat System*) de la DCNS, el sonar S-CUBE Mk 2 de Thales Underwater System, el misil antibuque MBDA Exocet SM39 y el torpedo Black Shark, también de la DCNS. La formación y adiestramiento de las dotaciones la hará NAVFCO, empresa del grupo DCI (*Defense Conseil International*).

**Construcción de cuatro patrulleros de la clase NaPa 500.**—Además de los dos patrulleros actualmente en construcción en los astilleros de INACE (Industria Naval do Ceará), la Marina brasileña ha encargado otras cuatro unidades de la clase *NaPa 500* (Navío Patrulla), que construirán los astilleros de Estaleiro Ilha S. A. (EISA) de Synergy. La entrega de estos últimos comenzará en marzo de 2012, con intervalos de seis meses. El primero, el *NaPa Macaé*, cuyo diseño está inspirado en el *Vigilante 400CL* de los astilleros franceses Constructions Mécaniques de Normandie, está previsto entre en servicio en diciembre de 2009, con un desplazamiento de 477 t y una eslora de 54,20 m. Su capacidad ofensiva y defensiva se basa en un cañón de 40 mm y dos de 20. Un tercer pedido, esta vez de seis unidades, se espera para el año 2010, para llegar finalmente a contar con 27 unidades que puedan cubrir la extensa costa atlántica brasileña.

## Colombia

**Contralmirante absuelto de narcotráfico.**—La Corte Suprema de Justicia exoneró de las acusaciones de narcotráfico al contralmirante en situación de retiro Gabriel Arango Bacci, a quien la DEA (Drug Enforcement Administration) había acusado de este delito. Arango fue procesado bajo el cargo de favorecer al narcotraficante Juan Carlos Ramírez, más conocido como *Chupeta*. La Corte Suprema de Justicia envió copias a la Fiscalía para que se investigase la actuación del ex ministro de Defensa Juan Manuel Santos y del actual comandante de la Marina colombiana, almirante Guillermo Barrera, los acusadores.

Durante el juicio la Fiscalía reprochó la forma en que fue denunciado el caso por parte del alto mando de la Armada. Según el ente acusador, los informes que la Marina tenía sobre los hechos que implicaban a Arango Bacci con cárteles de la droga de la costa atlántica fueron denunciados con cinco meses de retraso. Al contralmirante Arango lo acusó la Fiscalía por una supuesta irregularidad en los movimientos de una fragata de su jurisdicción, tras haber estado en supuestas reuniones con cabecillas del narcotráfico para el envío de droga a los Estados Unidos. A su vez el ministro del Interior, Fabio Valencia, se mostró respetuoso con el fallo emitido por la Corte Suprema y con la decisión de que se investigue al ex ministro de Defensa, Juan Manuel Santos, y al ex comandante de la Armada, almirante Guillermo Barrera. Sin embargo, el ministro no se pronunció sobre la posibilidad de reintegrar al servicio activo al contralmirante Arango. Éste, a su vez, ha declarado que las autoridades judiciales deben buscar a los responsables de lo que calificó como un complot en su contra, y a quienes montaron pruebas falsas para perjudicarlo en su carrera.

## Estados Unidos

**Nuevo envío de marines a Afganistán.**—El presidente Barack Obama anunció el día 1 de diciembre el envío de 30.000 soldados más a Afganistán, dentro de una estrategia nueva que incluye un rápido despliegue así como un calendario para la retirada de aquel país asiático, a partir de julio de 2011, tras haber acabado supuestamente con la amenaza terrorista que ese país representa para los Estados Unidos, Pakistán y el resto de la comunidad internacional. Esta nueva estrategia limita los objetivos de la presencia militar estadounidense, impone un control más exigente sobre las autoridades afganas y requiere una mayor participación de los aliados de la OTAN. El plan desvelado por el presidente tras varios meses de análisis y consultas representa al mismo tiempo una considerable escalada del conflicto y el comienzo de su final. De esta forma Obama satisface las demandas de sus comandantes

para recuperar cuanto antes la iniciativa en el teatro estratégico, y a la vez establece una fecha de referencia con el propósito de evitar el empantanamiento y vietnamización del conflicto. Los 30.000 soldados adicionales, de los que 8.000 serán *marines*, afrontarán la insurgencia que se esparce por todo el territorio afgano, asegurando los centros de población contra los ataques de los talibanes y adiestrarán a unas fuerzas de seguridad afganas competentes y suficientes en número, que ayudarán a crear las condiciones para una transferencia de las responsabilidades de los Estados Unidos a las autoridades afganas.

Pese a las dificultades logísticas, la Casa Blanca pretende que todas las fuerzas estén en el teatro de operaciones en la primera mitad de 2010, de modo que para el verano haya más de 100.000 soldados estadounidenses en suelo afgano. Las primeras unidades a desplegar, según su comandante general James Conway, serán *marines* procedentes de Camp Pendleton y Camp Lejeune, que ya cuenta con 10.000 infantes de marina comba-

tiendo en Afganistán, y se esperan sean transportadas a Helmand y Kandahar antes de la Navidad. El comandante del CENTCOM, general Petraeus, ha alertado al resto de los mandos de las unidades para que estén listas para ser desplegadas en el menor tiempo posible, de forma que puedan contrarrestar la esperada ofensiva de primavera de los talibanes. Estas unidades, en principio, serán tres brigadas de Infantería con 9.000 combatientes, más 5.000 efectivos para su apoyo logístico y 7.000 personas más para los distintos cuarteles generales.

### Francia

**Último viaje del buque escuela Jeanne d'Arc.**—El buque escuela de la Marina francesa, portahelicópteros *Jeanne d'Arc*, inició el 2 de diciembre el que sería su último periplo de seis meses con guardias marinas a bordo. La salida del puerto bretón de Brest, en presencia del primer ministro François



Portahelicópteros *Jeanne d'Arc*.

Fillon, marcaba el inicio de su 45 crucero de instrucción, último que realizaría el buque más veterano de la Marine Nationale, ya que entró en servicio en el año 1964. Sus 585 tripulantes, de los que 104 son oficiales alumnos, harán una breve escala en puertos africanos del Atlántico, para posteriormente dar el salto a la América del Sur, con salida al Pacífico incluida, para iniciar su viaje de retorno desde el puerto de Nueva York. En sus 45 años de servicio, el *Jeanne d'Arc* se ha convertido en una de las figuras más representativas de la Marina francesa, aunque por primera vez desde 1912 no tendrá un sucesor en la lista oficial de buques por falta de recursos financieros, si bien el histórico nombre que lleva, el de la Doncella de Orleans que derrotó a los ingleses invasores, no se perderá dado su alto contenido histórico y simbólico, ya que será llevado por la Escuela Naval.

Construido en los astilleros de Brest entre 1959 y 1961, este portahelicópteros de 182 metros de eslora ha recorrido un total de 1,7 millones de millas náuticas, es decir, varias veces la distancia de la Tierra a la Luna, y ha formado a 6.400 aspirantes a oficial en su larga vida. Sus exquisitas recepciones dadas en su cubierta de vuelo en las más de 800 escalas programadas serán sin duda recordadas en casi todos los grandes puertos del mundo. Numerosos presidentes y jefes de estado han pisado su cubierta, desde el rey de Marruecos a Leopoldo Senghor y Fidel Castro, así como todos los presidentes de Francia, excepto Nicolás Sarkozy.

Una vez finalizado su último periplo las 10.000 toneladas del *Jeanne d'Arc* irán al desguace, igual que ocurrió con el portaaviones *Clemenceau*, aunque para ello deba ser primero despojado de los revestimientos de amianto de sus compartimentos, lo que ya se ha ofrecido a hacer un desguace británico.

## Grecia

**Aceptación de tres submarinos.**—La Marina helena ha aceptado a los tres submarinos construidos en Grecia de la clase *Papanikolis* pertenecientes al *Tipo 214* de Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) en un esfuerzo para resolver la disputa existente

entre el Gobierno griego y la compañía alemana. El nuevo ministro de Defensa, Evangelos Venizelos, confirmó el 13 de noviembre que los tres submarinos ubicados en las instalaciones griegas de TKMS, en los astilleros Hellenic Shipyards de Skaramanga, serían aceptados y que la Marina estaba lista para iniciar sus pruebas de mar. Un hecho que ha influido sin duda en esta rápida decisión es la dificultad económica por la que están pasando los astilleros Hellenic Shipyards como resultado de la cancelación del programa Archimedes para la construcción de cuatro submarinos del *Tipo 214*, así como del programa *Neptune II* para la modernización de tres submarinos del *Tipo 209*. Por si esto fuese poco, la compañía alemana reclamaba el pago de una deuda de 524 millones de euros, de los que 300 millones procedían de los astilleros griegos.

Para solucionar este problema, el ministro Venizelos ha prometido satisfacer la deuda de los astilleros Hellenic Shipyards a razón de 3,5 millones de euros mensuales, mientras se encuentra un comprador para esta factoría constructora de buques y submarinos.

Además subyace otro problema, como es el del primer submarino que da nombre a la serie, el *Papanikolis*, y que no ha sido aceptado por la Marina helena a raíz de los problemas surgidos en las pruebas de mar, en las que el submarino cogió una escora de 47 grados. Este submarino posiblemente sea vendido, una vez corregidas las deficiencias de estabilidad, a un tercer país. Como alternativa a la cancelación del programa *Neptune II* y a la no aceptación del *Papanikolis*, el ministro de Defensa griego ha anunciado la construcción de dos submarinos más del *Tipo 214*, equipados con Propulsión Independiente del Aire (AIP) en los astilleros griegos de Hellenic Shipyards.

## Irán

**Detención de un yate con marinos británicos.**—La Marina iraní detuvo el 25 de noviembre un yate con cinco marinos británicos a bordo, so pretexto de haber invadido sus aguas territoriales en el golfo Pérsico. Este incidente ha vuelto a remover las agita-



## NOTICARIO

das aguas de las relaciones diplomáticas entre Irán y el Reino Unido, que no han vuelto a la normalidad desde que en marzo de 2007 la Marina iraní detuviera, con igual pretexto, a 15 marinos de la Marina británica que navegaban en una rhib perteneciente a una fragata inglesa que se encontraba en el golfo Pérsico. En esta ocasión, el yate había salido de Bahrein y se dirigía hacia Dubai, para participar en una regata *offshore* Dubai-Muscat, que debía comenzar el 26 de noviembre. Las autoridades británicas, que no se explican que la detención de los cinco marinos dure ya más de una semana, esperan que mediante los contactos diplomáticos pertinentes puedan ser liberados a corto plazo.

### Malasia

**Incendio y pérdida de una LST.**—La Marina malaya ha finalizado la investigación para esclarecer las causas que provocaron el incendio y posterior pérdida del *Sri Inderapura*

*ra*, un buque anfibio de origen norteamericano y del tipo LST de la clase *Newport*. El comité de investigación, presidido por el capitán de navío Rusli Ahmad, apoyado por otros cinco oficiales de Marina, llegó a la conclusión de que el fuego pudo ser causado por el cortocircuito de un cable en la cubierta de carros. Sin embargo, las causas exactas del gran incendio, que provocó la destrucción total del buque y su semihundimiento en puerto, no han podido ser totalmente esclarecidas, aunque se descartó la posibilidad de que un cigarrillo encendido pudiera haber causado el desastre o la posibilidad de un sabotaje, acción que se atribuía a un grupo de protesta indonesio, haciendo referencia a posibles acciones de Malasia contra Indonesia.

Atendiendo al informe hecho público, el fuego estalló cuando el buque se encontraba atracado en la base de Lumut, de donde debería haber partido el 8 de octubre para llevar diversos suministros a la base de Sepanggar, en la Malasia oriental. El fuego estalló a las 0616 horas locales y las diversas acciones



LST *Sri Inderapura* (ex USS *Spartanburg County* LST 1192).

tomadas por la guardia de puerto fueron inefectivas, cortándose el suministro eléctrico de tierra sin tener arrancados los generadores del buque, con lo que el circuito de contraincendios no funcionó, llevando las acciones al caos total al estar todo el buque a oscuras. Sólo a las 1720 pudo ser apagado el fuego, pero no se realizó ninguna inspección ni control para evitar que el incendio pudiera reactivarse. Así, en la mañana del día siguiente, 9 de octubre, el fuego volvió a producirse en el pañol de pinturas y del aceite hidráulico, expandiéndose rápidamente por todo el buque, determinando los servicios de contraincendio de la base que el fuego no podía ser controlado, por lo que se decidió remolcar al *Sri Inderapura* fuera de puerto y vararlo en un banco de arena. El comité de investigación hizo responsable de la pérdida del buque a sus oficiales y dotación, que deberán ser juzgados por un consejo de guerra, acusados de negligencia. Asimismo, el Comité ha concluido que la LST no es reparable y recomienda que sea dada de baja y desguazada, una acción que ha sido aceptada por el almirante Tan Sri Abdul Aziz, jefe de la Marina malaya.

## México

**Interceptan cuatro embarcaciones con droga.**—Las autoridades navales mexicanas, en estrecha coordinación con el Servicio de Guardacostas estadounidense (Coast Guard), han interceptado cuatro lanchas rápidas que transportaban cocaína frente a las costas de Chiapas al sur de México. La acción conjunta, en la que también participó la DEA (Drug Enforcement Administration), condujo a la aprehensión de nueve narcotraficantes. La Secretaría de Marina (SEMAR) dijo que un buque del Coast Guard norteamericano solicitó permiso para inspeccionar a cuatro embarcaciones que se encontraban navegando en la frontera entre México y Guatemala, a 102 kilómetros al sureste de Chiapas. La autorización le fue concedida en base al protocolo existente de cooperación binacional. Las embarcaciones, al ver al buque estadounidense quisieron darse a la fuga, por lo que fueron perseguidas por el guardacostas, tirándose

algunos de los narcotraficantes al agua. En las cuatro embarcaciones fueron decomisados por las autoridades navales mexicanas 13 bultos de cocaína pura con destino al mercado norteamericano, que pesaron 262 kilogramos.

## OTAN

**Aviones AWACS contra los piratas.**—El almirante Jim Stavridis, comandante supremo aliado de Europa (SACEUR) y responsable de las operaciones en el Índico de la alianza contra los piratas, en una comparecencia en la Asamblea del Atlántico Norte el 7 de diciembre declaró que aunque un incremento en el número de buques desplegados en el Índico es siempre bienvenido, lo que realmente necesita son aviones de patrulla marítima MPA en aquellas latitudes, así como la incorporación de aviones AWACS (*Airborne Warning and Control System*) e imágenes de satélites en tiempo real.

El número y medios de los ataques piratas se han incrementado en los últimos meses, por lo que las medidas para combatirlos deben igualmente ir *in crescendo*. Stavridis reconoció, durante un almuerzo en la Agencia de Seguridad y Defensa, que la solución al problema de la piratería no es sólo naval, sino global, por lo que en tierra hay que crear puestos de trabajo para sacar de la pobreza extrema a las naciones del Cuerno de África.

Stavridis, que tomó posesión de su cargo como responsable del Mando Aliado de Operaciones en Shape, Mons, el pasado mes de junio, recalco también la importancia de la cooperación y coordinación a todos los niveles con la Unión Europea, que desarrolla la Operación ATALANTA contra la piratería.

## Pakistán

**Atentado terrorista contra el Cuartel General.**—Un atentado suicida, realizado contra el Cuartel General de la Armada en Islamabad, se ha saldado con la muerte de dos miembros de la Marina paquistaní. El



ataque del día 2 de diciembre fue realizado por un adolescente que se voló al ser detenido por la guardia en la puerta principal del complejo que alberga el Cuartel General de la Marina paquistaní, causando además de dos muertos, un oficial y un suboficial, diez heridos más entre el personal que custodiaba la entrada.

El complejo naval se encuentra cerca de la oficina de las Naciones Unidas que alberga el Programa Mundial de Alimentos (WFP), que ya sufrió un atentado similar en el mes de octubre con el resultado de cinco muertes. La residencia oficial del presidente de Pakistán Asif Ali Zardari, que se encuentra en las proximidades, no sufrió daño alguno por la explosión del artefacto.

La policía ha revelado que el terrorista tenía de 14 a 16 años y que hablaba una lengua extranjera. Este incidente es el último, por el momento, de una cadena de atentados contra instalaciones de las Fuerzas Armadas y de Seguridad del Estado, a raíz de la ofensiva iniciada por el Ejército paquistaní contra los talibanes y elementos simpatizantes de Al Qaeda en las regiones tribales al sur de Waziristán.

### **Panamá**

*Construcción de dos bases navales.*—El Gobierno panameño, con financiación de los Estados Unidos, abrirá dos nuevas bases navales para utilización conjunta con fuerzas navales norteamericanas. La primera de ellas se ubicará en la bahía Piña, en la provincia del Darién, mientras que la segunda se construirá en punta Coca, provincia de Veraguas, a 300 km al suroeste de la capital Panamá. Ambas estarán en el Pacífico para reforzar la lucha contra el narcotráfico en alta mar. Frente a las voces críticas de la oposición por la presencia militar norteamericana, el ministro de Gobierno y Justicia, Raúl Mulino, aclaró que ambas bases serán panameñas y desde ellas operarán diferentes instituciones de seguridad, como el Servicio Nacional de Fronteras, el Servicio Aeronaval y la Policía Nacional.

### **Perú**

*Acuerdo de reparación de submarinos en Argentina.*—El viceministro de Defensa, Rafael Alta Campodónico, firmó un acuerdo con la ministra argentina del mismo ramo, Nilda Garre, en una declaración conjunta para constituir una comisión técnica que analizará la posibilidad de realizar la modernización a media vida de los submarinos del *Tipo 209* en el Complejo Industrial Naval Argentino (CINAR). La comisión estará integrada por expertos del CINAR, y estará compuesta por los astilleros TANDANOR y Almirante Storni argentinos y por parte peruana por el Servicio Industrial de la Marina de Guerra, así como por funcionarios de ambos ministerios de Defensa.

### **Rusia**

*Venta de un BPC francés.*—La venta de un *BPC* o *Bateau de Projection et de Commandement*, de la clase *Mistral* francesa, a la Marina rusa es un hecho que ha inquietado seriamente a los tres países bálticos, que desde el conflicto de Georgia miran cada vez con más desconfianza a su poderoso vecino, y en este sentido los tres países han preguntado si el buque será vendido con equipos de alta tecnología.

La entrada del buque de mando anfibio *Mistral* en el puerto de San Petersburgo el 23 de noviembre sirvió para aumentar aún más esas inquietudes, ya que este buque polivalente, en el caso de adquirirse finalmente por la Marina rusa, aumentaría considerablemente su potencial anfibio, puesto que hasta la fecha carecía de un buque similar. El *Mistral*, con 200 m de eslora y 32 de manga, puede transportar una quincena de helicópteros, una compañía completa de carros *Leclerc* y un batallón de infantes de marina, contando además con un completo hospital de 70 camas.

De acuerdo con las declaraciones del comandante de la Marina rusa, almirante Vyssotski, la posesión de un navío así en agosto de 2008 le hubiera permitido a la Flota del mar Negro cumplir su misión en 40 minutos en lugar de 26 horas, refiriéndose a la ocupación de Georgia.

De acuerdo con las declaraciones del comandante del buque, el *Mistral* es conocido en la Marina francesa como la *navaja suiza* por su gran polivalencia, que le permite actuar en todo tipo de escenarios. «El buque es una joya que muchos países nos envidian, dadas sus excelentes cualidades de mando y proyección. Está claro que los rusos quieren dotarse de una fuerza de ataque anfibia rápida».

Las negociaciones para su venta han entrado en su fase final. Después de haber hecho una oferta, los franceses esperan una respuesta de Moscú en las próximas semanas. El acuerdo contempla la venta de cinco buques de la clase *Mistral*.

### Unión Europea

**Operación ATALANTA.**—En unas recientes declaraciones hechas a la prensa británica, el contralmirante Peter Hudson, comandante de las Fuerzas Navales de la Unión Europea (COMEUNAVFOR), reconocía la imposibilidad de controlar totalmente con buques de la Unión Europea todo el océano Índico con objeto de impedir apresamientos como el producido el 29 de noviembre, en que un grupo de piratas se hicieron con el petrolero griego de 300.000 t *Maran Centaurus*. Hudson anunció además que a finales del mes de noviembre los piratas mantenían en su poder 11 buques con 264 tripulantes como rehenes. «La noticia de que los piratas somalíes han apresado un petrolero con una carga de 275.000 m<sup>3</sup> de combustible con un valor en el mercado de más de 100 millones de euros ilustra exactamente la gravedad de este problema», reconocía el almirante británico, que continuó diciendo que los piratas tienen ahora un radio de acción de más de mil millas a partir de la costa de Somalia, gracias a la utilización de buques nodriza que transportan los esquifes hasta las proximidades de sus presas. Con respecto a la medida de llevar guardias armados a bordo para hacer frente a los asaltantes, Hudson reconoció que ésta puede ser efectiva en el caso del pesquero español *Ortube Berria*, que el mismo día 29 había repelido

gracias a sus guardias de seguridad un intento de abordaje, pero esa posibilidad en un petrolero era impensable por el riesgo de incendio o incluso explosión, dado el carácter inflamable de la carga transportada. El problema se agudiza en este caso, porque los grandes petroleros de 300.000 o superiores no pueden cruzar el canal de Suez, por lo que se ven obligados a bajar la costa occidental de África con el consiguiente peligro de ser apresados, aumentando de esta forma el precio de los fletes y de los seguros de la carga, con la siguiente repercusión en el costo de los combustibles.

La costa de Somalia tiene una longitud de 1.880 millas y constituye, en palabras de Hudson, un auténtico paraíso para los piratas de una nación paupérrima sin orden interno. Afortunadamente, el *Maran Centaurus* es sólo el segundo petrolero apresado y el primero de la UE, ya que el anterior, *Sirius Star*, pertenecía a Arabia Saudí, siendo liberado en enero tras pagar sus armadores dos millones de euros.

### Venezuela

**Modernización de un submarino.**—Los astilleros venezolanos Diques y Astilleros Nacionales CA (DIANCA) finalizaron la modernización a media vida del submarino *Sábalo* (S 31) del Tipo 209/1300, que causó alta de nuevo en la Marina venezolana el 11 de noviembre después de permanecer cinco años en gradas sufriendo diversas modificaciones. La modernización a media vida comprendía mejoras en sus motores diésel principales, mástil de inducción y *snorkel*, sistemas de control del buque, distribución de datos y la adición de una pantalla multifunción. El propósito principal de esta modernización fue hacer al submarino más silencioso en inmersión en las aguas poco profundas del Caribe. Los astilleros alemanes de HDW fueron los principales subcontratistas de este largo proyecto, cuyo costo ha sido estimado en 50 millones de euros.

J. M. T. R.



**El S 164 Barracuda, último Daphné operativo del mundo, visitó Cartagena.**—El submarino portugués S 164 *Barracuda* ha efectuado una escala de cortesía en Cartagena, dentro del periplo programado por la Marina portuguesa para el crucero de despedida previo a su retirada del servicio.

Este submarino fue botado en abril de 1967 y entregado a la Marina lusa un año después. Era el segundo de este tipo, tras el *Albacora*, y le seguían el *Cachalote* y el *Delfín*. El *Cachalote* sería transferido a Pakistán, quedando los otros tres como espina dorsal del Arma Submarina portuguesa durante lustros. A finales de los años 60, Francia, diseñadora y constructora de los *Daphné*, no sólo construyó para su Marina una docena de unidades, sino que había logrado exportar varias a Pakistán y a Sudáfrica, aparte de la propia Portugal, cuando surgió el interés de España, con la única diferencia que los nuestros se construyeran en Cartagena, mientras los de todos los demás países salieron de astilleros galos.

Las buenas relaciones que siempre tuvo la Armada española con la portuguesa propiciaron el hecho de que sus dos primeros *Daphné*, uno de ellos precisamente este *Barracuda*, vinieran a comienzos de los 70 a Cartagena en repetidas ocasiones para adiestrar a las dotaciones de quilla de nuestros *Delfín* y *Tonina*, que por aquellas fechas aún

estaban en construcción y ni siquiera se habían botado. Comenzaba de esa manera una larga relación de amistad entre los submarinistas españoles y portugueses, que ha supuesto en los últimos casi 40 años múltiples maniobras conjuntas, con intercambios de dotaciones e innumerables visitas de nuestros submarinos a puertos peninsulares e insulares portugueses y, de manera recíproca, ellos a España.

En marzo de 2006, el S 63 *Marsopa*, último *Daphné* español que estuvo en servicio, visitó Lisboa en su crucero de despedida como una manera de agradecer esa colaboración mutua. Por la misma razón el *Barracuda* ha visitado ahora Cartagena antes de ser definitivamente inmovilizado tras más de 40 años de servicio.

Tras las bajas del *Albacora* en 2000 y del *Delfín* en 2005, el *Barracuda* quedó como único submarino del país vecino y ahora le llega por fin el merecido relevo, ya que en unos meses entrará en servicio el primero de los dos nuevos submarinos del tipo 209PN que están construyendo en los astilleros Howaldtswerke, de Kiel, el S 170 *Tridente*, al que se unirá unos meses después una segunda unidad, que ha recibido el nombre de S 171 *Arpão*.

D. Q. C.



### **La Comisión Europea denuncia a España por incumplimiento judicial**

La Comisión Europea ha denunciado a España por incumplimiento de una sentencia del Tribunal de Luxemburgo (TJCE) al mantener la exigencia de la nacionalidad española para ejercer los cargos de capitán y primer oficial en los buques de pabellón español. De prosperar esta denuncia, el TJCE podría imponer sanciones económicas a España, pero da la impresión de que, habiendo transcurrido menos de un año desde la citada sentencia, la Comisión actúa de forma demasiado apremiante.

Por su parte, el Gobierno español alegó que está previsto modificar nuestra legislación mediante el Proyecto de Ley General de la Navegación (PLGN), que no pudo ser tramitado en la pasada legislatura.

También cabría utilizar otro vehículo normativo, como puede ser la modificación de la Ley de Puertos.

### **Boluda Lines y Nisa Marítima inician un servicio conjunto Península-Canarias**

Boluda Lines, división de transporte marítimo de mercancías de Boluda Corporación Marítima, y la naviera Nisa Marítima, con sede en Valencia y que opera servicios

entre la Península, las islas Canarias y el norte de África, han firmado un acuerdo por el que ambas compañías prestarán un servicio conjunto y directo entre la Península (Barcelona y Sagunto) y las islas Canarias. Con este acuerdo ambas empresas pretenden dar respuesta a la demanda actual, pero con una notable mejora tanto en los tiempos de tránsito como en la prestación de un servicio directo y sin escalas. Cada naviera aportará dos buques de línea, que ofrecerán una capacidad semanal total de 1.800 TEU.

Tras este acuerdo, Boluda Lines comenzará a dar cobertura al servicio desde Barcelona con los buques españoles *Ruiloba* y *CT Beatriz*, que tendrán su salida los sábados con destino Tenerife y Las Palmas, y que cubrirán también el servicio a las islas menores. Por su parte, Nisa Marítima operará los portacontenedores *Evolution* y *Evidence* de bandera holandesa, también los sábados desde Sagunto y con destino directo a Canarias.

### **Vapores Suardíaz obtiene el certificado de calidad ISO 9001:2008**

Vapores Suardíaz Mediterráneo ha obtenido el certificado de sistemas de calidad ISO 9001:2008 para las actividades de agente marítimo, consignatario de buques, transitario, agente de aduanas y almacenista de sus

delegaciones de Barcelona y Valencia. Con este certificado, acreditado por la sociedad de clasificación Bureau Veritas, la empresa consolida su estrategia de mejora continua de los servicios al cliente y ofrece una imagen de total solvencia.

J. C. P.

### **Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo**

A principios del mes de noviembre tuvo lugar en Marrakech la XVI reunión de las Partes Contratantes del Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo. España ha detentado en el bienio 2008-09 la Presidencia del Bureau del Convenio: en este periodo se ha producido la entrada en vigor, en enero de 2008, del Protocolo de Sustancias Peligrosas y, en mayo de 2008, las enmiendas de 1996 al Protocolo de Fuentes Terrestres; también se firmó el Protocolo de Gestión Integrada de Zonas Costeras, que está a la espera de entrada en vigor cuando sea ratificado por el número de Partes necesario.

En la reunión se presentó un conjunto de decisiones a adoptar por las Partes, entre ellas la inclusión de nuevas especies en los Anejos del Protocolo de Biodiversidad para la protección del patrimonio natural marino, la propuesta de cuatro nuevas Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para extender esta red en el Mediterráneo y las medidas de fomento y mejora de la cooperación con la sociedad civil. Al final discutió la «Declaración de Marrakech», documento que contiene un llamamiento a los países para el impulso de la cooperación regional y así conseguir una mejor gobernanación ambiental regional en el Mediterráneo. También se insta al fortalecimiento de la cooperación establecida en el marco del Plan de Acción para el Mediterráneo con el objetivo de establecer sinergias, evitar duplicaciones y asegurar un empleo eficiente de los recursos.

El Plan de Acción para la protección y el desarrollo de la cuenca del Mediterráneo (PAM) tiene como objetivo la protección y

mejora del medio ambiente y el desarrollo de esta región, basándose en los principios de la sostenibilidad. Este Plan se adoptó en 1975 por 16 estados mediterráneos y la entonces CEE, bajo el auspicio del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). En él se incluyen aspectos como la gestión de las zonas costeras, la prevención y el control de la contaminación, la protección de los ecosistemas y la preservación de la biodiversidad. En 1976 se adoptó el Convenio para la Protección del Mar Mediterráneo Contra la Contaminación (Convenio de Barcelona). El Convenio se enmendó en 1995, pasando a denominarse Convenio para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo, y se ha ido completando con diversos protocolos.

### **Áreas de protección de aves marinas**

La Sociedad Española de Ornitología (*SEO/Bird Life*) ha culminado un trabajo de cuatro años de duración en el que se han identificado las áreas más importantes para las aves marinas en España. El inventario complementa los espacios ya identificados en tierra firme y permitirá abordar la protección completa de las aves marinas mediante una red de espacios coordinada y coherente.

En el trabajo se han identificado 42 áreas, denominadas oficialmente IBA (*Important Bird Area*), repartidas en aguas españolas. Se trata del primer inventario nacional completo de IBA marinas junto al de Portugal. Diez de las zonas están en Canarias, ocho en el norte y noroeste de la Península, ocho en la zona de transición Atlántico-Mediterráneo (golfo de Cádiz y mar de Alborán) y dieciséis en el Mediterráneo. Suponen una superficie de 42.833 km<sup>2</sup> (el 5 por 100 de las aguas territoriales). Dieciséis de las especies que viven en ellas están incluidas en la directiva de aves amenazadas, y once especies se encuentran en estado desfavorable.

Como ejemplo de estas áreas cabe reseñar que en Galicia se han identificado cuatro: entorno marino de las Rías Bajas (2.469 km<sup>2</sup>, destacando la gaviota patiamarilla y el cormorán moñudo), Costa de la Muerte (3.543 km<sup>2</sup>, con 18 especies relevantes, desta-

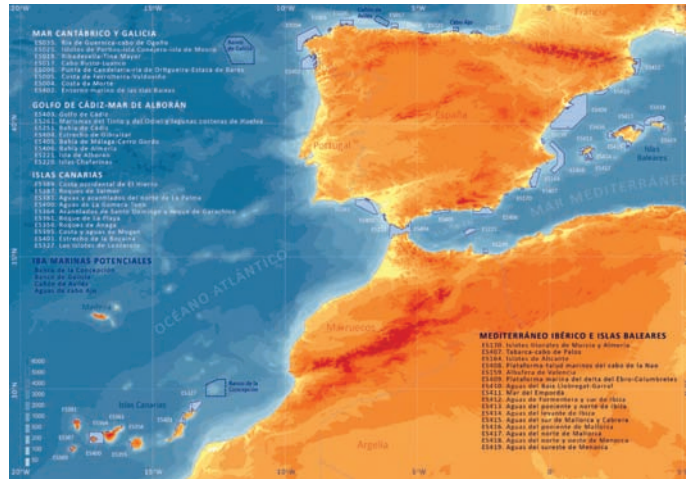


cando la gaviota tridáctila y el arao común), costa de Ferrolterra-Valdoviño (94 km<sup>2</sup> con cuatro especies relevantes, como el paño y el cormorán moñudo) y punta Candelaria-ría de Ortigueira-Estaca de Bares (900 km<sup>2</sup> y 13 especies relevantes).

La identificación de estas zonas es el primer paso para asegurar la protección integral de las aves marinas; posteriormente podrán ser declaradas Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA) y garantizar así su adecuada gestión mediante la elaboración y aprobación de los planes correspondientes. El estudio español y portugués ha sido ya tomado como referente por otros países europeos (como Francia, Grecia, Italia, Malta y Países Bálticos) y de otros continentes (Argentina, Estados Unidos, Sudáfrica, Nueva Zelanda y Perú).

**Proyecto VACCA**

El Ministerio de Ciencia e Innovación está apoyando a un consorcio de empresas radicadas en Vigo para el diseño de un minisubmarino que controlará la calidad de las aguas gallegas. El proyecto recibe el nombre de Vehículo Autónomo para el Control de la Calidad de las Aguas (VACCA), y está diseñado como una plataforma móvil con diversos sensores y que estará preparado para un despliegue rápido desde la costa. También lo estará para realizar un muestreo oceanográfico



co utilizando diversos sensores de tipo modular e intercambiables. Realizará estos muestros submarinos de acuerdo con la derrota marcada, y al hacer superficie transmitirá los datos obtenidos a un buque de apoyo o estación costera. El proyecto, en fase embrionaria, necesita acometer diferentes fases de diseño: estudio del casco, sistema de flotación y lastrado; sistema propulsor y de dirección; sistema de energía y de navegación; sistemas de comunicaciones, emergencia y señalización; sensores oceanográficos y de almacenamiento de datos, y sistema anticolidión.

Dentro del consorcio formado, el centro tecnológico Asociación de Investigación Metalúrgica del Noroeste (AIMEN) tiene encomendado el diseño de la estructura del casco del minisubmarino, el diseño mecánico y el estudio hidrodinámico, el diseño del sistema de propulsión y maniobra del vehículo y el sistema de navegación y posicionamiento telemétrico.

A. P. P.







Viejas y pacientes tradiciones. (Foto: A. Ortigueira Gil).



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### **Boluda consigue carga de trabajo hasta 2011**

Actualmente, Boluda Corporación Marítima, dedicada a la construcción y reparación de buques, tiene prevista una cartera de pedidos en Valencia de al menos veinte embarcaciones hasta el año 2011, y en la actualidad se encuentra realizando la construcción de siete de esos buques.

Últimamente tuvo lugar la botadura de dos remolcadores en Unión Naval Valencia, los cuales se han incorporado a la flota de la compañía del naviero valenciano Vicente Boluda.

### **Construcción de un buque auxiliar de acuicultura**

El astillero Nodosa ha iniciado recientemente la construcción de un buque auxiliar de acuicultura. Dicho buque es un barco polivalente realizado para labores propias del cultivo y explotación del mejillón y para la producción de la ostra o el rodaballo, entre otras especies marinas.

La gran versatilidad del buque es una de las condiciones básicas del nuevo proyecto, de forma que el mayor requerimiento por parte de los armadores se ha convertido en la característica principal.

El buque faenará en la ría de Arosa y será construido íntegramente en acero naval, que frente a la fibra plantea mayor robustez y posibilidades de ampliación o transformación en un futuro, y acero inoxidable, sobre todo en el puente de gobierno, toldilla, amuradas, accesos y elementos de amarre y fondeo, lo que redunda en su estética, durabilidad y mantenimiento.

J. C. P.

### **Noticias de astilleros Barreras**

El astillero Hijos de J. Barreras de Vigo está finalizando en el puerto de Vigo el tercero de los cuatro *ferries* que construye para la naviera Balearia. El casco del buque, que llevará el nombre de *Abel Matutes*, ha sido construido en los astilleros portugueses Lisnave de Setúbal, pues por su eslora de 190 m no



*Ferry Passió per Formentera. (Foto: Balearia).*

tiene cabida en las gradas de Barreras. Precisamente las instalaciones de Barreras en Vigo están en proceso de ampliación para permitir la construcción de buques de hasta 250 m de eslora y 32 m de manga (manga *Panamax* apta para cruzar el canal de Panamá en sus actuales dimensiones).

El buque ha sido llevado a remolque al puerto de Vigo, donde la Autoridad Portuaria ha permitido su atraque en el muelle de reparaciones de Bouzas para su finalización; la fecha prevista de entrega es marzo de 2010 y cubrirá la línea Barcelona-Palma-Ibiza. Sus características principales son: 5.300 t de peso muerto, 190,5 m de eslora máxima, 26 de manga, seis de calado, propulsión principal con dos motores de 9.000 kW, velocidad de crucero de 21 nudos, dos hélices transversales de maniobra en proa, capacidad para

900 personas (pasaje y tripulación) y capacidad de carga, sólo automóviles, de 247 turismos, o sólo tráilers, de 2.235 m lineales. El coste del buque asciende a 120 millones de euros.

Con anterioridad, Barreras había entregado a Naviera Balearia los *ferries Martín i Soler* y *Passió per Formentera*. Cada uno de los cuatro está diseñado específicamente para la línea marítima para la que entra en servicio. Suponen una inversión conjunta de 350 millones de euros. La última unidad que Barreras construye para Balearia, dentro de este paquete de cuatro buques, será también entregada en 2010 y llevará el nombre de *Alhucemas*”

A. P. P.





### **Puertos españoles y brasileños cooperarán en gestión portuaria y logística**

El presidente de Puertos del Estado y el secretario especial de Puertos de Brasil han firmado en Madrid un convenio de cooperación en gestión portuaria y logística que tendrá una vigencia de dos años. Esta cooperación podrá tener la forma de intercambio de puntos de vista, conocimientos y técnicas específicas, desarrollo de actividades, proyectos conjuntos y facilitar la cooperación entre empresas y organizaciones de ambos países, según nota de prensa hecha pública por Puertos del Estado.

### **El puerto de Castellón dispondrá de una nueva planta de nutrientes y fertilizantes**

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Castellón aprobó recientemente la concesión, por 35 años, de una nueva planta de nutrientes y fertilizantes a la empresa Agriberia Nutrición Vegetal, S. L. en la dársena sur del puerto. Esta planta tendrá una superficie de 30.430 m<sup>2</sup> y supondrá una inversión de 24 millones de euros, de los que cuatro serán destinados a medidas medioambientales. Estará ubicada en la zona más al sur del recinto portuario, y la sociedad

que explotará la planta estará formada, entre otros, por centenares de cooperativistas valencianos, que representan el 95 por 100 de la agricultura de la región.

El citado consejo también aprobó la creación en la dársena sur de una nueva planta para la recepción y almacenamiento de desechos líquidos generados por buques. Ocupará una superficie de 2.500 m<sup>2</sup> y supondrá una inversión de más de dos millones de euros.

### **El proyecto de la Ley de Puertos en su andadura definitiva**

Seis meses después de ser aprobado por el Gobierno y remitido a las Cortes, el proyecto de modificación de la Ley de Puertos 48/2003 ha dado el primer paso adelante con el debate parlamentario en el que se rechazaron, con los votos del PSOE y PP, las enmiendas a la totalidad que habían sido presentadas por los partidos catalanes y que al no ser apoyadas por los dos grandes partidos no pudieron prosperar.

Los portavoces del PSOE y PP anunciaron que tienen ya muy avanzado un acuerdo sobre la modificación en profundidad del proyecto, que se llevaría a cabo por medio de enmiendas al articulado, cuyo plazo de presentación es previsible que siga abierto durante algún tiempo.



## NOTICARIO

El Ministerio de Fomento señaló en una nota de prensa que el acuerdo alcanzado sobre este proyecto «establecerá un régimen económico común pero flexible, garantizará la adecuada prestación de los servicios portuarios, incentivará la competencia y articulará mecanismos de buena coordinación».

J. C. P.

### Línea de cruceros desde el puerto de Vigo

La compañía Iberocruceros ha anunciado sus intenciones de convertir el puerto de Vigo en punto de partida y llegada de una línea de cruceros turísticos. Ya el pasado mes de septiembre la compañía y la Autoridad Portuaria de Vigo cerraron el acuerdo técnico necesario para la operación regular de la naviera desde el puerto vigués. Iberocruceros dispone de tres buques: *Grand Mistral*, *Grand Voyager* y *Grand Celebration*, con una capacidad total de casi 4.500 pasajeros. A ellos se unirá en mayo de 2010 el *Grand Holiday*, con capacidad para más de 1.800 pasajeros.

Inicialmente, está previsto que el elegido para cubrir la línea turística desde Vigo sea el *Grand Voyager*. Sus características principales son: 25.000 t de desplazamiento, 180 m de eslora, 26 de manga, velocidad de 28 nudos

y capacidad para 836 pasajeros. La compañía inaugurará los viajes el 24 de abril con la salida de un mini crucero que visitará Lisboa, Tánger, Portimao y regreso a Vigo. Posteriormente, desde el 28 de abril, el crucero regular tiene previstas salidas semanales con escalas en Funchal, Las Palmas, Arrecife, Casablanca, Portimao y regreso a Vigo. La salida del 26 de mayo incluirá los puertos de Lisboa, Portimao, Casablanca, Tánger, Cádiz y regreso a Vigo. Ya en los meses de junio, julio, agosto y primeros de septiembre la ruta se modificará para incluir escalas en Funchal, Tenerife, Arrecife, Casablanca, Cádiz y regreso a Vigo. Se cerrará la temporada desde Vigo con un mini crucero que saldrá de Vigo el 14 de septiembre con escalas en Portimao y Casablanca y fin de viaje en Málaga el día 17 de septiembre. Se habrá completado un total de 22 salidas desde el puerto vigués.

La naviera, especialmente dedicada al público español, está ya estudiando la consolidación de su presencia en Vigo para más allá del próximo año; para ello está explorando la posibilidad de programar rutas en 2011 hacia el norte de Europa, con base de salida en Vigo.

A. P. P.



*Grand Mistral.*



### **Accésit a las buenas prácticas de gestión 2008**

El pasado mes de diciembre, la presidenta y la directora de Salvamento Marítimo, Isabel Durántez y Pilar Tejo, recogieron el accésit concedido por la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios a Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Marina Mercante, por sus prácticas de gestión.

El accésit a las buenas prácticas de gestión interna 2008 ha sido concedido a la práctica «Despliegue de un plan estratégico. Desarrollo de cuadro de mando integral», en el ámbito de Salvamento Marítimo. El premio reconoce las prácticas para mejorar la calidad de los servicios y valora las iniciativas consistentes en proyectos consolidados, cuyos resultados estén redundando en un

mayor rendimiento de la organización entre todas las administraciones públicas españolas, tanto estatales como autonómicas y locales.

El acto se celebró en la sala de conferencias del Instituto Nacional de Administración Pública de Madrid.



De izquierda a derecha: la jefa de Planificación Estratégica y Calidad de Salvamento Marítimo, Eugenia Sillero; la directora general de la Marina Mercante y presidenta de Salvamento Marítimo, Isabel Durántez, y la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo.





Ceremonia de entrega de la bandera de combate al portaaviones italiano *Cavour*.  
(Foto: M. Cela Muruais).



### Bruselas será prudente en la propuesta de capturas para 2010

La Comisión de la Unión Europea ha presentado su propuesta sobre las posibilidades de capturas en 2010 en aguas comunitarias, así como del esfuerzo pesquero para barcos comunitarios que operan fundamentalmente en aguas del mar del Norte y del océano Atlántico. Del contenido de la propuesta puede deducirse que las medidas de recuperación de caladeros han funcionado, pero no se hallan al nivel de la necesaria sostenibilidad, por lo que se dispone un recorte del 10 por 100 en aguas de los mares del Norte y un aumento del 15 por 100 en aguas españolas para la merluza, mientras se mantiene cerrada la pesquería de la anchoa en el golfo de Vizcaya.

En la mayor parte de los caladeros las oscilaciones al alza o a la baja no son superiores al 15 por 100, por lo que los informes científicos siguen levantando divisiones entre la Comisión y el sector.

Para la Comisión es indispensable, además de cumplir las reglas de juego marcadas para cada campaña y en cada caladero, un mayor desarrollo de las tecnologías selectivas para evitar capturas indeseadas, y con ello contribuir a la sostenibilidad de los caladeros.

### La pesca de bajura quiere contar en la política pesquera de Europa

Representantes de la pesca de bajura se han reunido recientemente en Madrid para conocer y evaluar el papel que la pesca artesanal tiene en la reforma que se lleva a cabo en la Política Pesquera Común. En los debates han participado altos cargos de la Administración, que explicaron y debatieron con los representantes de la pesca de bajura sobre sostenibilidad pesquera, rentabilidad y relevo generacional. Pero los temas que centraron el debate fueron la definición de la pesca artesanal, el papel de las cofradías en esta reforma y, especialmente, los derechos transferibles de pesca. Este concepto, sobre el que gravitan la reforma y la cultura de la pesca que se quieren implantar, provoca mucho recelo entre los pescadores, que lo ven como el punto de partida de una carrera por acumular cuota de pesca en la que sólo participarán grandes empresas que no se preocuparán por mantener el tejido social ni de las calidades de nuestro litoral.

Los representantes de la pesca de bajura aprobaron en la misma jornada los estatutos para la creación de la Asociación Nacional de Lonjas, que será gestionada por las cofradías. Esta asociación es la respuesta de los pesca-

dores a la modificación que prepara el Gobierno a la Ley de Pesca, que permitirá a los compradores adquirir el pescado sin pasar por la lonja.

J. C. P.

### Control de la pesquería del atún rojo

El pasado mes de noviembre tuvo lugar en Recife (Brasil) la reunión de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (ICCAT). En esas jornadas se adoptaron varios planes de gestión plurianuales nuevos para ajustar las posibilidades de pesca a los dictámenes científicos. En concreto, el total admisible de capturas (TAC) para 2010 se ha rebajado a 13.500 toneladas frente a las 22.000 toneladas de 2009. La medida de reducción de la cuota se acompaña con la limitación a un mes de la campaña de pesca por los cerqueros (del 15 de mayo al 15 de junio) sin posibilidad de prórroga en caso de condiciones meteorológicas adversas. Además, si los científicos detectan un grave riesgo de colapso de la población de atún, sus pesquerías en el Atlántico oriental y en el Mediterráneo podrían suspenderse por completo.

Estas medidas afectan de lleno a las pesquerías españolas con el arte de almadraza en la zona del Estrecho, que van a ver reducida su cuota de pesca en un 40 por 100. Además, en la reunión se puso de manifiesto el progreso en la gestión y conservación del pez espada en el Mediterráneo; también se adoptó una de las propuestas presentadas por la Unión Europea para la prohibición efectiva de la descarga de ejemplares de tiburón zorro, complementada con el compromiso de las partes de no pescar directamente ninguna de las especies que pertenezcan al mismo género.

Respecto a las aves marinas, no salió adelante otra propuesta de la Unión para adoptar medidas suplementarias para reforzar las actuales recomendaciones para reducir las capturas accesorias de este tipo de aves.

### Cuotas pesqueras en la zona NAFO

La Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste, conocida por sus siglas

*Northwest Atlantic Fisheries Organization*), fijó en su trigésima primera reunión anual en Bergen las cuotas pesqueras para el año 2010. El dato más relevante de esta reunión ha sido la constatación de la recuperación progresiva y el buen estado de los *stocks* pesqueros de NAFO, que han permitido reabrir las pesquerías de bacalao en la zona conocida como Flemish Cap y las de gallineta en la división 3M.

Las aguas de Terranova fueron la principal zona de pesca para la flota bacaladera española, que tuvo que abandonarlas al imponerse primero la moratoria y luego el cierre de todas las zonas de NAFO para esta pesquería en 1999.

La cuota de bacalao permitida para 2010 es de 5.500 t., de las que 787 son para la flota bacaladera española. Ello permitirá aumentar los días de actividad y mejorar la rentabilidad de la flota española que en los últimos años está faenando con muchas restricciones en aguas de Noruega y de las Svalbard. La apertura de la pesquería de gallineta en la división 3LN no afecta a la flota española por no tener adjudicadas cuotas de esta especie en esta división.

En los caladeros de NAFO faenan buques arrastreros congeladores españoles dirigidos especialmente a la captura de fletán negro, gallineta, camarón, granadero, raya y locha. La pesquería de fletán negro mantiene el TAC de 16.000 t, dentro del plan de recuperación acordado en 2003 para un periodo de quince años, lo que permitirá a la flota española mantener un nivel similar a este año con una cuota de 4.396 toneladas.

Por otra parte, cumpliendo la Resolución 61/105 de la Asamblea General de Naciones Unidas para la protección de los ecosistemas marinos vulnerables, NAFO ha aprobado el cierre provisional por dos años de 11 zonas de pesca para las artes de fondo. Este cierre está pendiente de confirmación hasta obtener los resultados definitivos de la campaña oceanográfica que el buque español *Miguel Oliver* está realizando en aguas de NAFO.

A. P. P.



### Nuevo puerto deportivo en La Coruña

A finales del pasado mes de septiembre se inauguraron oficialmente las instalaciones de Marina Coruña, nuevo puerto deportivo en esta ciudad. Su situación es excepcional: a la entrada de la bahía coruñesa, entre el castillo de San Antón y el dique de abrigo Barrié de la Maza con la torre de control marítimo. Cuenta con todas las instalaciones necesarias para desarrollar sus funciones: pantalán-dique flotante de 400 m lineales preparado con amarres pilotados tipo *finger* para pequeñas esloras y megayates (más de 30 m de eslora); servicios de agua, electricidad, combustible, cafetería, restaurante, lavandería, escuela de navegación, aparcamiento subterráneo de 300 plazas, y el apoyo necesario para el turismo náutico. Además, cuenta con unas instalaciones complementarias, Marina Seca, en la zona de Oza frente a la playa de Santa Cristina, donde existe la posibilidad de taller de reparación integral, hibernación de embarcaciones en nave cubierta, aulas de formación, pantalán de atraque, etcétera.

Con estas instalaciones los amarres deportivos en La

Coruña llegan casi a las 2.500 plazas, aumento de especial importancia en un puerto utilizado como recalada de numerosas embarcaciones deportivas europeas en sus tránsitos hacia el Mediterráneo o hacia aguas americanas. También es fundamental para lograr un lanzamiento y aumento efectivo de las actividades náuticas, que muchas veces se ven cercenadas por la poca disponibilidad de atraques adecuados.

A. P. P.







Frío al amanecer en Copenhage. (Foto: Comandancia *Blas de Lezo*).





## *Cultura Naval*

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *50 BARCOS ESPAÑOLES*  
DEL CAPITÁN DE NAVÍO MARCELINO GONZÁLEZ FERNÁNDEZ

El día 2 de diciembre, con la presencia de numeroso público, tuvo lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada la presentación del libro *50 barcos españoles*, escrito por el capitán de navío Marcelino González Fernández y editado por la Fundación Alvargonzález, cuyo vicepresidente, Romualdo Alvargonzález, ocupaba el lugar de la presidencia del acto.

La introducción del acto corrió a cargo del director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, que dio la bienvenida a los asistentes.

Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar, procedió después a la presentación del autor, haciendo una extensa semblanza de





aquél, en la que expuso sus múltiples facetas como pintor, filatélico, escritor y especialista en temas navales, así como su labor de colaborador asiduo del Boletín de la Fundación Letras del Mar.

A continuación el capitán de navío González Fernández pasó a presentar su obra, su «botadura oficial», como dijo, en cuya confección tardó diez años, y que consiste en una recopilación de 39 artículos escogidos de los muchos publicados por él en diferentes revistas (*Ares*, *Crónica filatélica*, *Fuerza Naval*, *Historia de Iberia Vieja*, *Revista Española de Historia Militar* y, cómo no, en la REVISTA GENERAL DE MARINA).

Hizo una breve síntesis de cada barco contemplado en el libro, empezando por la nao *Santa María* y finalizando con el *Marqués de la Ensenada*, destructor derivado de la clase *Oquendo*. Dio un rápido repaso de la historia de unos cuantos barcos del total del libro, escogidos unos al azar y otros por alguna característica digna de reseñar. Entre ellos mencionó la fragata blindada *Numancia*, por su blindaje y por haber dado la vuelta al mundo bajo el escepticismo de mucha gente; la *Galera Real de Juan de Austria*; el subma-

rino portaminas *Sanjurjo*; los tres acorazados clase *España* (*España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*); el navío *Montañés*, del siglo XVIII, que con sus 74 cañones podía considerarse de los mejores del mundo; el crucero *Reina Victoria Eugenia*; el portahidroaviones *Dédalo*; el pailebote *Santa Eulalia*; los submarinos clase A; y los buques escuela *Galatea* y *Juan Sebastián de Elcano*. Como dijo el autor, no están todos los que son, pues faltan otros muchos que quizá salgan en el futuro, pero sí son todos los que están.

Hubo después un largo e interesante ciclo de preguntas, donde el autor respondió cuestiones sobre el *Reina Regente*, el *Jaime I*, el *Santísima Trinidad*, el mascarón de proa del *Juan Sebastián de Elcano*, el minisubmarino *Sanjurjo*, el acorazado *España* y las fragatas *Extremadura* y *Asturias* como posibles museos flotantes. Durante este turno de preguntas y respuestas el contralmirante Rodríguez González-Aller explicó el proyecto sobre un posible museo de submarinos en seco en Cartagena y otras iniciativas impulsadas por el Museo Naval.

A. C. O.

## XLVII SALÓN NÁUTICO DE BARCELONA

Entre los días 7 y 15 del pasado noviembre se celebró la XLVII edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona. La edición de este año acusó el momento económico por el que está atravesando el país, y los cinco o seis pabellones habituales quedaron reducidos a sólo dos. Asimismo, la muestra de buques a flote, que otros años había ocupado de modo total los muelles de España, Barcelona y Bosc i Alsina —¡qué manía en llamarlo de la Fusta (1)!— en esta ocasión quedó reducida al de España y a una parte del de Bosc i Alsina

A pesar de todo, el Náutico se mantiene dentro de los tres primeros salones europeos, tanto en cifras como en calidad, lo cual, leído con cierto retintín, podría interpretarse como que los demás han acusado también el bajón producido por la crisis. En la edición de este año se han hallado presentes 35 países, que representaron 380 expositores. La superficie total ocupada fue de 70.000 m<sup>2</sup>, entre los dos pabellones del recinto de Gran Vía y los muelles ya citados.



Como en años anteriores, el marco del Salón fue utilizado a modo de diapasón para presentar diversos actos al público y prensa de la especialidad, con lo que de este modo se logró una resonancia que de otro modo hubiera sido mucho menor. Una de las actividades que nos llamó más la atención fue el llamado «Bicinàutic», en el que más de 500 participantes recorrieron cuatro kilómetros junto al mar en el primer paseo en bicicleta organizado por el Salón Náutico. Por lo que a este analista respecta, tal paseo le parece de perlas y verdaderamente extraordinario, aunque no deja de lamentar el hecho —palpable diariamente— de que la Ciudad Condal haya sido tomada por las bicicletas, muchas de las cuales, a cuyo volante se halla un ciclero y no un verdadero ciclista, se han convertido en el terror de las aceras, pues circulan a gran velocidad por ellas sin tener el menor respeto por el peatón, sea éste de la edad y condición que sea.

También tuvo lugar un congreso de turismo náutico, que reunió a más de 100 congresistas y 40 ponentes. Una especialidad que creemos resulta difícil de compaginar con otras actividades, como la conservación de las playas, la falta de amarres, etcétera.

En uno de los pabellones pudo verse, como en ediciones anteriores, el espacio dedi-

(1) El actual muelle de Bosc i Alsina fue históricamente conocido como «de muralla» por la obvia razón de que seguía la línea de la antigua muralla. Don Rómulo Bosc i Alsina fue uno de los próceres barceloneses y directivo del puerto que puso mayor interés en la construcción de un puerto ampliado y moderno. De ahí que cuando a primeros de los años 20 del siglo XX murió, se pusiese su nombre a aquel muelle. Cuando se derribaron los tinglados hacia los años 60, se utilizó muy a menudo para guardar y estibar cargamentos de madera, cubiertos con lonas. La gente que merodeaba por el sector comenzó a llamarlo *moll de la fusta* (muelle de la madera) del mismo modo que hubieran podido llamarlo muelle de las lonas, o de los charcos, pues de ambas cosas había también una gran representación.



cado a la Marina y artes tradicionales, en el que una de las cosas que más llamó nuestra atención fue una parada de la clásica «pesca salada» de principios de siglo xx, con productos y trebejos que hoy han pasado a ser casi los grandes desconocidos culinarios de la generación actual.

Curiosamente, una de las actividades que históricamente ha atraído mayor cantidad de público, como es el modelismo naval, no estuvo presente, ni tan siquiera en versión navegable R/C, algo que nos llamó poderosamente la atención, porque sí hubo una piscina dedicada a la vela ligera (15 x 15 m; área de *Fun Beach*) que hubiera podido llenar los espacios muertos de tiempo con algunos de dichos modelos. Es de suponer que el motivo radicaría en alguno de tantos rifirrafes que se organizan entre asociaciones y federaciones catalanas. Lo que resulta sumamente lamentable, pues siempre acaban pagando los platos rotos los mismos: los aficionados. Y que nadie diga que son cosas de la democracia, pues en Europa hay un montón de ellas y allí todos funcionan a una y con total camaradería. O sea, que más bien debe de ser culpa de

algún otro defecto capital español, cual la envidia, la desidia, etcétera.

La Armada española colaboró, como siempre, en dos parcelas distintas: por una parte, con los «bautismos del mar», que este año resultaron tanto o más meritorios dadas las circunstancias económicas por las que atraviesa el país, y que sin duda alguna han de incidir también en las disponibilidades de combustible. El buque comisionado fue el patrullero *Infanta Cristina*, donde en diversas tandas embarcaron del orden de 1.000 niños. Por otro lado, e igual que en años anteriores, la Armada presentó en el Salón un magnífico pabellón que este año estuvo dedicado a los 20 años de presencia española en la Antártida. Se trató de un pabellón modular con todos los paneles repletos de interesantísima información al respecto, información que a buen seguro resulta desconocida para la gran mayoría de ciudadanos españoles, lo que les permitirá ilustrarse debidamente al respecto.

El Salón fue brillantemente inaugurado por el AJEMA, almirante general Manuel Rebollo García, junto con Antoni Castells i Oliveres, conseller de Economía y Finanzas





de la Generalitat de Catalunya, y Luis Conde Moller, presidente del Salón Náutico, a quienes acompañaban el almirante Emilio José Nieto Manso, almirante de Acción Marítima, y otras autoridades civiles y militares.

Para un servidor, el continente antártico ha quedado relacionado para siempre con una información que le llegó en sus años mozos, en la época de las novelas de Erich von Däniken y de los *OVNI/UFO*. Se trata del llamado mapa de Piri Reis, que como es sabido fue descubierto en 1929 en Estambul, en el palacio de Topkapi, y en el que figuraban tierras y lugares que no existían oficialmente en la época en que el mapa se dibujó, es decir, en 1513. Aquello de que un almirante turco pudiese dibujar con cierta precisión el continente antártico y otras tierras aledañas, en una época en que ni se conocía aún la llamada *Terra Ignota* o *Terra Australis*, hizo que la imaginación de quien suscribe se desbocase o poco menos; y aunque con los años transcurridos su imaginación está ya más a ras de tierra, sigue aún preguntándose de dónde salió aquel mapa. Más o menos en la línea de otros hechos no muy lógicos y de compleja

explicación, como pueden ser las figuras de Nazca, el viaje del profeta Elías en su carro de fuego, o las llamadas «polillas» que se exponen en el Banco de la República de Colombia (2).

Que los españoles navegaron por todo el Pacífico, de orilla a orilla, queda manifiesto tan sólo mirando un mapa algo detallado de aquel océano, pues son multitud los nombres españoles que figuran en él. Tal vez sea también por eso que quepa preguntarse por qué, si el estrecho que separa Australia de Nueva Guinea es el de Torres, algún español no se desplazó algo más hacia el sur, metiéndose en la bahía de Sydney en vez de hacerlo Cook.

(2) En el Banco de la República de Colombia se hallan expuestos unos modelos, en oro, semejantes a modernos reactores, popularmente conocidos como «polillas». Si efectivamente fueron lo que parecen ser, estaríamos ante otro inexplicable fenómeno... a no ser que acudamos de nuevo a las más peregrinas teorías.





De ahí que sean muchos los nombres españoles que navegaron más allá de las longitudes 50S, como Francisco de Hoces, Pedro Sarmiento de Gamboa, Gabriel de Castilla (3), los hermanos García de Nodal, Alejandro de Malaspina y, finalmente, el navío *San Telmo*, el cual, naufragado hacia 1820 en las costas de la isla del Rey Jorge, es probablemente el primer buque que navegó por aquellas heladas aguas.

El hecho de que los españoles nos incorporásemos a las campañas de exploración

antártica hace 20 años es motivo más que suficiente para que la Armada expusiese en tan soberbio y documentadísimo pabellón las andanzas de los viajes y campañas antárticas desde 1989, aunque, de hecho, desde unos años antes ya hubiesen viajado por aquellas inhóspitas tierras otros grupos de españoles, aunque más bien como simples particulares.

La decoración del pabellón finalizaba con sendos modelos del *Hespérides* y el *Las Palmas*, los dos buques de exploración antártica de la Armada, así como varios maniqués vestidos con los diversos trajes de supervivencia y detalles de exploraciones submarinas.

C. B i V.

---

(3) Primer avistamiento de tierras antárticas en 1603.

## CONFERENCIA SOBRE BARCELÓ

El lunes 30 de noviembre de 2009, el capitán de navío (R) José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán, miembro de la Asociación Española de Militares Escritores (AEME) y del Foro de Pensamiento Naval, pronunció una conferencia en el salón de actos del Centro Cultural de los Ejércitos de Madrid titulada «Barceló, el terror de los piratas berberiscos», que fue presentada por el también capitán de navío José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez.

El conferenciante hizo una amplia y amena semblanza del marino Antonio Barceló y Pont de la Terra, nacido en el año 1716 en Palma de Mallorca y fallecido en la misma ciudad el 3 de enero de 1797. Dividió la presentación de la biografía de Barceló en tres partes: la primera como marino civil, la segunda como oficial de la Armada y la tercera como general de la Armada, y en cada una de ellas hizo un detallado y ameno



Capitán de navío (R) José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán.



Retrato de Antonio Barceló, teniente general de la Armada. (Óleo anónimo del siglo XIX. Museo Naval. Madrid).

recorrido por la vida y andanzas del marino, hombre valiente, virtuoso en el manejo de los jabeques y verdadero azote de los piratas del norte de África.

José Manuel Gutiérrez de la Cámara narró las diferentes acciones del mallorquín: sus combates, sus mandos, sus correrías por el Mediterráneo, su arrojo y su valentía, que a pesar de su tosquedad e incultura le valieron los ascensos hasta llegar a ser teniente general de la Armada. De él dijo que por sus acciones tuvo el aprecio del rey, aunque por su origen, escasa formación humanística y carácter tosco, no contó con las simpatías de muchos de los hombres de alto rango de su época. Añadió que, en cambio, por su valentía y por su noble y bondadoso corazón, fue muy querido por la gente que estuvo a sus órdenes. Y terminó diciendo que, en el fondo, Barceló fue admirado por los suyos, temido por los berberiscos y respetado por todos.

M. G. F.

## CONFERENCIA SOBRE LOS TERCIOS ESPAÑOLES

El pasado 16 de noviembre de 2009, Alejandro Klecker de Elizalde, miembro de la directiva de la Asociación de Amigos del Museo Naval de Madrid (AMUNV) y académico de Historia Naval y Marítima de la Academia de Chile, pronunció en el salón de actos del Ateneo de Madrid una conferencia titulada «Los Tercios de Mar Españoles desde el siglo XVI al XVIII». Fue presentado por Juan Manuel Gracia Menocal, presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias» y vocal primero del Ateneo, acompañado por el almirante Gabriel Portal, presidente de la Fundación Philippe Cousteau.

Alejandro Klecker hizo una amplia exposición de los tercios de mar españoles, empezando por las primeras fechas en que se asomaron a la historia y pasando por sus

orígenes, organizaciones, cambios, despliegues, movimientos, actuaciones y cometidos. Comparó a los tercios españoles y su evolución hacia la Infantería de Marina con los tercios e infanterías de Marina de otros países. Hizo un detallado estudio de los mandos y soldados, accesos a los diferentes puestos, requisitos exigidos, niveles culturales, formas de vida, sueldos, etc. Y también hizo referencia a sus banderas, vestuario y armamento.

Fue una conferencia seguida con mucho interés por el numeroso público asistente, como se demostró durante el ciclo de preguntas que siguió a la presentación.

M. G. F.



## MASCARÓN DE PROA

En una antigua casa de campo de la localidad lucense de San Ciprián, embutida en la pared de un pasillo interior, se encuentra una talla de madera que parece petrificada. Aunque se desconoce con exactitud su origen, según la tradición de la familia propietaria se trata del mascarón de proa de un barco que trajo a España refugiados ingleses durante las Guerras de Religión.

Representa a un jinete sobre lo que parece un dragón o un animal mítico, posiblemente marino, con volutas en la parte trasera. Por su disposición vertical en el extremo de una gruesa pieza de madera casi horizontal, hace

pensar que se encontraba en el beque de un galeón, y que la madera horizontal en la que el jinete y su montura se apoyan sea el extremo de dicho beque.

La descripción y la posición de la talla, unidas a la tradición que la relaciona con un barco inglés y con las Guerras de Religión, puede avalar la hipótesis de que haya sido el mascarón de proa de un galeón inglés del siglo XVI o principios del XVII, de los que casi no quedan ejemplares en el mundo.

M. G. F.





EL MUSEO MARÍTIMO DE BARCELONA  
CELEBRA EL AÑO MONTURIOL 2009

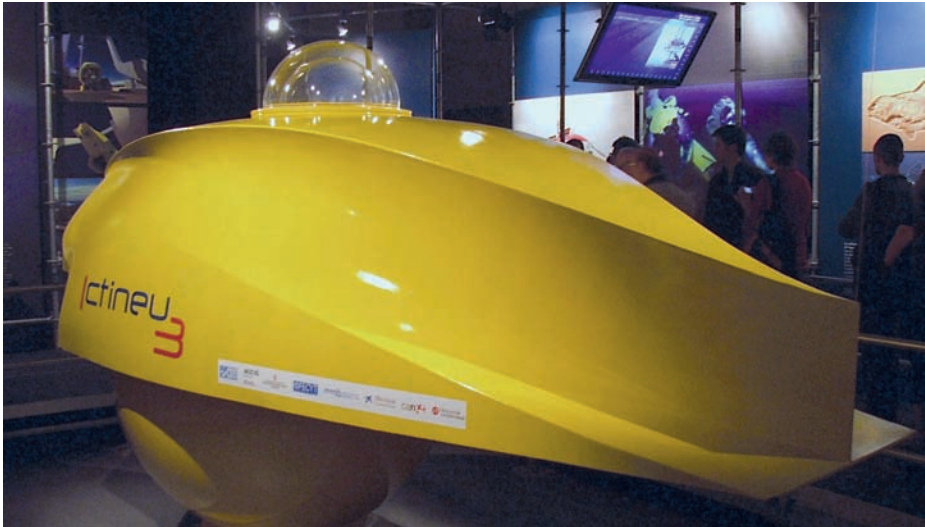
El Museo Marítimo de Barcelona celebra, hasta el próximo 30 de mayo, una exposición sobre lo que fue la etapa de inventor naval de Narciso Monturiol (1819-1885), que se complementa con otra que le brinda el Museo de su ciudad natal de Figueras (Gerona). El recorrido presenta al visitante una exposición documental de los proyectos que desarrolló, con maquetas y documentos varios relativos a su idea de construir ingenios submarinos. Así se pueden observar sendas réplicas del *Ictíneo I*, botado en el puerto condal en 1859 con objeto de mejorar la trabajosa faena de la pesca de coral en la Costa Brava y que llegó a alcanzar 20 metros de profundidad. La maqueta fue la utilizada en la película *Monturiol, señor del mar* (1993), de F. Bellmunt.

También puede verse la réplica del *Ictíneo II*, botado en el mismo puerto en 1864, que alcanzó la profundidad de 30 metros con un prototipo que tenía mayores pretensiones que su predecesor y que tan azarosa vida tuvo, ya que el proyecto se fue al traste por un cúmulo de circunstancias que impidieron en aquella época los avances en la investigación de la navegación submarina. La muestra recrea igualmente documentos clásicos ya conocidos, como las acciones de la compañía de navegación submarina que se vio obligado a fundar con unos pocos socios para conseguir fondos que financiasen sus proyectos, maquetas de los modelos y planos de los mismos, reseñas en la prensa de la época, o un ejemplar encuadernado de su *Ensayo del arte de*



*Ictíneo II.*



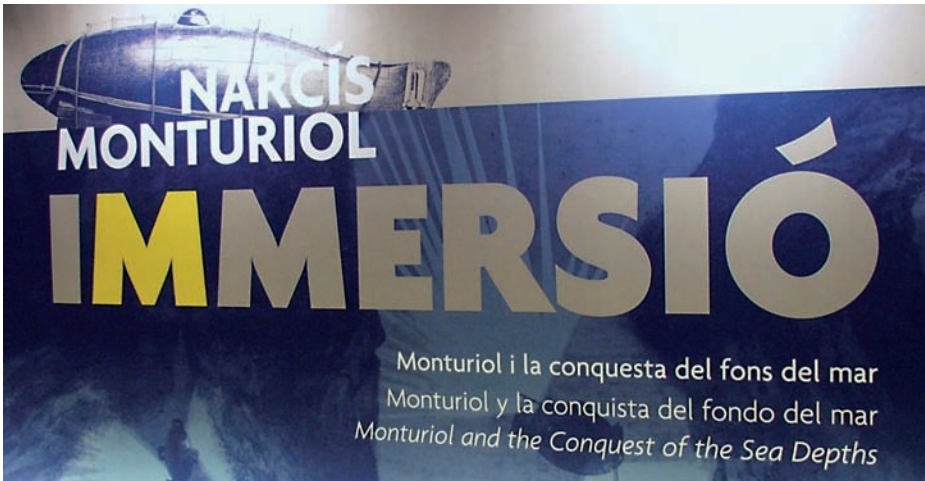


*Ictineo III.*

*navegar por debajo del agua*, que el autor no pudo ver publicado antes de morir y que salió a la luz gracias a una suscripción popular entre los trabajadores de la Compañía Transmediterránea. Se expone, por último, el *Ictineo 3*, un modelo de sumergible científico

con capacidad para tres tripulantes, que se construyó en los talleres del propio Museo y que estaba previsto alcanzase los 1.200 metros de profundidad.

A. O. G.



PRESENTACIÓN DEL LIBRO *BIO LAS PALMAS*.  
*CRÓNICA DE LA CAMPAÑA ANTÁRTICA 2007-2008*

El pasado 18 de octubre tuvo lugar la presentación del libro *BIO Las Palmas. Crónicas de la Campaña Antártica 2007-2008*, del que es autor el capitán de corbeta Carlos Arenas de Belmar, coeditado por la Armada y la Real Academia de la Mar para conmemorar el XX aniversario de las campañas antárticas y la XI campaña de este pequeño pero emblemático buque.

El acto, que se celebró en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada con la asistencia de numeroso público que llenó el local, estuvo presidido por el jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo, acompañado por el presidente de la Real Academia del Mar, Fernando Fernández-Tapias, y el autor del libro.

En su palabras el AJEMA se refirió al compromiso de la Armada con la investigación científica, materializado por el *BIO Las Palmas* y su hermano el *Hespérides* en tan apartado e inhóspito continente, recalcando que el paso de Drake, que separa el continente americano y la Antártida, debería, tal como se dice en el libro, llamarse mar de Hoces, pues este explorador español lo descubrió sesenta años antes que el corsario inglés.

Siguieron unas breves palabras de F. Fernández-Tapias, en las que resaltó que uno de los fines de la Academia era la divulgación de temas relacionados con la mar. Por ello expresó su satisfacción por haber participado en la edición del libro y se mostró esperanzado en que la colaboración con la Armada continúe en el futuro. Por su parte, el autor del libro, comandante del *BIO Las Palmas* durante la campaña antártica 2007-2008, se refirió a las vicisitudes más significativas a lo largo de dicha campaña austral. Después de un animado turno de preguntas, el AJEMA clausuró el acto.

El libro, que está ampliamente ilustrado, es el diario de a bordo escrito por el comandante del buque a lo largo de los 203 días que duró la campaña, con la intención de transmitir las actividades y el desarrollo de la campaña, conocer a los miembros de la dotación y la vida a bordo, todo ello escrito con un lenguaje claro y sencillo y aportando muchos datos históricos que harán las delicias de los lectores aficionados al tema.

M. J. F.





## GACETILLA

### La Armada integra toda su Fuerza en la Flota

De acuerdo con lo establecido en la Instrucción 52/2009, de 31 de julio, del jefe de Estado Mayor de la Armada, por la que se desarrolla la organización de la Fuerza de la Armada, la Flota ha pasado a estructurarse en tres fuerzas principales: la Fuerza de Acción Marítima, la Fuerza de Acción Naval y la Infantería de Marina, con 13.000 hombres y mujeres bajo el mando de un almirante. Y el pasado martes 15 de diciembre, el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo García, presidió a bordo del portaaviones *Príncipe de Asturias* la ceremonia de implantación de esa nueva estructura.

Con ese acto, el almirante de la Flota, almirante Juan Carlos Muñoz-Delgado Díaz del Río asume el mando de la Fuerza desde su cuartel general en la Base Naval de Rota y será responsable ante el AJEMA de



la preparación y generación de la Fuerza, así como del planeamiento y conducción de las misiones específicas que con carácter permanente se le asignen en tiempo de paz.

Un total de 13.000 hombres y mujeres, todos los barcos de superficie, submarinos, aeronaves y las diferentes unidades de Infantería de Marina forman la nueva estructura de la Flota.

Esta modificación de la estructura orgánica de la Fuerza responde a la necesidad de la Armada de adaptarse a un escenario internacional cada vez más dinámico, que exige cubrir un amplio espectro de misiones, tanto en zonas alejadas como próximas al territorio nacional, así como continuar desarrollando las misiones permanentes de la Armada en tiempo de paz, bien las relacionadas con la seguridad marítima o las propias del ejercicio de nuestra soberanía.

Esta reorganización ha motivado también el cambio de ubicación del comandante general de Infantería de Marina y de su Comandancia General. Con su traslado a San Fernando desde su antigua ubicación en Madrid se acerca a la Fuerza, permitiéndole

acometer tareas operativas, además de las orgánicas que hasta ahora mantenía.

### **Alocución del almirante de la Flota (ALFLOT)**

*Excmo. Señor Almirante General, jefe de Estado Mayor de la Armada, Excmos. Sres. almirantes y generales, señores oficiales, suboficiales, marineros, soldados, personal civil e invitados:*

*La cubierta de vuelo del Príncipe de Asturias se llena hoy de una nutrida representación de miembros de la Armada para recibirte, almirante, de acuerdo con los honores establecidos para las ocasiones solemnes como marca el ceremonial marítimo, profundamente arraigado en nuestras costumbres.*

*En los meses pasados has tenido ocasión de pisar esta misma cubierta en otros actos que no diferían mucho en la forma de éste que hoy presides. Sin embargo, es poco frecuente desarrollar una ceremonia para la*





*implantación de una nueva organización que, si bien no es una actividad extraña a lo largo de los años, pocas lo son con la ambición, la profundidad y la trascendencia de la que hoy nos trae aquí.*

*Se unen en este acto elementos que están casi siempre presentes en el quehacer de la Armada y que resumo en dos palabras: tradición e innovación. Tradición e innovación son los ingredientes de nuestra historia moderna, pero de forma destacada en el siglo pasado y, sin duda, de forma nítida e intensa, en el siglo actual.*

*La Armada ha sentido la necesidad de adaptarse en cada época a los requerimientos que sus responsabilidades le demandaban para ofrecer su vocación permanente de servicio. Cuando nuestros predecesores determinaron que las estructuras organizativas no sólo no favorecían el cumplimiento de sus obligaciones sino que incluso las entorpecían, arrinconaron la nostalgia, superaron los pequeños intereses que ofrecían comodidad y afrontaron cambios para intentar, por encima de todo, ser mejores en el servicio que prestamos.*

*Tradición e innovación es lo que hoy nos trae aquí a formar en esta cubierta, orgullosos de nuestro pasado. Modelado por figuras excepcionales, jalonado de acciones militares victoriosas y también de amargas derrotas, hemos contribuido como institución a escribir la historia de España. Historia, como la de otras grandes y viejas naciones, llena de luces y sombras, pero en su conjunto gran maestra de los que aquí estamos con la determinación de que sus luces nos sigan iluminando y aspirando a que iluminen a nuestros sucesores, mientras las sombras nos deben servir para reflexionar profundamente y evitar caer otra vez en ellas.*

*Nuestra exigencia hoy es ser capaces de afrontar los retos del futuro al identificar, con el conocimiento de nuestras capacidades y limitaciones, un modelo de Armada que mantenga la ilusión y el rigor profesional de sus componentes y responda con eficacia a las exigencias de España y de los españoles. Nuestros conciudadanos son el objeto de nuestros desvelos y, a través del entramado jurídico del Estado, los receptores de nuestro esfuerzo. Ser mejores no es sólo un deseo*

*sino, mucho más allá, es una obligación que compromete nuestro trabajo en el empeño por hacerlo realidad.*

*Tradición e innovación es también lo que significa hoy tu presencia aquí, almirante, presidiendo este acto en la cubierta de vuelo del portaaviones. Lideras un cambio de gran calado y lo haces con decisión y con prudencia. Una vez trazado el camino, nos corresponde a los demás miembros de la Armada, sin distinción de empleos y cuerpos, actuar sin dudar con los valores militares, que resulta innecesario enumerarlos porque deben residir dentro de cada uno e impregnan el uniforme que vestimos para que al final de este esfuerzo la Armada se transforme y se adapte al futuro.*

*Nada hay en este mundo que sea eterno. Si levantamos un poco la cabeza por encima del momento presente y observamos los tiempos cercanos, podemos constatar una trayectoria clara de modificaciones de nuestra organización que nos asemeja a movimientos similares en las marinas de nuestros amigos y aliados mientras nos equipara a nuestros compañeros de los Ejércitos de Tierra y Aire. Nos da confianza el saber que no actuamos investidos de un mandato divino ni guiados por preceptos inamovibles, sino por el convencimiento de que así la Armada, con nuestro trabajo, sirve mejor dentro de su forma de hacer en la que la mar y nuestra actividad en ella son los elementos capitales para medir nuestra valía.*

*Almirante, permíteme que finalice empleando una metáfora marinera que describa en cierta forma alegórica lo que nos trae hoy aquí. Hace poco más de un año, cuando tomaste en tus manos el timón de la Armada, decidiste ordenarnos «larga todo» para iniciar una singladura esperanzadora. Después de un periodo de tiempo de cauteloso «avante poca» y ya en franquía, tenemos la carta de navegación preparada con los bajos bien marcados y conocidos y estamos toda la dotación preparada para recibir tu orden de «avante toda». Puedes tener la seguridad de que será obedecida con la diligencia y exactitud que requiere toda buena navegación, como hemos aprendido a hacerlo de nuestros comandantes. Estamos listos. Deseo a todos buena navegación.*





### **Alocución del jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA)**

*Excmos. e Ilmos. Señores; queridos compañeros:*

*Quiero, en primer lugar, agradecer las palabras del almirante de la Flota por lo que encierran de compromiso, de lealtad y de apoyo. Apoyo a un cambio que oficialmente iniciamos hoy, pero que empezó a gestarse en el verano del año pasado, a los pocos días de mi nombramiento como AJEMA.*

*Se ha hablado demasiado sobre el origen de este cambio y quiero aclarar algo sobre aquellos primeros momentos, porque es posible que tenga pocas oportunidades de poder dirigirme, oficialmente, a una representación tan significativa de los componentes del Cuartel General, del Apoyo a la Fuerza y de la Fuerza. Principalmente de la Fuerza, que como tantas veces repetimos es, ha sido y será siempre nuestra razón de ser y de existir como Marina de Guerra.*

*La reorganización de la Fuerza de la Armada no ha venido impuesta desde fuera, ni ha sido el resultado de planes preconcebidos o de oscuras conspiraciones. Partió, originalmente, de una orden mía, y solo mía, que trasladé al Estado Mayor de la Armada allá por septiembre del año pasado, para que empezase a trabajar sobre ella con rapidez porque nos apremiaban los plazos legales para llevarla a cabo. Fue discutida en el Consejo Superior de la Armada y, como sabéis, ha finalizado con la promulgación de las normas correspondientes a lo largo de todo este año. Su historia es así de simple.*

*Aclarado este punto, quiero ceñirme a esa navegación, que decía el ALFLOT, cuya primera singladura iniciamos hoy y en la que estamos aún, casi, casi, en babor y estribor de guardia.*

*Ha sido un trabajo en el que han participado muchas personas a las que es justo que, hoy aquí, todos se lo agradezcamos. Quiero hacer dos consideraciones sobre este año y medio de trabajo y sobre las personas.*

*La primera y más importante es sobre la lealtad. Me refiero a la de las personas principales, las más directamente implicadas en esta reorganización. En todas ellas he encontrado una lealtad a toda prueba, que no ha hecho más que confirmarme sus valores militares y profesionales y su afán de servicio a la Armada. Pero no nos engañemos; una lealtad en nada parecida a la sumisión, que no ha estado reñida nunca con la crítica constructiva o con la honradez y claridad más absolutas en la exposición de los argumentos, y que finalmente han apoyado, sin aristas, la decisión adoptada.*

*La otra consideración que quiero hacer es sobre la necesidad del cambio, que estaba basada en una pura adaptación al entorno, con afán de mejora. Es la necesidad de conjugar tradición con innovación, a la que se refería el ALFLOT hace un momento, y a la que tenemos la obligación de estar siempre atentos para no perder nuestra esencia como marinos. Porque no somos mejores ni peores que los restantes componentes de las Fuerzas Armadas, pero somos diferentes en algo, que es el medio donde actuamos: la mar.*

*Tomando prestadas las palabras de un ilustre marino, ya retirado, podíamos decir que nuestra esencia nos la da «el estar en la mar y el ser en la mar», a lo que yo añadiría «y el actuar desde la mar o, al menos, no muy lejos de ella». Y como perdamos eso, no sé si seremos mejores o peores, pero seguro que nuestra identidad no será ya la misma y se parecerá mucho a la de los demás.*

*Bien, pues ya hemos empezados a navegar. Como siempre, con la obligación de estar pendientes del estado de la mar y del viento, de mirar por la proa y, lo más importante, de cumplir bien la misión que nos hayan encomendado. El estado de la mar, en lo económico, no es bueno, y con los vientos que soplan no podemos esperar una mejora rápida. Pero sería un error caer en el pesimismo más absoluto. La Armada, a través de los siglos, ha navegado por todo el mundo, con todo tipo de mares y ha sabido cómo afrontar situaciones mucho peores que la actual. Y siempre ha sabido capear los tiempos difíciles.*

*Para ello se necesita lo de siempre: liderazgo y motivación. Un liderazgo ejercido*

*desde sus cuadros de mando, oficiales y suboficiales, basado en las virtudes y valores que nos inculcaron un día y que tenemos la obligación de mantener y de transmitir a los que vienen detrás de nosotros. Y que resumio en amor a la profesión y espíritu de servicio. Lo que nunca cambia. Cuando un subordinado ve esto en el que le manda, la motivación viene sola.*

*Decía antes que hay que estar atentos a la proa. La proa es el futuro, un futuro que siempre será plural e incierto; pero la Armada nunca ha dejado de estar atenta al futuro. Hemos sido pioneros en muchos asuntos de la Defensa que ahora están normalizados en las Fuerzas Armadas, pero que se pensaron y aplicaron hace tiempo aquí. Sería un ejercicio de presunción, por mi parte, ponerme ahora a enumerar esos asuntos y además tampoco es necesario hacerlo porque estarán en la mente de muchos de vosotros, pero sí quiero hacer una referencia a la estructuración de la Fuerza por capacidades, en la que se basa el planeamiento militar.*

*De ese planeamiento por capacidades, en el que la Armada es pionera, ha resultado la Fuerza de Acción Naval, una Fuerza equilibrada, moderna y suficiente. Ese planeamiento por capacidades nos ha permitido tener la mejor Fuerza de Infantería de Marina de toda nuestra historia. Y ese planeamiento por capacidades nos llevó a adelantarnos en la forma de entender y de abordar los problemas que se derivan de la Acción del Estado en la Mar y su relación con la Seguridad Marítima, y de ahí nació la estructura que ahora llamamos Fuerza de Acción Marítima. Una fuerza que está empezando a modernizarse y que necesitará una especial atención en el corto y medio plazo.*

*Como estamos mirando al futuro, no nos podemos engañar con lo que nos viene por la proa. Hay que buscar solución a muchos de los problemas que tienen estas tres Fuerzas principales. Soluciones que, en algún caso, son urgentes y que siempre van a chocar con el presupuesto, con las actitudes o con los prejuicios. Ésta es la tarea, a veces complicada, de los que estamos lejos de la costa. Y a ella nos aplicamos, día a día. No hay necesidad de citar uno por uno estos problemas que requieren soluciones urgentes, pero tened la*

certeza de que están todos identificados, valorados y planteados en los niveles correspondientes, y que algunas soluciones no han de tardar mucho en llegar.

Quiero terminar hablando del cumplimiento de la misión. El ALFLOT, con el apoyo de sus tres Mandos Principales de Fuerza, tiene que gobernar este barco simbólico que inicia hoy su primera singladura, para que navegue en todo tipo de mares y con cualquier clase de vientos, sin perder nunca el rumbo, el verdadero rumbo de una misión que tiene muchos y variados cometidos pero una única finalidad superior: la eficiencia, es decir, cómo gastar los recursos que nos asignen, de la mejor forma posible, en la Preparación de la Fuerza. Como en toda esta tarea, las responsabilidades del ALFLOT y de sus tres Mandos Principales están suficientemente recogidas en la Instrucción correspondiente. Yo aquí, de forma rápida, quiero recordar tres de los cuatro objetivos de las Líneas Generales de la Armada, que son intemporales, de vigencia permanente: cuidar al personal, sostener el grado de operatividad que se exija y, el último pero no menos importante, la mejora permanente de la Organización.

Hay que cambiar para mejorar, y el cambio tenemos que entenderlo no con discrepancia permanente, que siempre se traduce en obstruccionismo, sino con un inconformismo leal, que es como decir «no me gusta y me voy a poner a trabajar para mejorarlo, pero según las directrices que me hayan dado».

Sobre tus espaldas, almirante, descansa la responsabilidad de dirigir la preparación para las operaciones del 70 por 100 del

personal de la Armada. Tendrás que ejercerla buscando soluciones imaginativas, apartando viejos clichés, con gran flexibilidad y sin aumentar las estructuras ni la burocracia. Tendrás que practicar eso que tantas veces decimos y escribimos: **dirección centralizada y ejecución descentralizada**. No es fácil de hacer, pero es posible, porque de lo que siempre hemos andado sobrados es de dedicación, esfuerzo y capacidad de sacrificio.

Hace unos días, en el CESEDEN, les decía a los coroneles y capitanes de navío que se encontraban realizando el Curso de Capacitación, que los marinos somos gente austera, acostumbrada a bregar con todo tipo de situaciones cambiantes, muchas veces adversas. Y es así porque, desde bien jóvenes, aprendemos que hay que estar preparados para cualquier cambio de la situación o del estado de esa mar, que como alguien dijo es «la variación constante de lo eternamente invariable».

En esta singladura que hoy empieza no navegamos con calma chicha, pero tampoco se adivinan horizontes muy tomados ni tiempos que no seamos capaces de manejar. Claro que siempre existirá la posibilidad de que nos desfogue un chubasco sin que nos haya dado tiempo a cargar las velas altas. Pero tenemos que tener clara una cosa: ni es tiempo de envergar los triángulos de capa, ni tan siquiera de tomar fajas de rizos. En resumen, que el barco no corre ningún peligro, y que como siempre, con la ayuda de la Virgen del Carmen, va a cumplir su misión y a llevarnos a buen puerto.

Muchas gracias a todos por vuestra atención, y ahora vamos a cantar el Himno de la Armada.



## La Fundación Letras del Mar entrega el Trofeo «Madrid Marinero» a la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid

El pasado 26 de noviembre la Fundación Letras del Mar, que preside Manuel Maestro, entregó el Trofeo «Madrid Marinero» a la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid, en una emotiva ceremonia presidida por el jefe de la Fuerza de Protección de la Armada, general de brigada de Infantería de Marina Ramón López Nuche.

Al acto, que tuvo lugar en el acuartelamiento de la Agrupación en la madrileña calle de Arturo Soria, asistieron los miembros de la Fundación junto con un buen número de familiares y simpatizantes.

A la llegada del general López Nuche se le rindieron los honores reglamentarios y después de pasar revista a una compañía, con







bandera, escuadra de gastadores y música, ocupó el estrado presidencial, flanqueado por el presidente de la Fundación y el almirante general Antonio Moreno Barberá, antiguo JEMAD y AJEMA, que también se sumó al acto.

Manuel Maestro pronunció un emotivo discurso en el que sintetizó la relación histórica entre el Cuerpo de Infantería de Marina y Madrid, señalando que la primera referencia es del año 1664, cuando se estableció el Tercio Provincial de Madrid, cuyo nombre provenía del Tercio de Armada de Nápoles. En 1763 Carlos III concede a la Infantería de Marina título de Cuerpo de Casa Real, siendo su principal misión la de montar guardia en Palacio. En la actualidad la Compañía Mar Océano representa la punta de lanza del Cuerpo en la Guardia Real. En 1889 pasó a denominarse Brigada de Infantería de Marina en la Corte, y en 1940 se creó el Batallón del Ministerio, que en 1956 se convirtió en la actual Agrupación,







con la misión de proporcionar protección y seguridad a las instalaciones y a las personas de la Armada en Madrid, resaltando que a lo largo de tantos años se han establecido unos estrechos lazos de simpatía mutua entre los madrileños y los infantes de Marina, que han demostrado una ciudadanía de primera.

A continuación, el presidente de la Fundación entregó el Trofeo «Madrid Marinero» al comandante de la Agrupación, coronel Carlos García Alcázar, a lo que siguió un acto de Homenaje a la Bandera en el que los asistentes, más de un centenar, pasaron besando la enseña nacional. A continuación, se cantó la *Marcha Heroica* de la Infantería de Marina, seguido del desfile de la fuerza.

La Banda Sinfónica de la Agrupación, bajo la dirección del teniente coronel Agustín Díez Guerrero, ofreció un concierto que finalizó con el canto de la *Salve Marinera*. A continuación se sirvió una copa de vino español.

La Fundación Letras del Mar fue creada bajo el mecenazgo de su presidente y cuenta con la colaboración de un grupo de profesio-

nales —escritores, periodista, editores, librerías, historiadores y tratadista navales—, que desde distintos ángulos participan en la actividad divulgativa de los asuntos del mar. En sus estatutos fundacionales figura el acercar al ciudadano al mar a través de todo tipo de libros, publicaciones y medios de comunicación de carácter marítimo, así como establecer relaciones con otras personas, instituciones y organizaciones que tengan interés en la prensa y literatura del mar.

El Trofeo «Madrid Marinero» consiste en una escultura del oso, ataviado con prendas marineras, y el madroño, cuyo tronco es un ancla, creado para reconocer la labor de quienes desde la capital de España laboran eficazmente en pro del sector marítimo español, acercando a los madrileños a ese mar que desean más próximo. Hasta la fecha también han recibido este galardón el Casino de Madrid y el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, al cesar en el cargo el pasado verano.

M. J. F.

## Conversión de la fragata *Asturias* en museo

El Ayuntamiento de Ferrol aprobó el pasado día 26 de noviembre una moción para que la ciudad opte a conseguir la fragata *Asturias* para su posterior conversión en museo flotante. La fragata *Asturias*, cuarta de las cinco fragatas clase *Baleares*, fue dada de baja en la Armada el pasado 30 de junio. De esta forma se conseguiría que una de las ciudades emblemáticas españolas en la construcción naval y en la relación con la Armada contara con un buque museo.

La iniciativa municipal corre pareja a la creada en la red social *Facebook*: «Quiero ser una fragata museo de la Armada», que cuenta ya con varios cientos de personas adheridas. Antiguos miembros de la dotación de la *Asturias*, sus familiares, muchos marinos que sirvieron en otros buques de la clase y simpatizantes de la Armada en general se han adherido a la iniciativa en la red.

Todo ello deberá contar con el apoyo de las instituciones municipales, pero también

con las administraciones del Estado y autonómicas, pues el coste de una iniciativa de este tipo puede alcanzar el millón de euros anuales. Además es necesario disponer de la reserva de atraque necesaria, lo que gracias al nuevo puerto exterior podría ser más factible, al quedar liberados de uso comercial algunos de los muelles interiores.

De las cinco fragatas tipo *Baleares*, dos de ellas (*Cataluña* y *Andalucía*) fueron hundidas en aguas libres durante ejercicios tipo SINKEX.

La *Extremadura* está también pendiente de una iniciativa similar, liderada por la Fundación «Fragata *Extremadura*», constituida el 30 de marzo de 2007, por la que podría convertirse en buque-museo en el puerto de Santander si pudieran superarse alguna vez las trabas que parece ser pone la Autoridad Portuaria de la capital montañesa.

A. P. P.



Ceremonia de baja de la *Asturias*, efectuada en el arsenal de Ferrol. (Foto: Óscar Domínguez Pardal).

## Nueva sede del Museo Naval de Cartagena

El pasado 17 de noviembre tuvo lugar la inauguración de la Facultad de Ciencias de la Empresa de la Universidad Politécnica de Cartagena en su nueva sede del antiguo Cuartel de Instrucción de Marinería, tras su profunda reestructuración y ampliación.

El acto fue presidido por el presidente de la Comunidad Autónoma de Murcia, Ramón Luis Valcárcel, y el secretario de Estado de Defensa, Constantino Méndez, acompañados por el jefe de Estado Mayor de la Armada almirante general Manuel Rebollo, el rector de la Universidad Politécnica de Cartagena Félix Faura y la alcaldesa de la ciudad Pilar Barreiros, así como otras autoridades civiles, militares y académicas.

Después de descubrir una placa conmemorativa, la comitiva recorrió las nuevas instalaciones, finalizando en el salón de actos solemnes, desde el que se contempla una amplia panorámica del puerto de Cartagena. Allí, el rector de la Universidad y el secreta-

rio de Estado de Defensa pronunciaron sendos discursos, seguidos por unas palabras del presidente de la Comunidad que cerraron el acto. Seguidamente se sirvió una copa de vino español en el patio central, que ha sido cubierto y totalmente remozado.

El secretario de Estado de Defensa y el AJEMA visitaron las naves destinadas a ser la sede del Museo Naval, ya que el edificio actual no dispone de reserva de espacio y es incapaz de albergar los fondos museísticos existentes. A pesar de ello se ha convertido en el museo más visitado de la Comunidad murciana. El espacio que albergará el Museo Naval ocupa todo el frente sur de la planta baja del edificio histórico. Tendrá entrada independiente por el muelle de la dársena de botes, frente al antiguo Club de Regatas, mientras que la entrada a la facultad es por la calle Real. Está aun por decidir el destino del pórtico de entrada del antiguo Cuartel de Instrucción, que al estar muy deteriorado





El capitán de navío Luis Delgado Bañón, director del Museo Naval de Cartagena, explicando el proyecto al secretario de Estado de Defensa.

contrasta con la modernidad del nuevo edificio. Existe un informe de la Comunidad Autónoma en el que se establece que no es un bien cultural a conservar pero, ante las movilizaciones de un sector de la sociedad cartagenera que quiere que se mantenga, Defensa ha encargado un informe, no vinculante, al Ministerio de Cultura para que evalúe su valor histórico y artístico.

El nuevo inmueble, que alberga la sede de la Facultad de Ciencias de la Empresa, ocupa una superficie de 18.400 m<sup>2</sup>, distribuidos en planta baja y dos pisos en el edificio histórico, donde como hemos dicho también se ubicará el Museo Naval, planta baja y tres pisos en el denominado módulo norte, edificio de nueva construcción en el que se ubican los más de 100 despachos y las salas de reuniones de los cinco departamentos que integran la Facultad. Además, en su planta baja esta construcción ofrece una amplia sala con cerramiento de cristal y seis metros de altura.

El edificio histórico, que cuenta con un gran patio central de más de 3.000 m<sup>2</sup>, acoge en su planta baja el servicio de documentación, la secretaría de la facultad y la cafetería, además de una amplia zona reservada para el Museo Naval. En la primera planta se han habilitado 34 aulas, mientras que en la llamada planta bajo cubierta, de nueva construcción, están instaladas las dependencias del decanato, el salón de grados, una sala de estudio y un amplio espacio destinado a usos múltiples (actos solemnes, conferencias, simposios, etcétera).

En la nueva sede universitaria recibirán sus enseñanzas unos 800 alumnos, a los que habrá que añadir los numerosos usuarios de la biblioteca y de las salas de estudio matriculados en titulaciones en otros centros, los usuarios del servicio de idiomas y los alumnos del aula de mayores de la Universidad de Cartagena.

M. J. F.



## Jura de Bandera de aspirantes a reservistas voluntarios

El pasado 13 de noviembre se celebró en la Escuela de Suboficiales de la Armada en San Fernando (Cádiz) el acto de Jura de Bandera de los aspirantes a reservista voluntario de la categoría de suboficial que componen la XX Promoción.

El acto, que se desarrolló en el Patio de Armas de Guardias Marinas, fue presidido por el comandante director del centro, capitán de navío Luis Sánchez García de Leonardo.

Tras efectuar el juramento, los alumnos desfilaron ante ella para refrendarlo. La celebración continuó con el homenaje a los que dieron su vida por la Patria, a los acordes de

*La muerte no es el final.* El comandante director dirigió unas palabras a los asistentes como última lección del curso, con las que felicitó a los aspirantes que acababan de realizar el juramento de fidelidad, recordándoles la aportación que a las Fuerzas Armadas supone su servicio y animándoles a enfrentar con ilusión los destinos a los que se incorporarán próximamente. El acto finalizó con el desfile de la Fuerza y la tradicional fotografía de la promoción en la escalinata del Panteón de Marinos Ilustres.

La XX Promoción la componen 48 miembros, de los cuales 40 están encuadrados







en el Cuerpo General de la Armada, de los que tres son mujeres, y ocho pertenecen al Cuerpo de Infantería de Marina. Los aspirantes ingresaron en la Escuela de Suboficiales el pasado 3 de noviembre, poniendo este acto fin a la primera fase de su proceso de formación, habiendo recibido formación naval y militar básica. Tras este periodo deberán realizar una formación específica en diferentes unidades de la Armada durante un máxi-

mo de quince días, según la plaza obtenida y la experiencia militar previa.

Aquellos que sean declarados «aptos» al finalizar la segunda fase serán nombrados sargentos reservistas voluntarios mediante publicación en el Boletín Oficial de Defensa. A partir de ese momento podrán ser activados por periodos anuales mínimos de un mes al año durante el tiempo que dure el compromiso suscrito.



## Premios IMO AWARDS de la Organización Marítima Internacional

El día 23 de noviembre tuvo lugar en la sede de la Organización Marítima Internacional (IMO) en Londres la entrega de los IMO AWARDS que anualmente concede dicha organización a aquellas personas que se han distinguido a lo largo del año por algún acto de valor excepcional llevado a cabo en la mar para tratar de salvar vidas humanas o para prevenir daños ambientales.

Este año la organización ha decidido incluir un acto de reconocimiento público a las dotaciones de los buques de guerra de los países que han estado luchando contra la piratería en aguas del océano Índico, contribuyendo de esta manera a mejorar la seguridad de la navegación en las costas de Somalia y en el golfo de Adén.

La representación española corrió a cargo del capitán de navío Juan Garat Caramé, comandante de la Fuerza de EUNAVFOR durante la segunda rotación de mando de la operación ATALANTA, que recogió de manos del secretario general de la OMI, señor Efthimios Mitropoulos, los certificados de «Servicios Excepcionales Rendidos al Tráfico Marítimo y a la Humanidad», expedidos a favor de los buques españoles que han participado en la operación durante el año 2009.

El secretario general agradeció la dedicación, coraje, esfuerzos y sacrificios demostrados por las dotaciones durante la realización de tan exigente misión de carácter internacional como es la represión de la piratería.





Listos para el despegue. (Foto: J. Baró Martín).



## LIBROS

NUÑO CHICO, María: **Viso del Marqués: Andanzas de una adolescente en palacio.**— (ISBN: 978-84-613-6207-3). Autoedición, 2009. Ilustraciones.

Son muchísimos los artículos, y también las publicaciones, escritos sobre el Palacio de El Viso del Marqués, Archivo Central de la Marina. El edificio, y sobre todo su contenido, bien se lo merecen, y me consta que el palacio del marqués de Santa Cruz causa el asombro de cuantos lo visitan por primera vez. Contemplar su arquitectura, esculturas y frescos es una experiencia que recomendamos a todo aquel que aún no haya tenido la fortuna de acercarse por allí. Pero la particularidad del libro que presentamos es el de ser el primero —al menos que conozcamos— dedicado a explicar el palacio a los niños y adolescentes; y lo hace de forma magistral, logrando con gran amenidad su efecto pedagógico.

A lo largo de diez breves y entretenidos capítulos la protagonista, Marina, una chica de 12 años y natural de El Viso, va descubriendo la belleza y los misterios del palacio, encerrados sobre todo en sus frescos, gracias a la aparición de un peculiar personaje, Valerio, que hace de guía y la lleva de la mano en un delicioso recorrido tanto mitológico como histórico. Y es ahí donde está el mayor mérito de esta obra, en la facilidad, simplicidad y eficacia con que son expuestos estos temas a la comprensión de un menor de edad. De qué forma tan sencilla se exponen y explican imágenes y conceptos mitológicos, así como múltiples alegorías.

María Nuño Chico, natural de El Viso del Marqués (Ciudad Real), profesora de Geografía e Historia desde hace más de veinte años, desempeña su





trabajo en el IES *Velázquez de Móstoles* (Madrid), con el cargo de jefe de Departamento. A lo largo de estos años ha realizado diversos cursos de actualización pedagógica y aplicación de las nuevas tecnologías a la docencia. Actualmente prepara la publicación de su novela *Crónicas de un pueblo moribundo* y da los últimos retoques a otra más. Asimismo sigue completando una serie, en principio pensada para soporte audiovisual, bajo el título de *Memorias de Ultratumba*, acerca de personajes históricos del siglo XVI.

La obra aquí reseñada puede ser adquirida en la librería del Museo Naval de Madrid.

R. P. G.

BUDIÑO CARLÈS, José Manuel, y PAZOS, Lino J.: *La Armada en Marín: una historia compartida*.—(ISBN 84-937471-0-6). Damaré Ediciones, 2009; 254 pp. Ilustraciones; 22 euros.

Sin duda, relacionar a estas alturas la villa de Marín y la Armada es un acto reflejo para el lector de la REVISTA, y es por ello que lo que reseñamos con este libro es algo más de lo comúnmente conocido. Ambos autores son coleccionistas que llevan años «recolectando» documentos, fotografías y misceláneas que afortunadamente dan fruto en textos que poco a poco aumentan la siempre escasa bibliografía marítima propia de nuestro país. El libro, en formato de fácil manejo, hace un relato cronológico dividido en los principales capítulos históricos por los que ha transcurrido la existencia de la Escuela Naval Militar desde hace ¡tan sólo! un par de siglos, cuando el Art. 11 del Real Decreto de 27 de noviembre de 1867 relacionaba la ENM como Distrito de Primera Clase incluido en el Departamento Marítimo de Ferrol, al mando de un teniente de navío, y dotación de prohombres y cabos. Posteriormente en



el año 1915 se declaraba la necesidad de establecer en Marín una base de aprovisionamiento de submarinos, hasta que una Real Orden de 1920, con Eduardo Dato de ministro de Marina, creaba el Polígono de Tiro Naval de Marín, siendo su primer comandante Jaime Janer; si bien se utilizaron las instalaciones también como servicios secundarios de minas y escuela de aprendices artilleros y telemetristas, para lo cual se dotaba de flotilla propia de embarcaciones asignadas a la Escuela de Tiro.

En 1928, tras una escala del primer portahidros *Dédalo* para ejercicios de tiro con la flota, se piensa en la posibilidad de una base aeronaval en Marín, que fructificaría en 1929 con la construcción de un hangar desmontable y una rampa de acceso para hidros, con una dotación inicial de tres *Macchi M-18* y la asignación mensual de quinientas pesetas para el mantenimiento del hangar y las aeronaves. En 1938 el general Franco, en un decreto firmado en Burgos, asignaba la cantidad de 1.701.763 pesetas para las obras de adecuación de las instalaciones del polígono de tiro como emplazamiento accidental para una Escuela Naval, cuya inauguración oficial tendría lugar el 15 de agosto de 1943, con 393 alumnos de Cuerpo General, 53 de Intendencia y 5 de Máquinas.

El libro recopila la totalidad de las escalas de buques que han pasado por Marín en las distintas etapas que ha vivido la Escuela, recordando los principales acontecimientos históricos que afectaron a las instalaciones en sus diversas versiones de base naval y centro de enseñanza. Además, se realiza un cómodo recopilatorio de listados de unidades asignadas y con base en la Escuela, cruceros de fin de curso desde 1944 a 2008 y demás misceláneas en relación con la actividad de buques y aeronaves, y aporta una colección gráfica y documental profusa, que considero una aprovechable base de datos de referencia para futuras obras de temática naval.

A. O. G.



BERTOCCHI MORÁN, Alejandro N.: *El Graf Spee. La trampa de Montevideo*.—(ISBN: 978-9974-8192-5-2). Ediciones Cruz del Sur, Montevideo. Segunda edición corregida, 2009; 190 páginas; ilustraciones.



El 13 de diciembre de 1939 tenía lugar, en el estuario del Río de la Plata, uno de los enfrentamientos navales más famosos e impactantes de la Segunda Guerra Mundial, más por las circunstancias en que se desarrolló y las vicisitudes posteriores que por los resultados directos del combate. Tras largas horas de intenso intercambio de fuego, el acorazado de bolsillo alemán *Graf Spee*, bajo el mando del capitán de navío Hans Langsdorff, acosado por los cruceros británicos *Exeter*, *Achilles* y *Ajax*, mandados por el comodoro Henry Harwood, abandonó la escena de acción cuando todo parecía indicar que se encontraba en situación favorable para acabar con sus oponentes, y decidió internarse en el puerto neutral de Montevideo. Los funerales —tras entrar en

puerto— de los marineros caídos en combate en el *Graf Spee*, el posterior hundimiento de tan flamante y poderosa unidad naval en las proximidades de la capital uruguaya a la vista de numeroso público y el suicidio de su comandante pusieron las mayores notas de dramatismo a tan señalado episodio.

Innumerables son las publicaciones escritas sobre este suceso, así como los seminarios y conferencias organizados sobre el mismo, que fue también llevado a la pantalla como muchas otras acciones importantes de aquella contienda. Y muchas y muy variadas son las opiniones sobre la determinación de Langsdorff de abandonar el combate y dirigirse a Montevideo. Admitiendo que nunca llegaremos a conocer la verdad, el autor desecha la teoría de las averías como causa principal de tal decisión y se inclina por el error humano del comandante alemán, fruto de la conjunción de diversos factores, entre los que destaca el carácter de Langsdorff, el cansancio psíquico y físico y la mentali-

dad estratégica tan distinta imperante en cada uno de los bandos. Los británicos, fieles a sus principios, seguían una estrategia ofensiva propia de un país con mentalidad naval, mientras que la actuación del buque alemán reflejaba una estrategia propia de un país con mentalidad terrestre.

La obra contempla el programa naval alemán tras el Tratado de Versalles de junio de 1919, la construcción y características de los acorazados de bolsillo, la incursión atlántica del *Graf Spee*, el desarrollo detallado de la llamada Batalla del Río de la Plata, los acontecimientos posteriores y las conclusiones del autor. Un gran número de fotos ilustran el libro, y en algunas puede contemplarse el potencial de estos temidos —con razón— buques alemanes.

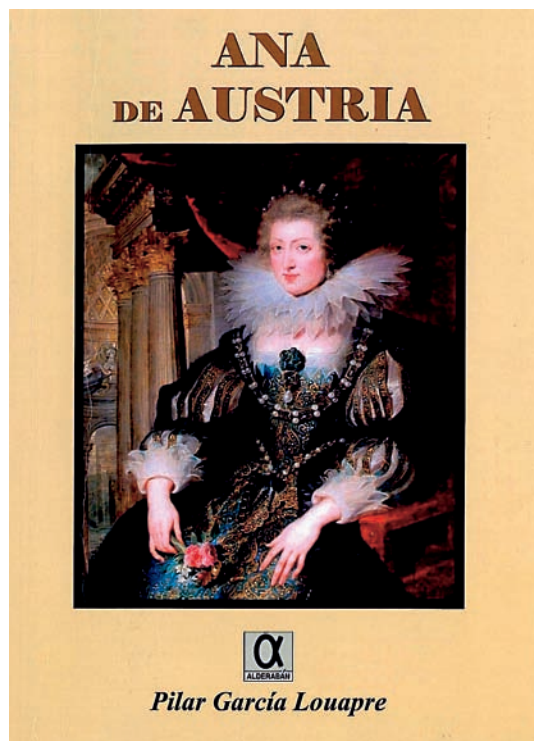
Alejandro Bertocchi es profesor de Historia de los Conflictos Armados en el Instituto Militar de Estudios Superiores de Uruguay, miembro de número fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima, miembro del Instituto Nacional Browniano de la República Argentina, de la Comisión Editorial de la Revista Naval y de la Academia Uruguaya de Geopolítica y Geostrategia, y posee licencia de investigador del Museo Naval de Madrid. Es autor de nueve libros y más de cien artículos sobre historia naval y colaborador de diversas revistas especializadas extranjeras, y ha dado conferencias en simposios celebrados en Uruguay, España, Brasil y Argentina.

R. P. G.

GARCÍA LOUAPRE, Pilar: *Ana de Austria*.—(ISBN: 978-84-95414-64-9). Aldebarán S. A. Madrid, 2009; 207 pp. Fotografías en blanco y negro.

En la REVISTA del pasado mes de junio reseñamos la biografía de Isabel de Borbón, reina de España nacida en Francia, escrita por esta misma autora. Y si resultaba interesante conocer la vida de la esposa de Felipe IV, no lo es menos conocer a doña Ana de Austria, hermana del anterior y nacida en Valladolid, que reinará en la compleja corte de Francia, llegando a ser regente del reino, y parirá —¡nada menos!— al Rey Sol. Corte, por otra parte, que nos resulta conocida desde que a tierna edad nos apasionaron *Los Tres Mosqueteros*, tanto impresos como en celuloide.

En doce capítulos, un epílogo y seis anexos con documentos por ella transcritos, la autora va metódicamente estudiando los personajes que influyeron decisivamente en la vida de la reina española. Así, tras un interesante capítulo dedicado a su nacimiento en Valladolid, donde asoman los tejemanejes del duque de Lerma, se ocupa de estudiar a sus padres y hermano, el futuro Felipe IV, así como al que será su marido, Luis XIII, y a sus progenitores, Enrique IV «el verde galán» y María de Médicis.



Tras ocuparse de la «doble boda», las de Ana y su hermano Felipe, y de las difíciles relaciones del regio matrimonio galo, se adentra en la política del cardenal Richelieu y en la de su sucesor, Mazarino, analizando la guerra de la Fronda y, sobre todo, la guerra contra España, por la que tanto sufriría la biografiada con las malvadas intrigas del primero de esos poderosos cardenales, y en la que, «en la mar», tendríamos como principal adversario a un obispo, el de Burdeos, el destructor de Laredo que fracasó ante Ferrol y ante Tarragona. Por tierra está todo dicho al invocar la batalla de Rocroi (19.05.1643).

La reina española era admirada por los galos, entre otras muchas cosas por haber hecho instalar en Versalles un precioso cuarto de baño, del

que hacía frecuente uso... Recuerden que cuando se inauguró el palacio no existían los parterres de los jardines para facilitar a los caballeros sus manio-bras; de ahí la Orangerie para que la flor de azahar ahuyentase los malos olores, los famosos perfumes de París, etcétera.

Remata la biografía con la descripción de la enfermedad y muerte de la Reina, sus últimos esfuerzos para encauzar por el buen camino a su hijo, que se deslizaba por la pendiente de la inmoralidad y cuyos primeros amoríos salen también a relucir. Por último, fija con exactitud la llegada de la paz y los curiosos prolegómenos de la boda de Luis XIV con María Teresa de Austria, hija de Felipe IV, para rematar, en el *Epílogo*, con una síntesis de las relaciones hispano-galas del XVII hasta la llegada al trono de España de Felipe de Anjou, es decir, Felipe V.

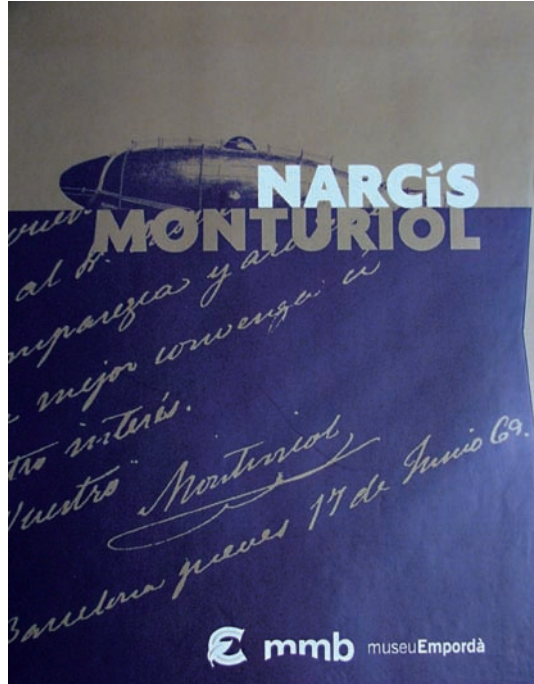
En fin, esperemos que la doctora García Louapre continúe ofreciéndonos vidas de reinas tan determinantes para la Historia Universal.

J. B. N.

SOCIEDAD ESTATAL DE CONMEMORACIONES CULTURALES 2009:  
**Narcís Monturiol: una voz entre utopía y realidad.**—(ISBN 978-84-92877-08-4). Dos volúmenes, 172 pp. cada volumen; ilustraciones; 20 euros.

Dentro de los actos conmemorativos del 150 aniversario de la botadura del *Ictíneo* en el puerto de Barcelona, la Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, junto con el Museo Marítimo de la Ciudad Condal y el Ayuntamiento de Figueras, ciudad que le vio nacer, han editado un doble volumen que recoge una recopilación de lo que fue la vida personal y profesional de este infatigable ser multidisciplinar. El primero de los volúmenes, patrocinado por el Museo del Empordà, se centra en la vida personal del científico, con sus grandes inquietudes y las dificultades que tuvo que pasar para ser comprendido por la sociedad de la época. Se narra su etapa como político, a la vez que defensor de ideas consideradas entonces utópi-

cas. Esa incompreensión le frustraba en ocasiones y hacía que se refugiase en la otra vertiente, la de técnico, industrial o científico. El libro incorpora los últimos documentos y archivos que se han podido recuperar de Narcís Monturiol, e incorpora un interesante CD en el que se da voz a cartas privadas y a sus posibles pensamientos sobre los trabajos que desarrollaba. Pero sin duda la faceta por la cual pasó a la posteridad es la de ser uno de los padres de la investigación submarina. La constante inquietud científica de Monturiol le llevó, tras observar las penurias sufridas por los pescadores de coral en Cadaqués con los escabrosos y recortados fondos de la Costa Brava, a diseñar un ingenio submarino que permitiese hacer más llevadera la forma de ganarse la vida. Entonces es cuando realmente comenzó su faceta de inventor. El segundo volumen se centra en el Monturiol inventor y técnico. Se reseñan las vicisitudes de los ingenios *Ictíneo I* e *Ictíneo II*, con reproducciones gráficas y documentales de los proyectos narrados cronológicamente, paso a paso, con





anécdotas y trabas de todo tipo, que en la época eran clásicas en todo aquello que fuera innovación y ciencia. Se hacen eco igualmente éstas páginas del desarrollo de ingenios que pueden considerarse progenitores de lo que actualmente conocemos como submarino, y dedica un capítulo al desarrollo del sumergible científico *Ictíneo III*, que actualmente se construye en las naves del Museo Marítimo de Barcelona. Sin duda una acertada obra, compendio de lo que fueron las facetas humana y científica de uno de los precursores de los sumergibles. Meritoria es la tarea de recopilación de datos. Una adecuada ilustración y una encuadernación agradable hacen del libro una obra recomendable dentro del listado de personajes que pertenecen, por derecho propio, a nuestra historia del desarrollo naval.

A. O. G.

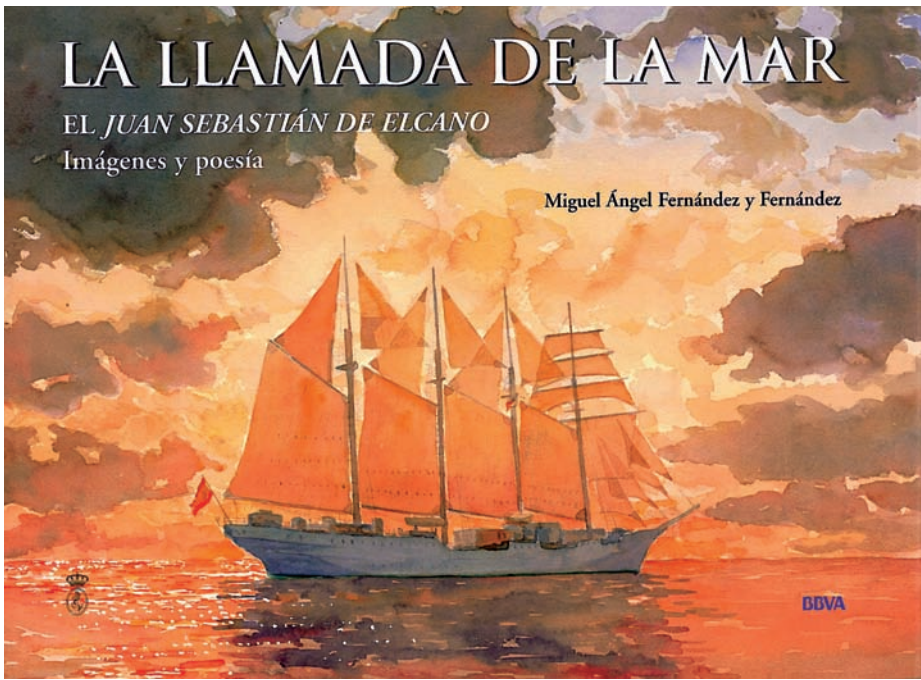
FERNÁNDEZ Y FERNÁNDEZ, Miguel: *La llamada de la mar. El Juan Sebastián de Elcano. Imágenes y poesía.* —(Depósito legal: C-337-2008). Armada española, BBVA. Madrid, 2008; 131 pp., «In folio» con un centenar de ilustraciones a todo color.

De la calidad de este libro, doblemente artístico, da idea el comienzo, pues nada menos que S. M. el Rey se ha dignado encabezarlo con esta bella dedicatoria: «Que buenos vientos y mares tranquilos acompañen al *Juan Sebastián de Elcano* y al almirante Fernández en esta nueva singladura literaria. ¡Marineros a la mar! Firmado: Juan Carlos R.»

Tras esa regia dedicatoria aparecen sendos prólogos del almirante general Sebastián Zaragoza Soto y del presidente del BBVA Francisco González.

El texto, que se ofrece en castellano y en inglés, está compuesto por una serie de poesías acompañadas por acuarelas u óleos de una serie en la que el autor ha captado escenas de la vida a bordo, vistas del buque, miembros de la dotación, y mar..., mar y cielo, con sus cambiantes y caprichosos tonos... El propio autor ha hecho el esfuerzo ímprobo de la citada traducción al inglés, con ayudas filiales que confiesa en el capítulo de agradecimientos.

Por tanto, se trata de un libro verdaderamente impresionante. Conocíamos de antiguo —fue nuestro profesor a bordo del hermoso velero— el dominio del lápiz, el sentido del color y la profundidad de la pintura del almirante, pero su capacidad de combinar ese bello arte con el de la palabra escrita en moderna rima sencillamente asombra. Y hemos calificado de moderna su rima porque el autor está muy lejos de moldes clásicos; su cuaderna vía, en este caso cuaderna maestra, es el verso libre con registros sonoros, pues según él mismo confiesa:



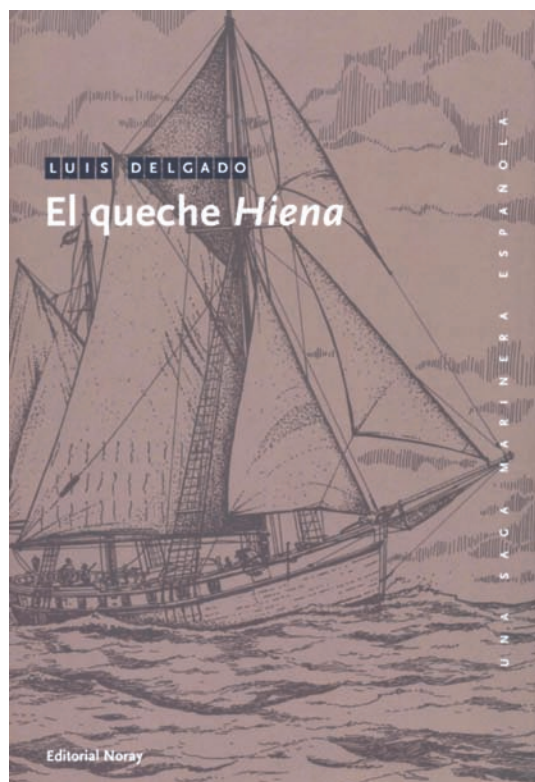
«Por los sentidos percibo  
El flujo de los ritmos del Océano  
Por los sentidos recibo  
Los sonos concertados de los vientos  
Las legiones solemnes de las olas.»

El libro está dividido en cuatro partes: *La aventura de la mar*, *Las faenas marineras*, *La gente de mar* y *Feliz quien como Ulises...* En los títulos van explícitos los contenidos, y acuarelas, óleos y poesías se refieren a ellos. Ulises, con sirenas o sin ellas, va viendo en su peregrinar Atlántico puertos tan evocadores como La Habana, Nueva Orleans, Nueva York, Ferrol y, por fin, Cádiz, plasmados en magníficas marinas.

Por fin, decir que el almirante, en singular alarde, se autorretrata en el apartado que dedica a su biografía, después de haber dejado retratados a muchos compañeros en las páginas del libro, captados en diversas escenas típicas de la vida a bordo, los cuales, aunque no nombrados, son fácilmente identificables.

T. T. B. T.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El queche Hiena*.—(ISBN: 978-84-7486-208-9). Editorial Noray, Barcelona, 2009; 468 páginas.



La principal característica de «Una saga marinera española», que alcanza ya con *El queche Hiena* su decimosexta entrega, es la investigación pura y rigurosa, desde una perspectiva española, de los principales hechos de la historia naval como rama del frondoso árbol de la historia patria. Investigación exigente e implacable, pero expuesta de un modo ameno y atractivo, ya insustituible para el lector «enganchado» a la serie.

En *El queche Hiena*, Luis Delgado deja en descanso —aunque suponemos que no en olvido— a Santiago Leñanza, y traspasa la palabra a su cuñado, el capitán de fragata Adalberto Pignati (Beto), al que ya conocemos de anteriores situaciones. Y de su relato se desprenden las enormes dificultades que tenía España para mantener unos territorios

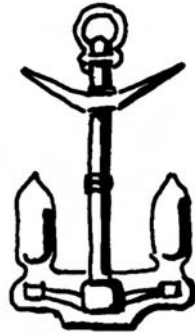
ultramarinos extensísimos, con unas costas muy dilatadas, al carecer de una Marina eficaz; carencia que no le permite contar con la suficiente capacidad operativa para oponerse al proceso emancipador del virreinato del Río de la Plata, donde transcurre toda la acción del libro.

Beto y su queche navegan por aguas agitadas, más que por la violencia de los temporales por la marejada del independentismo, que en una amalgama de legítimas aspiraciones, junto a turbios intereses, socavan la presencia española en aquellos escenarios, en los que Luis Delgado despliega toda su autoridad en materia tan difícil no sólo de planeamiento, sino de interpretación. Y en este caso, como en otros anteriores, *El queche Hiena* es un prodigio de escenificación histórica. Como escribe con acierto el autor, «el cuñado de Leñanza va a mandar un barco en aguas comprometidas con un futuro difícil. Pero la peor condición, el no sentirse respaldado por el mando en aquella dura etapa».

Es verdaderamente notable el estudio de cada nuevo personaje, que permite al autor una identificación absoluta de los mismos. Y en esta ligazón del personaje al hecho, desde la narración directa y apasionada se obtienen los más altos parámetros de agilidad y concreción. Méritos que acumula Luis Delgado en cada entrega, sin cortapisas o fisuras que enturbien la narración.

Delgado no se anda con remilgos y pone el dedo en la llaga en incomprendiones o desaciertos: las fricciones entre Salazar y De la Sierra; la rivalidad portuaria entre Montevideo y Buenos Aires; el valiente Romarate; el prócer Monturbio y sus poco agraciadas hijas; el aventurero Verdaguer; la ambiciosa Alicia y su final... Todo concuerda con el triste telón de fondo del regreso a España. Y recomiendo al lector que se recree en la lectura del *Epílogo histórico*; comprenderá muchas cosas y entenderá que no es desacertado titular a Luis Delgado como *El Galdós marinero del siglo XXI*.

J. C. P.







Equipo de *Force Protection* practicando «rappel» en los pórticos del BAC *Patño* durante su participación en la Operación ACTIVE ENDEAVOUR. (Foto: R. Fernández Garrido).



