

# REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

MARZO 2010





Nuestra portada: Lanzamiento de un blanco aéreo *Chukar III* desde la fragata *Numancia* durante un ejercicio de lanzamiento de misiles (LANMIS).

(Foto: A. Barrada Ferreiros)

CARTA DEL DIRECTOR	223
DESPEDIDA AL ALMIRANTE ÁNGEL SANDE CORTIZO	225

#### TEMAS GENERALES

EL <i>CIUDAD DE VALENCIA</i> : UN BUQUE CON HISTORIA	229
<b>Capitán de la Marina Mercante Francisco Font Betanzos</b>	
LA GOLETA <i>CANTABRIA</i> LLEVÓ AL NUEVO MUNDO LA PRIMERA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA	239
<b>Ramón Rodríguez González, académico correspondiente de la Real Academia de Historia</b>	
FELINOS A LA MAR	247
<b>Javier Yuste González, licenciado en Derecho</b>	
LOS ARCHIVOS Y SUS NUEVAS FUNCIONES	253
<b>Carmen Torres López, doctora en Psicología</b>	
UN GALEÓN DEL SIGLO XVIII, INSIGNIA ANDALUZA EN SHANGHAI 2010	267
<b>Teniente de navío Antonio del Real Pasquín</b>	

#### TEMAS PROFESIONALES

PERFILANDO LA PROPUESTA: LA <i>F 110</i>	273
<b>Almirante Ángel Tafalla Balduz (R)</b>	
EN BUENA COMPAÑÍA	281
<b>Coronel de Infantería de Marina Francisco Javier Ayuela Azcárate</b>	
LA ESTADÍSTICA: ALGUNOS EJEMPLOS DE APLICACIONES EN LAS FUERZAS ARMADAS	289
<b>Javier Romaní Fernández, profesor titular de Economía Aplicada (Universidad de Barcelona)</b>	

#### HISTORIAS DE LA MAR

HUELVA Y LA OPERACIÓN MINCEMEAT	297
<b>Victoria Ponzzone Olaya</b>	

#### INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN 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	

NOTICARIO - CULTURA NAVAL  
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

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

---

## VENTA ELECTRÓNICA

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

---

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

---

**PUBLICIDAD:** Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

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

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

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**

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

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

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



# CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

La presidencia de turno española de la Unión Europea ha supuesto una magnífica oportunidad de debatir en España, en nuestro campo, asuntos importantes de ámbito marítimo con representantes de otros países, en especial los relacionados con la Seguridad Marítima (SM), tan de boga últimamente. En este sentido, ya en los dos primeros meses del año se han celebrado diversos encuentros y reuniones de alto nivel.



Los días 28 y 29 de enero tuvo lugar en el CESEDEN un seminario internacional sobre *Política de Seguridad Marítima en Europa*, que contó con la presencia de distintas autoridades civiles y militares, entre las que cabe mencionar a los directores de las agencias de la Unión Europea FRONTEX (*European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders*), EMSA (*European Maritime Safety Agency*) y CFCA (*Community Fisheries Control Agency*), el director del EUISS (*European Union Institute for Security Studies*), las directoras de la DIMAMER (Dirección General de la Marina Mercante) y de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), y los jefes de Estado Mayor de las Marinas de Francia, Bélgica, Dinamarca, Suecia y Portugal.

Por otro lado, la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen (UNODC), con sede en Viena, presentó el 10 de febrero su *Programa de lucha contra la piratería en Somalia* en la Sala de Juntas del Estado Mayor de la Armada. En el consiguiente debate se trataron asuntos importantes en la lucha contra la piratería, como la responsabilidad de las diferentes administraciones, los procedimientos para poner a disposición judicial a los detenidos o las garantías procesales de éstos. Asistieron autoridades españolas implicadas en los problemas asociados con la piratería en aguas de Somalia en los ámbitos del Poder Judicial (Consejo General, Tribunal Supremo, Audiencia Nacional), Fiscalía General del Estado, Ministerios de Defensa, Justicia y Asuntos Exteriores y Cooperación, así como una nutrida representación de oficiales de la Armada.

A estas actividades hay que añadir la celebración del Día del Mar de la Unión Europea, prevista en Gijón en los primeros días de mayo, donde se espera concentrar un nutrido grupo de unidades navales de diversos países, que darán el mayor realce a los actos.



La Seguridad Marítima es consecuencia, el fruto, de lograr uno de los cometidos esenciales en los que se basa la Estrategia Naval: la adquisición del dominio relativo del mar. Una vez obtenido el control del mar podremos disfrutar de seguridad en el grado en que podamos repeler las acciones que traten de impedirlo. El entorno citado, el del crimen organizado —en particular la piratería—, junto al genérico de Operaciones de Paz, definen en cierto modo el escenario estratégico actual y previsible a medio plazo, y es en ese contexto en el que algunas marinas empiezan a definir los requisitos para sus nuevas unidades navales, como ya pudimos apreciar en el artículo sobre la fragata alemana *F 125* publicado en el número del mes pasado.

En lo referente a nuestro Objetivo de Fuerza, el almirante Ángel Tafalla nos ofrece un nuevo artículo sobre las unidades que deberán relevar a las fragatas clase *Santa María*, descendiendo en esta ocasión al detalle de los requisitos que dichos buques deberán cumplir para los cometidos previstos en el escenario contemplado en su artículo anterior. Economía de medios, principalmente humanos, y el uso de diversos sistemas no tripulados (UAV, USV) son algunas de sus principales características.

Guillermo VALERO AVEZUELA



**N. de la R.**—En la *Miscelánea* correspondiente al mes de diciembre núm. 24.427, titulada «Réplica», figuraba la firma C. B. i V., cuando en realidad su autor es A. C.

Asimismo la *Miscelánea* núm. 24.435 del mes de diciembre se titula «Criterios de selección *versus* antigüedad», cuando debería ser «Cristo de los buenos temporales».

# DESPEDIDA AL ALMIRANTE ÁNGEL SANDE CORTIZO

El pasado 15 de enero, con motivo de su pase a la situación de retiro, el AJEMA ofreció una cena de despedida al almirante Ángel Sande Cortizo en el comedor de gala del Cuartel General de la Armada. Junto a nuestra enhorabuena al almirante Sande por la magnífica labor realizada en su dilatada vida al servicio de España, y de la Armada en particular, nos satisface incluir aquí sus palabras de agradecimiento a la finalización de la cena, que reflejan una sensibilidad y estilo poco comunes entre los mortales.

*Gracias Señoras, gracias compañeros, por acompañarme hoy. Gracias, Almirante, por tus palabras... hacen más ligera, al partir, la boga. Y, pues he percibido que, además del AJEMA, también el Almirante General ha hablado, gracias redobladas... y gracias por lo breve... relativamente... mas si de estos principios pensáis que yo sí lo seré, compañeros, señoras... abandonad toda esperanza, pues hoy traigo en el corazón una marea de años mozos entre el Breamo, el Eume y la Ría... y casi medio siglo de Servicio.*

*Servicio primero en la Armada: años de adujar experiencias, estibar enseñanzas y acorullar ortos, meridianas y ocasos... años de anotar camaradas de armas en el rol de la memoria...*

*Servicio en Defensa luego: años de absorbentes, oscuras y abstrusas tareas, tareas al par inusitadas, apasionantes, perdurables... mas, por el largo tiempo en ellas... ¡ay!... un punto embrutecedoras..., sí, demasiado tiempo.*

*En el Servicio entregué voluntad, alma y tiempo a la Armada; la Armada me dio el horizonte, y el honor de adornar la bocamanga con entorchado y coca de contralmirante. Al par, me envió a la tiniebla exterior, engrilletándome a tan duro banco hasta el fin... lejos del tremor de gavias y jarcias, de zafarranchos y descubiertas... lejos del horizonte.*

*Mas, al destinarme a Servir en Defensa, dejó en franquía —voluntad, alma y tiempo por medio—, dejó franca la ocasión de alcanzar allí las estachas de Almirante... y con ellas la alegría de volver, aunque ocasionalmente fuese, al seno de la Armada, por el coronamiento, en su Consejo Superior.*

*Y... de este casi medio siglo de servicio, ¿qué balance podría hacer?*

*Nada me deben Defensa y Armada... Ni deudor de ellas me siento. Ambos hemos alcanzado nuestros deseos... en comunión por la que hago votos aquí no termine. No pertenezco a escuela o equipo alguno... ¿quizá porque, como el gascón, no supe entregar mis versos por temor a que una coma cambiasen?*

*Quizá. Ni equipo o escuela levanté, por entender, en tanto que calderoniano, que siendo de españoles el tercio cualquier distinguió era ofensa.*

*Nada me deben Defensa y Armada. Ni deudor de ellas me siento. El orgullo y honor del azul turquí, la esperanza... el ansia viva de horizonte... son compartidos.*

*¿Sin deudas, pues, afronto el futuro que hoy comienza? ¡No, a fe! NO. Una deuda impagable tengo, y por ello, no es del pasado profesional de blanco o azul turquí (do quiera que bogase, corazón y piel **de la Armada** he sido; corazón y piel **de la Armada** seré en tanto viento y mar se abracen), no es de ese pasado de lo que hoy, en tan crucial ocasión, os quiero hablar, pues...*

*Traigo en el corazón, también, un cuarto de siglo largo de vida autárquica y feliz (pues no sabía de otra), sin más preocupación que el deber para con el servicio y conmigo mismo, de futuro completo... pues no conocía otro. Largo cuarto de siglo cuyo cénit fue la ocasión de conocer a quien hoy, Almirante, tu diestra merece, a quien, sin merecimiento mío, me atreví a pedir:*

Dame tu libertad.  
No quiero tu fatiga,  
no, ni tus hojas secas,  
tu sueño, ojos cerrados.  
Dame tu libertad...  
Si su sino soy yo...  
La quiero  
para soltarla, solamente.  
La soltaré una y otra vez, y por el cielo,  
por la mar, por el tiempo,  
veré cómo se marcha hacia su sino.  
te espero siempre.

*Ella decidió en venturoso día que, siendo yo su sino, compartiría conmigo vida y más allá, luces y sombras si las hubiese, presente y futuro, cualquiera que Éste fuese... Futuro, sí, y esperanzador, es el que hoy empieza, pues...*

¿Qué importa que mis años  
sean muchos, si en mi frente  
hay sitio para un sueño,  
y mi corazón rescoldo tiene  
para que en él arda un deseo?

*Y por esto hoy, Almirante, amigos, para paliar esa deuda que desde ese momento crece y crece, finalmente...*

Traigo en el corazón, como en un cofre  
que no se puede cerrar de tan lleno,



un puñado de años sin tiempo. Cecilia, a tu lado,  
tu voz, cuyos ecos mi alma llenan,  
tu piel, que el hambre de mis manos sacia,  
tu sonrisa sugeridora y plácida, tu palabra prudente y sabia,  
las marcas y asperezas que el cuidado de casa e hijos en ti han dejado,  
las horas que a tu lado no estuve...

*Sí, camaradas de armas, señoras, hoy quiero confesar, y ante el mejor auditorio deseable, la deuda impagable que con Cecilia tengo por tantos años de aceptar compartirme con esa amante, posesiva, implacable y aun cruel, que la Armada sabe ser. Con Cecilia, espíritu libre, discreto, de su fuero celosa, mas presta a extender ese fuero, o a resignarlo aún, a demanda del bien de los suyos... Cecilia, que de la Armada ha conocido apenas las bondades que mi entusiasmo y palabra han podido desvelarle, la aventura azarosa del cambio continuo, lo tasado de la soldada, lo... Rezo porque mi amor y vuestra amistad, amigos nuestros, todo ello le hayan ampliado, todas sus renunciadas le hayan compensado...*

Y... mi voz en tu oído, despertándote al alba... ¿no cuenta?, ¿es nada?

*Quizá, Almirante, compañeros, os preguntéis hoy si, cuales sean situación y talante, si habéis dicho lo bastante a vuestra pareja cuanto de ella recibís, cuanto de ella dependéis... decídselo más, siempre será poco; decídselo.*

*Y nosotros, Cecilia, Morena Clara, Sal, Viento y Sol de mis días, ¿qué nos diremos en este amanecer a la nueva vida? ¿Qué nos diremos?*

No nos diremos nada. Cerraremos las puertas.  
Deshojaremos las rosas sobre el lecho aún tibio  
y besaré, en el hueco de tus manos abiertas,  
la dulzura del mundo, que se va, como un río...

*Señoras, camaradas de armas, Almirante, GRACIAS. Gracias por el honor de habernos dejado compartir con vosotros oficio y vida. GRACIAS.*

Ángel Sande  
Madrid  
15 enero 2010

## 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.

# EL CIUDAD DE VALENCIA: UN BUQUE CON HISTORIA

Francisco FONT BETANZOS  
Capitán de la Marina Mercante

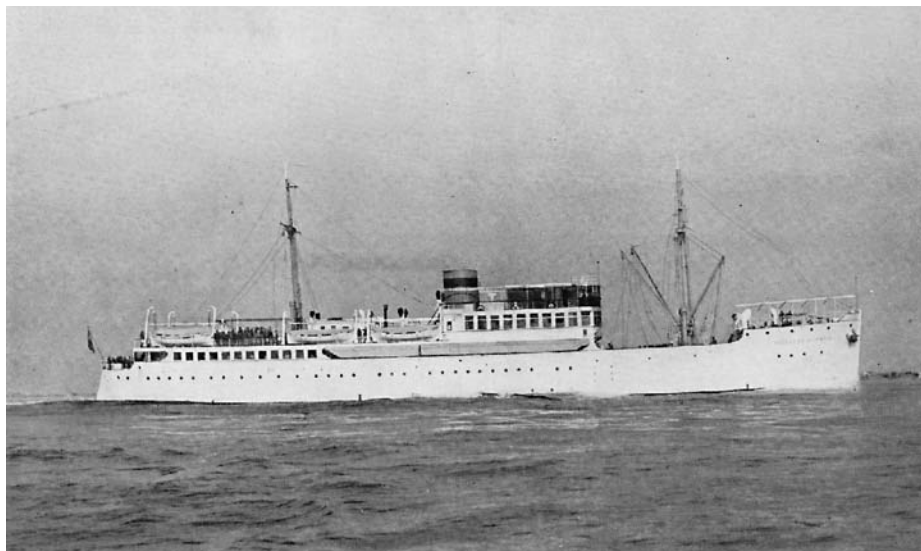


En el año 2008 se cumplió el cincuenta aniversario del incendio del buque *Ciudad de Valencia* en el puerto de Cádiz. Sirva esta efeméride para recordar, aunque de forma resumida, la densa y extensa historia de uno de los buques más carismáticos de la Compañía Trasmediterránea.

Había sido construido en los astilleros de la Unión Naval de Levante, empresa filial de Trasmediterránea; el encargo de construcción se realizó el 21 de junio de 1928, la puesta de quilla el 30 de enero de 1929 y la botadura el 18 de octubre del año siguiente, entregándose a sus armadores el 4 de marzo de 1931. Con el advenimiento de la República, el nombre con el que fue botado este buque, *Infante D. Gonzalo*, sería sustituido por el que conservaría hasta el final de su vida marinera, *Ciudad de Valencia*. Sus características principales eran: eslora total, 81,25 m; manga, 12,40 m; puntal, 8,10 m; calado, 4,63 m; registro bruto, 2.496 t; registro neto, 1.378 t; potencia, 2.240 caballos; velocidad, 16,3 nudos. Estaba equipado con dos motores MAN Masch y autorizado a transportar 396 pasajeros. Rafael González Echegaray decía de este buque: «Era una paloma, con popa de crucero, proa recta de cuchillo, chimenea truncada y levemente caída con una gracia muy particular». Era gemelo del *Ciudad de Alicante*, ex *Infante D. Juan*.

Al quedar incluido en los Servicios de Comunicaciones Marítimas Rápidas y Regulares, según el contrato suscrito entre la Compañía Trasmediterránea y el Estado el 31 de enero de 1931, el buque fue destinado a las líneas Barcelona-Valencia y Barcelona-Ceuta, con escalas intermedias. El viaje inaugural lo realizó el día 7 de marzo entre Valencia y Barcelona, siendo su capitán Pascual Silvestre. A efectos del contrato con el Estado, el buque fue valorado en 3.042.120,52 pesetas, cuando el precio de construcción había sido de 5.203.691. Con el posicionamiento de este buque en una de las líneas más





*Ciudad de Valencia*. (Archivo Compañía Trasmediterránea).

rentables de la naviera, como era la de Barcelona-Valencia, se mejoraba la acomodación de los usuarios de tercera clase; hasta entonces, estos pasajeros tenían que permanecer en cubierta, a la intemperie, protegidos solamente por unas lonas; este nuevo buque disponía de un sollado provisto de hamacas de lona, a cubierto de las inclemencias meteorológicas.

El 17 de diciembre de 1932, a las 1600 h, se celebró a bordo del *Ciudad de Valencia*, atracado en el puerto de Valencia, el acto de entrega de una reproducción de la *Senyera* valenciana, que sería instalada en el salón principal del buque y que había sido costeada por suscripción popular. Asistieron al acto las primeras autoridades valencianas, representantes de la Compañía Trasmediterránea y delegados de diversas entidades de la capital del Turia.

Una feroz competencia, ejercida por los motoveleros en el transporte de mercancías y por el ferrocarril en el transporte de pasajeros, hizo que Trasmediterránea situase al *Ciudad de Valencia* en otras líneas más rentables y menos competitivas. Era el único recurso que la naviera podía ejercer, ya que los gastos de explotación de los motoveleros eran ridículos comparados con los de la motonave. La política comercial adoptada por el ferrocarril, en los itinerarios paralelos con los buques de la naviera, consistía en rebajar el precio de sus billetes un 60 por 100 los días de salida del barco, por lo que Trasmediterránea se encontraba impotente ante este flagrante caso de *dumping*. El precio de los billetes de tercera clase en los trenes correos en el trayecto Valencia-

Barcelona, que solía costar algo más de 28 pesetas, quedaba reducido a 12 y algunos céntimos, pero sólo los días de salida de barco, aunque para enmascarar la «operación» se ampliaba la oferta a un día más.

Cuando se inició la Guerra Civil Española el *Ciudad de Valencia* se encontraba adscrito a los servicios interinsulares canarios; por una orden del Gobierno nacional, de 30 de octubre de 1936, se procedió a la incautación de nueve buques de la Compañía Trasmediterránea, entre los que se encontraba el *Ciudad de Valencia*; el viaje desde Las Palmas hasta Cádiz, con escala en Santa Cruz de Tenerife, se realizó sin pasaje y con un piquete de artillería a bordo, cuya misión era asegurarse de que el buque se dirigía al puerto asignado. En el puerto tinerfeño se cargó un gran número de bidones de gasolina de aviación con destino a la base aérea de Sevilla. Al aproximarse el buque al puerto gaditano se extremaron las precauciones, ya que existían referencias de que el acorazado *Jaime I* trataba de obstaculizar la aproximación de cualquier buque a esa zona.

En Cádiz, en los astilleros de Matagorda, el *Ciudad de Valencia* fue artillado con dos cañones de 105 mm, uno de 120, dos de 47 y una ametralladora, material que procedía de la artillería del acorazado *España* y del fuerte de la Cortadura. Este buque, al igual que los restantes cruceros auxiliares, navegaba con su tripulación habitual, militarizada por las circunstancias, más una pequeña dotación de marinería experta en artillería; de segundo comandante llevaba a un teniente de navío de la Reserva Naval, además de un capellán, un teniente médico y un practicante. Cuando actuaba de corsario cambiaba su aspecto exterior, con el casco de negro, línea de flotación blanca y la chimenea y superestructura de ocre blanco; tanto el armamento como los instrumentos de precisión eran camuflados bajo falsas estructuras; su nombre original era sustituido por el de *Nadir*, figurando como puerto de matrícula Bartha. Comandaba el buque el capitán de corbeta Juan José Jáuregui y Gil Delgado, único oficial del Cuerpo General en la dotación del *Ciudad de Valencia*.

Inicialmente fue destinado, junto con el *Dómine* y otros buques de la Armada, a la zona del Cantábrico a las órdenes directas del almirante comandante general del Departamento Marítimo de Ferrol. El 26 de noviembre de 1936 el *Ciudad de Valencia* y la flotilla de bous de Ribadeo capturan al buque *Roma*, con 850 toneladas de armas, conduciéndolo a Ferrol. El 13 de febrero de 1937, junto a otras unidades, apresan al *Mar Báltico* y al *Fernando L. Ibarra*, y en la noche del 26 de marzo hacen lo propio con el *Eretza-Mendi*. El 24 de julio detienen al mercante inglés *Mirupano* y lo internan en Ribadeo. El 10 de agosto del mismo año, el *Ciudad de Valencia* apresa al buque inglés *Burlington*, de 5.005 toneladas, que transportaba 700 de gasolina. El 30 de octubre de 1938 detiene al carguero español *Río Miera*, entregando la presa al crucero auxiliar *Ciudad de Alicante*. El 2 de noviembre de 1938 hunde al *Cantabria* (ex *Alfonso Pérez*).

Finalizada la Guerra Civil fue devuelto el buque a la Compañía Trasmediterránea, y tras ser sometido a una gran reparación se incorporó a las líneas del contrato con el Estado, navegando en los sectores de Baleares, Málaga-Melilla y Sevilla-Canarias. Como otros muchos buques, el *Ciudad de Valencia* soportó durante la Segunda Guerra Mundial controles por parte de las potencias beligerantes, como el sufrido a principios del mes de octubre de 1940 cuando realizaba la línea Cádiz-Barcelona, en que fue obligado por las autoridades inglesas a fondear en el puerto de Gibraltar para ser inspeccionado. Entre los años 1946 y 1948 cubrió el servicio entre los puertos de Génova y Barcelona.

El 23 de octubre de 1946, a las cuatro y media de la tarde, arribaba a Barcelona procedente de Génova con 222 pasajeros, de los cuales 122 eran españoles repatriados que se encontraban internados en el campo de la UNRRA (Administración de las Naciones Unidas para la Reconstrucción) en Mittenwald (Alemania). El Gobierno español había efectuado las pertinentes negociaciones con las autoridades de los Estados Unidos y estaba previsto que en el plazo de un mes se llevarían a cabo dos expediciones más para repatriar a otros 250 españoles.

El 21 de noviembre de 1952 el *Ciudad de Valencia* inauguraba una nueva línea, para pasajeros y mercancías, entre Sevilla, Cádiz y Casablanca, con escala en Tánger, siendo el servicio decenal; la línea se iniciaría en Sevilla para seguir a Cádiz, Tánger y Casablanca. En el viaje de regreso el buque arribaría directamente a Cádiz desde Casablanca, finalizando el periplo en el puerto de Sevilla.

El 20 de enero de 1958 sufre un grave incendio cuando se encontraba en Cádiz requisado por el Ministerio del Ejército para el transporte de material de guerra con destino a las tropas españolas que combatían en el África Occidental. Había llegado a puerto a las 0700 de la mañana, procedente de Algeciras y Ceuta, quedando atracado en el muelle Marqués de Comillas de la capital gaditana; poco después de las cuatro de la tarde, cuando una cuadrilla de ocho obreros portuarios se encontraba cargando cajas de humos en la bodega número 2 de proa, y posiblemente por el mal estado de alguna de las cajas, se inició el incendio a bordo que, en poco tiempo, tomó grandes proporciones, inundando de humo toda la bodega, y aunque los obreros pudieron salir, algunos de ellos necesitaron asistencia médica. El fuego se propagó rápidamente a toda la parte de proa del buque, y aunque trataban de extinguirlo dos remolcadores de la Marina de guerra con sus bombas, así como dos de la Compañía Trasmediterránea, el *Ángela Comes* y el *Formentera*, y desde el muelle los servicios de bomberos, el fuego se extendía, inexorablemente, a todo el buque. También intervenía en las labores de extinción el personal del Arsenal de La Carraca. A las cinco de la tarde el fuego se había propagado al puente de mando y a las cámaras de pasaje. Se dispuso que el buque desatracara para estudiar la posibilidad de llevarlo a bahía, pero como no era posible utilizar el molinete para levar el ancla, puesto que el castillo de proa estaba envuelto por

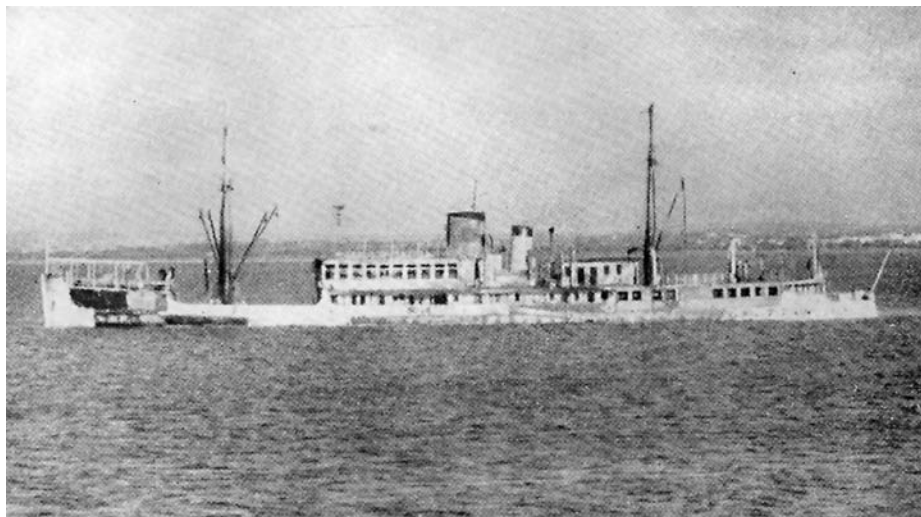




Incendio del *Ciudad de Valencia* en el puerto de Cádiz. (Archivo Marino Gómez Santos).

el humo y las llamas y en ocasiones se escuchaban pequeñas explosiones, que procedían de la bodega incendiada, no hubo otro recurso que volver a atracarlo en el espigón del mismo muelle, cercano a la Central Frigorífica. Con evidente riesgo por las llamaradas que el barco desprendía, se procedió a cortar con soplete la cadena del ancla, y una vez efectuada la operación se inició la maniobra de remolcarlo, quedando ya totalmente aislado alrededor de las ocho de la noche.

Una hora antes de efectuarse esta operación, como ya era imposible extinguir el fuego, se ordenó hicieran al barco, por debajo de la línea de flotación, varios disparos de cañón por medio de un remolcador de la Marina para abrir una vía de agua, a fin de que el barco fuera hundiéndose. Ya con el *Ciudad de Valencia* desatracaado del muelle comenzó el fuego a propagarse a la bodega de popa, y con la ayuda de varios remolcadores fue llevado hasta el lugar denominado Bajo de la Palma, en el que quedó varado; en ese lugar había cuatro metros de agua. Al poco tiempo de encontrarse el barco en la situación citada las bodegas se encontraban totalmente inundadas, tanto las de proa como las de popa, desapareciendo, por tanto, el peligro, quedando el incendio totalmente extinguido en las primeras horas de la mañana. El *Diario de Cádiz*, en su edición del martes 21 de enero de 1958, terminaba así el relato del suceso:



El *Ciudad de Valencia* hundido para sofocar el incendio. (Archivo Compañía Trasmediterránea).

«Es de resaltar el comportamiento del capitán del barco que permaneció hasta última hora a bordo, es decir hasta que hubo necesidad de abandonar la nave, dictando acertadísimas órdenes, en misión del práctico de servicio.»

El 28 de enero se iniciaron los trabajos para reflotar el buque en presencia del presidente del Consejo de Administración de la Compañía Trasmediterránea Salvador Moreno Fernández, del consejero Carlos Gomina y del director José Gutiérrez del Álamo, todos ellos llegados de Madrid con ese motivo. El buque fue puesto a flote y trasladado a los Caños de La Carraca en espera de que la Subsecretaría de la Marina Mercante autorizara a la Compañía Trasmediterránea a convocar concurso entre los astilleros, al objeto de acometer la reparación del buque siniestrado. Se solicitó por parte de la naviera, y fue aceptado, que de acuerdo con el contrato con el Estado vigente en el momento del accidente los gastos totales de reparación fuesen computados como gasto en las cuentas del Estado. Finalmente, la factoría de Matagorda fue la encargada de efectuar la reparación del buque que, *a priori*, se estimaba importante. El 6 de julio de 1959 se efectuaban las pruebas de mar preceptivas después de las obras de reparación y transformación llevadas a cabo y que cambiaron notablemente la silueta del buque. El importe total de éstas se elevó a algo más de cuarenta y un millones de pesetas.

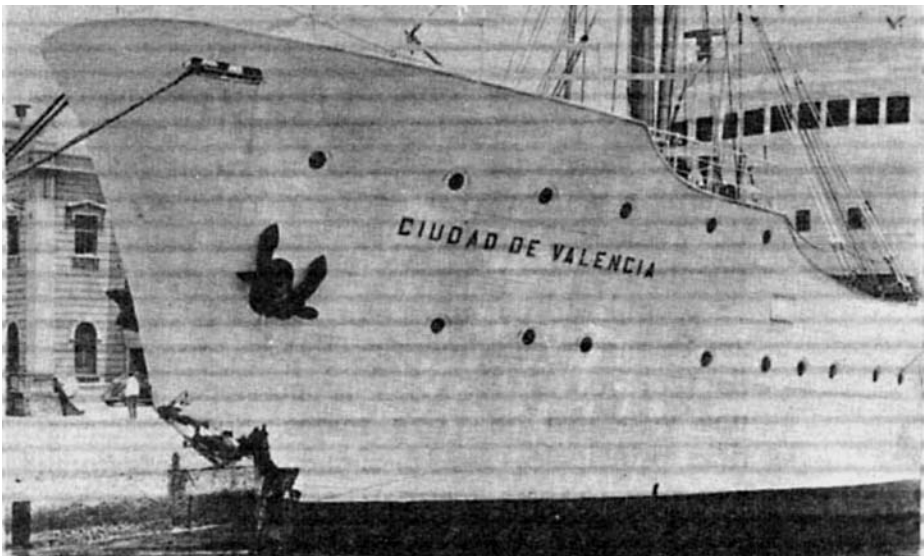
El 19 de septiembre de 1959 se celebró en la Comandancia de Marina de Cádiz el acto de imposición de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco

a tres obreros que se destacaron en la extinción del incendio por su heroica actuación: sopletista Rafael Sánchez Roan, calderero Diego García Molina y, a título póstumo, estibador Eduardo Álvarez Martín en la persona de su viuda, Josefa Valero. El comandante de Marina, Adolfo Baturone, hizo entrega de los donativos concedidos por el ministro de Marina.

Continuando con la historia de este buque, señalar que el 12 de abril de 1960, al entrar al puerto de Mahón procedente de Barcelona, tras capear un gran temporal, la proa quedó varada entre la isla de Lazareto y cabo La Mola. Auxiliado por los remolcadores del puerto logró salir y quedar atracado en su lugar habitual, no registrándose desgracias personales, aunque el pasaje tuvo que permanecer a bordo desde las 10 de la mañana, hora en que ocurrió el accidente, hasta las 2 de la tarde. En este mismo lugar habían encallado, en el siglo XIX, el acorazado *Pelayo* y más recientemente el vapor alemán *Matilde* y el español *Darro*, este último durante la Guerra Civil española.

En julio de 1965 este buque sufrió un nuevo accidente cuando navegaba en la línea Málaga-Melilla, y encontrándose a 60 millas al sur de Málaga colisionó con el *Santa Kyriaki*, un carguero de 3.802 toneladas y bandera liberiana. Aunque no hubo que lamentar desgracias personales entre los 100 pasajeros que transportaba ni entre la tripulación, las averías sufridas por ambos buques fueron considerables.

Hasta la fecha en que el *Ciudad de Valencia* fue desafectado de los Servicios de Comunicaciones Marítimas cubrió diversas líneas del Levante y Medi-



El *Ciudad de Valencia* después del abordaje con el *Santa Kyriaki*. (Foto: [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es)).



terráneo español. El 4 de octubre de 1975 realizó su último viaje entre Mahón y Palma, quedando amarrado en este puerto.

Pero una nueva desgracia, y también con el fuego como protagonista, aceleraría el desguace del buque. A la caída de la tarde del día 8 de noviembre del citado año se declaró un incendio de grandes proporciones, iniciado, al parecer, en el salón-bar de primera clase y que se propagó a los camarotes de oficiales y al puente de mando. Se especuló con que el motivo del incendio pudiera haber sido un cortocircuito, y dado que el buque se encontraba fuera de servicio y con muy poca vigilancia, no pudo detectarse el fuego hasta que ya era imposible controlarlo. Para extinguirlo acudieron dotaciones de los buques de la Armada surtos en el puerto, trabajadores portuarios, así como el remolcador *Manacor* de la Junta de Obras el Puerto y un retén de la VI Flota americana. Junto al *Ciudad de Valencia* se encontraba atracado el *Ciudad de Algeciras*, que fue trasladado a otro atraque como medida de prevención. Asimismo, los dragaminas españoles que se encontraban en su base habitual de Porto Pi se hicieron a la mar. A consecuencia del agua embarcada, sobre las diez de la noche el buque comenzó a escorarse quedando apoyado el costado de estribor sobre el muelle; a las dos y media de la madrugada, semihundido, tocaba fondo. En sus tanques de combustible se almacenaban 20 toneladas de fuel.

Durante los trabajos de extinción resultó lesionado el alcalde de Palma, Rafael de la Rosa Vázquez, quien actuaba en su calidad de inspector jefe de Buques y dirigía las operaciones en unión del comandante militar de Marina, Sánchez Barcáiztegui.

Dada la gravedad de las averías sufridas, la Compañía Trasmediterránea optó por ejercer su derecho al abandono del buque sin perjuicio económico. La aseguradora contrató su reflotamiento con la empresa Sub-Agus, S. A., consiguiendo su objetivo en febrero de 1977; al objeto de proceder a su desguace, fue remolcado por el *Antonio Gaudí* a Villanueva y Geltrú, arribando a este puerto el 14 de abril.

Para finalizar, y desdramatizar este relato, transcribimos una nota de prensa que *La Vanguardia Española* insertaba en su edición del 29 de septiembre de 1960:

«La Federación Española de Sociedades Protectoras de Animales, que preside el conde de Sert, tributará un homenaje al capitán del *Ciudad de Valencia*, don Jaime Zaragoza, y al marinero del buque indicado José Bravo, que en alta mar salvó un perro. Este animal procedía de un yate francés que se incendió y se hundió rápidamente cuando acudía en su socorro el *Ciudad de Valencia*, a bordo del cual se celebrará el acto indicado, a las cinco de la tarde de mañana, en el que la Federación entregará un pergamino y una insignia de la misma al señor Zaragoza y una placa conmemorativa al marinero José Bravo.»

El yate francés era el *Licyto-4*, que procedente de Marsella sufrió dos explosiones y tras incendiarse se fue a pique, siendo recogidos los cuatro tripulantes por el buque francés *Marie Louise Leborgne*, que los desembarcó en el puerto de Orán. *El Ciudad de Valencia*, al llegar al lugar del accidente, advirtió la presencia de un perro que nadaba hacia el barco español, siendo recogido y entregado posteriormente a su dueño.



#### BIBLIOGRAFÍA

- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Historia de la flota*. Compañía Trasmediterránea. Madrid (1998).  
 MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Madrid (1998).  
 Archivo Compañía Trasmediterránea.  
 GÓMEZ SANTOS, Marino: *Todo avante*. Compañía Trasmediterránea. Madrid (1991).  
 GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Nueve historias de barcos*. OFICEMA. Madrid (1968).  
 FONT BETANZOS, Francisco: *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea: evolución económica y comercial en el siglo XX*. Tesis Doctoral. Cádiz (2008).  
 Archivo REVISTA GENERAL DE MARINA.  
 Hemeroteca *La Vanguardia Española*.  
 Hemeroteca *Diario de Cádiz*.  
 Hemeroteca *El eco de Canarias*.  
 Archivo Marino Gómez Santos.  
 Archivo Juan B. Robert.  
 Internet: [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es).  
 Internet: [www.asturiasrepublicana.com/](http://www.asturiasrepublicana.com/)

**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

\_\_\_\_\_  
Correo electrónico

DATOS BANCARIOS

ENTIDAD                      OFICINA                      DC                      N.º CUENTA

--	--	--	--

FECHA Y FIRMA

---

\* Precio para los residentes en España: 14,88 euros.  
Unión Europea: 19,56 euros. Otros países: 20,16 euros.

# LA GOLETA *CANTABRIA* LLEVÓ AL NUEVO MUNDO LA PRIMERA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA

Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
Académico correspondiente  
de la Real Academia de la Historia



HORA que el nuevo y flamante BAC que lleva el nombre de *Cantabria* ya navega, tal vez sea oportuno recordar la pequeña historia de otra unidad de la Armada que llevó su mismo nombre y que, aunque fuera mucho más modesta, cumplió una misión trascendental: la de llevar a América los primeros ejemplares de la primera Constitución española, la de Cádiz de 1812, conocida popularmente como *La Pepa*, por ser promulgada en el día de San José de ese año. Y recordemos, porque el dato es decisivo, que en su artículo I declaraba: «La nación española es la reunión de los españoles de ambos hemisferios». Es decir, que derechos y libertades no eran solamente para los españoles europeos, sino también para los españoles americanos. Por muchas y complejas razones, en las que no vamos a entrar, no fue del todo así en la práctica, pero ya les hubiera gustado a los colonos de las «Trece Colonias» que habían formado años antes los Estados Unidos que el Parlamento de Londres les hubiera conferido ese derecho, incluyendo el voto y la representación parlamentaria, pues justamente ésa fue la principal causa de su rebelión.

Es ahora, en el bicentenario de tan trascendentales hechos, cuando se están conmemorando la Guerra de la Independencia española, la labor de las Cortes de Cádiz y la Emancipación Americana, por lo que creemos de palpitante actualidad la cuestión. Pero tras esta, creemos, necesaria reflexión para enmarcar debidamente el acontecimiento que vamos a narrar, vayamos a nuestra pequeña historia.

## Un modesto barquito

No hemos podido hallar dato alguno sobre el astillero y fecha de construcción de la goleta o pailebot *Cantabria*, ni si fue encargado para la Real Arma-

da o fruto de una compra; se trataba de un buque-correo, mercante o corsario, o incluso una presa hecha al enemigo. Pero sí hemos conseguido encontrar un «Estado de Fuerza y Vida» del buque, firmado por su comandante en Cádiz en septiembre de 1814, dos años después de los hechos que vamos a referir, por lo que lo creemos bastante representativo, y proporciona además datos poco divulgados sobre embarcaciones ligeras de la Armada en tal época (1).

Consta en él que el buque tenía una eslora de 78 pies de Burgos con cinco pulgadas, correspondiendo de ellos 54 y seis a la quilla limpia; su manga era de 21 y siete; puntal de nueve y cuatro, calando de proa 10 y cuatro, y seis y seis de popa, con un desplazamiento de 73 toneladas. Llevaba dos anclas de seis y cinco quintales, así como un anclote de tres. Su velamen incluía dos mayores, dos trinquetes, un foque, un fofoque y un petifoque, una redonda, un velacho, un juanete, dos alas de redonda y otras dos de velacho, una de mayor, una escandalosa y una de estay mayor. Sobre su estado, se indica en las notas que deben recorrerse sus cintas y cubiertas, echar un tamborete de velacho, recorrer su velamen y excluir alguna cabullería.

Su dotación constaba de 42 hombres, siendo su comandante el teniente de fragata don Antonio Varela, segundo el alférez de navío don José Maestro, dos pilotos, dos de Artillería de Marina, cuatro oficiales de mar, tres artilleros preferentes, cuatro ordinarios, ocho marineros y diecisiete grumetes. Llevaba entonces, además, dos pasajeros.

Su armamento consistía en una pieza de a 12 libras, en montaje giratorio o colisa, con 60 balas, 12 palanquetas y 50 saquillos de metralla. Además de cuatro pedreros de a 4, con 50 balas y 50 saquillos, junto con cuatro esmeriles de borda y dos más de mano. El portátil se componía de 24 fusiles, 16 pistolas, 16 machetes y ocho chuzos.

La misión principal del pequeño pero ágil y marinero buque era la de traer y llevar despachos y correspondencia, posiblemente caudales, algún pasajero y cualquier envío de poco volumen pero urgente entre ambas orillas del Atlántico, manteniendo la vital comunicación entre la Península y América. Un extracto del «Diario de Navegación» de la *Cantabria*, anexo al «Estado de Fuerza y Vida» anterior, nos da detalles de su navegación anual, también firmado en Cádiz por su comandante Valera en la misma fecha. Allí se hace constar que la goleta zarpó de Cádiz el 4 de agosto de 1813 y, tras pasar en Gran Canaria los días 10 al 13, llegó a San Juan de Puerto Rico el día 30 del mismo mes. De allí salió el 5 de septiembre, llegando el 12 a La Habana. Del puerto cubano zarpó el 18, dando el ancla en Sisal el 23 y zarpano al día siguiente para Veracruz, donde fondeó el 5 de septiembre. El 14 de marzo de 1814 zarpó del puerto mexicano, y tras correr algún temporal, llegó a La

---

(1) Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán»: *Estados de Fuerza y Vida*, goleta Cantabria.



Habana el 5 de abril. Por último, el 17 de agosto dio la vela desde allí de vuelta a Cádiz, donde llegó el 24 de septiembre. No cabe duda de que su comandante y dotación se ganaban el sueldo sobradamente, y más con tan modesta embarcación y en aquella época.

## Un conflicto mundial

Aparte de la peligrosidad natural de mares y distancias, lo cierto es que la tranquilidad distaba mucho de estar presente en aquellas rutas. Como es bien sabido, la batalla de Trafalgar supuso el reconocimiento de la hegemonía de la Marina británica, pero en absoluto la paz de los mares. La guerra seguía contra Napoleón, aliada ahora España con Gran Bretaña, pero el genial corso dominaba casi toda Europa y los buques británicos debían bloquear unas extensísimas costas. Además, Francia siguió construyendo buques de guerra, tanto navíos como fragatas, para obligar a sus enemigos a desgastar fuerzas bloqueándolos, defendió con cañoneras y buques menores su tráfico costero y, muy especialmente, lanzó a la mar centenares de corsarios para operar contra el tráfico mercante enemigo, que se dice llegaron a hacer miles de presas en todos aquellos años de lucha callada pero constante.

Cómo sería la cosa, aunque regularmente se olvide, que la Marina británica que poco antes de Trafalgar había movilizado 45.000 marineros llegó a su máximo de 145.000 en el periodo entre 1810 y 1813, cuando, aparentemente, debía de estar gozando de las mieles de su triunfo. Y el pesado tributo que se cobraba ese «estar en la mar» y en todos los mares del globo no era cosa baladí: en el periodo napoleónico murieron de esos hombres menos de 2.000 en combate, pero a causa de las enfermedades, mala alimentación, accidentes y naufragios fallecieron no menos de 85.000, cifra verdaderamente escalofriante (2). Así se explica la carencia de marineros en los buques británicos, la obsesión por reclutarlos a cualquier precio y de recuperar a los desertores embarcados en otras marinas, lo que fue una de las causas de la guerra con los Estados Unidos declarada por el presidente Madison el 1 de junio de 1812, y en la que las fragatas y corsarios estadounidenses dieron más de un rudo golpe a sus muy superiores enemigos.

Por cierto que España, entonces aliada de Gran Bretaña, quiso permanecer estrictamente neutral en esa nueva guerra, pero al peligro de los corsarios franceses, declarados enemigos, se unía ahora el de los americanos, que no iban a hacer demasiados ascos a cobrarse una buena presa, fuera cual fuera el pabellón bajo el que navegaban. Y tanto menos por cuanto desde 1810 la insurrección en América llegaba desde la Nueva España al Plata, y corsarios de

---

(2) HAYTHORNTHWAITTE, Philip: *La Marina de Nelson*, Osprey-Del Prado, 1994, p. 9.

todas las nacionalidades obtenían patentes de los nuevos gobiernos revolucionarios.

Así que la pequeña goleta, armada —literalmente— con un cañón y cuatro pedreros, se jugaba el tipo cruzando una y otra vez el Atlántico y el Caribe. Buques mucho más poderosos cayeron por entonces, y la goleta con correspondencia oficial y posiblemente caudales era una magnífica presa para cualquiera de los contendientes. Era además, como es bien sabido, uno de los momentos más trágicos de la Historia de España, con América en franca rebelión y con la Península casi totalmente ocupada por los entonces aparentemente invencibles ejércitos franceses. Y cabe imaginar la situación de la Armada, si desatendida ya años antes de Trafalgar, en franca ruina y práctica aniquilación después, especialmente por los gravísimos efectos de la invasión napoleónica.

No tardarían los acontecimientos en dar un vuelco inesperado, primero con la invasión del Imperio ruso por la *Gran Armeé*, con el propio emperador a la cabeza el 23 de junio de 1812, que supuso su primer y decisivo gran desastre, y con la victoria aliada de los Arapiles el 22 de julio del mismo año, que implicó el comienzo del fin de la ocupación francesa de España. Con tales hechos, las guerras enlazadas ya alcanzaban al menos dos continentes y la categoría de conflicto mundial.

A principios de ese mismo y trascendental mes de junio de 1812 zarpaba de Cádiz la pequeña *Cantabria* con los primeros ejemplares de la Constitución allí aprobada, dispuesta a hacer llegar al Nuevo Mundo la nueva «ley de leyes», cuyo impacto tanto se dejó notar en aquella década y la siguiente en tantos países, algunos de los cuales se inspiraron para sus proyectos constitucionales en el texto español. Sorteando toda clase de peligros, y ya hemos visto que no eran pocos, la *Cantabria* llegó a La Habana el 13 de julio, tras 32 días de navegación, al mando de Valera.

## Las celebraciones

Los hechos que tuvieron lugar en La Habana a raíz de la llegada del buque con su trascendental carga nos son detallados por el propio Diario de Gobierno de La Habana (3).

Y pese a la ampulosidad de la prosa de la época, no nos resistimos a transcribir los festejos y celebraciones oficiales a que dio lugar, pues lo consideramos un documento histórico tan curioso como significativo:

---

(3) Archivo «Álvaro de Bazán»: *Indiferente, Expediciones a Indias*, legajo núm. 4.608, *Diario de Gobierno de La Habana* del miércoles 22-VII-1812, núm. 714.

«Llegó el día tan suspirado por los fidelísimos habitantes de la habana (sic) e isla de Cuba, en que recibiésemos la Constitución de la monarquía española, fruto precioso de la sabiduría del augusto congreso nacional, y llegó por fin en momento de que se publicase majestuosamente en esta ciudad.

El 13 del corriente arribó felizmente a este puerto la goleta de guerra *Cantabria*, al mando del teniente de fragata D. José (sic) Valera, en 32 días de navegación, y condujo de oficio esta obra inmortal de los padres de la Patria, reunidos para hacer la felicidad de la vasta monarquía española. Al punto que la recibió nuestro Excmo. Sr. Presidente, gobernador y capitán general, don Juan Ruiz de Apodaca, empezó a tomar todas las providencias conducentes a verificar su publicación y juramento del modo más solemne y grandioso.

Convocó en consecuencia al Excmo. Ayuntamiento en la mañana del 15, para acordar cuanto tuviese relación con este importante objeto. Arregladas todas las cosas, dispuso S. E. que en la tarde del 17 se publicase con todo el aparato militar correspondiente el bando de los indultos, concedido por las Cortes, anunciándose al mismo tiempo la publicación para las cuatro y media de la tarde del 21 inmediato, y el juramento civil para el 25, día del Apóstol Santiago, patrón de las Españas, señalando en él la carrera por donde debía pasar la comitiva en el primero y encargando a todo el vecindario contribuyese por su parte a solemnizar el acto con el aseo y ornato de las calles y exterior de las casas, iluminándolas, etcétera.

Convocadas para las cinco de la tarde, en los portales de la casa de gobierno, las bandas de sargentos de todos los cuerpos de la guarnición de la plaza, las compañías de granaderos del Regimiento de Infantería de México y del batallón de milicias disciplinadas y otra del escuadrón de dragones, con sus correspondientes músicas y con asistencia de los señores sargento mayor, ayudante de la plaza, escribanos de guerra, Marina y Gobierno, etc., se realizó esta disposición por las calles acostumbradas y en los puntos designados.

Comunicase a todos los cuerpos de la guarnición en la orden del día 17 el ceremonial dispuesto por S. E. y que el 27 en la tarde juraría el Ejército y Marina en el campo de Marte, citándose a los señores jefes y oficiales de la plaza, convidó al mismo tiempo S. E. a las autoridades políticas, civiles y eclesiásticas que comprende esta ciudad, los títulos de Castilla y otras muchas personas de esta ilustre población.

Reunido tan brillante y lucido concurso en la casa de gobierno a las cuatro y media del día 21 y a la vista de un inmenso gentío de todas clases, que no cesaba de mostrar con mil vivas y aclamaciones su júbilo y satisfacción, principió la marcha a las cinco de la tarde de la manera siguiente: Un piquete de caballería y dos ordenanzas avanzadas abrían el paso, y a distancia de media cuadra aparecía la música del regimiento de Cuba. Seguían los tromperos y maceros del Excmo. Ayuntamiento, y después éste, presidido por S. E., llevando sus respectivos ayudantes de campo, Marina y Plaza. A su intermediación iba el Ilustrísimo Sr. Obispo diocesano, los Excmos. Sres. capitán general

D. Ignacio María de Álava y teniente general marqués de Someruelos (convidados al intento), los Sres. jefes y autoridades principales, oficiales y empleados del Ejército, Marina, Real Hacienda y Consulado, los demás magistrados, toda la distinguida nobleza, etcétera.

Detrás de tan decente y vistosa comitiva conducían los lacayos de S. E. dos hermosos caballos ricamente enjaezados. Marchaba sucesivamente la música del batallón de milicias blancas, las compañías de granaderos de los regimientos de Infantería de La Habana, México, Cuba, Puebla y Americanos, después la música del batallón de pardo, las compañías de granaderos de milicias blancas, de pardos y morenos y la música de éstos últimos. Seguía inmediatamente el coche de S. E. y cerraba la marcha el escuadrón de dragones de América.

Dirigido el acompañamiento por el frente de la casa capitular y calle antigua de la Tesorería a la plaza de la catedral, en donde estaba preparado un famoso tablado vistosamente decorado y cubierto interiormente de alfombras, y colocado en él un magnífico dosel con el retrato de nuestro adorado monarca el Sr. D. Fernando VII, teniendo a su frente y en batalla la compañía de Voluntarios de Fernando VII y alrededor un decente estrado para el acompañamiento. Subió S.E., acompañado del Excmo. Cabildo y dos reyes de armas, y leyese en voz alta e inteligible la Constitución en presencia de un extraordinario concurso, a cuyo tiempo se ejecutó el primer repique de campanas y saludo de la plaza y buques de guerra de la Marina.

Concluido este acto tan solemne y majestuoso, continuó la marcha por la calle de San Ignacio hasta la plaza Vieja, en la que se hallaba otro tablado suntuosamente adornado como el primero, y a su frente la compañía de voluntarios del Consulado. Leída en él por segunda vez la Constitución con las mismas formalidades y aparato, y verificado el segundo saludo, se dirigieron por la cuada de San Salvador de Orta a la plaza de San Francisco, en la que estaba prevenido un tercer tablado de igual perspectiva que los otros dos. Finalizada la tercera lectura de la Constitución en él, se hizo otro saludo, y oída con la misma satisfacción y alegría por el fidelísimo pueblo habanero, volvió la comitiva por la calle de los Oficios a la casa de gobierno, la que se hallaba perfectamente iluminada en su interior y exterior, en ella tenía preparado S.E. para obsequiar a todos los que le habían acompañado, un primoroso y espléndido refresco en mesas guarnecidas de innumerables géneros de flores, sirviéndose muchos helados de diferentes clases, dulces y frutas exquisitas, durante el cual se tocaron varias marchas militares y patrióticas por diversos músicos, que estaban colocados en los balcones.

Por la noble emulación de los vecinos, aparecieron las calles y casas hermosamente adornadas con ricas colgaduras, siendo difícil describir la iluminación general de la ciudad, que fue brillantísima, notándose el mayor gusto y delicadeza en los diferentes adornos, emblemas, caprichos y otras ideas nuevas alusivas a la celebración de este gran día, particularizándose las casas de los Sres. Teniente-rey, Sargento Mayor de la Plaza, Intendente, conde

de O'Reilly, marqués de Cárdenas, conde de Vallellano, la viuda del teniente de navío D. Luis Cavaleri, etcétera.

La corbeta de guerra *Sebastiana*, al mando del teniente de navío D. José Villegas, que condujo a nuestro gobernador y capitán general, se singularizó descubriendo una iluminación graciosísima al cañonazo de retreta, fondeando para aquella hora al frente de la alameda.»

Y en fin, dejamos la descripción de aquella fiesta, que terminó con función gratuita de teatro, bailes populares por las calles, etcétera. Tuvo que ser algo realmente digno de verse, y más en semejante ciudad. Eso sí, para que nada faltase a la alegría general: «cada soldado recibió esa noche una peseta de gratificación, según lo prevenido de Real Orden».

Sólo una nota más, por si ha pasado inadvertido el hecho entre tanto jolgorio: el capitán general de Cuba (y de las dos Floridas) era entonces don Juan Ruiz de Apodaca, un muy brillante marino que se había destacado ya por entonces en los más diversos servicios, desde los bélicos a los diplomáticos, pues acababa de dejar la embajada de Londres, donde llevó a cabo una compleja pero brillante labor. Ya era teniente general de la Armada, pero aún no había recibido el título de conde de Venadito, por el que es más recordado. Creemos innecesario recordar la figura de don Ignacio María de Álava, héroe de Trafalgar.

### Un fin que es un principio

Ya sabemos que las grandes y seguramente desmedidas ilusiones con que fue recibida la Constitución quedaron en nada, especialmente porque dos años después Fernando VII, a la vuelta de sus dorados destierro y prisión en Francia y ya de nuevo en el trono, la derogó y persiguió con crudeza a todos los que habían contribuido a su concepción, y muy especialmente y para el caso que nos ocupa a los marinos que tanto se distinguieron en las Cortes de Cádiz y en la Regencia del Reino.

Así que la goleta *Cantabria* prosiguió, como si nada hubiera pasado, con su denodada misión entre ambas orillas del Atlántico. Pero no se podía desafiar impunemente la suerte tantas veces, y así el 9 de junio de 1816 embarrancaba y se perdía en el río Alvarado, no lejos de Veracruz, con la muerte de ocho de sus hombres, y siempre al mando del teniente de fragata don Antonio Valera (4). Así, de manera tan triste, pero sirviendo tenaz y valerosamente hasta el final, terminó sus días la *Cantabria* en aquellos tiempos aciagos para España.

---

(4) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973. Vol. IX, p. 408.



Posiblemente no tardaremos en ver al nuevo *Cantabria* en la hermosísima bahía santanderina, recogiendo el interés y el afecto de muchos habitantes de esa ciudad y comunidad autónoma, cuna de la Marina de Castilla, y donde, seguramente, el buque recibirá su bandera de combate. Tal vez fuera oportuno, y más por las conmemoraciones bicentenarias que hemos comentado al principio, que se recordara a su modesta antecesora, en Cantabria y en el *Cantabria*.

Pero hay algo más: desde hace algunos años hemos visto en el puerto santanderino una goleta de época, con aparejo completo, que lleva también el nombre de *Cantabria*, aunque con el adjetivo añadido de *Infinita*, siguiendo el lema de la promoción turística institucional, que se dedica a realizar travesías turísticas y pedagógicas. No estaría tampoco mal que recogiera asimismo la tradición de la pequeña y valerosa *Cantabria* de hace casi doscientos años.

No andamos sobrados precisamente en España de celebraciones cívico-militares, y mucho menos de tal repercusión internacional. Ojalá el nuevo BAC *Cantabria* visite muchos puertos hispanoamericanos en misiones de paz y amistad, y que, recordando a su pequeña antecesora, reciba parte del reconocimiento de nuestras naciones hermanas que se refleja en las placas de homenaje que decoran los muros de la iglesia gaditana de San Felipe Neri, sede de las famosas Cortes.

Queda lanzada la idea. A las autoridades e instituciones pertinentes será a quien corresponda juzgarla más o menos oportuna y llevarla o no a la práctica, pero creemos que es muy atractiva para todos los que amamos a España, su Historia y su Armada.



# FELINOS A LA MAR

Javier YUSTE GONZÁLEZ  
Licenciado en Derecho



ÍSTICOS, estáticos, prácticos, dramáticos, pragmáticos, fanáticos, románticos, pedantes... Éstas y muchas más podrían ser las palabras adecuadas para referirse a los gatos, las cuales caen de los versos del poeta norteamericano Thomas Stearns Eliot como gotas de rocío. Adjetivos que igualmente se supieron reunir en uno de los musicales más laureados de la historia, cuyo título huelga nombrar por ser de sobra conocido por todos (\*).

Los gatos siempre han acompañado los pasos del hombre desde que éste tuvo conciencia de su pertenencia al mundo y estos pequeños felinos se dejaron domesticar, eso sí, a medias, manteniendo casi intacto su espíritu salvaje y ancestral. Quizá por eso son tan independientes, lectores de mentes y dueños de cementerios y de nuestras ciudades. Quizá porque de sean partícipes de rasgos demasiado humanos; por eso hay quien se siente a gusto entre ellos y hay quien los odia. Desde la antigüedad han sido venerados como dioses y temidos como compañeros de diablos y otros seres de la Oscuridad, dispensando o arrebatando la Suerte en muchos lugares. Sin duda forman parte de nuestra tradición cultural en las formas más insospechadas, aunque en la mayoría de las ocasiones son elementos de superstición, como el típico gato negro. Para algunos, tonterías, y para otros, casi una ciencia.

Para mí, que me encantan los animales, los gatos han sido siempre mis predilectos; tal vez porque uno de los pocos recuerdos que atesoro de mi más tierna infancia es el de llevar entre las palmas de las manos una cría de esta especie recién parida, durante la noche, en la casa de uno de mis tíos. Creo que su manto era blanco y dorado. Curioso recuerdo, que tal vez marcó parte de mi vida, además del hecho de haber tenido también un gatito negro al que le gustaba el agua y que apareció en una caja como un regalo para mí, a pesar

---

(\*) Nota de la Redacción: el autor se refiere al musical *Cats*, que dudamos mucho sea de todos conocido, como él afirma.



Un gato junto a la capilla de Dirección de la Escuela Naval Militar.

de que me «abandonó» muy pronto para irse a la «casa de sus ancestros». Le puse *Jim* de nombre.

La domesticación de estos pequeños felinos se produce con la sedentarización del ser humano, y su poder como deidades se hace patente en culturas como la griega, la romana y la egipcia. Pero su influencia fue más allá del Mediterráneo, ya que se les consideraba como divinidades en Escandinavia, Irlanda, China o el Perú precolombino.

Tras una época de oscuridad, que concuerda principalmente con la Edad Media, la simpatía por los gatos regresó con fuerza y se les adjudicó la cualidad de atraer la prosperidad para aquellos que los tuvieran bajo su techo. De este modo pasaron a ocupar todo

tipo de viviendas, desde palacios a chozas de aldeanos, y a ser las mascotas preferidas de personaje claves para la historia, como el cardenal Richelieu, Leonardo da Vinci, Baudelaire, Lenin, Churchill e incluso Mahoma.

Sin duda, estos animalitos se han ido haciendo «dueños» de todo —hasta han llegado a ser espectadores del desfile militar del 12 de octubre—, y es que incluso tenemos gatitos en la Escuela Naval Militar de Marín, donde capturé a uno de ellos en el día de mi jura de bandera, finalizados todos los actos. La foto salió así porque no estaba en las mejores condiciones (hablo de la cámara, no de mi persona; no piensen mal de mí), pero ahí queda la prueba.

Mejor será que abandonemos ya este rumbo y que nos centremos en dos razas felinas bien concretas, como son el *manx* y el *gato de los bosques de Noruega*, razas muy relacionadas con el mar.

## ***Manx***

Las referencias orales y escritas sobre el gato sin cola de la isla de Man lo ubican desde hace siglos en ese pedazo de tierra emergente en el mar de Irlan-

da. Un tipo de gato que le encantaba a Eduardo VII, rey de Inglaterra, ya que poseía varios de estos felinos a los que profesaba un gran cariño.

El *manx* es el resultado de una mutación o, concretamente, de una degeneración espontánea derivada de repetidos acoplamientos consanguíneos entre los gatos ingleses de pelo corto que vivían en esta aislada isla, cuya población se vio privada durante

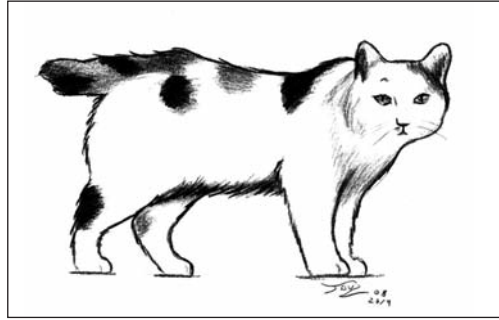


Ilustración de un *manx longie*.

mucho tiempo de todo intercambio con el exterior. El cuerpo del *manx* presenta una característica deformación: la mitad posterior es redondeada, con un tronco corto y abombado, los flancos hundidos y las patas posteriores largas y fuertes. Dichas modificaciones —por llamarlas de alguna manera— han provocado en estos gatos la pérdida del elástico andar que caracteriza a los felinos para sustituirlo por un paso muy similar al de los conejos. Por ello trepan mal a los árboles y tampoco saben saltar desde una cierta altura.

Los *manx* son de varios tipos: *rumpies* (sin cola), *longies* (cola con dos o tres vértebras) y *cymrics* (muy raros, ya que son pelilargos y su nombre lo toman de la antigua denominación de Gales).

La inventiva popular siempre ha sido capaz de llenar con variopintas explicaciones la necesidad del hombre de querer saber el porqué de la ausencia de cola de estos pequeños amigos. Es algo más que connatural en este particular punto del planeta. Para empezar, y con base bíblica, la tradición de Man quiere situar a su felino en el Arca de Noé, ni más ni menos. Según esta explicación, un representante de esta raza fue el último animal en subir a bordo, y cuando Noé cerró la puerta le pilló el rabo y se lo cortó. Así de simple.

La isla de Man posee una fuerte huella celta y vikinga —en el escudo de este país aparece el cuervo del dios Odín—, que se refleja también hasta en la posible explicación popular de la ausencia de cola del *manx*. Así, según otra tradición o mito, con más base veraz que la anterior, los guerreros vikingos invasores cazaban gatos para cortarles las colas y adornar sus yelmos con ellas. Para impedir que sucediera tal cosa, las madres se las seccionaban a sus crías recién nacidas para evitarles tal tortura y que fueran atacadas por dicho motivo. Así se procedió a la degeneración de las vértebras.

Sin embargo, si hay que elegir una explicación popular al origen del *manx*, me quedo con la que les voy a comentar a continuación. No nos aporta la razón de por qué dicho gato tiene semejante acortamiento en la cola, pero es la más cercana y nos involucra a nosotros en este pedacito de historia de la isla de Man. Así, los primeros felinos de este tipo vinieron a bordo de un

navío español (o dos, ya que no hay unanimidad al respecto). No se sabe si era de guerra o mercante, pero naufragó en un lugar bastante evocador: Spanish Head o Spanish Point (al extremo suroeste de la isla, cerca de Port Erin). Bien podría ser un rezagado de los restos de la *Felicísima* o no, ¿quién lo sabe? Pero de todos modos se le cree proveniente de las Indias Orientales, trayendo consigo a este pequeño viajero como cazador de ratas.

Como ya les he dicho, me quedo con esta última, aunque creo que se ve contaminada con la llegada a Europa de la noticia de la existencia de una raza de gato cuya cola también se ve sensiblemente acortada: el *bobtail* japonés. Quizá por eso se dice que los gatos que saltaron de ese navío español provenían de Oriente.

El *bobtail* se conoce en Japón desde hace varios siglos. El templo de Koto-kuju, en Tokio, contiene cuadros con la representación de este animal, cuyo origen se sitúa en la China del año 1000, considerándosele portador de felicidad. Su deformidad es distinta a la del *manx*, ya que tiene una cola truncada en forma de tirabuzón. No se trata de una degeneración o reducción de vértebras, sino que éstas se han acortado. Esta mutación también se da en otros animales domésticos e, incluso, es bastante fácil de apreciar en otros gatos que se ponen a la venta tanto en pequeños establecimientos como en grandes superficies.

Esta relación con el *bobtail* tampoco es que pueda darse como concluyente a la hora de dar por sentado un supuesto origen oriental al mito, ya que hay otras variantes. Así, hay quien establece su origen en Birmania, Tailandia, Malasia —Charles Darwin halló gatos sin cola en dicho archipiélago—, Crimea o Rusia. Pero también se habla de algún país con puerto en el mar Báltico. Aunque todos coinciden en que llegaron en barco. Creo que nos quedamos como al principio.

## El gato de los bosques de Noruega

Mejor dicho, *norsk skogkatt*. Es una raza de pelo semilargo. Existen muchas hipótesis sobre los orígenes de esta raza; según la más verosímil, a mediados del siglo XVI habrían llegado a Noruega gatos de angora a bordo de barcos mercantes italianos; gatos orientales que se afincaron en esas duras tierras y que se adaptaron a las condiciones ambientales naturales de Escandinavia.

Sus patas tienen fuertes garras retráctiles, ya que viven y cazan trepando a los árboles. Aún en nuestros días viven esencialmente en estado salvaje (éstos son los más apreciados). Después de la Segunda Guerra Mundial los criadores noruegos seleccionaron a unos doscientos ejemplares para fijar la raza y calmar su instinto.

Son robustos y de cuerpo delgado, con patas posteriores algo más largas que las anteriores; cabeza triangular, más bien pequeña, con mentón fuerte y

nariz de las llamadas griegas. Las orejas son largas y separadas, con mechones de pelo bien desarrollados en las puntas, al igual que los lince.

Según otra teoría, el gato de los bosques de Noruega sería una mutación de angora de un gato salvaje: del *felis silvestris grampia*. Esta subespecie vive todavía en estado salvaje en Escocia, desde donde habría podido penetrar en Noruega por medio de los vikingos (aquí también hacen acto de presencia estos bravos guerreros). Esta teoría está



Ilustración de un gato de los bosques de Noruega.

respaldada por grabados antiguos que representan a la diosa escandinava Freya (equivalente nórdico de Afrodita, aunque también es divinidad de la guerra) sobre su carro de guerra tirado por gatos muy similares a los de los bosques de Noruega. De esta manera, estos gatos, cuyo origen es incierto, adoptan la denominación de seres mágicos (*huldrekat*) en la mitología nórdica, apareciendo en alguna de sus sagas y siendo, en ocasiones, protagonistas de historias.

Se le considera un gato cariñoso y juguetón incluso en su vejez, aunque manifiesta un gran individualismo y le gusta disfrutar de la soledad como a cualquier otro gato que esté más cerca de lo salvaje que de lo doméstico.

### Una vez cubiertos de pelos de gato

Llegados a este punto, confesarles que mi intención a la hora de escribir este artículo no era soltar una parrafada sobre estos curiosos felinos, sino dar unas pinceladas sobre el lienzo, hacerles un pequeño retrato a lápiz (como ya lo he hecho con mis propias manos en las dos ilustraciones que acompañan a este minúsculo trabajo) y mostrarles también cómo unos animales que no soportan el agua pueden tener tanta relación con el hombre y el mar.

### BIBLIOGRAFÍA

PINTERA, Albert: *Gatos*. Susaeta Ediciones. Madrid 1992.  
*The Online Isle of Man Portal* <http://www.isleofman.com/index.aspx>  
 Wikipedia. <http://es.wikipedia.org/>





Atravesados. (Foto: José A. Tortolero Sara).

# LOS ARCHIVOS Y SUS NUEVAS FUNCIONES

Carmen TORRES LÓPEZ  
Doctora en Psicología



OS archivos, recursos básicos de información, están experimentando un impulso considerable en nuestra sociedad. Deben afrontar nuevos desafíos basados en las necesidades de mejorar la imagen y fortalecer la identidad institucional, potenciar la proyección social y cultural, asumir nuevas formas de gestión y atender nuevos usuarios (1).

La organización de los archivos, fruto y reflejo de la organización política y social, ha pasado por una serie de vicisitudes históricas que podemos agrupar en dos periodos (2):

- El periodo prearchivístico, en el que el tratamiento de los fondos documentales estaba indefinido e, incluso, supeditado a los principios de otras disciplinas (3).
- El periodo de desarrollo archivístico, en el que se logra un cierto nivel de autonomía en cuanto a la teoría y tratamiento de los fondos (4).

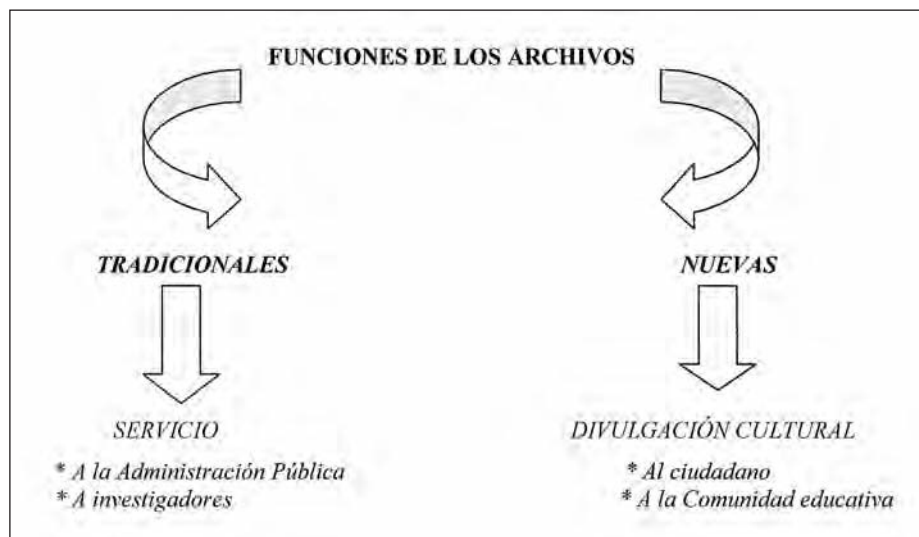
No es objeto de estas líneas hacer historia del documento, pero es claro el papel relevante que los archivos jugaron a través de la Historia como testimonio no sólo de la actividad de la Administración, sino de numerosas relaciones entre ciudadanos (5).

Pero la visión tradicional del archivo, que lo concibe como depósito de documentos ordenados en función del servicio a la Administración y a los investigadores, ha empezado a cambiar (6).

Las nuevas demandas, los nuevos usuarios y los nuevos retos han hecho plantear a los archivos una nueva relación con la sociedad. Han ampliado sus funciones y han asumido progresivamente la función de difundir, actuando como agentes de divulgación cultural (7).

## **La función cultural y los nuevos usuarios**

Los archivos están presentes constantemente en nuestras vidas, son fuente primaria de información para estudios que pueden ir desde los temas más



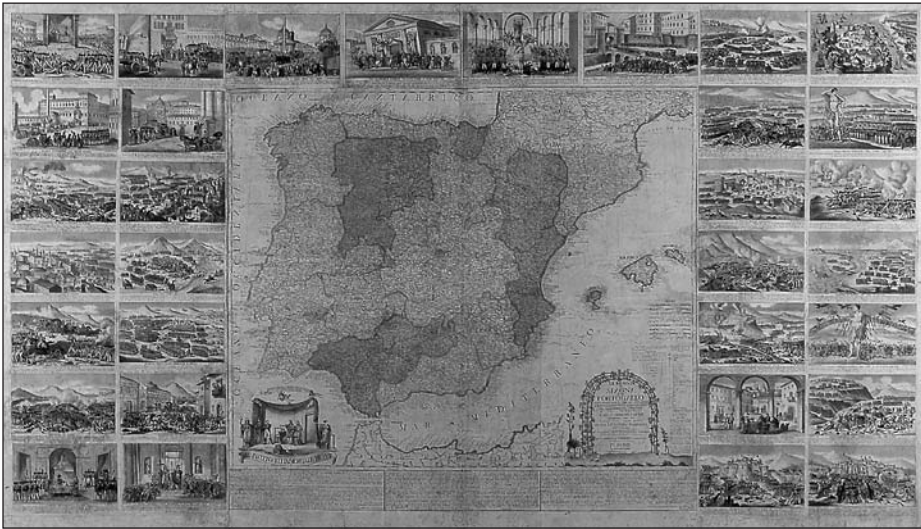
concretos, como es la historia de nuestros pueblos y ciudades, hasta las investigaciones en cualquier campo de la ciencia: historia de la medicina, estudios demográficos, construcción del Estado, estudios antropológicos, sociológicos... (8).

Parece de suma importancia llevar a cabo su difusión y promoción para así restablecer la comunicación entre los archivos y la sociedad; y para ello es imprescindible que exista una planificación de lo que se va a realizar, un proyecto que contemple aspectos, como denominación, descripción, justificación, finalidad, objetivos, beneficiarios, localización física y recursos.

Pero no se puede olvidar que un proyecto de difusión no se debe presentar antes de que el archivo esté debidamente organizado.

Para llevar a cabo la promoción y divulgación de los archivos, de una forma general, se pueden utilizar diferentes medios, como (9) el folleto publicitario, con información general sobre el archivo, sus fondos y servicios; el boletín informativo o publicación periódica, que recoge noticias sobre las actividades del archivo y destaca lo más importante sobre los fondos de nuevo ingreso, temas de investigación, etc.; uso de medios de comunicación; visitas concertadas y guiadas; y el toque personal del archivero, que tendrá una incidencia fundamental en la imagen que se proyecta (10).

Las nuevas demandas de la sociedad, como hemos dicho, han hecho evolucionar las funciones de los archivos y el perfil de los usuarios. Se puede decir que el cambio que se produce en la conceptualización de los archivos va indisolublemente unido al principio de la difusión y acceso a la cultura por parte de los ciudadanos.



Mapa de España. Guerra de la Independencia.

Mientras en otros países la transición hacia una función cultural del archivo ha sido una evolución lenta, fruto de una reflexión y de una experiencia acumulada a lo largo del tiempo, en nuestro país la «fiebre» de la función cultural llegó con fuerza el siglo pasado, a mediados de los años 80.

En la práctica son cada vez más los centros que desarrollan políticas de «popularización»: visitas, exposiciones, publicaciones... y todo cuanto constituye lo que se ha denominado función cultural de los archivos.

Como consecuencia del nuevo estado de cosas, los archivos deben adoptar todas las medidas necesarias para captar las necesidades de los usuarios externos y sectores de población poco interesados en estos servicios e incluso desconocedores de su existencia.

De esta forma se abre una nueva vertiente de estudio: la de los usuarios.

El cambio de tendencia, en cuanto a usuarios se refiere, se ha confirmado en las últimas décadas.

Los investigadores profesionales han dado paso a aficionados (11) y estudiantes (12), que presentan un perfil diferente al que está acostumbrado el archivero. Parece evidente que el acercamiento de los estudiantes a los archivos es consecuencia de los nuevos enfoques pedagógicos que propugnan una enseñanza más experimental y el conocimiento del entorno inmediato como base para el aprendizaje de lo general.

El concepto de aprendizaje permanente se ha asentado como principio fundamental de la ciudadanía europea (13) y justifica el valor educativo e



Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán». El Viso del Marqués (Ciudad Real). En 1948, por Decreto de 26 de noviembre, se crea el Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán» en el palacio de los marqueses de Santa Cruz, en El Viso del Marqués (Ciudad Real) «para constituir en él el Archivo General de la Marina».

requieren una mayor atención para orientarse en los fondos, los estudiantes (de diferentes niveles educativos: secundaria, bachillerato, universidad y enseñanza militar) para los que los servicios educativos son el procedimiento que mejores resultados da, y los ciudadanos en general, a los que se les debe facilitar el acceso a los documentos de acuerdo a la legislación vigente y suscitar su interés mediante procedimientos llamativos, como exposiciones y publicaciones, principalmente. Finalmente, no hay que olvidar la formación de los usuarios, pues aunque seamos capaces de mejorar sustancialmente el acceso a los contenidos es evidente que el usuario precisará de una cierta formación que le permita enfrentarse a los archivos con unas mínimas garantías de éxito (15).

### **La función educativa y los servicios didácticos**

Es en el desarrollo de estas nuevas funciones donde nace la necesidad de crear servicios didácticos y/o educativos en los archivos (16).

intrínseco de la experiencia de usar un archivo, así como una biblioteca. Por ello es necesario establecer categorías de usuarios, reales y potenciales, y dirigirse a ellos de forma diferenciada.

Así como para un museo no es lo mismo dirigirse al público en general que a un grupo escolar, o para una biblioteca a los usuarios universitarios, juveniles o ancianos, para los archivos tampoco es lo mismo servir a una entidad, a investigadores científicos, aficionados o escolares.

Debemos distinguir, por tanto, entre usuarios internos (14) y externos. En esta última tipología quedarían enmarcados los investigadores científicos que necesitan instrumentos de descripción claros y precisos, los aficionados que



Para la UNESCO, la educación ha de ser continua a lo largo de la vida, y en este proceso tiene cabida un nexo entre los archivos y el desarrollo educativo.

La relación entre archivo y educación debe establecerse a través de los centros de enseñanza y sus temas de estudio. Es, por tanto, primordial el trabajo conjunto entre archiveros y educadores (17).

El archivo, generalmente, no ha participado en la función educativa o, al menos, en menor medida que las bibliotecas y los museos (18). No existe una orientación planificada a nivel curricular desde el archivo, como sucede con la biblioteca, pues parece que las posibilidades pedagógicas de los archivos siguen siendo ignoradas. En cambio, la biblioteca sí se maneja como recurso, empezando por la del aula, pasando por la del centro docente, siguiendo por la municipal, hasta llegar a la nacional. Sin embargo, es importante tener en cuenta que el archivo, al igual que la biblioteca, es recurso, además de servicio.

El profesor no trabaja aún desde la perspectiva archivística, por eso desconoce que a partir de los documentos se pueden crear materiales didácticos capaces de atraer la atención y suscitar una participación más activa de los alumnos (19). Es evidente que el libro de texto es el más usado de los recursos, pero no debemos olvidar que el texto en sí mismo no es información primaria; y siempre es recomendable ampliar la información y recurrir a las fuentes primarias. De hecho, son los archivos los que aglutinan la más importante «masa crítica» de fuentes de información. Una labor conjunta interdisciplinaria contribuirá a que docentes y archivólogos reflexionen y trabajen juntos en la búsqueda y experimentación de prácticas pedagógicas apropiadas para elaborar un programa didáctico acorde a cada nivel de enseñanza (20).

El archivo es un excelente proveedor de recursos didácticos, es un recurso en sí mismo. En síntesis, se necesita crear conciencia de que los materiales que los alumnos usan habitualmente, un plano, una foto, son documentos porque informan, testimonian, prueban derechos... (21). Por otro lado, la práctica de una pedagogía investigadora donde surjan preguntas y se abran interrogantes ayudará a superar el concepto «clásico» de documento.

Lo que parece evidente es que en una sociedad moderna el trabajo educativo constituye un elemento esencial de la función social de los archivos.

Pero antes de llegar a la fase óptima en la relación entre el mundo de los archivos y el proceso educativo, que se concreta en la creación del servicio didáctico, el diálogo entre archivos y centros educativos se va manifestando a través de pequeñas acciones y propuestas didácticas, denominadas instrumentos de intermediación didáctica, entre las que destacan la visita escolar y la creación de materiales didácticos.

La mayoría de los archivos, independientemente de su titularidad y tipología, tienen previstos protocolos muy simples para recibir visitas y, entre ellas, de manera particular, las visitas escolares. Algunos archivos, para facilitar la utilización de estos servicios por parte de los centros educativos, editan materiales didácticos o educativos relacionados con estas iniciativas culturales y



Libro de forzados. Cartagena.

divulgativas. Estas acciones, que favorecen la relación entre el mundo de la educación y el mundo de la archivística, son los prolegómenos de un futuro servicio didáctico (22). Éstos nacen, pues, con la finalidad de ofrecer a los alumnos un contacto directo con los documentos. Su implantación se ve beneficiada por la evolución de los métodos pedagógicos, que intentan potenciar la observación y la experimentación del alumno frente a la clásica enseñanza, que pretendía convertir al alumno en un mero receptor pasivo de conocimiento (23).

Para que un servicio educativo o didáctico funcione, lo primero y fundamental es definir correctamente los objetivos que se persiguen con su puesta en práctica, que tienen que englobar las funciones y necesidades de los archivos y de los centros educativos. La segunda premisa básica es la existencia de medios suficientes junto con una cuidadosa planificación (24).

No hay que olvidar que los objetivos de los planes dirigidos a los estudiantes en los servicios educativos son:

- Acercarles a las fuentes primarias.
- Potenciar su capacidad de análisis y su sentido crítico a través del manejo de diferentes fuentes documentales que reflejen un mismo episodio de manera diversa.
- Favorecer, por medio de los documentos, su respeto hacia el patrimonio histórico y una comprensión del pasado y del presente mejor fundamentada.

En principio, los grandes archivos se han mostrado distantes en relación con la creación de estos servicios. Han sido los pequeños archivos (municipales y/o comarcales) los que han tomado la iniciativa, quizá condicionados por la demanda de proximidad de los centros educativos (25).



Archivo Naval de San Fernando (Cádiz). Archivo Intermedio.

### Los programas educativos

Los alumnos de bachillerato, formación profesional y universitarios, en general, pueden encontrar en el archivo un lugar para su formación. Suelen acudir desorientados al archivo y al archivero, que intenta atenderles de la mejor manera posible, aunque no siempre sea la pedagógicamente correcta. En general, los estudiantes presentan las siguientes características:

- Desconocimiento de la tipología de fuentes y de la información que pueden encontrar en el archivo (26).
- Falta generalizada de preparación en cuanto a técnicas y metodología de la investigación, así como un conocimiento nulo sobre la organización de un archivo.
- Poca paciencia o inconstancia en el trabajo investigador.
- Escasa conciencia del valor patrimonial de la documentación, lo cual representa un riesgo de deterioro que hay que tener en cuenta.

El archivero, que es quien se encarga de la conservación de los documentos, y por tanto conoce el archivo y los fondos que conserva, puede asesorar a profesores y alumnos identificando y seleccionando los documentos que correspondan a las necesidades globales de un proyecto planteado por el profesorado. Por otro lado, el profesor controla el proceso de aprendizaje del alumno y valora la potencialidad didáctica de las fuentes. Siempre se ha de tener en cuenta que a cada edad y a cada nivel educativo corresponde una aportación de conocimientos concretos y unas respuestas y resultados determinados (27). Pero aunque la finalidad última del servicio didáctico es la de formar alumnos, su principal centro de interés deberán ser los profesores, pues sólo a través de ellos se podrá llegar a los estudiantes.

Las ofertas pedagógicas pueden tener multitud de formas, y el contacto de los alumnos con el archivo puede hacerse de dos maneras: llevando a los alumnos a los archivos o haciendo llegar el archivo a los centros docentes. De lo antedicho se deduce que un programa educativo ha de estar enmarcado por dos niveles: el nivel educativo y el nivel pedagógico.

Las posibilidades de utilización de los archivos desde el punto de vista didáctico son infinitas, puesto que los documentos en ellos contenidos se pueden aplicar desde el punto de vista educativo no sólo a un área concreta de conocimiento (la de geografía e historia y ciencias sociales), sino a otras muchas: matemáticas, lenguaje... Ésta es la principal fortaleza de los programas didácticos, junto con la implicación personal de los interesados, archiveros, docentes y alumnos.

Para que los programas didácticos desarrollados en los archivos puedan tener una continuidad efectiva y una estabilidad en el tiempo, es necesario, en primer lugar, elaborar un proyecto general donde el archivo tenga cabida dentro de unas coordenadas pedagógicas en el conjunto del proceso educativo, y en segundo lugar, disponer de unos medios económicos y materiales adecuados. Además, es necesario también disponer de un personal especializado y cualificado que se encargue de seleccionar los documentos y de elaborar los materiales didácticos necesarios, personal que tenga los suficientes conocimientos pedagógicos para poder adaptar las actividades que se han de proponer para cada nivel educativo.

Podemos concluir esta breve exposición diciendo que en la cuestión archivos-educación hay que tener en cuenta los distintos niveles de enseñanza y la edad de los estudiantes. Y nadie mejor que los educadores conoce estos niveles, la capacidad de retención y el sentido crítico de los alumnos.

Sería aconsejable que en España se fuera pensando en esta tarea y que los educadores y profesores analizaran las posibilidades educativas de los archivos; pues parece obvio que a través del conocimiento de las características y peculiaridades de los fondos documentales serán los propios alumnos los transmisores de la importancia de la necesidad de conservar el patrimonio documental custodiado en los archivos.

Para terminar, no deberíamos olvidar el compromiso con la posibilidad de ofrecer servicios de calidad; aunque en determinados supuestos en que el archivo no cuenta con los recursos mínimos imprescindibles, referirse a la aplicación de planes de calidad puede parecer un cruel sarcasmo. En todo caso, el archivo ha de evaluar regularmente su servicio para garantizar que se obtengan los objetivos que la institución se propone. Actualmente, casi ningún archivo pasa de la simple memoria anual, donde en algún apartado poco preponderante se presentan los resultados en forma de indicadores de evaluación cuantitativos (características y número de público a un nivel estadístico). Sin embargo, una evaluación seria de las actividades del archivo pasa por una racionalidad mayor en la gestión de la institución en el cumplimiento de sus objetivos. Hay que empezar a realizarla sobre la propia programación del archivo, sobre los aspectos de funcionamiento del servicio, con indicadores de evaluación cualitativos.

En definitiva, los archivos son hoy verdaderos centros culturales abiertos a las necesidades de los ciudadanos, centros donde existe un programa consolidado de actividades de difusión cultural, compartiendo tiempo y atenciones con los programas de transferencias y descripción de fondos documentales. Es realmente importante, y debe constituirse en objeto de reflexión para todos los profesionales de los archivos, la necesidad de establecer y ofrecer a los usuarios programas meditados de difusión cultural.

La Administración ha de crear servicios didácticos en los archivos y dotarles de recursos humanos y materiales suficientes, al mismo tiempo que ha de saber canalizar la mayor accesibilidad a las fuentes gracias a las tecnologías de la comunicación y la información. Éste es un reto que desde la educación y la cultura se ha de asumir como eje de actuación de la política cultural y educativa de los próximos años.



(1) ALBERCH I FUGUERAS, R. (2003): *La dinamización cultural en el archivo, un reto futuro*. En VII Jornadas Archivísticas, «Aprender y enseñar con el archivo». Huelva, pp. 127-135.

(2) Véase HEREDIA (1987); CRUZ MUNDET (1994).

(3) Este periodo se divide en: la época de los archivos de palacio, que se corresponde con la Antigüedad; la época de los cartularios, abarcando los siglos XII a XVI (Edad Media); la época de los archivos como arsenal de la autoridad, que se extiende desde el siglo XVI a comienzos del XIX; la época de los archivos como laboratorio de la Historia, desde inicios del siglo XIX hasta mediados del XX.

Los diferentes autores señalan el siglo XIX como el periodo en el que la archivística ve la luz.

(4) Hacía falta concentrar la documentación en archivos cuya única orientación debía ser el servicio para la investigación y la cultura, así como concebir un sistema global de organización de los fondos documentales (procedentes de numerosas instituciones con ámbitos competenciales diferentes) que respetara su individualidad (CRUZ MUNDET, 1994).

Los *ejércitos* se dotan de un sistema de archivos cuando en España todavía no existe, que perdura hasta los años 70. Concretamente la Armada desde finales del siglo XIX ha contado con un sistema archivístico propio; por Real Orden de 7 de enero de 1885 se aprobaba el Reglamento para el Servicio del Archivo Central del Ministerio de Marina. Por su parte, el sistema archivístico español se conforma a la luz de la Constitución de 1978.

Tanto la Constitución Española como la creación del Ministerio de Defensa obligan a la creación del Sistema Archivístico de la Defensa (SAD). Véase Real Decreto 2598/1998, por el que se aprueba el Reglamento de Archivos Militares.

(5) A finales del siglo XVIII y principios del XIX aparece la investigación histórica como ciencia empírica, teniendo ésta como testigo de importancia al archivo.

(6) En la Ley del Patrimonio Histórico Español (p. 20.349) los archivos son concebidos como «los conjuntos orgánicos de documentos o la reunión de varios de ellos, reunidos por las personas jurídicas, públicas o privadas, en el ejercicio de sus actividades, al servicio de su utilización para la investigación, la cultura, la información y la gestión administrativa».

Un archivo no es una aportación espontánea o arbitraria del pasado al presente, como sucede con las fuentes materiales que encontramos en los museos. Las fuentes documentales de los archivos siguen unas pautas de elaboración marcadas por la persona o institución que las origina y por el marco jurídico del momento histórico en que nacen.

Hay que tener presente que entendido como *fondo documental* constituye un todo unitario que atraviesa diversa etapas, establecidas en función del ciclo de vida de los documentos: desde su elaboración o recepción y durante un periodo más o menos corto de tiempo, es objeto de uso intensivo para la resolución de los asuntos propios de su creador (*archivo de gestión* o *administrativo*); con el transcurso del tiempo cada vez es menos utilizado, va perdiendo su valor según los fines para los que había sido creado (*archivo intermedio*), hasta que al final se plantea bien su destrucción o conservación permanente (*archivo histórico*). Véase Real Decreto 2598/1998, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Archivos Militares.

La mayor o menor intensidad de su valor primario señala las distintas etapas del archivo.

En buena parte de la bibliografía española que trata el tema, cada una de las etapas se caracteriza por el nivel de acceso a la información por parte de los ciudadanos.

(7) Parece adecuado, antes de abordar las nuevas funciones de los archivos, decir que el Sistema Archivístico Español lo podemos dividir en: Sistema Archivístico Estatal, que es competencia del Ministerio de Cultura, y está formado por archivos nacionales como el Archivo General de Simancas, Archivo Histórico Nacional, Archivo de la Corona de Aragón, Archivo General de Indias y Archivo General de la Administración, Archivos Regionales y Archivos Históricos Provinciales; y los sistemas archivísticos de las comunidades autónomas.

Si atendemos a la titularidad de sus responsables podemos hablar de archivos públicos (cuando las instituciones son públicas) y privados (cuando corresponden a personas o entidades privadas).



Los archivos militares se regirán por la Ley 16/1985, de 26 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y las normas dictadas en su desarrollo, así como por el Reglamento de Archivos Militares. Asimismo, a los efectos previstos en la citada ley, quedan declarados como archivos nacionales: Archivo General Militar de Segovia, de Madrid, de Guadalajara y de Ávila; Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Servicio Geográfico del Ejército, Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», del Museo Naval y Archivo Histórico del Ejército del Aire.

El objetivo de esta pequeña reflexión no es hacer una clasificación exhaustiva de los archivos, sino tener presente, dentro de las diferentes tipologías, que unos archivos, como veremos, se adaptarán mejor que otros a las demandas que surjan de las nuevas funciones.

(8) Parece conveniente en este momento plantear la diferencia entre *fuentes primarias* y *fuentes secundarias*.

Las *fuentes primarias* son las producidas coetáneamente a la sociedad o tema estudiado y pueden ser muy diversas; por su parte, las *fuentes secundarias* son las producidas por la comunidad científica con el objetivo de contextualizar correctamente o interpretar las *fuentes primarias*. Son, por tanto, creaciones científicas posteriores a los hechos o situaciones estudiados que a lo largo de los siglos han producido una ingente cantidad de erudición y bibliografía.

El secreto de una buena investigación es saber localizar y escoger tanto las *fuentes primarias* adecuadas para trabajar un tema, como las *fuentes secundarias* pertinentes para interpretar correctamente la información de las *fuentes primarias*. Es decir, se trata de establecer mecanismos de interacción creativa e inteligente entre ambas.

De una manera simple podemos agrupar las *fuentes primarias* en: *fuentes documentales*, que se hallan depositadas en archivos y hemerotecas; *fuentes materiales*, integradas por los objetos y todo lo que hace referencia al patrimonio material y arquitectónico de una sociedad, esté o no clasificado y ordenado en museos; *fuentes orales*, que recogen tradiciones populares (canciones, leyendas...) de tiempos pasados o bien testimonios de situaciones históricas del tiempo presente a través de la entrevista, a veces depositadas en fonotecas complementarias a archivos o bibliotecas, a veces creadas por el propio investigador.

Si ordenamos las fuentes primarias documentales a partir del soporte o tipo de presentación de la información nos encontramos: *fuentes documentales estrictas* o documentos de carácter administrativo (censos, licencias...), jurídico (leyes), judicial (sentencias...), político (bandos, órdenes...), fondos de empresas (salarios...), de instituciones (culturales, políticas...), de familias (memorias...), protocolos notariales (testamentos...), hemerotecas (prensa, revistas); *fuentes cartográficas*, como mapas, planos...; *fuentes audiovisuales*, como imágenes fijas (dibujo, gravados y fotografía) e imagen cinética (CD, vídeo, películas y documentales); *fuentes iconográficas clásicas*, que incluyen la pintura, la escultura y el lenguaje artístico, y *fuentes orales*, ya que cada vez es más frecuente que los archivos guarden series de entrevistas o programas de radio sobre temas contemporáneos.

(9) ALBERCH y BODAS (1991), pp. 70-76.

(10) Otro elemento del que sólo se pueden entrever los primeros frutos es el estímulo de las tecnologías de la información y la comunicación a la difusión documental gracias a la digitalización.

(11) Personas con una formación variable cuyas preferencias están en la genealogía e historia local.

(12) Según un estudio de ITURRATE (1993) la población escolar representa, globalmente, el segundo grupo de usuarios.

(13) Véase legislación educativa: LOE, LOU, Ley de Carrera Militar (capítulo referente a la Enseñanza) y su relación con el Plan Bolonia.

(14) Miembros de la entidad que posee el archivo, sea una administración pública, empresa, institución militar...

(15) Desde la elaboración de manuales de divulgación hasta la organización de cursos básicos sobre conocimiento de las fuentes básicas.

(16) El desarrollo e implantación de *servicios educativos* o *gabinetes pedagógicos* en los archivos europeos ha sido desigual. Francia fue el país pionero, comenzando sus primeras experiencias en los años 50 del pasado siglo, y ahora posee la red de servicios pedagógicos más sólida. Otros países a destacar son Gran Bretaña, Irlanda y Alemania, donde en 1969 se intentó adaptar el modelo francés.

En España las experiencias han sido desiguales y aisladas, ligadas a la voluntad del personal de los archivos y no derivadas de un proyecto claro y continuado.

Reconocido orgánicamente, el servicio pedagógico o didáctico existe en muy pocos archivos españoles. Generalmente, hay un enmascaramiento de esta función; se realiza, pero nunca se reconoce como servicio.

(17) Las visitas a los museos, al patrimonio arquitectónico o a los espacios naturales forman, actualmente, parte de las programaciones escolares a todos los niveles educativos. El patrimonio documental y la función de los archivos como garantes de la memoria histórica de la comunidad son, en cambio, más desconocidos y su utilización educativa mucho menor.

Aunque la última ley de archivos abrió las puertas, éstas no lo estarán del todo hasta que los archivos no adopten medidas eficaces que hagan compatibles las diferentes funciones que actualmente asumen.

(18) Véase TORRES LÓPEZ, C.: *Las Bibliotecas del siglo XXI como recurso de aprendizaje e investigación*, BIP núm. 118 y 119.

Los archivos deben tener la misma importancia que las bibliotecas como recurso de aprendizaje e investigación. Mientras en bibliotecas trabajamos, fundamentalmente, con fuentes secundarias, en los archivos lo hacemos con fuentes primarias e investigar es ir a las fuentes originarias; ambos, archivos y bibliotecas, son complementarios no sólo de cara a la investigación sino también al aprendizaje.

(19) Un ejemplo de ello es que no existe una relación estable y creativa entre archivos y didáctica de la historia en España, y esto puede explicarse porque la mayoría de los docentes son divulgadores de conocimiento histórico, pero nunca han investigado y ello crea inseguridad cuando se trabaja con fuentes primarias; los archiveros desconocen los contenidos del currículo escolar de historia y las necesidades del sistema educativo y, finalmente, hay poca tradición de equipos mixtos archiveros-profesores, que serían la clave para crear en un futuro servicios pedagógicos en los archivos.

(20) Un aspecto particular de la relación archivística-educación es la vinculación del mundo de los archivos con la didáctica de la historia

(21) Ramón ALBERCH (1999) denomina «nuevos documentos de archivo» a la documentación contemporánea, atendiendo a los nuevos soportes y a los adelantos tecnológicos.

(22) En nuestro país existen impedimentos jurídicos que dificultan el trabajo con población escolar en los archivos. La ley de archivos exige una edad mínima de 18 años a sus usuarios; este obstáculo puede superarse con la reproducción en facsímil de las fuentes seleccionadas (dossier de trabajo) y la visita guiada al archivo.

Hasta cierto punto son lógicos estos impedimentos, ya que uno de los objetivos básicos de la institución archivística es la conservación del patrimonio documental.

(23) Algunas publicaciones han reflexionado sobre las funciones de los archivos y los cambios operados en relación con el proceso educativo (ALBERCH y BOADAS, 1991) pero faltan estudios globales que relacionen la explotación didáctica de los fondos archivísticos con la innovación de la enseñanza de la historia, por ejemplo... Sólo algunas experiencias aisladas, vinculadas a archivos municipales y comarcales, rompen este panorama cada vez menos desolador.

Así desde el curso 1996-1997 se desarrolla en los Archivos de Castilla-La Mancha el programa *La Casa de la Escritura* como propuesta didáctica de acercamiento de los archivos a los centros docentes, dirigido a toda la comunidad escolar, desde la enseñanza primaria hasta la universitaria.

La importancia del programa radica en que los grupos de alumnos van al archivo para trabajar, bajo la dirección de profesores y archiveros, con documentos relativos al tema histórico que está estudiando en el centro docente.

(24) La planificación del servicio educativo del archivo se ha de abrir a la participación de profesionales de las ciencias sociales (profesores, psicólogos, pedagogos, historiadores...). Del mismo modo, el fondo documental que se ha de ofrecer a través de este servicio ha de ser trabajado de forma interdisciplinaria.

(25) En Cataluña, la existencia del trabajo de investigación en 2º de bachillerato ha actuado, quizá, como elemento dinamizador de la necesidad de crear servicios didácticos.

Gobiernos autonómicos o la Administración local de grandes ciudades apoyan interesantes experiencias, como la de La Casa de la Escritura (Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha) ya citada, y el proyecto educativo de la Junta de Andalucía de *El mundo de los Archivos*, entre otros.

(26) Cada vez aparecen más estudiantes de Secundaria que llegan a los archivos con las mismas demandas que si se tratara de una biblioteca.

(27) En el actual sistema educativo, el programa pedagógico se incorpora a los currículos de ciencias sociales, geografía e historia en la Enseñanza Secundaria, contenidos que pretenden alcanzar el aprendizaje de los fenómenos sociales para entender el mundo y para desarrollar todos los aspectos que forman parte de una preparación integral de éstos para la vida en sociedad; en la Formación Profesional se puede utilizar la documentación administrativa y poner en práctica las normas y reglamentos de procedimiento; los universitarios constituyen un usuario habitual, aunque su entrada en el archivo se caracteriza, en general, por el desconocimiento de los fondos documentales, el uso de los instrumentos de descripción y de las técnicas y métodos de recuperación de la información. La vinculación entre el archivo y la universidad se ha caracterizado, hasta ahora, por el predominio de actuaciones coyunturales: organización conjunta de cursos formativos, prácticas de archivo, visitas, cursos de posgrado...

(28) En Gran Bretaña algunos programas de *Teaching with archives* se realizan con edades comprendidas entre los 16 y 18 años, porque se considera que estos alumnos tienen un mayor sentido crítico. Aunque la experiencia también ha demostrado que se puede trabajar con edades de 14 a 16, pues tienen un gran sentido de la indagación.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALBERCH, R. (1993): *Los servicios de archivos. Modelo específico de laboratorio de cultura. La programación en el ámbito municipal*. II Coloquio Internacional de Archivística. San Sebastián, 16-18 junio 1993. Irargi, Centro de Patrimonio Documental de Euskadi.
- ALBERCH, R.; BOADAS, J. (1991): *La función cultural de los archivos*. Vitoria. Departamento de Cultura del Gobierno Vasco.
- ALBERCH, R.; CRUZ MUNDET, J. R. (1999): *Archivarse: los documentos del poder, el poder de los documentos*. Madrid. Alianza Editorial.
- BRIGIDO GABIOLA, B.; GALVÁN RIBERO, C.; GUTIÉRREZ ALONSO, C. (1998): *Las conmemoraciones de los hechos históricos y su rentabilidad para los archivos*. XII Jornadas de Archivos Municipales. Ayuntamiento Coslada.
- CORTÉS ALONSO, V. (1979): *Archivos de España y América. Materiales para un manual*. Madrid. Universidad Complutense.
- CRUZ MUNDET, J. R. (1994): *Manual de archivística*. Madrid. Fundación Germán Sánchez Rui Pérez.

## TEMAS GENERALES

- GARCÍA ANDRÉS, J. (1998): *La integración del archivo en los planes de estudio de la enseñanza secundaria*. Boletín de ACAL, 30, pp. 7-9.
- GARCÍA ANDRÉS, J.; FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, M. (1998): *Archivos y Educación: otras experiencias*. Boletín de ACAL, 30, pp. 18-24.
- Grupo de Archiveros Municipales de Madrid (1998): *El archivo en el entorno cultural*. XII Jornadas de Archivos Municipales de Madrid. Dirección General del Patrimonio Cultural. Comunidad de Madrid.
- HEREDIA, A. (1987): *Archivística general. Teoría y práctica*. Sevilla. Diputación Provincial.
- HERNÁNDEZ OLIVERA, L. (1998): *De profesores a alumnos: la perspectiva educativa de los archivos*. XII Jornadas de Archivos Municipales. Madrid. Consejería de Educación y Cultura, pp. 143-156.
- ITURRATE COLOMER, G. (1996): *Planificar el servicio pedagógico del archivo*. Boletín ANABAD, XLVI, 2.
- ITURRATE COLOMER, G. (1998): *La función pedagógica del archivo. Aplicaciones didácticas en forma de talleres de historia, tecnológicos y audiovisuales*. Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 24, pp. 95-105.
- Ley 16/1985, de 25 de junio, sobre Patrimonio Histórico Español.
- Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (LOE).
- Ley Orgánica 4/2007, de 12 de abril, de Universidades (LOU).
- Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar.
- NÚÑEZ FERNÁNDEZ, E. (1999): *Organización y gestión de archivos*. Gijón. Ediciones Trea.
- PAYNE, H. W. L. (1980): *Educación y Archivos*. Actas del Congreso Internacional de Archivos, IX, Londres.
- PÉREZ MORENO, E. (1998): *Formación de usuarios en archivos: una asignatura pendiente*. Boletín de ACAL, 30.
- RAVINA MARTÍN, M. (1982): *Las actividades culturales y educativas de los archivos españoles. Realidades y perspectivas*. Boletín ANABAD, vol. XXXII, 4, pp. 419-443.
- SANTOS CANALEJO, E. C. (2000): *Cómo mejorar la imagen y percepción de los archivos por parte de la sociedad*. Seminario Internacional de Archivos de Tradición Ibérica. Costa Rica, pp. 61-69.
- TAYLOR, H. A. (1984): *Los servicios de archivo y el concepto de usuario*. París. UNESCO.
- TORREBLANCA, A. (1994): *Análisis de los nuevos usuarios*. II Congreso de Archivos de Castilla y León.
- TORRES LÓPEZ, C. (2008): *Las bibliotecas del siglo XXI como recurso de aprendizaje e investigación (I)*. Boletín Informativo para Personal (BIP), 118.
- TORRES LÓPEZ, C. (2008): *Las bibliotecas del siglo XXI como recurso de aprendizaje e investigación: hacia un modelo de evaluación como mejora de la calidad*. Boletín Informativo para Personal (BIP), 119.
- TRIBÓ TRAVERIA, G. (2005): *Enseñar a pensar históricamente: los archivos y las fuentes documentales en la enseñanza de la Historia*. Barcelona. ICE: Horsori.
- VERDÚ PERAL, A. (2001): *El servicio de archivos como factor de dinamización social y cultural*. Primeras Jornadas Nacionales de Gestión del Patrimonio Local. Córdoba.

# UN GALEÓN DEL SIGLO XVIII, INSIGNIA ANDALUZA EN SHANGHAI 2010

Antonio DEL REAL PASQUÍN



AL y como recordarán los lectores de esta REVISTA, en el número correspondiente al mes de marzo de 2009 se publicó una reseña bibliográfica, *Crónicas desde el Océano*, basada en un compendio de artículos publicados en el periódico *El Mundo* enviados a diario por un tripulante de la nao *Victoria* mientras circunnavegaba el globo a la manera que lo hizo la expedición española en el siglo XVI (Proyecto *Nao Victoria* 2004-2006). El motivo no era otro

que rememorar la Primera Vuelta al Mundo de Juan Sebastián de Elcano y, además, permanecer en Japón cinco meses durante la Exposición Mundial de Aichi 2005 como parte de las actividades del Pabellón de España.

Durante la travesía, su mayor empeño fue proclamar que la Primera Vuelta al Mundo fue obra de marinos españoles, además de divulgar las hazañas de todos ellos. Sorprendió especialmente que en Hawai nadie conociera la autoría del descubrimiento de estas islas. Con la ayuda de documentos antiguos se consiguió demostrar a las autoridades locales que fuimos los españoles, y no otros, los primeros en pisarlas.

Todo esto hace reflexionar a un grupo de promotores que, respaldados por la Cámara de Comercio y la Diputación de Sevilla, constituyen la Fundación «Nao *Victoria*» con el objetivo principal de divulgar la Historia y Cultura Marítima andaluza y española en todo el mundo. Es entonces cuando se gesta la idea de construir un galeón del siglo XVIII, al que se bautiza *Galeón Andaluza* y que se enmarca dentro del evento «Guadalquivir río de Historia», que desarrolla la Fundación «Nao *Victoria*» y que ha sido considerado por el Gobierno como acontecimiento de excepcional interés público desde el 1 de enero de 2008 hasta el 31 de diciembre de 2010.

## El galeón

El galeón es una embarcación típicamente española, que surge para cubrir la necesidad de un navío de conjugar la capacidad de carga de la nao con la velocidad y maniobrabilidad de la carabela. Así, el galeón se convierte en símbolo del Guadalquivir, ya que estos barcos fueron los protagonistas del mayor trasvase cultural y comercial interoceánico de la Historia, que no es otro que el que mantuvo España con América y con las islas del Pacífico durante tres siglos, a través de un sistema comercial conocido como Carrera de Indias, compuesta por dos rutas principales, ambas partiendo de la capital hispalense.

La flota de Tierra Firme partía de Sevilla y hacía escala en Cartagena de Indias y Nombre de Dios (Panamá), mientras que la flota de Nueva España, zarpando también desde Sevilla, ponía rumbo a Veracruz (México). Ambas flotas canalizaban gentes, ideas y mercancías procedentes de toda América, enlazando con la otra gran ruta comercial que extendía la navegación hacia el Pacífico: la del *Galeón de Manila* o *Navío de la China* (siglos XVI-XIX). Esta



El armazón del galeón en octubre de 2008.





El armazón prácticamente terminado en el mes de noviembre.

tercera ruta hacía el trayecto Manila-Acapulco, desde donde embarcaban con rumbo a España bellísimos marfiles y piedras preciosas hindúes, sedas y porcelanas chinas, sándalo de Timor, clavo de las Molucas, canela de Ceilán, alcanfor de Borneo, jengibre de Malabar, damascos, lacas, tibores, tapices, perfumes y, cómo no, el afamado mantón de Manila, así como el abanico y los farolillos de feria que, contrariamente a la creencia popular, no son de origen español sino de procedencia asiática.

Con el *Galeón de Manila* se crea la ruta marítima más larga en duración y recorrido que registra la historia de la navegación, que es considerada por numerosos historiadores como una de las más brillantes hazañas de la historia naval de la Humanidad, consiguiendo realizar el viejo sueño colombino de conectar con el mundo asiático para realizar un comercio lucrativo.

Los galeones eran en realidad grandes barcos diseñados y construidos en España, capaces de desplazar hasta 1.200 toneladas y transportar mercancías muy valiosas. El hecho de que partiesen y regresasen a Sevilla a través del Guadalquivir condicionó la disminución de su calado, sin sacrificar el volumen de sus bodegas y su peculiar forma, que se asemeja a un violín visto



Montando una de las cubiertas. Junio 2009.

desde popa. En la línea de flotación disponían la manga máxima, que iba disminuyendo en progresión hasta la popa, con el objetivo de reducir en lo posible los pesos altos que podrían alterar la estabilidad de la nave.

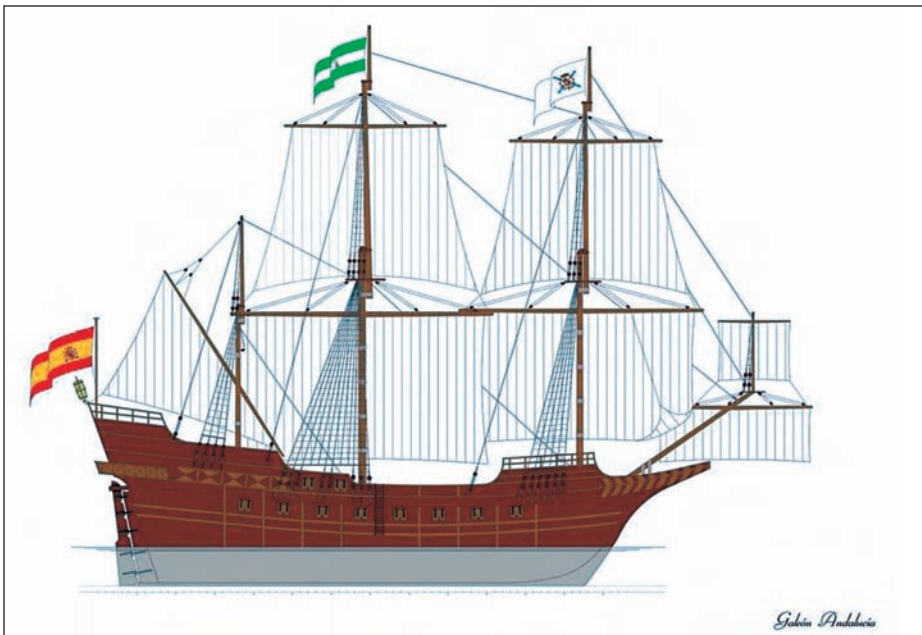
El primer viaje de un galeón se realizó en 1565 y el último en 1821, con una dotación que rondaba los 250 hombres. Las travesías eran largas y peligrosas. Los hombres permanecían embarcados unos cinco meses en su viaje de ida y unos cuatro meses al regreso, enfrentándose a enfermedades como el escorbuto y sufriendo las continuas pérdidas de naves debido a las condiciones climáticas, con los tifones asiáticos o las tormentas del Pacífico norte y las amenazas de los piratas.

### **Galeón *Andalucía***

Pero volvamos a nuestro galeón. La Junta de Andalucía y la Fundación «*Nao Victoria*», presidida por Juan Miguel Salas Tornero, se propone recuperar este símbolo de la historia naval construyendo el galeón *Andalucía*.

Es en los astilleros Palmás de Punta Umbría (Huelva) donde comenzó en 2008 la construcción de este barco, que combina la tradición con las nuevas tecnologías. El armazón ha sido fabricado con fibra de vidrio y forrado en su totalidad con madera de pino, iroko y roble, lo que lo convertirá en el barco más grande del mundo hecho con este material. Con este sistema se reduce en un 60 por 100 el periodo de construcción, con lo cual el galeón podrá estar presente en la Exposición Universal de Shanghai de 2010.

Se trata de una copia a tamaño real de un galeón de los siglos XVII-XVIII que se convertirá, gracias a los planos de un modelo que se conserva en el Archivo de Indias de Sevilla, y siempre dirigida por el ingeniero técnico naval Ignacio Fernández Vial, en una réplica exacta y rigurosa de estos barcos que se empezaron a construir en el siglo XVI por los carpinteros de ribera españoles, ya que la forma del casco, arboladura y equipo seguirán fielmente los que predominaban en los galeones españoles de la época. El galeón *Andalucía* navegará alrededor del mundo durante dos años. Partirá desde Sevilla el próximo 28 de febrero y estará presente en 25 países, haciendo más de 30 escalas, entre las que destaca la participación en mayo de 2010 en la Exposición Universal que se celebrará en la ciudad china de Shanghai, donde se pretende que se convierta en insignia de la Comunidad Autónoma Andaluza, y con la previsión de que se produzcan más de 70 millones de visitas.



Galeón *Andalucía*.

La eslora total del barco en la cubierta principal será de 46,30 metros; 10,10 metros de manga máxima, 6,07 metros de puntal de trazado en la cubierta principal, 589 toneladas de desplazamiento, una superficie vélica de 1.000 metros cuadrados y un calado de 3,10 metros. Tendrá todo el mobiliario igual que el de la época y se compondrá de seis espacios distintos desde la cubierta principal a la bodega, 10 cañones con sus cureñas que formarán la artillería, que se convertirá seguramente en una de las atracciones de los visitantes, y dos anclas de hierro fundido con cepo de madera.

Zarpando de Sevilla, está previsto que navegue alrededor del mundo cruzando el canal de Suez para tocar Djibuti, Sri Lanka y Singapur y finalmente arribar a Shanghai y permanecer atracado seis meses, hasta octubre de 2010, cuando iniciará el viaje de vuelta, cuya ruta no está todavía del todo definida.

Tras la firma de acuerdos colaboradores con universidades andaluzas y la Consejería de Innovación de la Junta de Andalucía, durante la travesía se realizará una serie de proyectos de investigación, desarrollo tecnológico e innovación técnica que convertirán al galeón *Andalucía* en un centro de investigación itinerante en campos diversos como el matemático, el astronómico, el biológico o las telecomunicaciones, compaginando los instrumentos de navegación de la época con la más moderna tecnología actual.

La dotación estará compuesta por unas 40 personas y al mando estará un capitán de la Marina Mercante, el sevillano Manuel Murube Fernández, que también fue el capitán en la travesía de la nao *Victoria*. Además podrán embarcar otras 17 personas entre invitados e investigadores de distintas disciplinas.

A partir de la fecha estimada para su salida, 28 de febrero 2010 (día de Andalucía), todos los amantes del mar y de la Historia podremos seguir la derrota del barco y su posición en tiempo real, así como disfrutar de un vídeo diario de tres minutos con los momentos más importantes de cada singladura, a través de Internet y gracias al equipo de comunicaciones vía satélite.

**N. del A.**—La información sobre el proyecto, ilustraciones y datos técnicos del galeón *Andalucía* han sido proporcionados por el Departamento de Comunicación de la Fundación «Nao *Victoria*». Calle Progreso 20, 2.º A - 41013 Sevilla.



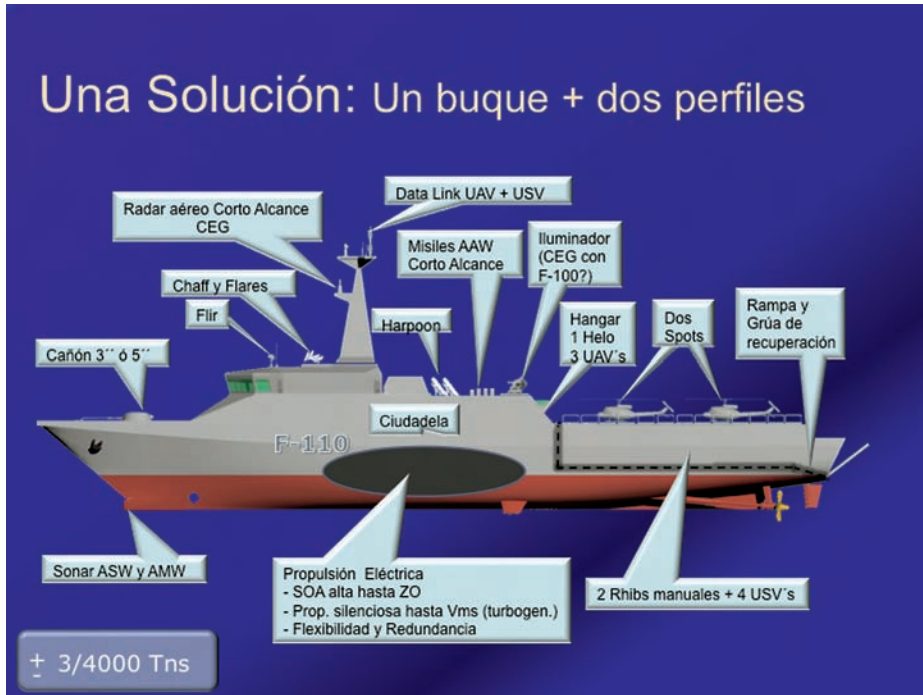


## PERFILANDO LA PROPUESTA: LA *F 110*

Ángel TAFALLA BALDUZ



ACE casi un año, en mayo de 2009, expuse en esta querida REVISTA mis ideas sobre el marco estratégico en el cual se iba a producir el relevo de las fragatas clase *Santa María* por las que venimos denominando *F 110*. En aquel primer trabajo dediqué más espacio a describir la situación estratégica de ese momento —todavía no inminente, pero que se aproxima indefectiblemente— que a desarrollar cuáles deberían ser, a mi juicio, las características principales de la *F 110*. Me propongo ahora lo inverso: una sucinta justificación y una descripción más desarrollada de la plataforma.



Creo que hay que evitar a toda costa que la doctrina estratégica y el planeamiento de fuerzas —el diseño de los buques principalmente— se desincronicen. En mi opinión, eso es lo que le está pasando a la US Navy. La Marina de los Estados Unidos es la inspiración para muchas otras y ha logrado un predominio como pocas veces ha contemplado la Historia. Es, a la vez, fuente principal de armamento y equipos para otras marinas, entre ellas nuestra Armada. Pero... se está produciendo un desfase entre sus obligaciones operativas y sus medios materiales. Tiene magníficas plataformas pero pocas, porque son muy caras. Incluso el LCS (*Litoral Combat Ship*) está resultando una mala materialización de una buena idea: el *Streetfighter*. Los buques correspondientes a este concepto nonato iban a ser muchos para saturar los litorales. Deberían haber sido, por tanto, baratos, pero su heredero el *LCS* por lo menos ha triplicado su objetivo de coste inicial, y su número, consecuentemente, se ha dividido precisamente también por tres, pasando de los 55 planeados a 17 nuevos, más los dos ya construidos, esos 17 adicionales a obtener antes de 2016 según los últimos datos, que por cierto cambian casi a diario. Y todo esto está pasando no porque el Congreso asigne menos fondos a la Navy —los capítulos de inversiones han crecido sostenidamente y alcanzan

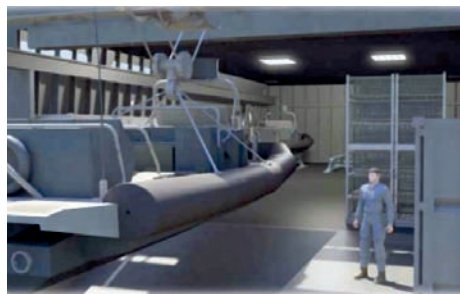


actualmente unos 15.000 millones de dólares anuales en el último proyecto de presupuesto—, sino porque la US Navy, desde el final de la Guerra Fría, no acepta más que lo mejor, sea cual sea la naturaleza de la nueva situación estratégica y las obligaciones que de ella se deriven. Evitemos que a nosotros nos pase lo mismo.

La Armada tiene la suerte de tener cinco fragatas que son lo mejor en su clase. Y aspira, con fundadas razones, a una sexta *F 100*. Si en el relevo de las *F 80* por las *F 110* no logramos dominar la tendencia a la «perfección», posiblemente llegaremos a la conclusión de que la *F 110* debería ser... ¡otra *F 100*! Y esto, a mi juicio, no sólo sería difícilmente alcanzable desde el punto de vista financiero, sino que los buques así definidos no serían rentables para operar en los escenarios de Seguridad Marítima (SM) con baja amenaza; por cierto, los más probables. Caería así la Armada en el actual dilema de la US Navy: si utiliza plataformas sofisticadas en conflictos de baja intensidad o SM, lo haría con muy bajo rendimiento; y si tuviera plataformas sencillas específicas para la baja intensidad, no serían utilizables en los conflictos de alta intensidad. Además, si todas las plataformas fuesen de alto valor, podría surgir en el mando operativo la llamada «aversión al riesgo». A nadie le gusta el riesgo. Esto está muy claro a niveles político y de opinión pública. Pero si al rechazo de riesgos propios de estos niveles se une el que el mando militar temiese perder o dañar alguna de sus preciosas joyas, el resultado podría ser que no se empleen nunca. O casi nunca. O con muchas restricciones.

La solución a este dilema que yo proponía en la pasada REVISTA de mayo era la de definir y construir una plataforma que pudiera actuar alternativamente de manera rentable en ambos escenarios: alta intensidad o SM.

Paso ahora a describir cómo concibo esta *F 110*, no con el intento de coartar el detallado proceso de planeamiento de fuerza que corresponde a esta fase, en el que creo, sino de acortarlo y hacerlo más robusto. Cuando tuve el honor y la responsabilidad, como 2.º AJEMA, de inspirar y supervisar los planeamientos de fuerza de lo que hoy son el LPD *Juan Carlos I*, los BAM, el BAC *Cantabria* y los *S 80*, el valioso y profesional equipo que redactó los



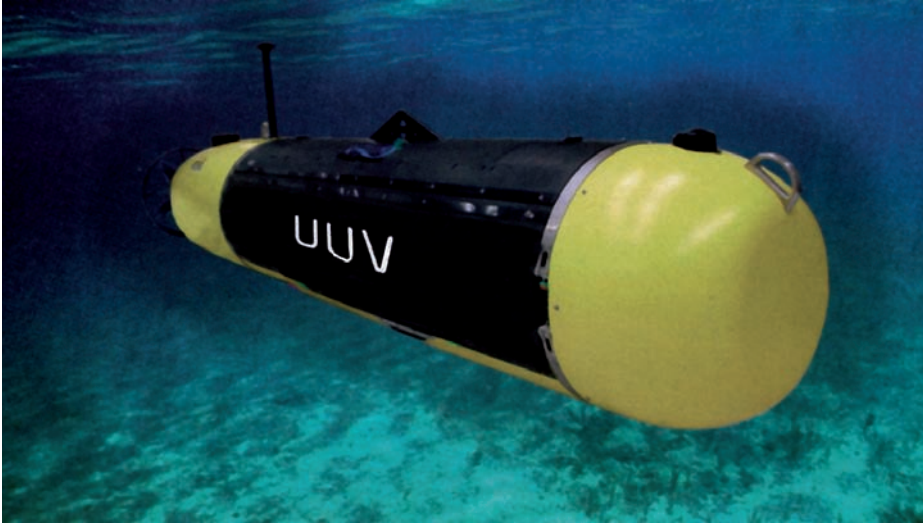
requerimientos y demás documentos se basó en una clara y específica directiva sobre lo que queríamos, que, aunque evitaba claramente los detalles, permitía y alentaba el contacto horizontal con la industria en general y con Navantía en particular. Así se logró definir y plasmar, en tiempo récord, unas propuestas que, unidas a una situación económica benigna, pero nunca fácil, y una comprensión política adecuada, tuvieron la recompensa de la pronta aprobación por el Gobierno de un verdadero Plan Naval, razonable económica y estratégicamente. Con el único ánimo de ayudar a los que ahora tienen la responsabilidad de definir la *F 110*, paso a exponer mi idea sobre este buque.

Veo a la *F 110* con un desplazamiento entre la *F 100* y el BAM, unas 3.000/4.000 toneladas, con propulsión eléctrica que la dote de flexibilidad para dedicar la energía producida a la propulsión en los tránsitos a velocidades altas, o a las armas y sensores cuando esté en patrulla.

Cuando actúe en escenarios de SM su dotación podría ser de unas 90 personas, incluyendo la UNAEMB de un helicóptero y un destacamento de Infantería de Marina.



UAV *Fire Scout* operando desde el USS *Nashville*.



En escenarios de alta intensidad, como concepto básico, complementarían a las *F 100* en ASW y ASUW, teniendo una cierta capacidad MCM y sin que su defensa AAW supusiera una carga fuerte para las *F 100*. Las capacidades ASW, ASUW y MCM se basarían en vehículos no tripulados de superficie, aéreos o sumergibles (USV/UAV/UUV). ¿Por qué mi fe en los USV/UAV? En primer lugar porque sólo hay dos maneras conocidas de dotar de flexibilidad táctica a las capacidades de un escolta: con módulos o con vehículos de control remoto. Los USV/UAV son más fáciles de embarcar que los módulos y pueden, en tiempo útil, cambiar su objetivo a otro de diferente ámbito. Tienen, sobre todo los UAV, una mayor fiabilidad logística y robustez; la de los módulos está por demostrar.

Existen ya operativos varios modelos de USV con sensores electro-ópticos, radar y otros sensores, e incluso armamento. Colocando la antena del *data link* en lo más alto del mástil integrado del buque se podrían lograr alcances de control e información de hasta unas 20 millas por línea directa, sin tener que recurrir a enlaces por satélite o relé aéreo (*autocat*). La gran ventaja de poder combatir amenazas ligeras de superficie a distancia sin exponer personal se podrá completar dotando a la *F 110* de los medios tradicionales de cañón y SSM tipo *Harpoon*. A esto habrá que añadir, naturalmente, el armamento anti-superficie de las aeronaves.

Los medios de detección y ataque ASW, basados en los USV, serían complementados por el sónar de casco del buque, los torpedos de tubo y los lanzados por helicóptero o UAV. Finalmente, en cuanto a los medios de detec-



USV *Protector*.

ción y neutralización de minas basados en vehículos a control remoto, existen ya varios operativos. Dotarse de ellos sería una consecuencia de la mayor posibilidad de los enfrentamientos litorales y de las bajas velocidades de despliegue que poseen los medios dedicados a MCM.

Los tres o cuatro USV podrían estibarse en un gran dique seco a popa, pudiéndose largar y recuperar por grúas o rampa a través de una porta en popa. Encima, la cubierta de vuelo y el hangar deberían ser capaces de operar con una combinación de helicópteros tácticos y UAV.

Todos estos vehículos y sistemas de control deberían ser desarrollados bajo la dirección de la Armada o adaptados a partir de diversos modelos existentes en el mercado, lo que se estima trabajoso, pero ni mucho menos imposible.

En cuanto a la capacidad AAW, aparte de dotarle de sensores y armas de autodefensa —¿ESSM?—, debe partirse de la premisa de que en alta intensidad siempre operarán bajo la protección de las *F 100*. En este sentido, sería conveniente explorar las posibilidades de disponer de CEC (*Cooperative Engagement Capability*), sistema con la precisión suficiente para emplear los misiles antiaéreos de un buque con los datos de seguimiento del radar de otra plataforma. Si esto fuera aquí factible desde el punto de vista coste-eficacia, los SM-2/SM-6 de una *F 100* podrían ser guiados por los sensores de una *F 110* sin necesidad de grandes equipamientos en estas últimas.



Estimo que todos esos equipos y armas podrían ser operados y mantenidos por una dotación de 180 personas. Así pues, los alojamientos de las 90 personas del buque en configuración de SM (similar capacidad que un BAM) deberán ser ampliados hasta 180 para permitir que la *F 110* opere en escenarios de alta intensidad. El total de la Escuadrilla, contando tanto el personal permanentemente embarcado como el embarcable en configuración máxima, podría disminuir de los 1.300 actuales a unos 900.

La cuestión del coste de obtener y operar unas *F 110* así definidas no es un asunto secundario, sino el origen de todo el concepto anteriormente expuesto. Para que todo esto tenga sentido, ambos costes deberían ser intermedios entre los de una *F 100* y un BAM. Propongo, por tanto, definir en los requerimientos operativos unos objetivos de coste y operación que cumplan dichas condiciones.

Puede que a algunos les parezca excesivo el detalle de lo que he expuesto hasta aquí, pero repito que sólo es un esquema sobre el que partir para definir las *F 110* en un plazo menor y sin las derivas que surgen cuando el marco estratégico no está definido con autoridad por una instancia superior y la inercia y el concepto de prestigio nos llevan a desear lo mejor. Lo mejor no siempre es lo conveniente y además suele ser con frecuencia inalcanzable.





En el penol del bauprés.  
(Foto: F. Pachón Alcántara).



# EN BUENA COMPAÑÍA

Francisco Javier AYUELA AZCÁRATE



*Ningún oficio más bonito que el de capitán de infantería, artesano del valor heroico, orfebre del valor estoico, que va a pie donde lo mandan con sus hombres detrás y que a veces se queda en el camino con una bala, ¡con qué facilidad, Dios mío!, que le para los pulsos del corazón.*

Camilo José Cela.



OR pitos o por flautas, con las prisas y otras ponzoñas de la modernidad, a veces no prestamos la debida atención a la esencia de los asuntos y corremos el riesgo de acabar cogiendo el rábano por las hojas. ¡No será porque no hayamos recibido suficientes recordatorios! Sin necesidad de remontarnos a los tiempos de Maricastaña, el insigne coronel, escritor ilustrado y sagaz filósofo don José de Cadalso nos dejó dicho:

«...las verdades útiles están tan lejos de ser repetidas con sobrada frecuencia que pocas veces llegan a repetirse con la suficiente.» (1).

No parece mal consejo y, encima, viniendo de quien viene, sería una insensatez no tomarlo en consideración. Como tampoco es cosa de extenderse en demasía, bastará con repetir algunas «verdades útiles»; en este caso, a pesar de ser notoriamente sabidas, no son en absoluto perogrulladas. Confío en que sirvan como introducción al fin pretendido, que no es otro que reflexionar

---

(1) DE CADALSO, José: *Cartas Marruecas. Noches lúgubres*. Madrid. Ediciones Cátedra, 2005, p. 308.



Detalle de *El Socorro de Ceuta y Tánger*. Palacio de El Viso del Marqués.  
(Foto: R. de Campos).

sobre la importancia de un espíritu. ¡Que no cunda el pánico! No me refiero a hechicerías o exorcismos; no, hablo de un espíritu noble, el que anima al real y glorioso Cuerpo de Infantería de Marina, la infantería naval más antigua del mundo.

Desde 1537 los infantes de Marina, en sus orígenes soldados especializados de la Infantería española, han servido cada día a España y a los españoles, tanto en paz como en guerra, dando lo mejor de sí mismos y sin esperar a cambio nada más que la satisfacción del deber cumplido, como tan sabiamente establece la Ordenanza. Como tantos otros soldados, marinos y aviadores, en todas las ocasiones en que así se les ha demandado los soldados de Marina han derramado su sangre y entregado su vida por España.

Durante sus largos años de existencia —más de 172.000 jornadas— los infantes de Marina, permanentemente vinculados a la Armada, han luchado, por tierra y por mar como reza su lema, en prácticamente todas las guerras en las que se ha visto envuelta nuestra Patria, combatiendo en los cinco continentes y haciéndose acreedores a numerosas distinciones y notables privilegios. Más recientemente, han asumido un papel significativo en diversas operaciones de paz en las que España ha participado, cumpliendo como los mejores y,

al igual que el resto de sus compañeros de las Fuerzas Armadas, sin haber avergonzado ni una sola vez a los españoles a los que sirven.

Los soldados de Marina, además de distinguirse en el esforzado servicio de las armas españolas durante siglos, han sufrido diferentes vicisitudes orgánicas, traducidas en un rosario de reorganizaciones; ni siquiera faltó una propuesta para que la Infantería de Marina pasara al entonces Ministerio de la Guerra —es decir, al Ejército de Tierra—, e incluso se decretó su disolución en el año 1931. De una forma o de otra, a trancas y barrancas, los soldados del mar siempre han seguido a flote, y así han llegado hasta nuestros días con renovada vitalidad. Hoy, fiel a su tradición naval y expedicionaria, el Cuerpo de Infantería de Marina goza de un merecido prestigio, ya que proporciona con contrastada eficacia —también con una inmejorable relación entre calidad y precio— una parte significativa de las capacidades militares que se precisan en el complejo escenario estratégico que nos ha tocado en suerte. Por eso, el horizonte de futuro de la Infantería de Marina como fuerza de combate aparece tan azul y despejado como un inigualable cielo velazqueño.

¿Cuál es la razón última de tan saludable trayectoria histórica? Obviamente ha de haber más de una, pero imaginemos que sólo pudiésemos señalar una: la madre de todas las razones. Seguro que cada maestrillo tiene su librillo, pero para muchos la causa que más ha contribuido a los logros pasados y presentes de la Infantería de Marina, la que ha permitido a sus miembros seguir adelante durante largos años, contra viento y marea, es un elemento intangible: su legítimo y envidiable espíritu de cuerpo, un fuerte sentimiento de identidad que ha fructificado a lo largo de los siglos y que forma parte del patrimonio moral de todos los miembros de la Armada española.

No resulta sencillo saber con exactitud qué es el espíritu de cuerpo; como todos los sentimientos intensos, como el amor o el patriotismo, se resiste a la definición. Shakespeare anduvo cerca de conseguirlo en la conocida arenga que pone en los labios de Enrique V antes de la batalla de Agincourt, cuando



*Compañía de arcabuceros. Palacio de El Viso del Marqués.  
(Foto: R. de Campos).*

el rey, dirigiéndose a sus agotados soldados, proclama la enorme suerte que tienen los que allí se encuentran y la unión de por vida que supondrá la lucha que juntos van a emprender:

«...nosotros escogidos, felizmente escogidos, nosotros hermanos de sangre. Pues el que vierta hoy aquí su sangre conmigo será mi hermano...» (2).

El espíritu de cuerpo quizá sea la confianza que otorga el formar parte de una inacabable lista de soldados anónimos —como la famosa y larga línea gris que designa a los graduados de la Academia Militar de West Point—, cuya memoria se perpetúa en cada acto de la vida diaria; o puede que sea la firme esperanza de saber que uno se mantendrá vivo en el recuerdo y en el trabajo de los que le seguirán.

La Infantería de Marina española tiene la suerte de contar con una línea realmente larga, verdaderamente gloriosa. Mirando hacia atrás pueden verse en la distancia ballesteros de tabla, piqueros y arcabuceros con sus morriones y coseletes, granaderos de vistosas casacas, soldados vestidos de rayadillo, junto a hombres y mujeres enfundados en modernos uniformes mimetizados o luciendo con orgullo sus distintivas franjas y sardinetas. En esta línea borrosa e interminable hay muchos nombres; algunos son famosos, la mayoría no, pero todos son recordados con admiración, todos son dignos del impagable servicio que desempeñaron y del ejemplo que legaron a sus herederos.

Sea lo que fuere el espíritu de cuerpo no cabe duda de que funciona, a las pruebas me remito. La historia militar nos enseña que a menudo los soldados luchan por su país o por elevados ideales, pero al final, en la hora suprema del sacrificio, suelen hacerlo por sus compañeros, una verdad que reviste la máxima importancia en un cuerpo de tropas, en un cuerpo de fusileros como es la Infantería de Marina española. Ninguna revolución en asuntos militares ha modificado la primacía del factor moral de los combatientes sobre cualquier otra consideración. Como señalaba acertadamente el duque de Alba en una carta a don Juan de Austria en 1573:

«Lo que defiende las plazas no son las murallas, sino la gente...» (3).

El espíritu de cuerpo constituye un elemento subordinado al espíritu militar, virtud que ha de ser su guía permanente y su sustento ético. Para tratar de ser objetivos, hay que señalar que, por diversas razones, junto a fervientes

---

(2) SHAKESPEARE, William: *Henry V*. Cuarto acto, escena tercera.

(3) Citado por ESPINO LÓPEZ, Antonio: «Tratadística militar hispana de los siglos XVI y XVII». *Aproximación a la Historia Militar de España*. Volumen I. Madrid. Ministerio de Defensa, 2006, p. 226.

partidarios —como don Juan José Navarro, capitán general y marqués de la Victoria, que a los ocho años sentó plaza en el «Tercio del Mar de Nápoles, Fijo de la Real Armada» (4)—, al espíritu de cuerpo tampoco le han faltado ardientes detractores. Bastará con un ejemplo. El ilustre ingeniero don Mariano Rubió y Bellvé, aunque primero lo califica de «...aliento moral y alma de las corporaciones...», enseguida advierte que mal entendido puede llegar a ser «...soplo infernal que se introduce en las colectividades para cegarlas...» (5).

Si a lo largo de los tiempos alguien abrigó oscuras intenciones o se dejó seducir por tan diabólicos ofuscamientos, se equivocó de plano. Desde luego nunca ha sido el caso de los soldados de Marina, que en todo momento han dado sobradas muestras de lealtad y disciplina. El espíritu de cuerpo de nuestra Infantería de Marina representa un afán permanente de superación, un honroso resorte de exaltación del alma del soldado, jamás ha sido la fuente de la arrogancia o un refugio para la melancolía, y nadie podrá decir que haya afectado en lo más mínimo a la obediencia, «piedra fundamental de todo el arte militar» (6).

El espíritu de cuerpo contribuye significativamente a que la Infantería de Marina cuente con un banderín de enganche atractivo y demandado, firmemente asentado en los valores que conforman las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas. El Cuerpo ofrece una vida militar que merece la pena, una experiencia profesional de la que cada uno —al margen de los años que sirva en sus filas y por muy desmadejado que se encuentre al completar su periplo— podrá decir con satisfacción: ciertamente, convertirme en infante de Marina fue una buena decisión.

En definitiva, la capacidad militar de la Infantería de Marina descansa en gran medida en el mantenimiento de la férrea cohesión, la disciplina y el adiestramiento de calidad que facilita su acendrado espíritu de cuerpo, un valor tan seguro que por mucho que se haga por él nunca será suficiente. Las virtudes militares suelen estar reñidas con la improvisación. Un militar francés, Ardant du Picq, estudioso de las batallas de la Edad Antigua, lo señaló con gran acierto:

«La disciplina no se puede obtener o crear en un día. Es una institución, una tradición.» (7).

---

(4) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *La Infantería de Marina Española: Historia y Fuentes*. Empresa Nacional Bazán, 1999, p. 199.

(5) RUBÍO y BELLVÉ, Mariano: *Diccionario de ciencias militares*. Barcelona. Biblioteca Militar, 1895-1901.

(6) Felipe IV al marqués de Aytona. *Colección de documentos inéditos para la historia de España*. Real Academia de la Historia, 1890. Volumen XCVI, p. 477.

(7) Citado por FERRIL, Arther: *La caída del Imperio Romano. Sus causas militares*. Madrid. Biblioteca Edaf, 1998, p. 52.





Guiones de las unidades del Cuerpo de Infantería de Marina. XXV aniversario de la creación de la Compañía «Mar Océano». El Pardo, diciembre de 2006.

Al igual que los miembros de los Tercios Viejos, cuando los señores soldados del *Tercio de la Armada del Mar Océano* entraban en liza, todos, desde el maestre de campo al soldado más bisoño, tenían claro que su verdadera fuerza residía en mantenerse firmes. Por encima del estruendo del combate — poco importaba que fuera terrestre o naval — siempre se oían los gritos, atronadores e incansables, que llamaban a la unión inquebrantable a la Infantería de Armada: «¡Santiago! ¡Santiago! ¡España! ¡España!» (8). La incesante invocación a la unidad, condición necesaria para garantizar la eficacia operativa, constituye una preciada herencia y una magnífica enseñanza a seguir.

---

(8) QATREFAGES, René: *Los Tercios*. Madrid. Ediciones Ejército, 1983, p. 435.



Los que saben de la profesión de las armas suelen repetir que el único error que un militar no puede permitirse es el de apreciar incorrectamente la situación, ya que si se parte de un diagnóstico equivocado todo lo que sigue carece de sentido. Por eso es importante recordar lo que de verdad es permanente e invariable en el negocio que nos atañe. Aunque en la vida siempre quedan desiertos que atravesar, los versos de los grandes poetas, como José Ángel Valente, nos enseñan la solidez de lo fundamental:

«Haber llevado el fuego un solo instante  
razón nos da de la esperanza.  
Pues más allá de nuestro sueño  
las palabras, que no nos pertenecen,  
se asocian como nubes  
que un día el viento precipita  
sobre la tierra  
para cambiar, no inútilmente, el mundo.» (9).



Oficiales del 2.º Regimiento de Infantería de Marina. Cuartel de Dolores. Ferrol, 1905.  
(Fotografía de Jean David, 35 Rue Rivay, Levallois, París).

---

(9) VALENTE, José Ángel: *Punto cero: poesía 1953-1971*. Barcelona. Barral Editores, 1972, p. 228.

Las unidades de Infantería de Marina no reciben el nombre de compañía por casualidad. La disciplina, esa esencia de la profesión que ha de prevalecer en la milicia por encima de tios y troyanos, es la virtud que, caso necesario y en buena compañía, permite luchar el tiempo que haga falta. Don Miguel de Cervantes, al abordar el intrincado asunto de la gloria en la milicia, pone en boca de su inmortal Don Quijote unas palabras que bien pudieron nacer de su experiencia como soldado de Marina; algo que, a pesar de todo, él estimó siempre como el más alto honor:

«...si la vejez os coge en este honroso ejercicio, aunque sea lleno de heridas y estropeado o cojo, a lo menos no os podrá coger sin honra, y tal que no os la podrá menoscabar la pobreza.» (10) .



---

(10) DE CERVANTES, Miguel: *Don Quijote de la Mancha, Segunda Parte*. Edición del IV Centenario. Real Academia Española. Asociación de Academias de la Lengua Española, p. 740.

# LA ESTADÍSTICA: ALGUNOS EJEMPLOS DE APLICACIONES EN LAS FUERZAS ARMADAS

Javier ROMANÍ FERNÁNDEZ  
Profesor titular de Economía Aplicada  
(Universidad de Barcelona)



N prácticamente todas las carreras universitarias con una mínima vocación científica se incluye alguna asignatura estadística. Así, en Medicina y Biología se cursa Bioestadística; en Economía, Estadística Económica; en Empresariales, Estadística Empresarial; incluso los planes de estudios de carreras como Turismo o Relaciones Laborales suelen incluir alguna asignatura de carácter estadístico. En la mayor parte de los casos, los alumnos se preguntan (y nos preguntan a los profesores): «¿Para qué sirve esto?» «¿Por qué tengo que estudiarlo cuando lo más probable es que en mi vida profesional no lo necesite para nada?». Mis respuestas habituales son: «La Estadística es una herramienta. Tiene aplicación en muchos más campos de los que te crees»; y «Antes de decir que no te va a servir para nada en el futuro, espera a trabajar, y a ver si dentro de algunos años me sigues preguntando lo mismo». Y es que, en efecto, la variedad de aplicaciones de la Estadística sorprende a quienes no la conocen, y algunas aplicaciones novedosas de esta ciencia pueden llegar a sorprendernos incluso a los que trabajamos habitualmente con ella.

También dentro del campo militar la Estadística tiene abundantes aplicaciones. En este trabajo vamos a comentar brevemente algunas de ellas, con la esperanza de despertar en alguno de nuestros lectores el interés por profundizar en este campo.

## Antecedentes remotos

La relación entre Estadística y Milicia viene de muy lejos. Desde la más remota antigüedad todos los reinos e imperios con una organización política

más o menos desarrollada han elaborado censos, que son una de las principales fuentes de información estadística. Los censos tenían tradicionalmente dos motivos: uno tributario (conocer el número de contribuyentes y su riqueza) y el otro militar (saber el número de hombres aptos para las armas).

Ya en tiempos más modernos los estadísticos han utilizado la información proveniente de registros militares para desarrollar su ciencia, dada la exhaustividad de dichos registros: así, por ejemplo, la Biometría (la rama que utiliza la Estadística para medir diferentes características del cuerpo humano) tuvo como principal fuente de información los registros acerca del peso, altura y edad de los soldados. Por poner otro ejemplo, la distribución de Poisson (una distribución estadística aleatoria en la que la probabilidad de que se produzca un número determinado de sucesos —como piezas defectuosas o averías— durante un periodo de tiempo determinado es constante), que aparecerá más de una vez en este trabajo, se analizó estudiando los datos de muertes producidas por coces de caballerías entre los soldados del Ejército prusiano durante la primera mitad del siglo XIX.

### **El cargo de repuestos de los buques**

Probablemente muchos de los lectores, en su destino en un buque, se han visto obligados a sustituir alguna pieza por avería. Y al solicitar al oficial de repuestos una pieza nueva le han preguntado cuántas de ese tipo se llevan habitualmente en el pañol de repuestos. Y se han preguntado a sí mismos (por ejemplo): ¿por qué cuatro piezas de recambio?, ¿por qué no tres, o cinco, o nueve? El número de piezas de recambio que se llevan es, necesariamente, un compromiso entre diversos factores, entre los que destacan (por orden de importancia):

- La necesidad de mantener la operatividad del buque.
- El coste (recordemos que muchas piezas tienen un coste muy elevado, y cada una de ellas que se mantiene en *stock* supone una gran cantidad de dinero inmovilizado).
- La capacidad de almacenamiento de los pañoles de a bordo, siempre limitada.

La Estadística, en este caso, puede venir en nuestra ayuda: a partir de diversas pruebas se conoce el comportamiento de cada pieza y, por tanto, su probabilidad de avería. Conocida dicha probabilidad pueden calcularse las probabilidades de que en un periodo determinado de tiempo el número de averías sea igual o inferior a 1, 2, 3... Y también podemos realizar el proceso inverso: si fijamos un nivel de fiabilidad determinado (por ejemplo, el 95 por 100), podemos calcular a qué número de averías máximo equivale una proba-

bilidad del 95 por 100. Y entonces, basta con llevar a bordo tantas piezas de recambio como número de averías hayamos calculado.

Entonces, podemos preguntarnos lo siguiente: en el caso de determinadas piezas, cuyo fallo puede provocar la inutilización del buque (o grave pérdida de operatividad), ¿por qué no llevar a bordo un número de piezas que asegure una fiabilidad del 100 por 100? Lamento tener que informar de que, en este caso, la Estadística trae malas noticias: simplemente, eso no es posible. Por muy alto que sea el número de piezas de recambio que llevemos a bordo siempre existirá una probabilidad (infinitesimal, pero superior a cero) de que el número de averías supere al de piezas de recambio.

Veámoslo con un ejemplo: supongamos que diversos ensayos han demostrado que la media de averías que sufre una pieza concreta durante un determinado periodo de tiempo sigue una distribución de Poisson con  $\lambda = 3$  (en esta distribución, la media y la varianza tienen siempre el mismo valor, que se denomina  $\lambda$  (1)). Ese valor de  $\lambda$  indica que, en promedio, el número de averías de esa pieza durante un periodo de tiempo determinado es de tres. A partir de esta información nos preguntamos: ¿qué número de piezas de recambio sería el óptimo para llevar a bordo?

El gráfico 1 presenta la distribución de la probabilidad puntual de un número concreto de averías (lo que se conoce como «función de densidad de

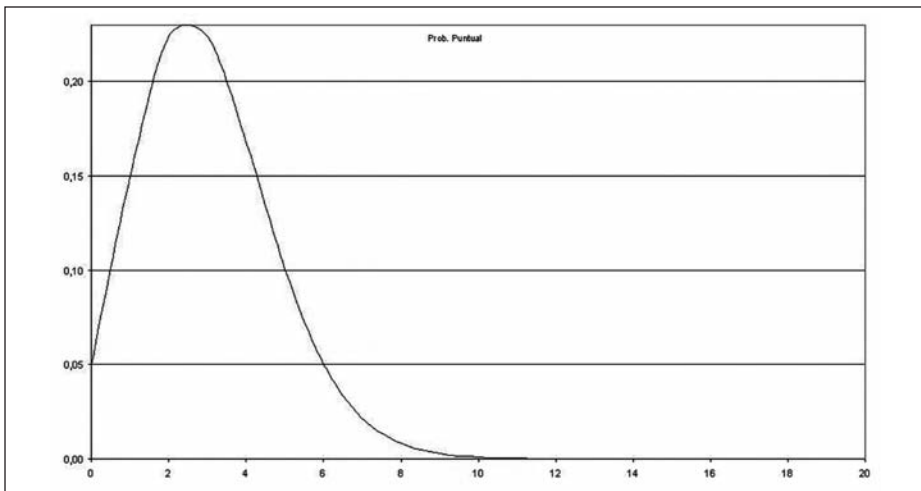


Gráfico 1: Función de densidad.

(1) Para valores de  $\lambda$  iguales o superiores a 30, esta distribución toma una forma muy similar a la distribución normal (la conocida Campana de Gauss).

probabilidad»). Como vemos, ésta alcanza un máximo para la media (que sería el valor más probable) y luego decae.

Por su parte, el gráfico 2 representa las probabilidades acumuladas («función de distribución»), es decir, la probabilidad de que el número de averías sea igual o menor que el valor considerado. Ésta es la que nos interesa ahora.

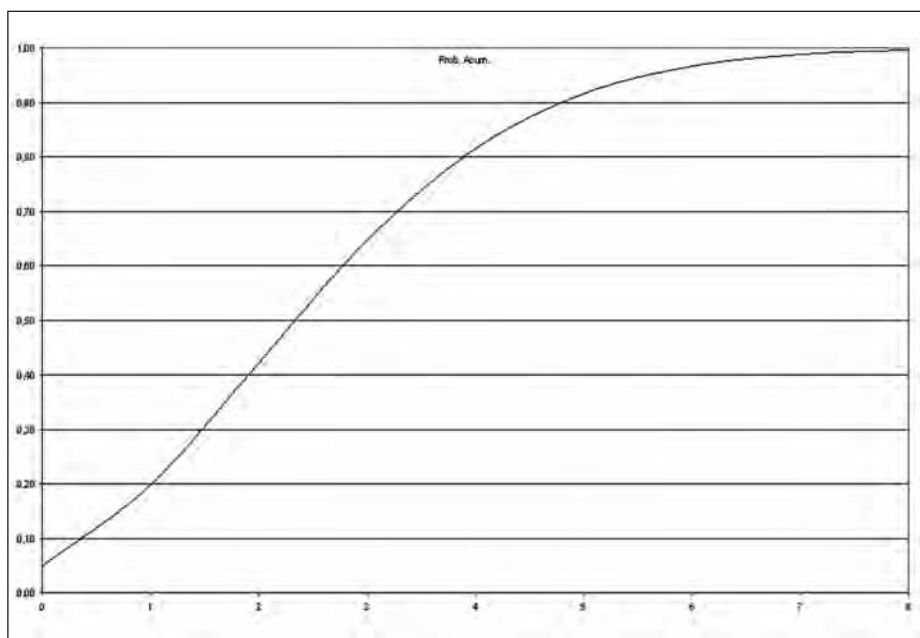


Gráfico 2: Función de distribución.

Como vemos en el gráfico 2, a medida que aumenta el número la probabilidad va aumentando también: es evidente que la probabilidad de que haya al menos tres averías ha de ser inferior a la de que haya al menos cuatro, dado que esta última contiene a la anterior (es decir, la probabilidad de que haya al menos cuatro averías es igual a la de que haya al menos tres más la probabilidad de que haya exactamente cuatro). Y por tanto, la fiabilidad al llevar cuatro piezas de recambio será superior a la de llevar sólo tres. Sin embargo, este aumento no es lineal, sino que es muy rápido al principio para irse amortiguando posteriormente: así, pasar de llevar tres piezas de recambio a cuatro provoca que la fiabilidad aumente del 64 por 100 al 81 por 100, pero pasar de seis a siete sólo provoca un aumento de fiabilidad del 97 por 100 al 98 por 100.



Así, vemos que llevar seis piezas de recambio a bordo nos garantiza una fiabilidad ligeramente superior al 96 por 100, pero para llegar al 99 por 100, tendríamos que llevar ocho piezas (y para llegar al 99,9 por 100, 12 piezas). Por mucho que aumentemos el número de piezas de recambio, jamás llegaremos al 100 por 100. Y como hemos dicho, estas piezas son probablemente caras, y el espacio a bordo, sin duda limitado. Como vemos, la Estadística puede ayudarnos a decidir, combinando los distintos criterios, el número óptimo de piezas de recambio de cada clase que formarán parte del cargo del buque.

### **El control de calidad**

El control de calidad es otra de las claves de la logística: en efecto, de nada nos sirven los cálculos tan laboriosamente realizados en el apartado anterior si luego resulta que parte de las piezas embarcadas resultan defectuosas. Las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos descubrieron este hecho durante la Segunda Guerra Mundial, dado que recibían equipos y piezas de recambio procedentes de gran cantidad de suministradores, muchos de los cuales se habían reconvertido recientemente a la producción militar, y la calidad era muy variable.

Sin embargo, examinar cada pieza recibida es, en el mejor de los casos, antieconómico, y en el peor, simplemente imposible (si para comprobar la calidad de la pieza es necesario realizar un ensayo destructivo). Por ello, es necesario encontrar un compromiso que permita la máxima efectividad del control de calidad con un coste mínimo. Este campo fue ampliamente examinado por técnicos militares estadounidenses, llegando a establecer finalmente unos planes de control de calidad de gran perfección, hasta el punto de que sirvieron de punto de partida a diversas empresas japonesas (Honda o Toyota fueron las pioneras) cuando a finales de los años 50 decidieron abandonar la producción masiva de bienes baratos de calidad mediocre y centrarse en segmentos superiores de calidad.

Por su parte, los japoneses mejoraron los planes de control de calidad americanos hasta tal punto que hoy muchas empresas japonesas pueden decir orgullosamente que su objetivo es llegar a conseguir una producción con «cero defectos» (lo cual, por otro lado, es estadísticamente imposible, tal como se deduce del apartado anterior, pero constituye sin duda un objetivo loable).

### **Los bombardeos de Londres**

Un ejemplo de utilización de la Estadística en una situación mucho más dramática es el empleo de ésta por la Royal Air Force durante la Batalla de

Inglaterra para averiguar las intenciones alemanas. Cuando comenzaron los bombardeos sobre Londres, las autoridades se dieron cuenta enseguida de que algunas zonas de la ciudad recibían una gran cantidad de impactos mientras que otras apenas eran alcanzadas: ¿significaba esto que la Luftwaffe se estaba centrando en unos objetivos determinados? ¿Había que reorientar la defensa antiaérea en consecuencia?

La respuesta a esta pregunta vino mediante la utilización de contrastes estadísticos: se dividió el mapa de Londres en cuadrículas de 0,5 millas de lado y se contó el número de impactos en cada cuadrícula. Luego se comparó la distribución obtenida con una que fuera producto del azar: la más adecuada en este caso era la ya comentada distribución de Poisson.

El resultado fue que ambas distribuciones eran muy similares (el ajuste entre ellas era casi perfecto). ¿Qué significaba esto?; pues que si el patrón de impactos de bomba era muy similar al generado por una distribución aleatoria (es decir, una distribución producto del azar), los alemanes no estaban siguiendo un patrón sistemático de bombardeo. En resumen, estaban «dejando caer» las bombas al azar sobre Londres, intentando aterrorizar a la población civil. Éste fue el supuesto que adoptaron las autoridades británicas y que los acontecimientos conformarían como correcto.

## La formación de convoyes

Si la Estadística puso su granito de arena para que los aliados ganaran la Batalla de Inglaterra, también fue utilizada con éxito en la Batalla del Atlántico, en este caso, ayudando a decidir la estrategia óptima de formación de convoyes.

Al comienzo de la guerra, y tras los primeros éxitos de los submarinos alemanes, el Almirantazgo británico decidió no cometer los errores de la contienda anterior y proceder rápidamente a la formación de convoyes, pero, ¿cómo debían ser estos convoyes? Mientras que algunos abogaban por los convoyes grandes (con un gran número de buques mercantes), argumentando que así habría menos convoyes a la vez en el mar (lo que significaba mayor dificultad para encontrarlos por parte de los submarinos), y la posibilidad de dotar a cada convoy de una fuerte escolta, otros eran partidarios de convoyes más pequeños, argumentando que si un grupo de submarinos lograba burlar la escolta y penetrar en el convoy, podría causar una auténtica masacre de barcos mercantes. Este argumento no era despreciable, dada la táctica de «manadas de lobos» utilizada por la Kriegsmarine (cuando un submarino localizaba un convoy no lo atacaba inmediatamente, sino que lo seguía, retransmitiendo su posición, hasta que el Alto Mando conseguía reunir en las cercanías suficientes submarinos para realizar un ataque coordinado).

Al principio, y dada la escasez británica de medios y la necesidad de

mantener las líneas de aprovisionamiento marítimas, los británicos actuaron como buenamente pudieron, es decir, en función de la urgencia, de la disponibilidad de escoltas, de las circunstancias... Se organizaron indistintamente convoyes grandes y pequeños. Sin embargo, cuando ya se llevaba algún tiempo en esta situación, y por tanto se disponía de datos, el Departamento de Investigación Operativa de la Royal Navy analizó la información relativa a los ataques de los submarinos a los convoyes, llegando a las siguientes conclusiones:

- Efectivamente, cuando un convoy era atacado, el número de bajas era más grande cuanto mayor fuera el convoy.
- Sin embargo, la relación de proporcionalidad (es decir, la correlación) entre el tamaño del convoy y el número de barcos hundidos era inferior a la unidad, es decir, que si un ataque submarino exitoso lograba hundir dos barcos de un convoy de diez, no conseguiría hundir cuatro en un convoy de veinte, sino probablemente sólo tres.

Este descubrimiento contribuyó a la elección de la estrategia de grandes convoyes, con la que Gran Bretaña logró mantener sus líneas de suministros durante toda la guerra y finalmente derrotar a Alemania.

### **El «problema de los tanques alemanes»**

Otro ejemplo de utilización de la Estadística por parte de los británicos fue la estimación de la producción alemana de tanques. En los primeros años de la Segunda Guerra Mundial la inteligencia británica descubrió un detalle que al principio parecía una simple curiosidad: las cajas de cambio de todos los tanques alemanes eran prácticamente idénticas, y sus números de serie eran correlativos. Este dato se envió al Servicio de Estadística por si se le podía encontrar alguna utilidad, y la respuesta fue positiva: la serie de «números de serie de las cajas de cambio» seguía una distribución estadística conocida (una Distribución Uniforme Discreta) y, por tanto, a partir de conocer los números de serie de las cajas de cambio de los tanques alemanes destruidos o capturados era posible realizar una buena estimación del valor máximo de la serie, es decir... ¡del total de tanques producidos por Alemania! A partir de la diferencia entre el valor máximo estimado de un mes y del siguiente se podía obtener una buena estimación de la producción mensual de tanques por parte de Alemania.

Al principio, los altos mandos británicos no se tomaron muy en serio los resultados proporcionados por los estadísticos, puesto que eran muy diferentes de los obtenidos por fuentes de inteligencia más convencionales (como, por ejemplo, los reconocimientos aéreos), pero poco a poco se fue haciendo evidente que estos últimos estaban sujetos a errores importantes (contar como

tanques nuevos los que en realidad eran vehículos reparados, confundir a los tanques con otro tipo de vehículos, medidas de enmascaramiento por parte de los alemanes...) y se fue confiando en las estimaciones estadísticas. Al final de la guerra se demostró que éstas eran de una exactitud sorprendente: por ejemplo, por medio de la estimación estadística se calculó la producción alemana de tanques en agosto de 1942 en 327 vehículos. En cambio, los reconocimientos aéreos indicaban una cifra casi cinco veces mayor (1.550 tanques). Acabada la guerra, los británicos comprobaron que la producción real de dicho mes había sido de 342 tanques.

Se cree que los soviéticos utilizaron una técnica similar ante el mismo problema (agravado, dada la escasez soviética de aviones de largo alcance capaces de realizar vuelos de reconocimiento sobre Alemania) pero, dado el secretismo que todavía envuelve a muchos de los aspectos de la participación soviética en la Segunda Guerra Mundial, no se ha podido confirmar esta teoría.

Este método se utilizó posteriormente (también con gran exactitud) para estimar la producción mensual del misil V2. Acabada la Guerra Mundial ha servido, por ejemplo, para estimar la producción de tanques *Merkava* por parte de Israel (el Gobierno israelí se negaba a proporcionar este dato a nadie, ni siquiera a los Estados Unidos, pero la CIA, a partir de la observación de los números de serie, consiguió una estimación bastante exacta), o incluso como método de «inteligencia industrial» (un inversor londinense logró estimar de esta manera la producción del teléfono iPhone, dato que la empresa Apple guardaba en el máximo secreto).

## Conclusión

Como puede verse, la Estadística tiene aplicaciones militares en los campos más diversos. Si bien las más habituales se encuentran dentro del ámbito de la Logística, se han presentado varios ejemplos en los que una aplicación imaginativa de la Estadística ayudó a Gran Bretaña en la toma de decisiones importantes de carácter estratégico.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARTHUR, Ch.: *Why iPhones are just like German tanks*. The Guardian online, 8 oct. 2008.  
CANAVOS, G.: *Probabilidad y estadística: aplicaciones y métodos*. McGraw-Hill, 2003.  
DAVIES, G.: *How a statistical formula won the war*. The Guardian, 20 julio 2006.  
GONICK, L.: *La estadística en cómic*. Zendera, 2002.  
PEÑA, D.: *Estadística: modelos y métodos*. Ed. Alianza, Madrid, 1987.



# HISTORIAS DE LA MAR

## HUELVA Y LA OPERACIÓN MINCEMEAT

Victoria PONZONE OLAYA



UALQUIER guerra trae consigo anécdotas o historias que, con el paso del tiempo, se olvidan o se convierten en leyenda. La que hoy nos ocupa es una de éstas que, por el misterio que la envuelve y por lo decisivo de sus acontecimientos en el devenir de la Guerra, no podrá ser olvidada nunca.

Corría el otoño de 1942 y el norte de África había pasado a manos aliadas tras la derrota del mariscal Rommel en El Alamein. Para entonces ya estaba en la mente de Churchill y Eisenhower la Operación OVERLORD para el desembarco aliado en las costas del norte de Europa. Pero lo que dificultaba la operación era que la mayor parte de dicho continente estaba bajo la dominación alemana. Se encontró la clave en Italia, pensando en invadirla en el mes de julio a través de Sicilia, pero antes había que despistar y alejar de la zona a las tropas del Eje,

que tenían una fuerte presencia en la península Itálica, haciéndoles creer que el desembarco tendría lugar en Grecia y Cerdeña.

Para solucionar este inconveniente, y bajo la idea del capitán de corbeta Ewen Montagu, miembro de la División de Inteligencia Naval del Almirantazgo británico, consiguen dar forma a un plan que será capaz de despistar a Alemania. El plan, al que se le denominó Operación MINCEMEAT (CARNE PICADA), consistía en hacer llegar a las costas de Huelva el cadáver de un supuesto piloto haciendo creer que tras estrellarse su avión había muerto ahogado. Al cadáver le adjuntarían supuesta información confidencial que se asegurarían llegase a manos alemanas y en la que se intuyera que el desembarco se realizaría en Grecia y Cerdeña.

¿Y por qué Huelva?, pensará el lector. Tres razones la hicieron la más idónea:

- La primera, y quizá la de mayor importancia, era que en Huelva vivía Adolf Clauss, considerado como el mejor espía alemán del sur de Europa durante la Guerra. Clauss, tras estudiar agronomía, se afilia a la Falange para posteriormente alistarse a la Legión Cóndor durante la Guerra Civil española. Cuando estalla la Segunda Guerra Mundial es nombrado jefe de la Abwehr (inteligencia militar alemana) en Huelva. Desde una finca situada en La Rábida organiza comandos de sabotaje contra los mercantes británicos atracados en los muelles. A pesar de su carácter reservado y sin amigos, mantenía multitud de contactos. A su perfil osado, culto y aventurero no le pasaría inadvertido el hallazgo de un cadáver de un piloto británico.
- La segunda era la situación de Huelva en la ruta aérea entre Inglaterra, Gibraltar y el cuartel general aliado en Argel, lo que haría más creíble el hallazgo.
- Y la tercera, el apoyo encubierto del Gobierno español al espionaje alemán, a pesar de la aparente neutralidad de España en el conflicto.

Seguros de que en España se haría una autopsia al cadáver encontrado, el forense inglés Spilsbury aconsejó utilizar el cuerpo de un fallecido por neumonía, ya que el encharcamiento de los pulmones es similar al de un ahogado y, según aseguraba, no exento de arrogancia, «Para descubrir el engaño se necesitaría un patólogo de mi experiencia, y dudo que en España haya alguno».

La versión oficial ofrecida por el Gobierno británico a lo largo de los años sobre la procedencia del cadáver es confusa. Pero gracias a un investigador escocés, un ingeniero de minas de Huelva y un forense de la Universidad de Santiago, la versión que cobra fuerza, y que el Gobierno británico se niega a admitir, es la de la utilización de uno de los 379 marinos que se ahogaron tras el hundimiento, en tan sólo 18 minutos, del portaaviones británico HMS



*Dasher* después de sufrir una explosión fortuita a bordo.

Una vez se tuvo el cadáver, hubo que inventarle una identidad. Finalmente le llamaron William Martin y le dieron el rango de capitán de los Royal Marines en funciones de comandante. Para construir una personalidad se apresuraron en definir los documentos que llevaría en su uniforme y cartera y que, siempre presumiendo una vida muy normal, serían los detalles que harían picar el anzuelo a los alemanes. De familia católica, sería hijo de John y de Antonia Martin. Habría nacido en Gales en marzo de 1907; tendría, por tanto, 36 años. Además, para hacer más creíble el hallazgo, le inventaron una novia, Pam, de la que llevaba encima foto, cartas y una factura del anillo de pedida.



Tumba de William Martin.

Todo esto adornaba lo más importante que portaba y que consistía en tres documentos: el primero, una carta del general Nye, subjefe del Estado Mayor Imperial, al general Alexander, responsable de las fuerzas británicas destacadas en Túnez a las órdenes de Eisenhower. Una misiva entre dos amigos salpicada de confidencias en la que Nye hablaba de las playas griegas, en el Peloponeso, como los puntos del gran desembarco. La carta añadía que Sicilia sería utilizada para desviar la atención del enemigo. El segundo documento era una carta del responsable de Operaciones Combinadas, jefe de Martin, al almirante Cunningham, comandante en jefe de la flota británica en el Mediterráneo. Escrita en tono informal y con un toque de broma, hacía referencia a Cerdeña y por tanto les estaba señalando a los alemanes el segundo falso objetivo del desembarco. El tercer documento daba veracidad a los otros dos.

Ya estaba todo preparado y sólo faltaba llevar el cadáver hasta la costa de Huelva. Para ello, y cubriendo el cuerpo de nieve carbónica para retrasar su descomposición, embarcaron al falso piloto en el submarino *Serpa*, que tras diez días de navegación llegó frente a las costas de Huelva, donde esperó

sumergido a que llegase la noche para emerger y depositar a Martin en el océano.

Al día siguiente, 30 de abril de 1943 y frente a la costa de Punta Umbría, un marinero llamado José Antonio Rey descubre un cuerpo flotando en la mar encalmada. Lo iza a bordo y lo lleva a la orilla. En ese momento este humilde pescador se convierte, sin saberlo, en parte importante del principio del final de la Segunda Guerra Mundial. José Antonio Rey avisa a las autoridades españolas y éstas, a su vez, a las autoridades británicas. Pero antes, y como era de esperar, Clauss tiene tiempo de fotografiar la documentación que portaba el cadáver e informar al Gobierno alemán, que para regocijo del Gobierno británico pica en el anzuelo.

Poco después, la flota italo-germana navega en demanda del mar Egeo, dejando Sicilia desprotegida. La Operación MINCEMEAT fue un éxito, y las tropas del general Alexander vencieron en Italia.

Hoy en día puede visitarse en Huelva la tumba del falso piloto, conocido por todos como «el hombre que nunca existió».





# INFORMACIONES DIVERSAS

## HACE CIENT AÑOS



Comienza este número con el artículo titulado *La reorganización de la Marina norteamericana*, traducido de la revista *Marine Rundschn*, que aborda la reorganización llevada a cabo por el secretario del Departamento de Marina Mr. Meyer. Y vienen a continuación los siguientes: *La eficiencia y la organización interior del buque de combate*, escrito por Nicolás de Ochoa; *La Marina brasileña*, por el alférez de navío

Jaime Janer; *En el corazón del Antártico*, por el médico mayor de la Armada Juan Redondo, en el que se hace referencia al libro *Al corazón del Atlántico* del teniente de navío H. Shackleton de la Marina Real inglesa, en el que se narra la epopeya llevada a cabo por él a bordo del *Nimrod*, con el que navegó hasta el continente antártico, llegando después hasta las proximidades del Polo Sur, exactamente hasta los 88° 23', máxima latitud sur alcanzada hasta entonces por el ser humano, y *Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos*, por el teniente de navío de 1.ª clase Carlos Suanzes, continuación del publicado en el número anterior, referido en esta ocasión a las puertas y escotillas estancas.

Tras una breve reseña dedicada al solemne acto de nombramiento de don Juan Bautista Viniestra como almirante de la Armada, las *Noticias de la prensa profesional extranjera* nos ofrecen información sobre marinas de América Latina: Argentina (*Contratos navales; Los nuevos acorazados*) y Brasil (*El acorazado Minas Geraes*). Vienen después las siguientes: Alemania (*Programa naval del gobierno*), Austria (*El Scout Admiral Spaun*), Estados Unidos (*Almirantes más jóvenes: plan para impedir «tapones» en la Armada*), Francia (*El programa naval; El torpedero submarino; Los cruceros exploradores*), Inglaterra (*Un presupuesto de nuestras necesidades; Ejercicios de torpedos minas en el Canal; Construcciones*) y Rusia (*El Departamento de la Marina en 1909*).

Las *Misceláneas*, noticias sobre la *Marina Mercante*, *Bibliografía* y el tradicional *Sumario de Revistas nacionales y extranjeras* cierran esta REVISTA.

## HACE CINCUENTA AÑOS



Desconocemos los motivos por los que en el año 1960 los meses de marzo y abril fueron fundidos en un solo número, correspondiente al Tomo 158, y lo mismo sucede con los meses de mayo y junio. En cuanto a la de marzo-abril, la REVISTA contiene un número de artículos superior al acostumbrado, tanto en lo referente a los de temas generales como en el apartado de notas o artículos profesionales.

Comienza este número con una reseña sobre la imposición de la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco al almirante italiano Mimbelli, jefe de la Flota italiana, por el ministro de Marina, almirante Abarzuza, en los salones de la embajada de Italia. El primero de los artículos de carácter general lleva por título *Los programas de la NASA y la defensa antiproeyctil*, del que es autor Antonio de Rueda Ureta, general de Aviación, en el que se da un repaso a los distintos proyectos norteamericanos sobre misiles —que no proyectiles—, entre los que se encuentra el *Polaris*. Vienen después otros artículos, como *Navegaciones célebres: Pytheas, ¿descubridor de Inglaterra?*, por el capitán de navío Manuel Pastor y Fernández de Checa, atractivo e interesante relato del viaje del griego-marsellés Pytheas al mar del Norte; *Leguas españolas en el grado terrestre*, del coronel S. García Franco, y *Hacia la conquista del sistema solar*, por el comandante J. de Cos y González, anunciador de los viajes al espacio que empezarán a sucederse tras una década.

Entre las *Notas Profesionales* encontramos las siguientes: *Es estudio de la Estrategia*, del almirante italiano Romeo Bernotti, traducido de la *Rivista Marittima*; *Armamento antisubmarino en los destructores italianos tipo Indomito*, por el alférez de navío Juan Génova Sotil; *Armada autodefensiva del Japón*, por el teniente de Intervención Luis de Ory; y *Notas informativas sobre el bloque oriental*, por el capitán de corbeta Gerardo Von Wichmann.

La relación del resto de artículos de este número se incluirá en la REVISTA de abril de 2010.

G. V. A.

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 MARZO

### Día Año

**1 1543.**—La expedición de Juan Rodríguez Cabrillo en su viaje de exploración por aguas del Pacífico Norte, al mando de Bartolomé Ferrero, alcanza en este día la punta Mendocino, situada en el límite norte de California, llamada así en honor del primer virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza, patrocinador de la expedición.

**2 1531.**—Regresa a Santa Ana de Coro en Venezuela el gobernador Ambrosio Alfínger, después de un viaje de exploración por el interior de sus territorios.

**3 1518.**—Hernando de Magallanes y el cosmógrafo Ruy Feleiro, desatendido su proyecto ante el rey de Portugal, renunciaron ambos a su nacionalidad portuguesa. Después de presentar sus convicciones en la Casa de Contratación de Sevilla de que las islas de la Especiería pertenecían a España, lograron interesar al oficial de la Casa, Juan de Aranda. Gracias a su intervención se dirigen ambos a exponer directamente su proyecto en Valladolid ante el rey Carlos I.

**4 1643.**—Las ciudades y villas fundadas por los españoles en el Nuevo Mundo tenían derecho a obtener del rey el título y escudo de armas, blasón que las distinguía y enaltecía con una posición preeminente incorporándolas a la monarquía. En este

día, por cédula real, se otorga el título de villa a San Bartolomé de Honda, en el Alto Magdalena de Colombia.

**5 1526.**—Sebastián Cabot, navegante inglés al servicio del rey de España, prepara en Sevilla su expedición a las islas Molucas pasando por el estrecho de Magallanes para ir en busca de las valiosas producciones de aquellas islas.

**6 1531.**—Muere en la ciudad de León el gobernador de Nicaragua Pedrarias Dávila, siendo sustituido por el Licenciado Francisco de Castañeda. Pedrarias, conquistador ambicioso, se distinguió por la conquista y fundación de la ciudad de Panamá.

**7 1524.**—El conquistador español Pedro de Alvarado, inadaptado al sedentarismo y después de intervenir en la conquista de México junto a Cortés, se encuentra con sus tropas en Utatlán llevando a cabo la conquista de Guatemala.

**8 1496.**—La llegada de un fuerte huracán sobre La Isabela destruye los cuatro barcos que trajo Juan de Aguado. La única opción que le queda a Colón es ordenar que se construyan otras naves para poder iniciar el regreso a España, consiguiendo en este día armar dos carabelas.

**9 1451.**—Nace en este día en la ciudad de Florencia el españolizado Américo Vespucio. Relata cuatro navegaciones a las Indias, aunque de algu-

na de ellas no existe referencia ni dato histórico que pueda justificarlo.

**10 1540.**—Hernando de Soto, gobernador y adelantado de la Florida, llega en este día con su numerosa expedición a orillas del río Capachequí.

**11 1576.**—Juan de Salcedo, nieto del explorador Miguel López de Legazpi, conocido como el último de los conquistadores, destaca por su participación en la conquista de Filipinas, especialmente de la isla de Luzón, donde fundó varias ciudades. Fallece en este día a consecuencia de unas fiebres en su casa de Vigan en Ilocos Sur en la citada isla.

**12 1519.**—Hernán Cortes, en su viaje de exploración y conquista de México, llega a la ciudad de Tabasco, donde tuvo el primer enfrentamiento con los indios. Entre los regalos que ofrecieron los nativos derrotados había una bella esclava llamada Malinche, o doña Marina, que pronto se convirtió en la principal traductora y consejera de Cortés.

**13 1516.**—En la catedral Santa Gúdula de Bruselas, bajo la presidencia del príncipe Carlos, tienen lugar los solemnes funerales por el rey Fernando el Católico. Fueron oficiados por el obispo Manrique, sobrino del poeta Jorge Manrique, el cual pronunció un discurso sobre la vanidad de los anhelos humanos.

**14 1533.**—El gobernador de Cartagena de Indias, Pedro de Heredia, en su viaje de expedición por tierras del interior de su gobernación, llega en esta fecha al valle de Santiago, que no se atrevió a poblar por la existencia de gente muy guerrera y por la escasez de españoles para poder hacerles frente.

**15 1524.**—El gobernador de Nueva España, Hernán Cortés, dicta ordenanzas de trabajo para el gremio de los herreros, que constituyen, de hecho, la primera ley de trabajo en el Nuevo Mundo.

**16 1586.**—El rey Felipe II, ordena por cédula real firmada en este día que los frailes de Nueva España adoctrinen a los naturales de estas tierras no por caridad, sino por justicia y obligación.

**17 1536.**—La expedición de Diego de Almagro, en su viaje hacia Chile, a través de la cordillera de los Andes por el paso de San Francisco, sufre numerosas bajas por el gélido clima y la dificultad del suelo lleno de guijarros por donde caminaban.

**18 1572.**—Uno de los embajadores llamado Atilano Ayala, vecino de Cuzco, enviado por el virrey de Perú para negociar la paz con los incas de Vilcabamba, aparece muerto a lanzadas en este día. Este hecho supuso el inicio de las hostilidades militares contra los incas de Vilcabamba.

**19 1521.**—Hernando de Magallanes se repone de los trabajos y fatigas sufridos durante la navegación por el Pacífico en la isla filipina de Samar, donde los naturales le trataron bien, proveyéndole de abundante comida.

**20 1534.**—La expedición de Pedro de Alvarado, tras descansar unos días en la bahía de Caráquez, inicia la marcha hacia Quito. El piloto Juan Fernández se encargaría de reconocer la costa,

tomando posesión de todos los puertos por Alvarado en nombre del emperador, mientras él mismo pasó a reconocer el puerto de Manta.

**21 1603.**—Había interés especial en saber a punto fijo si la costa al norte de México pertenecía a una isla o era el mismo continente. Con este fin la expedición marítima de Sebastián de Vizcaíno recorrió durante casi un año dicha costa hasta llegar al cabo Mendocino. Por estas fechas regresa la expedición a su puerto de partida Acapulco.

**22 1517.**—Después de la batalla que libraron los españoles en Champoten, en la cual la expedición de Francisco Fernández de Córdoba sufrió numerosas bajas explorando el golfo de México. Aconsejado por el piloto Antón de Alaminos, decide regresar a Cuba y, como no podían manejar las tres naves, desbarataron una prendiéndole fuego, regresando con las otras dos a la isla de Cuba.

**23 1496.**—Colón, en su segundo viaje a las Indias, después de muchos descubrimientos y sinsabores procedentes de las quejas de los colonos españoles, inicia el viaje de regreso a España a bordo de la *Niña*. Con vientos contrarios se vio obligado a arribar por estas fechas en las pequeñas Antillas.

**24 1540.**—La expedición de Hernando de Soto, recorriendo los territorios de La Florida, parte de Apalache con la intención de explorar el norte del país.

**25 1519.**—En esta fecha el capitán Diego de Ordás tuvo una activa participación en la batalla de Ceutla, cerca del río Grijalva, en Tabasco, contra los guerreros mayas, siendo reconocido por la victoria obtenida.

**26 1546.**—Valdivia regresa a Santiago de su expedición al río Biobío al sur de Chile, convencido de no poder fundar una ciudad ante la belicosidad de los indios.

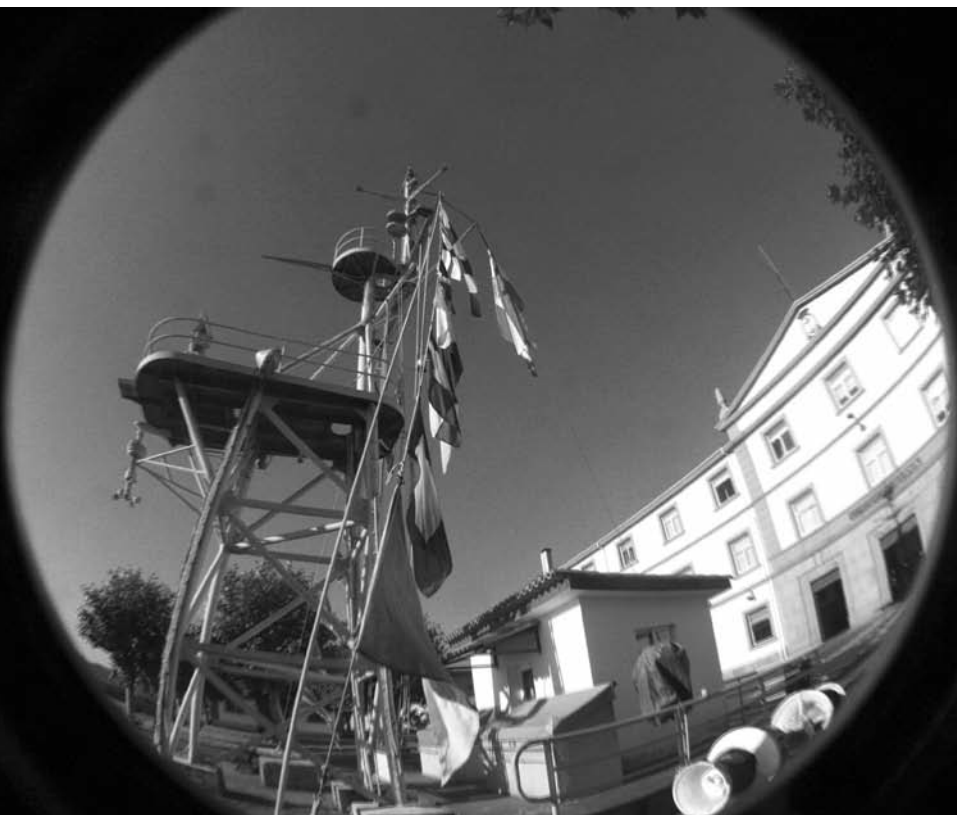
**27 1537.**—Diego de Almagro regresa a Cuzco, que estaba cercado por los indios, procedente de los territorios de Chile.

**28 1528.**—La expedición de Pánfilo de Narváez, adelantado y gobernador de la Florida, se aleja de Cuba en dirección a ésta.

**29 1527.**—Con facultad de administrar justicia en la provincia de Nicaragua, por real cédula de esta fecha se nombra alcalde de dicha provincia al licenciado Francisco Castañeda.

**30 1528.**—Álvaro de Saavedra llega por estas fechas a la isla de Tidore, en las Molucas, donde fue bien recibido por el capitán Hernando de la Torre, que era gobernador de aquellas islas en nombre del emperador.

**31 1561.**—El capitán Juan Maldonado Ordóñez y Villaquirán funda en este día la ciudad de San Cristóbal en Venezuela, a orillas del río Torbes.



Edificio «Amanuense» de la Escuela de Especialidades de la Estación Naval de La Grana.  
(Foto: José A. Tortolero Sara).



# VIEJA FOTO



## **Primera dotación de oficiales del crucero protegido *Reina Regente*, año 1910**

El crucero protegido *Reina Regente* —segundo de este nombre— fue construido en Ferrol por la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN). Botado en 1906 y entregado a la Armada en 1910, causaría baja en 1926. Entre otras misiones, tomó parte en operaciones del norte de África con bombardeos contra las cabilas rifeñas insurgentes, y en 1912-1913 formó parte de la escuadra internacional que actuó en el Bósforo durante el conflicto de los Balcanes; en ambas ocasiones al mando del ilustre marino don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920).

La presente foto de grupo corresponde a la primera dotación de oficiales que embarcó a bordo del *Reina Regente* en febrero de 1910. En ella tan sólo puedo identificar a los siguientes:

- Capitán de navío Gabriel Rodríguez Marbán, primer comandante del *Reina Regente* (por abajo segunda fila, sentado, segundo por la izquierda).
- Alférez de navío Juan Antonio Suanzes y Fernández (segunda fila, sentado, segundo por la derecha; con gola, oficial de guardia).
- Alférez de navío Emilio Antón Palacios (primera fila, sentado sobre cubierta, primero por la derecha). (Foto: J. Antón Viscasillas).

# MARINOGRAMA NÚMERO 453

Por TAL

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

Un poema loando la victoria en la Batalla de Lepanto. Fernando Herrera.

## DEFINICIONES

## Palabras

A.—Arq. Nav.: Voz inglesa usada en algún tiempo con carácter oficial para designar a la menor de las unidades que componen las escuadras. . . . .

6 66 11 78 17 44 51 53 74  
7 38 9 59 89 109 45 88 24

B.—Hidr.: Dícese de las aguas por las que se puede navegar . . .

C.—Zool.: Pez marino, pletognato, de la familia de los ortagoriscidos. Sus mandíbulas tienen los dientes soldados a modo de un pico de loro. Especie de alta mar, en el verano se acercan a la playa y toman el sol tumbados sobre un costado . . . . .

1 19 67 92

D.—Man.: Antigua verga o entena que se izaba en el palo de mesa para largar la vela de este nombre . . . . .

57 46 103 105 91 75

E.—Biogr.: Almirante inglés En la guerra de 1914 ejerció el mando de la Flota del Atlántico sur y del Pacífico. En la batalla de Jutlandia mandó la cuarta escuadra . . . . .

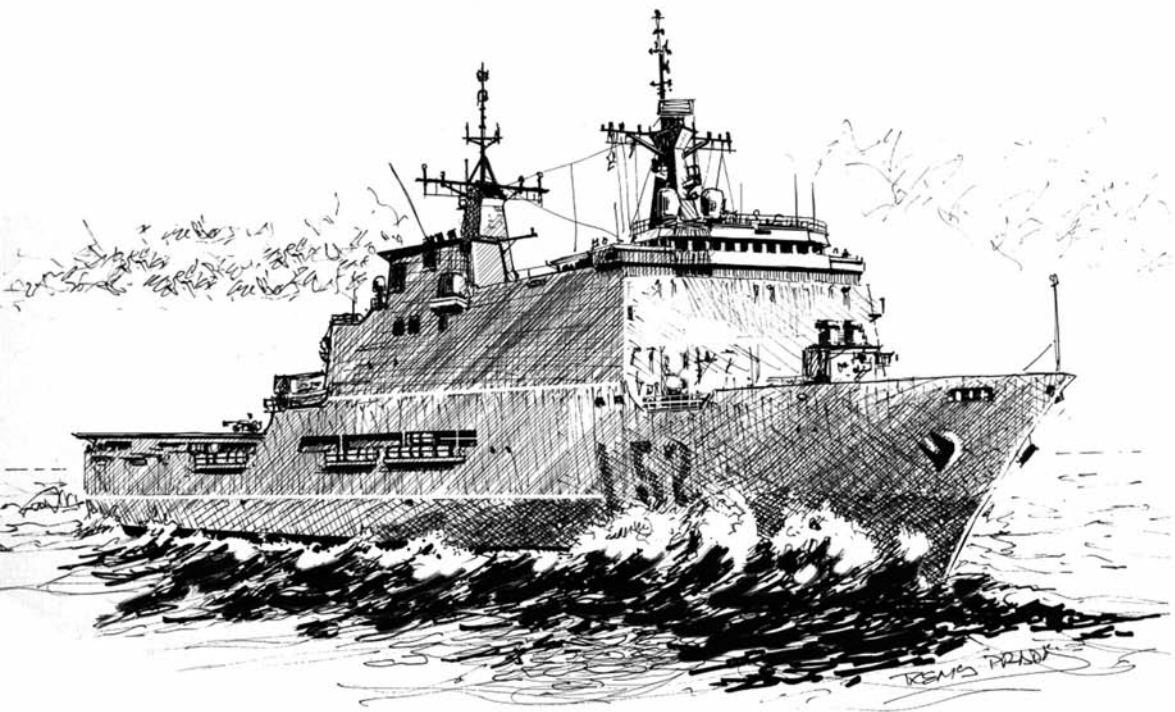
22 83 101 4 73 97 102

F.—Biol.: Se dice del área biogeográfica actual de una especie cuando forma muchas independientes, separadas por espacios considerables en que falta .....	12	49	98	68	94	108	93
G.—Arq. Nav.: Voz latina genéricamente aplicada por los romanos a toda embarcación .....	41	87	32	84	25		
H.—Arq. Nav.: Pequeña embarcación de cabotaje usada en la Edad Media. De construcción más tosca que la de las galeras. Montaba varias piezas de artillería o pedreros .....	106	8	72	30	37	31	
I.—Mit.: Nombre de una deidad de muchas islas de la Polinesia a la que atribuyen la creación de los mares. El dios trabajó tanto para la formación del mundo, que con su sudor se formó el gran océano Pacífico y todos los mares .....	36	50	69	27	62	40	
J.—Man.: Hace el viento en las jarcias, cuando es muy fuerte, un ruido muy agudo .....	82	29	80	48	42		
K.—Man.:Palanca de madera usada para ronzar las cureñas y suspender las culatas de los cañones .....	10	43	52	20	18	28	21
L.—Arq. Nav.: Cada una de las explanadas que se forman en la grada a ambos lados de la quilla del buque que se ha de botar .	79	15	56	23	81		
M.—Mit.: Nombre de un dios del mar en la mitología japonesa. Desde la muerte del príncipe niño Anoku en 1185 se tiene la creencia de que este dios, también en forma de niño, protege de enfermedades y peligros a los niños japoneses. ....	35	33	65	61	70	13	54
N.—Constr. Nav.: Hierro laminado en forma de ángulo recto, pero con una media caña en el interior que se emplea en unir planchas que deban formar ángulo recto. ....	34	55	63	90	58	60	86
Ñ.—Org.: Lancha de desembarco (acrónimo) .....	2	76					
O.—Zool.: Pez marino holocéfalo, da nombre a una familia de aspecto monstruoso. Su carne es de sabor desagradable, por lo que solamente se aprovecha su hígado, que se utiliza para preparados fármacos. ....	95	107	99	85	71	47	5
P.—Nav. y Man.: Denominación relativa que toma la bordada cuando es con referencia a una de las dos muras o banda en que puede hacerse .....	39	96	77	14	26	16	

MARINOGRAMA NÚMERO 452

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

De navegante, Vicente García de Diego.



Buque de asalto anfibio *Castilla*. Colección de dibujos a plumilla de buques de diferentes épocas. (Autor: José M.ª Prada).



# LEXICOGRAFÍA

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

## RECOMENDACIONES DE LA RAE (3 de 5)

Respetado lector: continuamos con la tercera entrega de las recomendaciones lingüísticas sobre las dudas más corrientes, extraídas de la página web de la Real Academia Española (RAE):

### **Se *buscan* voluntarios; sin embargo, Se *busca* a los responsables**

El vocablo *se* se emplea para formar dos tipos de oraciones: las de pasiva refleja y las impersonales. No deben confundirse, aunque en ambas no se mencione quién realiza la acción verbal:

— En las de pasiva refleja precede a los verbos transitivos en tercera persona

del singular o del plural: *Se vende barco; Se venden barcos*. Normalmente el sujeto denota cosa, pero también puede ser una persona indeterminada: *Se buscan voluntarios*.

— Las impersonales carecen de sujeto y anteceden siempre a un verbo en tercera persona del singular. Se emplea con verbos intransitivos (*Se navega mejor*), con verbos copulativos (*Se está peor solo*) o con verbos transitivos cuando llevan un complemento directo de persona precedido de la preposición *a* (*Se busca a los responsables*).

La confusión puede darse sólo con verbos transitivos: *Se buscan repuestos* (pasiva refleja) / *Se busca a los respon-*

*sables* (impersonal). En caso de duda sobre cuándo utilizar una u otra construcción es útil seguir las indicaciones siguientes:

— Si el elemento nominal expresa cosa, debe usarse la pasiva refleja. El verbo ha de ir en plural si dicho elemento nominal es plural: *Se hacen reparaciones*.

— Si el elemento nominal expresa persona y no va precedido de la preposición *a*, se emplea también la pasiva refleja: *Se buscan voluntarios*.

— Si el elemento nominal expresa persona y va precedido de la preposición *a*, debe utilizarse la construcción impersonal, y el verbo irá en singular aunque el elemento nominal sea plural: *Se busca a los responsables*.

### **El agua, esta agua, mucha agua; un ancla, ninguna ancla**

El sustantivo *agua* es del género femenino, pero comienza por *a* tónica (la vocal tónica es aquélla en la que recae el acento de intensidad). Por razones de fonética histórica, este tipo de palabras se emplean en singular con la forma *el* del artículo, en lugar de *la*. Esta regla sólo se da cuando el artículo antecede inmediatamente al sustantivo; por eso decimos *el agua, el hacha, el ancla*; pero si entre el artículo y el sustantivo se interpone otra palabra, queda sin efecto; de ahí que debamos decir *la misma agua; la afilada hacha; la gran ancla*.

Por otro lado, el indefinido *una* toma generalmente la forma *un* cuando antecede inmediatamente a sustantivos femeninos que comienzan por *a* tónica: *un hacha; un ancla*; pero, no es incorrecto, aunque sí poco frecuente, utilizar la forma *una*: *una hacha; una ancla*.

Asimismo, los indefinidos *alguna* y *ninguna* pueden adoptar las formas apocopadas: *algún ancla*, o mantener las formas plenas: *ninguna ancla*.

Por último, puesto que son palabras femeninas, los adjetivos deben concordar en género: *el agua clara, el hacha afilada, el ancla negra*; y con los demostrativos *este, ese, aquel*; o con cualquier otro adjetivo determinativo, como *todo, mucho, poco, otro*, etc., deben usarse las formas femeninas correspondientes: *esta ancla; aquella arma; mucha agua* (no *este ancla; aquel arma; mucho agua*).

### **Ir por repuestos o Ir a por repuestos**

El uso de la secuencia *a por* tras verbos que indican movimiento, como *ir, venir, volver, salir*, etc., con el sentido de *en busca de*, es hoy normal en el español de España, donde es corriente decir *Ve a por repuestos; Salgo a por agua*. En el español de América, sin embargo, se percibe como anómalo y sigue siendo de uso general el empleo aislado de *por*: *Ve por repuestos; Salgo por agua*.

No hay razones lingüísticas para condenar el uso de *a por*, tan legítimo como el de otras combinaciones de preposiciones nunca censuradas, como *para con, de entre, por entre, tras de*, etc. La secuencia *a por* (ya documentada en textos de los siglos XVI y XVII) se explica por el cruce de las estructuras *ir a un lugar* (complemento de dirección) e *ir por algo o alguien* (en busca de), ya que en esta última está también implícita la idea de «movimiento hacia».

Por otra parte, el uso de *a por* frente a sólo *por* resuelve en muchos casos problemas de ambigüedad; así, *Voy por mi hijo* puede significar «voy a buscar a mi hijo», «voy en lugar de mi hijo», «voy en favor o por el bien de mi hijo» o «voy porque me lo ha perdido mi hijo»;



mientras que *Voy a por mi hijo* sólo puede significar «voy a buscar a mi hijo».

**Sustantivo + a + infinitivo: temas a tratar, problemas a resolver, etcétera**

Son estructuras provenientes del francés que se consideran inelegantes y normativamente poco recomendables. Sin embargo, en algunos ámbitos (sobre todo en el económico, el administrativo y el periodístico) se prodigan, debido a su brevedad. Pero casi siempre su uso es superfluo y, por consiguiente, resulta preferible evitarlo.

**Mayor y más mayor**

Cuando *mayor* se emplea con verdadero valor comparativo, esto es, con el significado de «que excede a otra cosa en tamaño, cantidad, calidad o intensidad», y referido a persona (que excede en edad a otra), es incorrecta su combinación con *más*; así, *El pañol es más mayor que el puente* o *Mi hermano es más mayor que tú* son oraciones incorrectas, que han de ser substituidas por *El pañol es más gran-*

*de que el puente* o *Mi hermano es mayor que tú*.

Pero *mayor* tiene, dentro del campo de la edad, sentidos en los que funciona no como *grande*, sino como un verdadero adjetivo y, entonces, se puede combinar con marcas de grado, como *más*, *muy* o *tan*. Así, *mayor* carece de valor comparativo en los casos siguientes:

— Cuando se opone a *pequeño* y significa «de no poca edad». Un niño puede exclamar *¡Ya soy mayor!*, queriendo expresar que ya no se considera pequeño. Por eso se puede decir: *Cuando seas más mayor, podrás salir; ¡Mira, tan mayor y todavía con chupete!*

— Cuando se usa con el sentido de «adulto»: *Cuando sea mayor, me iré*.

— Cuando significa «de edad avanzada»: *Hay que ceder el asiento a las personas mayores*. También en este caso admite su combinación con marcas de grado: *Encontré a tu padre muy mayor, casi un anciano*.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES





El jefe de la Flotilla de Submarinos, capitán de navío Antonio Duelo Menor, impone la Cruz del Mérito Naval al sargento Carlos Losana Pérez por su destacada acción con motivo del incidente producido por una vía de agua en el submarino *Tramontana* (S 74) cuando se encontraba navegando a 300 metros de cota el 11 de diciembre de 2008.

(Foto: Antonio Arévalo Díaz del Río).



## 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.

### 24.462.—Neruda y Prat



Arturo Prat, héroe nacional chileno, se cubrió de gloria a bordo del *Esmeralda* en la guerra del Pacífico entre Perú y Chile. Pablo Neruda, gran poeta de la mar y premio Nobel de Literatura en 1971, ensalzó la figura del marino chileno en su obra *Canto épico a las glorias de Chile...*

«Así acabó magnífico, solemne, hermoso de grandeza homérica el combate más grande que vio América sobre las anchas olas del Pacífico.»

VEDRÁ



**24.463.—Guerra chino-japonesa**



El combate del río Yalú tuvo lugar el 17 de septiembre de 1894 durante la guerra entre China y Japón por el dominio de Corea, país sometido al decadente Imperio chino y ambicionado por un descolante Imperio japonés. Tuvo lugar cerca de la desembocadura del río Yalú, frontera entre China y Corea, cuando una escuadra nipona al mando del almirante Sukeyuki Ito sorprendió, casualmente, un desembarco de tropas chinas protegido por una escuadra mandada por el almirante Ting Ju Chang. La escuadra del Celeste Imperio era considerablemente superior a la del Imperio del Sol Naciente, pero ésta estaba mejor adiestrada y mandada. Combatieron por parte china dos modernos acorazados de construcción alemana, armados con cuatro cañones de 305 mm, cinco cruceros protegidos, cuatro cañoneros, un guardacostas acorazado y dos torpederos, y por parte japonesa, siete cruceros protegidos, cuyas piezas principales eran de 320 mm, una fragata acorazada, una corbeta acorazada, un guardacostas acorazado, un cañonero y un

mercante artillado. Los japoneses actuaron con determinación, pericia y magnífica puntería, hundiendo a los chinos cinco barcos y causándoles 850 muertos y 500 heridos, entre ellos el propio almirante Ting, por lo que éstos, al caer la noche, hubieron de retirarse rumbo a Port Arthur. Los japoneses no perdieron ninguno de sus buques, aunque sufrieron casi cien muertos y 200 heridos. El combate decidió el resultado de la guerra a favor de Japón, que acabó anexionándose Corea.

J. R.

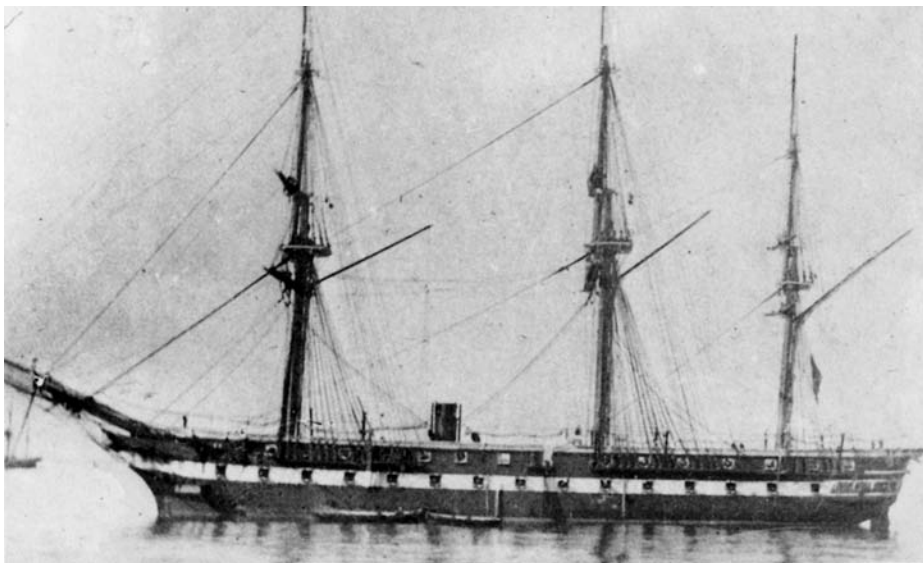
**24.464.—La reina Isabel II (1830-1904), víctima de un accidente a bordo**



Entre el 21 de septiembre y el 5 de octubre de 1860, S. M. la reina Isabel II estuvo de visita en Barcelona, de donde partió en ferrocarril hacia Lérida en la última fecha citada. Lo anecdótico del viaje fue el accidente del que fue víctima. De acuerdo con las noticias publicadas en el



Combate del río Yalú.

Fragata *Princesa de Asturias*.

*Diario de Barcelona* de aquellas fechas, la reina salió de Mahón, acompañada de otros buques de la escuadra, a bordo de la fragata *Princesa de Asturias*. El hecho fue como sigue:

«Justo a la salida de Mahón se rompió uno de los palos que sostienen el toldo. El trozo desprendido dio desgraciadamente en la cabeza de S. M., produciendo tres heridas en la región anterior e izquierda. S. M. se retiró por su propio pie a la Real Cámara, y después de ser sangrada y curada del modo conveniente, continuó su viaje a Barcelona...»

Aunque el accidente debió ser muy aparatoso, los daños no serían muchos, puesto que no impidieron a la reina desembarcar a su llegada en «una falúa perteneciente al Gremio de Mar de la ciudad de Barcelona» y participar en todos los actos previstos, entre los cuales destacó la puesta de la primera piedra de las obras del puerto el 4 de octubre, un día antes de su partida.

L. C. R.

#### 24.465.—Barcos que evitan el mareo



Bajo este epígrafe se puede leer en la edición de 24 de marzo de 1873 de *La Ilustración Española y Americana* lo siguiente:

«Ahora, el ruso M. Alexandrovski parece que ha resuelto mejor y más sencillamente que Bessemer y demás inventores el problema de navegar, libre, cualquier pasajero, de los efectos de toda clase de movimiento del buque y sin ningún mareo ni otras molestias de este linaje. El proyecto que anunciamos coloca la cámara de pasajeros de modo que flota en el líquido contenido en un depósito situado en el barco. El gran duque Constantino, jefe superior de la marina de Rusia, ha presenciado las pruebas practicadas con un barco de ese género, siendo los resultados perfectamente satisfactorios. Mr. Alexandrovski ha pedido privilegios de invención, tanto en Inglaterra como en Francia. Debemos esperar que alguno de los distintos sistemas para barcos con cámaras que libren al



pasajero de los efectos desagradables de la navegación marítima, se planteará muy pronto, en cuyo caso el viaje por mar ha de preferirse a todos los demás medios de locomoción.»

Y seguimos esperándolo.

G. V. R.

E. C.

#### 24.466.—Ramón Topete y Carballo



En setiembre de 1891 terminaba su estancia en Ferrol como capitán general del Departamento el vicealmirante. Topete y Carballo, que el día 25 emprendió viaje a Madrid, donde fallecería en 1908. El Ayuntamiento de Ferrol, en sesión celebrada el día 26, consignó en acta perpetuo testimonio de gratitud, sentimiento generado durante su larga estancia en la ciudad por su buen hacer y en especial por el fomento de los arsenales y mejoramiento de las clases obreras, por lo que se dispuso dar el nombre de Avenida de Topete al conocido como Paseo del Túnel.

P. G. F.

#### 24.467.—Importante destino



Fue el que recibió el entonces capitán de navío y teniente de la Real Compañía de Guardias Marinas don José Solano y Bote, futuro marqués del Socorro. Vean la Real Orden:

«Atendiendo el Rey al mérito y circunstancias del Capitán de Navío, y teniente de la Compañía de Guardias-Marinas D. Joseph Solano; ha venido en concederle el Gobierno, y Capitanía general de la Provincia de Venezuela, y ciudad de Caracas: Y de orden de S. M. lo participo a V. E. para su noticia, y en respuesta de su carta de 17 del corriente, que trata de este asunto. Dios guarde à V. E. ms. As.

Md. 28 de junio de 1763.

Firmado: El B<sup>o</sup> Fr. Dn. Julián de Arriaga  
Destinatario: Ex Sr. Marqués de la Victoria (Por entonces Director General de la Real Armada y Capitán General del Departamento Marítimo de Cádiz).

(Archivo- Museo D. Álvaro de Bazán- L<sup>o</sup> 620/1166, Carp. 2, folio 2).»

#### 24.468.—Torpedos filoguiados de papel



La Marina alemana, en el año 1890, llevó a cabo pruebas con torpedos de papel cuya construcción se realizaba con 12 capas de papel de 3,5 mm de espesor, comprimido y barnizado, sin refuerzos ni costillas, lo que representaba para el choque una resistencia y elasticidad extraordinarias. Los torpedos tenían una longitud de 11 pies y 16 pulgadas de diámetro, con una carga de dinamita de 25 libras. En las paredes del torpedo existían tres resaltes, también de papel, que sostenían una dinamo de pequeñas dimensiones, por cuyo medio podía impulsarse desde el barco, que lo lanzaba con el auxilio de un tornillo. La explosión del torpedo se producía desde a bordo por medio de la electricidad, valiéndose de hilos conductores que lo ligaban con la embarcación, y la dirección se le comunicaba también por ellos.

J. A. G. V.

#### 24.469.—El Regimiento de «Asturias», alias «El Cangrejo» (porque nunca da la espalda al enemigo)



A finales del año 1801, la escuadra del teniente general don Juan Joaquín Moreno, que había contribuido a rechazar a los ingleses desembarcados en Ferrol el día 25 de agosto de 1800, tenía embarcadas, como guarnición de los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo*, a las compañías de granaderos de este regimiento. Antes de dar la vela para Cádiz, leemos en el historial del regimiento, su coronel, don Luis Delevielleuze,





El navío *Real Carlos* y el *San Hermenegildo* momentos antes de estallar en la mar a causa del fuego amigo, pintado por Thomas Whitcombe.

solicitó del capitán general del Departamento de Ferrol, el teniente general de la Real Armada don Félix de Tejada, que «puesto que había suficientes fuerzas de marinería (batallones de Marina) en el Ferrol, que sustituyan las del Regimiento para que se reuniera todo el Cuerpo». Tejada accedió, pero Moreno contestó: «Si me quita la fuerza de *Asturias* no salgo a la mar».

Así marcharon a sufrir la tragedia de los hermosos tres puentes, en la aciaga Noche del Estrecho del 12-07-1801, los bravos granaderos asturianos, cuyos batallones dejaron de estar agregados a Marina poco después de esa fatídica fecha.

E. C.

#### 24.470.—Madrid



Los problemas de vivienda en la villa y corte no son distintivos de nuestra época. En 1830 se dictó una real

orden por la que los marinos y militares destinados en Madrid tendrían preferencia para alquilar una vivienda desocupada sobre los civiles, todo ello debido a una serie de recursos presentados por los oficiales del Cuerpo de Ministerio de Marina, quienes mayoritariamente estaban destinados en la capital y tenían verdaderos problemas para encontrar casa en régimen de alquiler.

G. V. R.

#### 24.471.—Buenaboya



Nombre que se daba al remero de galeras que ejercía ese oficio a cambio de un salario, distinguiéndose de la chusma o galeotes por ser de condición libre, frente a éstos, que eran esclavos, penados o forzados de todo tipo. Nuestra Real Academia lo designa como *bagarino*, término que procede de *baharí*, una voz árabe con significado de marino, pero que en nuestra lengua

equivale al de halcón, es decir, el ave rapaz de esa especie.

Había también el buenaboya calificado de bandera, que era el que se enrolaba en una mesa de reclutamiento. Según Carande, el sueldo de un buenaboya era de un ducado al mes (ca. 1550). Félix Sevilla nos dice que antiguamente cobraba seis libras catalanas de sueldo cada cuatro meses y debía embarcar llevando espada, estrobo (para el remo) y peaña (para apoyar el pie). Se le conocía también como bonaboya, bueno boyo, bona boyo, buena bolla y otras variantes, voces todas ellas que proceden de las italianas *bonavoglia* y *buonavoglia*, que significan buena voluntad.

L. C. R.

#### 24.472.—Castigos



Por un decreto de las Cortes Generales y Extraordinarias, dado en Cádiz el 22 de abril de 1811, quedaron abolidos en los dominios españoles el tormento y sus equivalentes, así como la práctica introducida de afligir y molestar a los reos con lo que ilegal y abusivamente llamaron apremios, y prohibían los que se conocían con el nombre de esposas, parrillas, calabozos extraordinarios y otros, cualesquiera que fuera su denominación y uso.

J. A. G. V.

#### 24.473.—Agua potable



En el año 1927 la calidad de vida en el Arsenal Militar de Ferrol experimentó una notable mejoría al finalizar la instalación de la tubería de conducción de agua potable hasta el recinto. Además, el beneficio afectó también a otras dependencias militares: como en la ría ferrolana estaban ubicadas las prisiones militares del Ejército (castillo de San Felipe y castillo de La Palma) que se surtían de agua por medio de una lancha llamada *Santa Teresa*, el general

gobernador inmediatamente solicitó licencia del capitán general del Departamento para que la lancha pudiera surtirse del agua del arsenal. Se autorizó que la lancha entrase en la dársena del arsenal y tomase gratuitamente el agua necesaria del grifo situado en el muelle del parque.

P. G. F.

#### 24.474.—Patronazgo



En las flotas españolas de América se veneraba a la Virgen del Rosario.

Sin embargo, la expedición a California de Sebastián Vizcaíno, en 1602, llevó ya por



Representación de la Virgen del Rosario, obra de Murillo.

patrona y amparo a Nuestra Señora del Carmen. Años después, el patriarca de las Indias, cardenal de la Cerda, en las instrucciones que para los sacerdotes de las Reales Armadas cursara en 1764, dispuso que en los pagamentos de a bordo sólo se podrían recoger limosnas para las Ánimas del Purgatorio, la Virgen del Carmen y Santa Bárbara.

J. A. G. V.

**24.475.—Fray Martín Sarmiento**



El famoso monje benedictino, en su viaje de Madrid a Galicia iniciada en mayo de 1754, se alojó en Pontevedra en casa de su hermano Francisco Xavier, comisario de Marina, y en su estancia en Ferrol, donde llegó el 16 de junio y permaneció hasta el día 23, comió en dos ocasiones con el intendente de Marina don Antonio



Fray Martín Sarmiento. Grabado de Francisco Muntaner.

Perea. Aprovechó su estancia en Ferrol para hacer un detenido reconocimiento de la ría, arsenal en construcción, La Graña y Esteiro. Incluso vio salir de puerto al *Dragón* y al *Eolo*, a los que «por falta de viento para ir a Cádiz, luego los vi ancorados en Cariño».

P. G. F.

**24.476.—Aparato ingenioso**



La prensa de la época daba cuenta del ensayo llevado a cabo con éxito el 11 de octubre de 1886, en el puerto de Nueva York, de un ingenioso aparato denominado *Macadamfins* o aletas Mc. Adams, destinado a detener súbitamente un buque en movimiento. Consistía el invento en dos planchas de hierro, que a manera de aletas iban plegadas a ambos lados de la proa del buque, y que en el momento necesario desplegaran por medios mecánicos que se activaban desde el puente de mando.

La prueba se llevó a cabo con el vapor de ruedas *Florence*, de 127 pies de eslora, que navegando a quince nudos se detuvo antes de recorrer la distancia de su eslora tras abrirse las aletas.

J. A. G. V.

**24.477.—Oficiales generales**



En 1820, en el Cuerpo General había en activo aproximadamente un oficial general por cada cuatro oficiales, ya que nuestros escalafones contaban con los siguientes efectivos: 17 tenientes generales, 19 jefes de escuadra y 43 brigadieres frente a 76 capitanes de navío, 143 de fragata y 127 oficiales de las demás categorías. Ese mismo año, el ministro de Marina, Juan Jabat, informó a las Cortes de que España disponía tan sólo de 12 navíos de línea, 15 fragatas, 12 corbetas, una urca, 17 bergantines y otros buques menores. Desconocemos en qué se mantenían ocupados tantos jefes con tan pocos barcos.

G. V. R.

24.478.—Cadáver



Pigafetta da una regla muy clara para averiguar las creencias de los muertos, pues «al arrojarlos al mar, los cadáveres de los cristianos quedaban siempre de cara al cielo, y los de los indios, boca abajo, cara al mar». En otro orden de cosas, las creencias tienen también sus efectos. Así, el doctor Caldecotty Aubrey trae a la luz una vigente en la isla de Man, por la que si un cristiano se ahoga en el río Dee, el fuego de San Telmo aparece señalando el lugar donde se encuentra el cadáver.

Más peliagudo lo tenían los antiguos romanos, pues ningún fallecido podía embarcar en la barca de Caronte para cruzar la laguna Estigia y alcanzar el país de Hades o Dios de los Muertos hasta que se encontrara y fuera sepultado su cadáver.

L. C. R.

24.479.—Viaje al Parnaso



En esa obra, Miguel de Cervantes pone en su diálogo con Mercurio los siguientes versos:

«Que en fin has respondido a ser  
[soldado  
antiguo y valeroso, cual lo muestra  
la mano de la que estás estropeado.  
Bien sé que en la naval dura palestra  
perdiste el movimiento de la mano  
izquierda para gloria de la diestra.»

ESPALMADOR





## *HURACÁN SOBRE LA ISLA*

No es *Huracán sobre la isla* —filmada en 1937 entre *El arado y la estrella* y *El ídolo del regimiento*— una de las obras más sólidas y perfectas del director John Ford. No hay que olvidar que en la fecha de su producción los grandes títulos de uno de los mejores directores de la historia estaban por llegar. Pero en su conjunto, y contando el director con más de sesenta años de edad, la cinta mantiene su calidad de película de serie B y en ella ya se perfilan los grandes temas que en las décadas que van de los 40 a los 60 configurarían un estilo propio, un sello personal en una larga y fértil

carrera cinematográfica (más de cien títulos entre películas mudas y sonoras), desde sus inicios, recién concluida la llamada Gran Guerra hasta principios de los setenta, en que filma su última obra, la magnífica pero no lo suficientemente valorada *Siete mujeres*, tan sólo dos años antes de su muerte, ocurrida en 1973. Vital trayectoria premiada con cinco Óscars de la Academia a la mejor película del año.

Dos años antes de la filmación de una de sus grandes obras maestras, *La diligencia* —que abre el ciclo del *western*, ya en su madurez—, lleva a la pantalla la película que ahora se





comenta. Y no sería la última vez que rodara con el mar como escenario principal de la narración. Posteriormente filmaría, entre otros títulos, *Tormenta submarina*, *Hombres intrépidos*, *Escala en Haway*, *La taberna del irlandés* o *Patrulla submarina*, aunque su género preferido, definitivamente, sería el de aventuras —físicas, de sentimiento, emocionales— ubicadas en el Lejano Oeste.

En *Huracán sobre la isla*, sus guionistas trasladaron la acción a Tahití y alrededores, escenarios por los cuales Hollywood tuvo una espe-

cial predilección. También el Pacífico fue todo un clásico de Hollywood, que lo utilizó no en exclusiva para el relato de grandes batallas, sino también para ambientar musicales, historias de amor, comedias inevitables y cintas de acción y violencia. Recuperar el paraíso perdido para el americano medio fue una de las constantes repetidas infinidad de veces. Y, como es lógico, como una manera de utilizar aquellos bellísimos paisajes para una nada encubierta propaganda turística. Vender sol, playa y un poco de exotismo eran objetivos fundamentales, la mayoría de las veces alcanzados. La maquinaria de Hollywood siempre fue potente.

En la isla en donde se precipitan los acontecimientos, Manikoora, bajo el protectorado francés, se narra la intensa a la vez que terrible y fragmentadamente dolorosa

historia de amor protagonizada por Dorothy Lamour y Jon Hall, dos nativos víctimas de las autoridades colonialistas francesas que controlan, y duramente, el territorio. Éste y las personas nacidas en la isla, indígenas y nativos, sometidos al imperio que los ha conquistado. Quien allí controla con mano de hierro es un gobernador severo y cruel, obsesionado por el fiel cumplimiento de las leyes, sin que un atisbo de humanidad florezca en su interior. Personaje importante en la trama, sirve para acercar aún más al espectador a la tragedia, la



desolación que cunde entre la pareja cuando la desgracia cae sobre ellos. Una equivocada decisión de la justicia obliga a los protagonistas a una angustiada separación. Se desata la pasión y explota el melodrama. Con estos elementos y superando en lo posible las deficiencias de un guión algo pobre y escasamente narrativo, el autor de *El hombre que mató a Liberty Valance* pulsó sobre las imágenes el talento, la intuición y la profesionalidad que con la experiencia había adquirido. Dotó de intensidad y fulgor la esencia de una historia de amor truncada por un destino implacable. Entre el lirismo poético y la violencia devastadora que atormenta a los personajes, trazó una línea equilibrada, casi perfecta. Y es en las secuencias finales cuando aparece el espectáculo en su totalidad. Las apacibles aguas del Pacífico son sorprendidas por un violentísimo viento de enorme fuerza que se transforma en el clásico huracán tropical. El torrente de lluvia parece anunciar el fin del mundo. Estas escenas están técnicamente muy bien resueltas y mejor diseñadas, ofrecen vigor y

energía a la cinta y la dotan de la espectacularidad necesaria para seducir al público medio que acude a las salas con el único objetivo de emocionarse.

*Huracán sobre la isla* figurará como una película menor en la obra de un artista capaz de rodar obras de talla mayor, como *Dos cabalgan juntos*.

John Ford, que ha pasado, y con toda justicia, a ser el gran poeta y fabulador del universo del *Far West*, igualmente logró otras obras maestras fuera del género épico: *El delator*, *¡Qué verde era mi valle!*, *El hombre tranquilo*, y aquellas ya mencionadas ambientadas en el universo de la mar. De entre la larguísima lista de películas de indios y vaqueros, se podría destacar la llamada trilogía sobre la caballería formada por *Fort Apache*, *La legión invencible* y *Río Grande*. Y también *Pasión de los fuertes*, *Cuna de Héroe*s, *Centauros del desierto*, *Misión de audaces* o *Tres padrinos*.

Toni ROCA



# ODAS Y OLAS

## FRAGATA *ALMIRANTE JUAN DE BORBÓN*

Infante en edad, portas noble nombre  
con orgullo de padre;  
orgullo para el hombre  
cobijado en tu interior como madre.

Hospedaje de reyes y notables  
personajes. La gloria  
que buscan incontables,  
y ofrece ya tu corta y densa historia.

Juventud no te ha impedido cruzar  
pasos, mares y estrechos.  
Gallardía sin par  
que demuestra tu linaje con hechos.

«Por España» reza tu lema. Por Ella  
luchan, bregan, resisten,  
sin dibujarse mella,  
marinos que de bravura se visten.

Océanos, puertos... te han recibido  
y admirado tu enseña,  
que al espejo has lucido,  
ejemplo con que dotaciones sueñan.

Sigue navegando. Al mundo mostrando  
real nombre y bandera.  
«Por España», gritando.  
Que sepan todos que no es palabra huera.

M. G. R.

# La Mar en la Filatelia



## MISCELÁNEA

En honor a la sección vecina de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, y a lo que dice al principio cuando parafrasea a Ortiz de Zúñiga, esta vez el artículo de *La Mar en la Filatelia* va de «miscelánea», que no viene a ser más que: «Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca». Consiste en recordar algunos barcos que han destacado por algo, además de haber aparecido en sellos de correos.

### Barco grande

«Barco grande ande o no ande», dice el viejo refrán, y la verdad es que algunos veleros han sido realmente grandes, como fue el caso del mercante francés *France II* de cinco mástiles, botado en 1912, entregado en 1913 y hundido en un bombardeo en 1944. Fue el mayor buque mercante a vela construido en el



*France II.*



*Fragata Numancia.*

mundo. Tenía 10.710 toneladas de desplazamiento, medía nada menos que 146,5 m de eslora total, 134,5 de eslora de casco, casi 17 de manga y 6.350 metros cuadrados de velas.

### Alumbrado a bordo

La fragata blindada española *Numancia*, botada en 1863 y entregada en 1864, de 96,08 m de eslora, 17,34 de manga, 7,9 de calado y 7.400 toneladas de desplazamiento, además de ser el primer acorazado en entrar en combate, sufrir el fuego de baterías de gran calibre y dar la vuelta al mundo, fue el primer barco de la Armada que, junto con la también fragata blindada *Vitoria*, recibió alumbrado eléctrico en el año 1877.

### Hundimiento con impacto

Todos los hundimientos de barcos tienen un gran impacto en la opinión pública y en los medios de comunicación, pero hubo uno que destacó sobre los demás. Fue el del trasatlántico británico *Titanic*, de casi 60.000 t de desplazamiento, con más de 250 metros de eslora, botado en 1911 y entregado a principios de 1912. Podía transportar 3.295 personas entre tripulación y pasaje. Era un barco considerado como «insumergible», y sin embargo en su viaje inaugural de Liverpool a Nueva York, el 14 de abril de 1912, chocó con un iceberg y se hundió a las 0220 horas del día siguiente. Del total de 2.227 personas



*Titanic.*

que llevaba a bordo (1.335 pasajeros y 892 tripulantes), 1.522 desaparecieron con el buque y sólo se salvaron 705.

### Récord de velocidad

El récord de velocidad en cruzar el Atlántico Norte lo ostentó durante muchos años el trasatlántico británico *Mauretania* de la compañía Cunard: de 1907 a 1924 en la ruta al este, y de 1909 al 1928 en la ruta al oeste. Botado en 1906, medía 240,8 m de eslora y 26,8 de manga, desplazaba 31.938 toneladas y tenía capacidad para transportar 2.165 pasajeros. Llegó a tardar entre 4,5 y cinco días en cruzar el charco, para lo que diariamente tenía que quemar unas 1.000 toneladas de carbón.



*Mauretania.*

### Explosión inoportuna

A las 2140 horas del martes 15 de febrero de 1898 se produjo la voladura del acorazado norteamericano *Maine* cuando estaba amarrado a la boya número 4 de la bahía de La Habana, pereciendo 266 hombres de los 354 de su dotación, mientras otros 59 resultaron heridos. El barco había sido botado en 1889 y entregado en 1895, desplazaba 6.682 toneladas, y medía 97 m de eslora, 17,4 de manga y 6,7 de calado. Su voladura, debida casi con toda seguridad a una inoportuna explosión interna —bastante corriente en aquellos tiempos—, sirvió como pretexto muy oportuno para que los Estados Unidos declararan la guerra en la que España perdió las colonias en el Caribe y en el Pacífico.





*Maine.*

### Récord de porte

El navío de línea español *Santísima Trinidad*, botado en La Habana en 1769 y hundido en el temporal que siguió al combate de Trafalgar en 1805, fue el mayor navío de línea de la historia. En su última época medía algo más de 61 m de eslora, casi 52 de quilla,



*Santísima Trinidad.*

sobre 16,3 de manga, ocho de puntal y tenía cuatro puentes con un total de 140 bocas de fuego; récord jamás superado.

### Bajo el hielo

El submarino nuclear norteamericano *Nautilus* entró en servicio en 1954, causó baja en 1980, y hoy es barco museo en la base Naval de Submarinos de New London, como parte del Museo del Arma Submarina Norteamericana en Groton. Fue el primer submarino de propulsión nuclear en el mundo y el primero en navegar bajo los hielos del casquete polar norte, alcanzando el Polo Norte geográfico a las 2315 horas del 3 de agosto de 1958.



*Nautilus.*

### Más filatelizado

El barco que más veces ha aparecido en los sellos de correos es la nao *Santa María*, capitana de Colón en el descubrimiento de América en 1492, ya que es protagonista de sellos de prácticamente todo el mundo, y batió su propio récord en las emisiones dedicadas al V Centenario del Descubrimiento de América en el año 1992.

### Más antiguo a flote

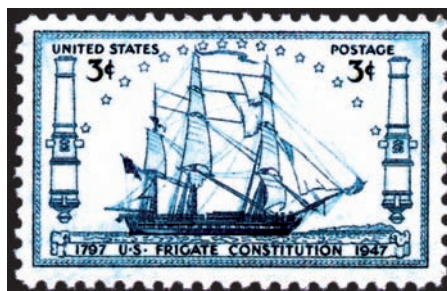
La fragata norteamericana *Constitution* es el barco de guerra a flote más antiguo del mundo, el más antiguo en la lista oficial de buques de la Armada de los Estados Unidos,



Nao Santa María.

y nunca fue vencido en combate. Botado en 1797 y entregado en 1798, tiene casco de roble forrado de cobre; mide 62,2 m de eslo-

ra, 53,3 de eslora en la flotación, 13,3 de manga y 6,8 de calado y desplaza 2.200 toneladas. Tuvo una vida muy activa y aún hoy continúa efectuando algunas navegaciones, al tiempo que es un espléndido museo flotante en Boston.



Constitution.

### Primera navegación a vapor de Norteamérica a Europa

En mayo de 1819, el barco norteamericano de vela y vapor *Savannah* inició un viaje en el que iba a ser el primer barco en navegar de Norteamérica a Europa utilizando vapor. Botado en 1818, medía unos 30,5 m de eslora y 7,9 de manga y desplazaba 320 toneladas (más o menos el tamaño de un pesquero





*Savannah.*

moderno). Salió de Savannah el 22 de mayo de 1819, y el 20 de junio entró Liverpool. El 21 de julio salió a la mar, efectuó escala en Elsinore, Dinamarca, y entró en Estocolmo. Y el 5 de septiembre zarpó para hacer escala en Cronstadt y entrar en San Petersburgo el día 13. Técnicamente fue un éxito, pero como negocio resultó un rotundo fracaso.

### Primero en la Antártida

El navío español de 74 cañones *San Telmo*, botado en Ferrol en 1788, zarpó de Cádiz el 11 de mayo de 1819 formando parte de la «División del Mar del Sur», para llegar a El Callao (Perú) y reforzar las tropas realistas en lucha contra los independentistas. Pero cuando navegaba por el paso de Drake para doblar el cabo de Hornos, el 2 de septiembre fue visto por última vez en 62° de latitud sur y 70° de longitud oeste. Por informes poste-



*San Telmo.*

rieros y otras averiguaciones, se sospecha que el barco naufragó en la isla Livingston de las Shetland del Sur, en la Antártida, que de confirmarse algún día convertiría a los miembros de su dotación en los primeros hombres en pisar aquel continente helado.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Buceadores recogiendo un torpedo de ejercicios después de un lanzamiento.  
(Foto: J. E. Regodón Gómez).



# HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

## *Barbeta*

La *barbeta* es un pedazo de filástica empleado para amadrinar dos cabos paralelos y sujetarlos firmemente; también para ligar dos firmes o cabos semejantes paralelos del aparejo de la jarcia y que hagan fuerza en sentidos opuestos de tal forma que el rozamiento opuesto entre ambos impida su curso mutuo.

*Barbetar* o *abarbetar* significa amarrar o reforzar con barbetas; también amadrinar dos cabos y sujetarlos firmemente.

### *Historia*

En el periodo comprendido entre los siglos XIII y XIV, el sector marítimo peninsular se hallaba distribuido en zonas marítimas, con diferentes características y formas de actuación. Es a finales de este último siglo cuando la Marina de Castilla, con ayuda de naves y marinos procedentes del Cantábrico, va tomando conciencia de su responsabilidad. Los combates navales con la Marina de Aragón finalizarán con la unión de los dos reinos bajo la autoridad de los Reyes Católicos, pero continuarán contra Portugal, Francia (para repeler los ataques a los ricos territorios de Guipúzcoa) y contra el «moro» para evitar las correrías por las costas levantinas y plazas norteafricanas. Fruto del trato con los marinos portugueses y los del Cantábrico, principalmente con los vascos por su pericia y entendimiento de las faenas marineras, se establece un flujo de información e intercambio de conocimientos sobre la construcción naval y faenas marineras que permitirá el desarrollo de una Marina capaz de enfrentarse al inmenso océano con cierta seguridad.

Parte de esa relación se plasmó en la jerga marinera y en la definición de términos navales provenientes del vascuence. Entre otros términos tenemos la *barbeta* en sus diversas manifestaciones: *barbeta española* o *sencilla*; *barbeta provisional* o *por seno* y *barbeta a la portuguesa*.

### *Etimología*

Existe cierta disparidad sobre la procedencia del término, pero coincido con lo indicado en la *Enciclopedia General del Mar* de que proviene de la palabra vascuence *barrubeta* (meter o llevar hacia adentro), que es como se denominaba a un pequeño cabo o filástica empleado para sujetar cualquier utensilio a bordo. El diccionario de la RAE, sin embargo, dice que proviene del francés *barbette*. El *Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'Scalan no coincide con ninguno de los dos.





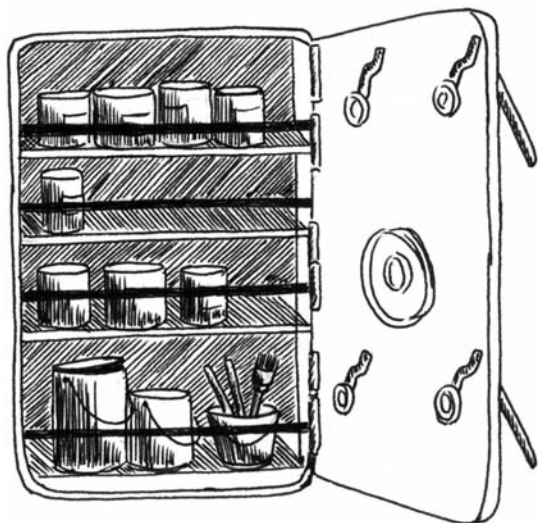
### **Confección del nudo y usos más comunes**

Es una amarradura que se hace con un cabo en otro objeto firme para asegurar el cabo mismo que trabaja. La confección es sencilla: En la *española o sencilla* se pasa una piola alrededor de ambos firmes y se atan fuertemente; la *provisional o por seno* se hace pasando por el seno de la piola los dos chicotes, azocándolo fuertemente sobre el firme y atándolo a continuación; a la *portuguesa* se toma el chicote A, se dan unas vueltas cruzadas sobre los dos firmes de los cabos paralelos alternativamente, de forma que quede como se muestra en la figura, se azoca y se afirman ambos chicotes con un nudo.

Se suele emplear para amadrinar cabos paralelos de la jarcia firme de los barcos de época, sobre todo en los acolladores de las bigotas. También, como ya se ha dicho, para hacer una boza que vaya a quedar firme durante un tiempo.

### **Otras denominaciones**

En italiano se denomina *barletta*; en inglés, *lashing*, *seizing* o *racking line*; en francés, *line d'éguilette*, *aigiüllêtte* o *genote*; en portugués, *barbeta*, y en vascoence, *barrubeta*.



# Pañol de Pinturas

## CONCEPCIÓN VICENTE MUÑOZ

Recibimos hoy en el *Pañol de Pinturas* a Concepción Vicente Muñoz, viuda del capitán de navío Ginés Pérez Galiana. Ha llegado aquí a través de la información que le proporcionó el capitán de navío Segura Lacruz, que ha protagonizado esta sección el pasado mes de noviembre de 2009.

Concepción nos ha enviado tres fotografías de obras suyas, que evidencian muchas horas dedicadas a la pintura y la posesión de una gran soltura en la técnica del óleo. Según nos comenta, ha asistido a clases de pintura impartidas por el coronel de Infantería de Marina José Manuel Ruiz Rubio, del que tengo extraordinarias y magníficas referencias sobre







su quehacer artístico, recibidas de algún ex alumno suyo. Los eficientes resultados de la docencia de Ruiz Rubio podemos observarlos contemplando la pequeña muestra que Concepción nos envía.

Como decimos en muchas ocasiones, el dibujo bien hecho es la base de una buena pintura, y esa calidad podemos contrastarla en la obras de nuestra artista de hoy. En primer lugar, hablamos de la representación de una habitación en la que la luz se filtra por una ventana y en donde los útiles de un telar se encuentran momentáneamente abandonados; las penumbras y sombras están tan bien logradas que el resultado es de un notable realismo, a pesar de la gran dificultad de representar tantos planos y objetos del lugar.





Concepción logra igualmente unos cuadros en los que, siendo protagonista la mar, representada con sencillez y realismo, no se olvida, sin embargo, de los fondos, que en un caso lo constituye un paisaje con colores entonados y en otro la descripción de edificios portuarios, que se acercan a la perfección. Las embarcaciones de estos dos cuadros comentados, tan difíciles por sus delicadas líneas, no desmerecen del resto de las obras.

Aunque no menciona las exposiciones en las que ha participado, nos dice que en el año 1992 obtuvo el primer premio en un concurso

convocado por el Club Naval de Cartagena.

Fruto de su dedicación a la pintura sabemos que han salido algo más de cien cuadros, que en parte están repartidos entre sus cinco hijos.

No sé si en la actualidad Concepción sigue pintando, espero que sí, y la animo a que lo haga y que su familia y amigos puedan disfrutar de sus bonitas obras.

Con mi admiración y afecto.

Rafael ESTRADA





Despegue de un helicóptero SH 60D de la cubierta de la fragata *Álvaro de Bazán* durante su navegación entre fiordos noruegos como integrante de la SNMG 1.  
(Foto: J. Torrecillas Rodríguez)

# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A).**—Encuadrado en el ASPFOR XXIV se encuentra desplegado en Qala-E-Naw (Afganistán), desde el 13 de noviembre de 2009, un equipo TACP/FAC compuesto por 10 efectivos de la Fuerza de Infantería de Marina. El próximo relevo correrá a cargo del ASPFOR XXV, que ha estado efectuando ejercicios de integración y evaluación entre los días 2 y 5 de febrero.

**Operación ATALANTA (23 de enero 2009-finalización).**—La Task Force 465 continúa su misión contra la piratería marítima en aguas del Cuerno de África. El comandante de la Fuerza iz



Ejercicio de tiro de la BRIMAR en el Campo de Maniobras del E. de Tierra en Cerro Muriano (Córdoba). (Foto: M. Á. Agulló Aneiros).

su insignia en el buque italiano de mando *Etna*, al cual acompañan los escoltas *Navarra* (España), que realizó una escala en Djibouti entre el 30 de enero y el 2 de febrero tras haber escoltado al buque *Power Star* hasta las cercanías del puerto de Salalah (Omán), *Surcouf* (Francia), *Emden* (Alemania) y *Salamis* (Grecia). El escolta francés *CDT L. Herminier* abandonó la agrupación el 19 de enero, y la fragata alemana *Bremen* lo hizo a finales del mismo mes. 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.

**Operación HISPANIOLA (22 de enero-finalización).**—El buque de asalto anfibio *Castilla* salió de la Base Naval de Rota el 22

de enero con destino a Haití, con la misión de apoyar a las autoridades del país, en coordinación con la Organización de Naciones Unidas (ONU) y la Unión Europea (UE) en las labores de ayuda humanitaria y asistencia a damnificados por el terremoto del pasado 12 de enero, que causó la muerte a más de cien mil personas. El buque cuenta con capacidad de apoyo sanitario y psicológico, de producción y distribución de agua potable, desescombros, apertura de vías, movimiento de cargas y también con capacidad de protección física a cargo de soldados de Infantería de Marina. Tras una escala logística previa en San Juan de Puerto Rico, donde el buque se aprovisionó para poder afrontar una larga permanencia en la mar, continuó el tránsito para llegar al fondeadero de Petit Goave, a unas 40 millas de Puerto Príncipe, en la mañana del día 4 de febrero.



El BAA *Castilla* saliendo de Rota rumbo a Haití. (Foto: J. Ruiz Casas).





El cazaminas *Turia* maniobrando en La Algameca. (Foto: J. Peñuelas González).

La previsión inicial es que el buque permanezca en Haití unos tres meses. Más adelante se evaluará la situación y se analizará la forma de continuar la colaboración.

### Agrupaciones permanentes

**Standing NATO Maritime Group 2 (SNMG 2).**—El petrolero *Marqués de la Ensenada* se incorporó a esta agrupación OTAN el día 8 de enero, y está previsto continúe integrado hasta finales de febrero, participando en las operaciones SURGE que se llevan a cabo dentro de la ACTIVE ENDEAVOUR. Dentro del periodo de SNMG 2 tomó parte en el ejercicio NOBLE MANTA desde el 12 de febrero.

**Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG 2).**—El cazaminas *Turia* se integró el 1 de enero en la agrupa-

ción, durante el periodo de «dispersión invernal», tras haber relevado al de su misma clase *Duero*. La agrupación se encuentra actualmente formada por el buque de mando italiano *Granatiere* y los cazaminas *Turia* (España), *Chioggia* (Italia), *Groemitz* (Alemania), *Kallisto* (Grecia) y *Alanya* (Turquía). El *Turia* salió de Cartagena el 29 de enero con destino a Tolón para llevar a cabo el reagrupamiento de la SNMCMG 2 en el puerto francés.

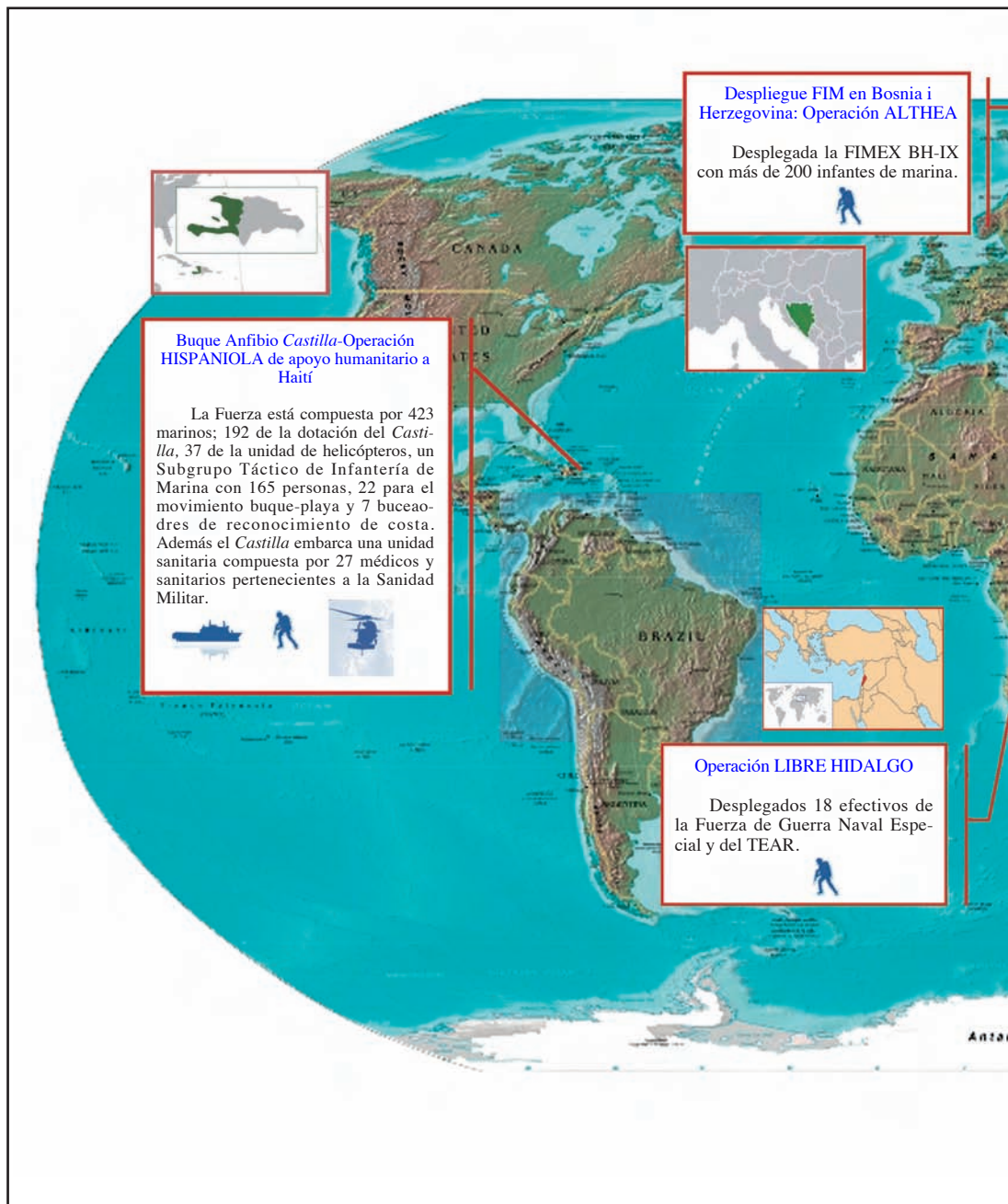
**Nato Reaction Force-14 (NRF-14).**—El submarino *Mistral* permanecerá asignado a esta Fuerza desde el 5 de enero hasta el 30 de junio.

### Ejercicios

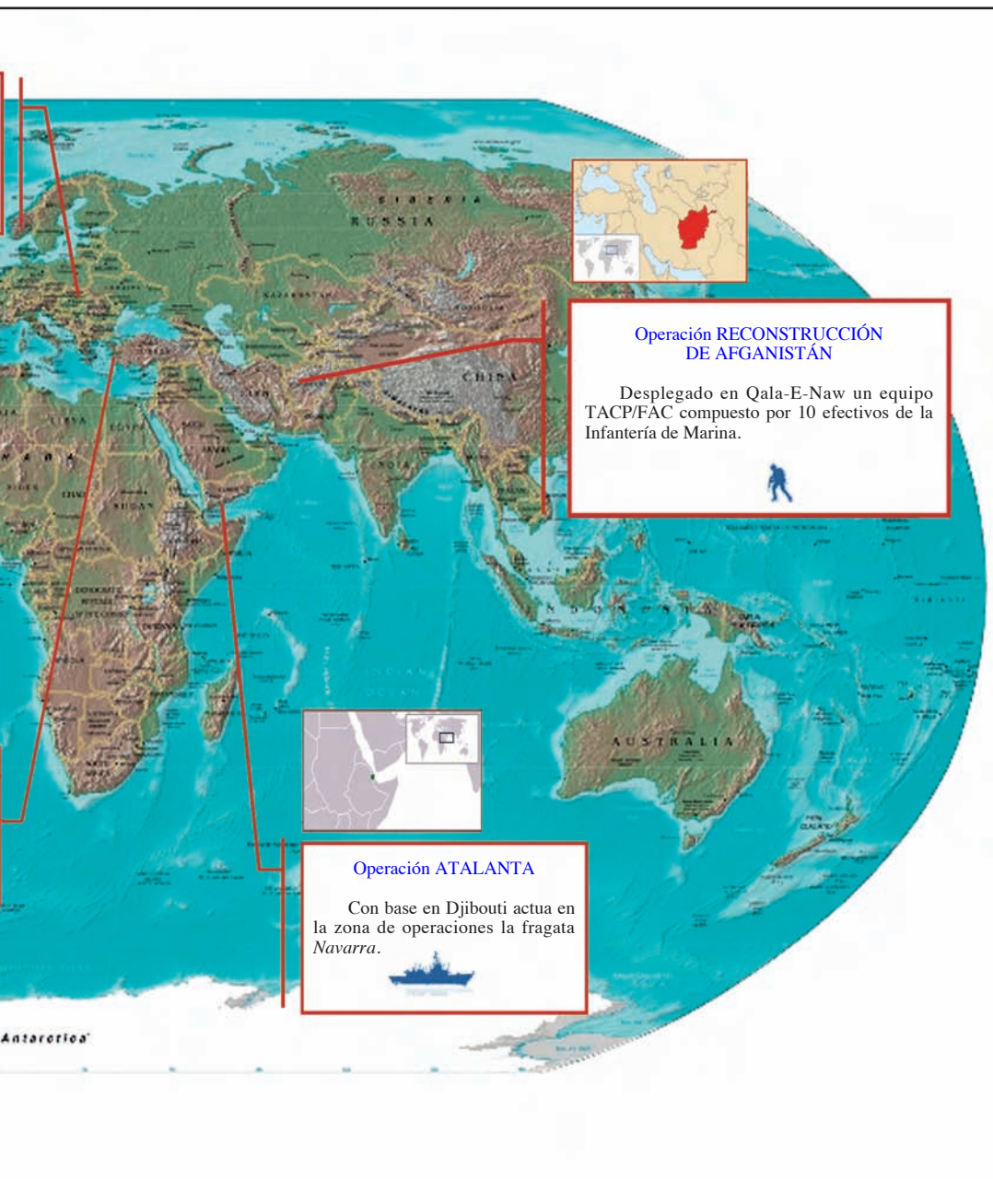
**MAR 01 (1-5 de febrero).**—Las fragatas *Victoria*, *Numancia*, *Almirante Juan de*



# OPERACIONES DE LA



# ARMADA EN CURSO





S. A. R. el Príncipe el Asturias a bordo de la fragata *Victoria* con el AJEMA y el ALFLOT.

*Borbón, Blas de Lezo y Méndez Núñez* realizaron el ejercicio MAR 01 en aguas del golfo de Cádiz. Este ejercicio se encuadra dentro del Programa de Adiestramiento Básico de las unidades de la Armada, y está orientado a la preparación de los escoltas que componen la 31.<sup>a</sup> y 41.<sup>a</sup> escuadrillas. Con tal motivo, S. A. R. el Príncipe de Asturias, Don Felipe de Borbón, embarcó en la *Victoria* para presenciar el desarrollo de los ejercicios, acompañado por el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada, Manuel Rebollo García, y por el almirante de la Flota, Juan Carlos Muñoz-Delgado Díaz del Río. Tras la finalización del ejercicio, las tres últimas fragatas hicieron escala en Lisboa entre los días 6 y 8 a su regreso a Ferrol

**NOBLE MANTA (11-23 de febrero).**— El submarino *Mistral* salió de Cartagena el día 3 de febrero para incorporarse en la Base Naval de Augusta (Sicilia) al ejercicio NOBLE MANTA de la Alianza Atlántica, en el que participó desde los primeros acacimientos. También tomó parte en dicho ejerci-

cio el petrolero *Marqués de la Ensenada* entre los días 12 y 17.

**ADELFI BEX (8-12 de febrero).**—Participaron en este ejercicio los buques anfibios *Galicia* y *Pizarro*, así como el Grupo Naval de Playa y un Subgrupo Táctico de Infantería de Marina, para adiestramiento en puerto y en la mar en aguas del golfo de Cádiz.

### Adiestramiento

**Mistral (11-29 de enero).**—Efectuó actividades y ejercicios programados, en la mar y en puerto, para la certificación del nivel de alistamiento operativo A1. Durante la Calificación Operativa (CALOP) llevó a cabo un adiestramiento mutuo con el submarino francés SSN *Amethyste*, así como lanzamiento de torpedos en aguas de Cartagena, contando con la colaboración del *Neptuno* y un helicóptero de la 6.<sup>a</sup> Escuadrilla procedente de Rota.





La fragata *Álvaro de Bazán* navegando por el mar del Norte. (Foto: J. M. Piñero Álvarez).

**Álvaro de Bazán (1-28 de febrero).**— Tras su llegada a la Base Naval de San Diego (Estados Unidos) el día 1 de febrero, se encuentra efectuando el programa CSSQT (*Combat System Ship Qualification Trials*).

**Victoria y Méndez Núñez (8 de febrero-5 de marzo).**— Llevaron a cabo la Calificación Operativa (CALOP) para certificación A2.

**Antares (2-4 de febrero).**— Una vez finalizado el Periodo de Inmovilización Programada (PIP) efectuó adiestramiento individual en el golfo de Cádiz.

**Mahón (10 y 17 de febrero).**— Salió a la mar los días 10 y 17 para adiestramiento propio y conjunto con el patrullero *Serviola* en aguas próximas a Ferrol.

#### Comisiones, colaboraciones y pruebas

**Juan Sebastián de Elcano (3 de enero-finalización).**— Tras visitar el puerto de Río de Janeiro entre el 3 y el 7 de febrero, primera escala extranjera de nuestro buque escuela en su LXXXI Crucero de Instrucción, zarpó para participar en gran parte de la regata organizada para conmemorar el bicentenario de la independencias de varios países hispanoamericanos, junto a otros ocho navíos de las marinas de Argentina (*Libertad*), Brasil (*Cisne Blanco*), Chile (*Esmeralda*), Colombia (*Gloria*), Ecuador (*Guayas*), México (*Cuauhtémoc*), Uruguay (*Capitán Miranda*) y Venezuela (*Simón Bolívar*). Entre el personal embarcado se encuentra un oficial de la Real Marina británica y un guardia marina tailandés.



El *Juan Sebastián de Elcano* tras pasar el puente Carranza a su salida de La Carraca el 3 de enero.  
(Foto: R. Carrillo Mateo).

**Malaspina (21 de enero-25 de febrero).**— Efectuó levantamiento y actualización cartográfica en aguas de las islas Canarias.

**Mar Caribe (28 de enero-10 de febrero).**— Suministró agua y combustible al peñón de Vélez de la Gomera y a las islas de Alhucemas y Chafarinas, efectuando rellenos en Melilla.

**Ízaro y La Graña (1-1 de febrero).**— Colaboraron en el ejercicio MAR 01 en aguas del golfo de Cádiz.

#### **Vigilancia marítima**

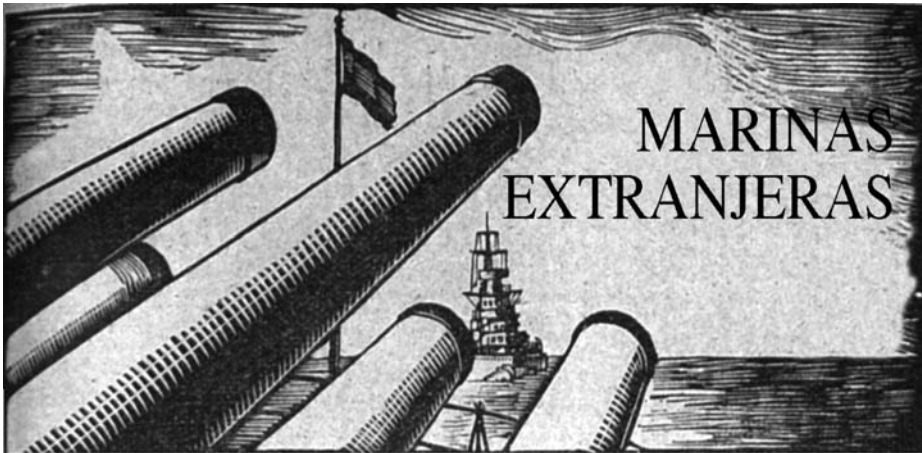
**Serviola (18 de enero-5 de febrero).**— Realizó labores de vigilancia marítima en aguas de Alborán.

**Alborán y Chilreu (1-19 de febrero).**— Llevaron a cabo vigilancia del caladero nacional en aguas del golfo de Cádiz y de Galicia, respectivamente.

**Atalaya (3 de febrero-4 de marzo).**— Efectuó labores de vigilancia marítima en aguas de Alborán, mar Balear y Valencia, participando en el dispositivo de seguridad desplegado con motivo del desarrollo de la XXXIII Edición de la Copa América. Asimismo colaboró con el Ejército de Tierra actuando como buque de vigilancia de zona.

G. V. A.





**Australia**

*Lanzamiento de un misil SM-2.*—El primer misil Standard SM-2 disparado desde una fragata de la clase *Oliver Hazard Perry*

fue lanzado con éxito desde la fragata australiana HMAS *Melbourne* el 15 de diciembre, de acuerdo con lo informado por el portavoz del Ministerio de Defensa australiano Greg Combet. Éste comunicó que el misil fue



Fragata australiana *Melbourne*.

## NOTICARIO

disparado en el polígono de tiro de la bahía de Jervis, demostrando así el incremento de la capacidad de defensa aérea de la Marina australiana, que continuará sus mejoras en los próximos años con la entrada en servicio de las nuevas fragatas con sistema de combate Aegis, esperando llegar en los próximos años al alcance máximo de destrucción del misil, fijado en 80 millas.

Las cuatro fragatas del tipo FFG, aún en activo en la Marina australiana, han sufrido recientemente un proceso de modernización por un importe de 800 millones de euros, para sustituir al obsoleto misil SM 1 por el SM 2 Block IIIA, junto con diferentes sensores del sistema de combate. El misil SM 2 Block IIIA lanzado el 15 de diciembre mejora la efectividad del Block II, contra blancos a baja altitud, e incluye una nueva cabeza que proporciona una mayor velocidad a los fragmentos de la cabeza de combate en la direc-

ción del blanco. Gracias a esta modernización las fragatas australianas de la clase *Adelaida* se consideran las más avanzadas de todas las FFG actualmente en servicio en lo que se refiere a defensa antiaérea.

## Argentina

**Construcción de un buque anfibio.**—Los gobiernos de Argentina y Francia acordaron intensificar la relación bilateral en materia naval a través del desarrollo de proyectos conjuntos, como la construcción de un buque anfibio y la modernización de aeronaves *Super Etandard*, *Super Puma* y *Lama*. La ministra del país sudamericano, Nilda Garré, recibió a su colega galo, Hervé Morin, con quien repasó los programas de cooperación e intercambio. Durante el encuentro la delegación francesa manifestó su interés por profun-



*Super Etandard* de la Armada argentina.

dizar en las clásicas relaciones de Defensa entre ambos países, al tiempo que subrayó el interés de París por cooperar con la industria local, en primer lugar a través de la construcción de un buque anfíbio, con capacidad de actuar con sus medios en tierra, para apoyo tanto civil como militar. Francia, asimismo, cooperará en la modernización de los aviones navales *Super Etandard*.

## Chile

**Nueva promoción de oficiales de la Escuela Naval.**—La presidenta chilena Michelle Bachelet asistió en la Escuela Naval Arturo Prat a la entrega de despachos de una nueva promoción de oficiales de la Escuela Naval ubicada en Valparaíso. La ceremonia, presidida por Bachelet, tuvo además como asistentes a las máximas autoridades chilenas, tanto locales como nacionales, incluyendo al comandante en jefe de la Armada, almirante Edmundo González. Durante el solemne acto los 124 nuevos oficiales formaron parte de la compañía que dio los honores de ordenanza a la máxima autoridad del poder ejecutivo chileno, que pasó revista al batallón de alumnos acompañada por el almirante González.

El director de la Escuela Naval, capitán de navío Osvaldo Schwarzenberg Ashton, pronunció un emotivo discurso en el que destacó el proceso de formación impartido por el cuadro de profesores, y que está orientado a dar una formación integral a los oficiales que necesita la Armada.

## Corea del Sur

**Botadura de dos patrulleros rápidos.**—El cuarto y el quinto patrulleros rápidos de la clase *Gumdoksuri* (PKX) fueron botados en los astilleros de STX Shipbuilding en Jinhae el pasado 11 de diciembre de 2009. Bautizados con los nombres de *Hwangdohyeonham* (175) y *Seohuwon* (176), son las últi-

mas unidades de esta serie de buques de 63 metros de eslora diseñados para realizar cometidos de vigilancia de la frontera marítima entre Corea del Norte y del Sur, reemplazando a los viejos patrulleros de 37 metros de eslora de la clase *Chamsuri*. El primero de la nueva serie, *Yoon Young-ha* (711), fue construido por los astilleros de Hanjin Heavy Industries (HHI) y entró en servicio en diciembre de 2008.

## Estados Unidos

**Entra en servicio el USS Independence (LCS 2).**—El segundo buque de la serie *LCS (Littoral Combat Ship)*, el *USS Independence*, un trimarán de aluminio construido por Austal de General Dynamics en los astilleros de Mobile, entró en servicio oficialmente el 16 de enero, casi cuatro años después que el



Vista frontal del USS *Independence* (LCS-2) en dique seco.

otro prototipo, el USS *Freedom* (LCS 1), construido por Lockheed Martin con la estructura monocasco tradicional.

El nuevo buque, al mando del capitán de fragata Curt Renshaw y con una dotación de tan sólo 40 personas, se caracteriza por su gran estabilidad, dada la amplitud de su manga, que le permite una gran cubierta de vuelo de 7.300 pies cuadrados, el doble que la de un destructor de la clase *Arleigh Burke*. Pese a su eslora de 128 metros tan sólo desplaza 2.784 t, pudiendo dar hasta 46 nudos, si bien en las pruebas de mar alcanzó la increíble cifra de 52.

El *Independence* es un buque polivalente y especialmente bien dotado para combatir a la piratería, según palabras de su comandante. Su radio de acción de 8.000 millas le permite operar sin el apoyo cercano de un buque de aprovisionamiento.

La Marina norteamericana, una vez evaluados ambos prototipos, deberá decidir cuál es el que se construirá para completar la serie de 55 LCS, si bien tanto Lockheed Martin como General Dynamics tienen preparado un segundo LCS cada uno, siendo el *Coronado* (LCS 4) el segundo buque a construir por los astilleros de Austal en Mobile.

**El acorazado Missouri de nuevo a flote.**—El veterano USS *Missouri* (BB 63) volvió de nuevo a su fondeadero habitual en la Línea de Acorazados en la bahía de Pearl Harbor, a unas pocas yardas de donde yace hundido el acorazado USS *Arizona*. Así, después de sufrir tres meses de trabajos de mantenimiento, el *Missouri* podrá seguir ejerciendo su cometido de buque museo varios años más. Las obras han supuesto una inversión de 15 millones de euros y han implicado principalmente el pintado de toda la obra viva de este buque de 54.899 t, el mayor navío de guerra norteamericano de la Segunda Guerra Mundial, y el reemplazo de sus estachas por cadenas.

El *Missouri* es considerado un buque de especial relevancia histórica, ya que en su cubierta y fondeado en la bahía de Tokio, las autoridades japonesas firmaron su rendición incondicional en la Segunda Guerra Mundial el 2 de septiembre de 1945.

**Pearl Harbor tiene un nuevo submarino.**—Un portavoz de la Marina norteamericana anunció que la base naval de Pearl Harbor albergará un tercer submarino de la nueva clase *Virginia*. Así, el USS *North Carolina* llegará este verano a las islas Hawai para unirse a sus hermanos de serie, los USS *Texas* y USS *Hawaii*, que llegaron a su nueva base en julio y noviembre de 2009. La Marina estadounidense tiene previsto construir un total de 30 submarinos de la clase *Virginia*, de los que 20 operarán en el Pacífico desde Pearl Harbor y los restantes desde la base de submarinos de New London, Connecticut.

Con la llegada del *North Carolina*, 32 de los 53 submarinos nucleares de ataque patrullarán el Pacífico, estando 19 de ellos basados en Pearl Harbor, 16 de ellos de la más veterana clase *Los Angeles*.

## Francia

**Mantenimiento de submarinos.**—De forma similar a la realizada con los buques de superficie, la Marina francesa ha otorgado a la compañía DCNS dos contratos para el mantenimiento de sus dos tipos de submarinos nucleares, ataque y balísticos. El primer contrato afecta a los seis SSN de la clase *Rubis*, por un periodo de cinco años y un importe de 500 millones de euros, mientras que el segundo afecta a los cuatro submarinos nucleares balísticos de la clase *Le Triomphant* dotados con el misil M51, con una duración de cinco años y medio.

**Contrato de mantenimiento global.**—La firma francesa DCNS ha obtenido tres contratos por un importe total de 310 millones de euros para realizar el mantenimiento de 22 buques de guerra de primera línea, incluyendo las fragatas *Horizon*, por un periodo de seis años y 250 millones de euros, en los astilleros de Brest y Tolón, más los dos buques de asalto anfibio tipo LHD *Mistral* y *Tonnerre*, y los dos LPD *Siroco* y *Foudre* durante 54 meses, basados todos ellos en Tolón, y por último, el navío de seguimiento de misiles *Monge*. Asimismo, este contrato prevé la modernización de diez fragatas antisubmarinas, tres del Tipo F 67 y del Tipo F 70 y



LPD *Tonnerre*.

cuatro de defensa antiaérea, más los nueve avisos o corbetas del *Tipo A 69*, todavía supervivientes del programa de ventas a terceros países.

## Irak

**Recepción de dos OPV.**—Con la entrega de las tercera y cuarta unidades de la clase *Fatah* de patrulleros de altura (OPV), la Marina iraquí incrementa considerablemente sus posibilidades de controlar su reducido mar territorial. En los astilleros de Fincantieri en Muggiano, el pasado 16 de diciembre los representantes de la Marina iraquí recibían las dos últimas unidades de 53 metros de eslora denominadas *Majed* (PS 704) y *Shimook* (PS 705), que salieron de Italia a comienzos de enero para llegar a su base de Umm Qasr un mes más tarde. Un buque de la Marina italiana los escoltó hasta el canal de Suez

y, una vez cruzado éste, un buque de guerra norteamericano los convoyaría hasta su base definitiva. Una vez llegado a aguas iraquíes, los dos OPV de 391 t comenzaron su tarea de patrullar la ZEE iraquí junto con sus hermanos de serie. El primero de ellos, el *Fatah* (PS 702), fue construido igualmente en los astilleros de Fincantieri, pero en la localidad de Riva Trigoso, siendo entregado el 15 de mayo de 2009, para llegar a Umm Qasr el 21 de junio, convirtiéndose en el buque insignia de la Marina iraquí. El segundo patrullero de la serie, el *Nasir* (PS 703), fue entregado en octubre del pasado año en Muggiano.

La Marina iraquí cuenta asimismo con 26 patrulleros de la clase *Defender* construidos por los astilleros de SAFE Boats International, estando previsto reciba 15 más de Swiftships Shipbuilder, así como dos buques de apoyo de River Hawk Fast Sea Frames, de acuerdo con el programa naval 26-15-4-2 previsto por la Marina iraquí.



## Japón

**Recepción de un helicóptero de entrenamiento.**—Eurocopter Japan ha entregado el primer helicóptero de entrenamiento *EC135T2i* a las Fuerzas Navales de Autodefensa del Japón. La ceremonia tuvo lugar en el helipuerto de Tokio, en presencia de altos representantes del Ministerio de Defensa, que en febrero de 2009 firmaron un contrato de compra de dos unidades. El segundo helicóptero será entregado en febrero de 2010. Estas unidades serán equipadas y evaluadas por el Escuadrón Aéreo de Test y Evaluación antes del comienzo efectivo del entrenamiento de pilotos, en la segunda mitad de 2010, en una base aeronaval. Pilotos y mecánicos instructores enviados al centro de formación del fabricante en Donauwörth y Manching asistieron de septiembre a noviembre de 2009 a un curso de adaptación. Está previsto a corto plazo un contrato de compra de otras tres unidades similares con objeto de formar una escuadrilla de 15 helicópteros.

El *EC135* es un moderno helicóptero ligero biturbina de tres toneladas, con capacidad para transportar hasta ocho pasajeros, dotado de buena maniobrabilidad, alta visibilidad y bajo nivel de vibraciones. Su cabina de mando dispone de pantallas digitales y su mantenimiento es sencillo, lo que unido al bajo consumo de combustible hace que los costos de su operación sean reducidos. Desde su lanzamiento a mediados de 1996 se han entregado más de 850 unidades en todo el mundo. La fundación de Eurocopter Japan, como filial de Eurocopter, tuvo lugar en abril de 2009.

## México

**Botadura de un patrullero oceánico.**—Con motivo de la celebración del Día de la Armada, el presidente Felipe Calderón Hinojosa, acompañado de los secretarios de Marina, almirante Saynez Mendoza, y de Defensa, general Galván Galván, presidió la botadura del patrullero oceánico *ARM Revolución* PO 164 y la entrega de la bandera de combate a dos patrulleros de la clase *Polaris II*, *Alhena* PI 1407 y *Saiph* PI 1408, en el astillero de

Marina núm. 1 en Tampico, Estado de Tamaulipas. Las características del nuevo patrullero son: eslora 86 m, desplazamiento 1.680, velocidad máxima 20 nudos y dotación 75 personas.

## Perú

**Entra en servicio una cañonera fluvial.**—La cañonera fluvial BAP *Clavero* (CF 16) entró en servicio para la Comandancia General de Operaciones de la Amazonia (COMOPERAMA). Su cometido será realizar misiones de control y vigilancia del tráfico fluvial, antidrogas y contra la subversión en los importantes ríos de la Amazonia peruana. Ha sido diseñada y construida en los astilleros de SIMA-Iquito (SIMAI), y tiene una eslora de 45,5 m. Pese a desplazar 340 t, gracias a su calado mínimo de tan sólo 0,61 m puede acceder prácticamente a toda el área fluvial peruana. La propulsión la proporcionan tres motores Diesel Caterpillar 3408C turbo alimentados, que generan 1.365 CV, lo que le permite dar 14 nudos. La dotación, que incluye 20 infantes de Marina, se eleva a 51 personas. El armamento está compuesto por dos cañones Browning M 2 HB de 12,7 mm, dos lanzagranadas CIS 40 de 40 mm y seis misiles MANPAD SA 18 Grouse.

## Reino Unido

**Nuevo programa de fragatas.**—Por un importe de 3,8 millones de euros, el Ministerio de Defensa británico ha encargado a BAE Systems Surface Ships un estudio para el desarrollo de una nueva generación de buques de superficie, conocido como FSC o Future Surface Combatant, destinado a dotar a la Royal Navy con una escuadrilla de navíos multimisión en diversas configuraciones para sustituir a las cuatro fragatas que quedan del *Tipo 22* y a las 13 existentes del *Tipo 23*, además de cooperar a salvar este proyecto a la disminuida industria de construcción naval británica.

La Marina británica era la única europea de una cierta relevancia que aún no había tomado la decisión del reemplazo de sus



Fragata inglesa *Nothumberland*, del Tipo 23, durante su despliegue en la SNMG-1.  
(Foto: D. Catalán Pérez).

fragatas más antiguas, tal y como ya lo hicieron Francia e Italia con el proyecto común de las FREMM clase *Aquitaine* y *Bergamini* respectivamente, Alemania las *F 125*, España con las *F 100* y Holanda con las *LCS*. No obstante, la Marina británica está pendiente de recibir seis fragatas de defensa aérea del Tipo 45, clase *Daring*, de las que la primera ya ha entrado en servicio, nuevas construcciones a las que habría que sumar los dos portaaviones de propulsión convencional y cubierta corrida *HMS Queen Elizabeth* y *HMS Prince of Wales* y siete submarinos de ataque de propulsión nuclear de la clase *Astute*.

**Posible reducción de cuatro a tres SSBN.**—El Ministerio de Defensa británico está estudiando la posibilidad de reducir en el futuro el número de submarinos nucleares balísticos de cuatro a tres, para reducir costos en el presupuesto de Defensa. Sin embargo, esta medida preocupa a la Marina británica, que ve con ello la imposibilidad de mantener

la disuasión nuclear permanente con un SSBN en su zona de patrulla. La colisión en el año 2009 del *HMS Vanguard* con el también SSBN francés *Le Triomphant* es un claro ejemplo de la tesis naval. En efecto, gracias a la existencia de un cuarto submarino balístico disponible, la disuasión nuclear no sufrió un ápice por la larga reparación a que fue sometido el *HMS Vanguard*, ya que según entraba en el astillero el submarino dañado salía a la mar otro submarino balístico, algo que en el futuro no se podrá hacer si se reduce el número de unidades de cuatro a tres.

## Rusia

**Construcción de un buque anfibio.**—La Marina rusa está ampliando la búsqueda de astilleros occidentales para la construcción de un buque anfibio de gran capacidad. Inicialmente las conversaciones se habían mantenido tan sólo con Francia, pero en diciembre la

búsqueda se ha extendido a los astilleros holandeses y españoles, de acuerdo con las declaraciones realizadas por el jefe de la Marina rusa, almirante Vladimir Vysotsky. En principio Rusia se había inclinado por el LPH *Mistral*, de construcción francesa, pese a las críticas desarrolladas por los vecinos bálticos y georgiano, que no veían con buenos ojos un incremento en la capacidad de asalto anfíbio de la Marina rusa. El *Mistral* ofrecía la posibilidad de transportar una docena de helicópteros pesados y un batallón reducido de infantes de marina. Las autoridades francesas propiciaron el conocimiento del buque por parte de las autoridades navales galas, programando una escala del *Mistral* en San Petersburgo en noviembre de 2009, pero la posibilidad de escoger al futuro buque anfíbio de los tipos LPH o LHD, del que se construirían al menos cuatro unidades, ha hecho que se establezcan conversaciones con los astilleros holandeses de Damen Schelde y los españoles de Navantia, con amplia experiencia ambos en la construcción de buques anfíbios.

### Ucrania

**Programa de construcción de corbetas.**—La Marina ucraniana tiene un programa de construcción de 10 corbetas, que deberán estar en servicio en el año 2026 para reemplazar a diferentes buques de origen soviético y que han llegado al final de su vida operativa. Los buques serían construidos por los astilleros de Chernomorsky, también conocidos como Astilleros del Mar Negro, de propiedad estatal compartida con la firma Smart Holding. Las corbetas serían diseñadas por el Centro Estatal de Investigación y Desarrollo en Nikolayev. El plan de construcciones prevé botar la primera corbeta en el año 2012, las tres siguientes en 2017 y el resto en 2026. El importe total del contrato se eleva a 200 millones de euros por buque, aunque en la primera corbeta, al ser un prototipo, esa cifra podría elevarse hasta los 250 millones

de euros. Los medios de los astilleros de Chernomorsky incluyen una grada de 400 metros, un dique flotante y una longitud de muelles de atraque de 1.000 metros.

La flota de superficie de Ucrania comprende actualmente una fragata *Krivak III* o *Proyecto 1135.1*, tres corbetas *Grisha* o *Proyecto 1124EM/P* y cuatro clases de patrulleros obsoletos, con un total de siete unidades.

### Venezuela

**El buque escuela participa en la regata sudamericana.**—El buque escuela *Simón Bolívar* zarpó desde el puerto venezolano de La Guaira el 5 de enero hacia Río de Janeiro para participar en la regata «Velas Sudamérica 2010». Destaca una información de la agencia de noticias ABN que el recorrido comenzará el 2 de febrero y se prolongará por espacio de cinco meses, con escala en 15 puertos sudamericanos y caribeños. El 28 de junio finalizará la regata, con la entrada de los grandes veleros en el puerto mexicano de Veracruz. Esta regata ha sido organizada por diez naciones iberoamericanas. Entre el 29 de mayo y el 2 de junio los buques recalarán en La Guaira, donde la Marina venezolana prepara diferentes actividades navales, culturales e históricas para dar a conocer la idiosincrasia de los venezolanos. Durante esos cinco meses se navegarán un total de 136 días por los océanos Atlántico y Pacífico, así como por el mar Caribe, para celebrar el bicentenario de la independencia de varias naciones hispanoamericanas.

El acontecimiento reunirá a varios de los veleros más grandes del mundo, entre fragatas, bergantines y goletas, tanto civiles como militares, de distintas naciones americanas y europeas. El *Simón Bolívar*, al mando del capitán de navío Ramón Castro, recorrerá un total de 16.500 millas náuticas con una dotación de 180 personas.

J. M.<sup>a</sup> T. R.



### **España destaca en el comercio marítimo internacional**

España continúa como uno de los diez países con mayores intereses en el comercio marítimo internacional, al mantener su presencia en el Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de las Naciones Unidas para la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio marino. La reelección, realizada en la sesión de la 26.ª Asamblea celebrada en la sede de la Organización en Londres, es para el presente bienio 2010-2011.

En los medios oficiales del sector marítimo, la reelección se considera positiva y supone continuar trabajando en la mejora de las condiciones en que se desarrolla el comercio marítimo mundial, teniendo muy presentes a nuestros marinos para alcanzar los niveles de seguridad y prevención necesarios.

El secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento, en el discurso pronunciado ante el plenario de la Asamblea, subrayó el importante impulso realizado por España en los últimos años en materia de seguridad marítima, prevención y lucha contra la contaminación a través del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, ya que

gracias al esfuerzo realizado se dispone de unos importantes recursos que aumentan las capacidades y mejoran la eficacia de las actuaciones.

Con referencia a la flota mercante de pabellón español, que desde 2006 se encuentra en la Lista Blanca del Memorando de París, refleja los esfuerzos de España por cumplir los parámetros de la seguridad marítima y la prevención procedente de los buques.

Igualmente, la Administración Marítima Española ha ocupado el primer lugar entre los Estados pertenecientes al Memorando de París en cuanto a número de inspecciones realizadas en 2008.

### **Trasmediterránea intensifica su actividad en Marruecos**

Acciona-Trasmediterránea ha incorporado en el pasado mes de enero el buque *roll-on roll-off José María Entrecanales* a su línea entre Agadir, Barcelona, Alicante, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, de transportes de productos frescos de Marruecos, principalmente frutas y hortalizas, además de diversas clases de pescado. Este buque es el primero de los dos encargados a Navantia, que en conjunto suponen una

inversión de más de doscientos millones de euros.

Asimismo, en el primer trimestre de 2010 Acciona Trasmediterránea abrirá una línea mixta de pasaje entre Barcelona y Tánger, con dos rotaciones por semana. Hasta ahora, esta naviera prestaba entre ambas ciudades un servicio de carga únicamente.

Por parte de la Compañía también se ha abierto la comercialización de sus productos a toda la red de ventas de Alemania. Apuesta importante por el segmento turístico alemán, que representa la mayor cuota de pasajeros no nacionales europeos en las líneas que unen Cádiz con Canarias y Barcelona con Palma de Mallorca.

### **Fred Olsen amplía sus servicios con El Hierro**

La naviera Fred Olsen ha ampliado desde el pasado mes de diciembre sus conexiones marítimas desde Los Cristianos (Tenerife) a Valverde (El Hierro). Así, los martes, jueves, viernes y domingos habrá una salida desde ambos puertos con el *Benchigua Exprés*, un trimarán rápido de última generación con capacidad para más de mil doscientas personas y más de trescientos vehículos.

J. C. P.

### **Noticias de NAVALIA 2010**

El Comité Ejecutivo de la Feria Internacional de la Industria Naval (NAVALIA) ha

dado a conocer las previsiones para la celebración de la 3.<sup>a</sup> edición de la feria, que tendrá lugar en las Instalaciones Feriales de Vigo (IFEVI) entre los días 18 y 20 de mayo de 2010. Hasta finales de diciembre de 2009 estaba contratado el 70 por 100 del espacio ferial; un 90 por 100 de esas contrataciones son firmas extranjeras, destacando las procedentes de Países Bajos y Noruega.

NAVALIA nació en 2006 como feria especialmente dedicada a los sectores de equipamientos de buques, ingeniería y diseño, astilleros, construcción y reparación de buques e industria auxiliar. En aquella primera edición contó con 210 expositores de 30 países y 8.000 visitantes profesionales, cifras que aumentaron a 350 expositores de 50 países y 20.000 visitantes profesionales en la edición de 2008. En la de 2010 se espera llegar a los 500 expositores directos procedentes de 75 países, 25.000 visitantes profesionales, 30.000 m<sup>2</sup> de exposición y conseguir 7.000 millones de euros de negocio generado.

Paralelamente a la feria se celebrará el Congreso Internacional E-Fishing 2010 sobre eficiencia energética para buques pesqueros. Este congreso nace con espíritu de convertirse en una reunión bienal en la que se presenten los últimos avances en I + D + i destinados a mejorar la eficiencia de los buques pesqueros y sus sistemas de pesca. La organización ha llegado a un acuerdo con la SNAME (*Society of Naval Architecture and Marine Engineers*) para la promoción del congreso entre sus miembros.

A. P. P.







## OCEANOGRAFÍA Y MEDIO AMBIENTE MARINO

### **Colaboración entre el Ministerio de Defensa y el de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino**

El Ministerio de Defensa y el de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM) han suscrito un Protocolo de colaboración para llevar a cabo proyectos de investigación y formación relacionados con la batimetría y cartografía náutica y otros proyectos de interés común. El Protocolo fue firmado el pasado 15 de diciembre por el comandante director del Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM), por parte del Ministerio de Defensa, y por la directora general de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, del MARM. El Protocolo, que tiene una vigencia prevista de cinco años, regula las líneas básicas de colaboración entre el Instituto y la citada Dirección General:

- Realización conjunta de proyectos de interés común.
- Asesoramiento mutuo en la planificación, organización y ejecución de planes de investigación.
- Cooperación en programas de formación de personal técnico e investigador de ambos organismos.

- Intercambio de información sobre datos o resultados de las diferentes campañas, investigaciones y proyectos en curso.

- Organización conjunta de cursos, seminarios o coloquios sobre materias de interés común.

- El IHM facilitará los datos batimétricos y cartográficos necesarios por el MARM.

- Ambos organismos intercambiarán los datos brutos y resultados finales de las campañas batimétricas. El IHM informará de las zonas y periodos previstos en el plan anual de actividades de sus buques hidrográficos.

- El MARM proporcionará al IHM la información de los proyectos y el estado de ejecución de las nuevas obras que se realicen, para su reflejo en las cartas y publicaciones náuticas en caso necesario.

### **Mayor parque eólico del mundo**

Dinamarca se está convirtiendo en uno de los países que apuesta firmemente por la energía eólica instalada en parques marinos. Precisamente, el pasado mes de septiembre de 2009 fue inaugurado, en la costa oeste de Jutlandia (mar del Norte), el parque conocido

como Horns Rev 2, que está considerado como el parque eólico marino mayor del mundo.

El Horns Rev 2 está situado a 30 km de la costa y cuenta con 91 aerogeneradores con una capacidad de producción total de 209 megavatios, lo que supone el consumo anual de 200.000 hogares. Además, existe una plataforma marina de apoyo al parque con posibilidad de alojamiento para el personal de mantenimiento.

Dinamarca dispone de otros seis parques eólicos marinos y tiene en proyecto triplicar su capacidad de producción eléctrica *offshore* en los próximos cuatro años con la construcción de tres parques más de mayor tamaño que el mencionado.

El país báltico, al no disponer de capacidad de energía eléctrica de procedencia hidráulica, tiene que buscar este tipo de energías alternativas. El 20 por 100 de su consumo eléctrico procede de la energía eólica.

En España también está en estudio la creación de algún parque eólico marino. Por ejemplo, ya existen diversas posibilidades en las costas gaditanas de Chipiona, Barbate o Tarifa, que están teniendo un claro posicionamiento en contra no sólo de las cofradías de pescadores, sino de otros colectivos profesionales e incluso del sector turístico, que cuestionan la necesidad de estos parques marinos por impedir las faenas pesqueras o simplemente por suponer un atentado al paisaje en zonas de claro interés turístico.

### **Futura campaña del Instituto Geológico y Minero**

El Instituto Geológico y Minero, dependiente del Ministerio de Ciencia e Innovación, ha anunciado que en 2010 llevará a

cabo dos campañas oceanográficas en aguas de Galicia para determinar la cantidad de gases hidratados que almacena el subsuelo marino en las proximidades de las costas gallegas. Las campañas están incluidas en el proyecto de investigación denominado Contouriber, que se realiza entre 2008 y 2011, en el que participan también la Universidad de Vigo, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO). Precisamente será el buque oceanográfico *Sarmiento de Gamboa*, dependiente de la Unidad de Tecnología Marina del CSIC, el encargado de realizar las campañas.

Las campañas están basadas en el hallazgo del conocido como Gran Burato o Burato Ergap, cráter de origen gasista encontrado en esas aguas. Está situado a unos 250 km de Finisterre, entre 2.500 y 2.800 m de profundidad y con una pared de unos 350 m. A profundidades marinas de 1.000 m o superiores los gases procedentes del subsuelo marino se hielan debido a las temperaturas de entre cuatro y seis grados centígrados: se convierten en gases hidratados, formando una especie de bolas de nieve de alto contenido energético. Estas formaciones de gases hidratados están teniendo una gran repercusión en la comunidad científica, en los organismos estatales responsables del estudio de los recursos energéticos y en las empresas de explotación de hidrocarburos.

El coste de una expedición para explorar la zona del Burato Ergap se estima en unos 400 millones de euros. La explotación de un yacimiento de este tipo, una vez que se comprobara la existencia de hidrocarburos o gas en buena calidad y cantidad, alcanzaría los 1.000 millones de euros.

A. P. P.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### **Petrogás incorpora a su flota un nuevo buque**

La naviera canaria Distribuidora Marítima Petrogás recibió el pasado mes de diciembre el buque tanque petroquímico *Tinerfe*, que se incorporará en el mes de marzo al tráfico de productos limpios derivados del petróleo en el Mediterráneo para CLH. Petrogás amplía así su negocio más allá de las islas Canarias y el norte de África, donde tenía centrada su actividad desde su nacimiento en 1967. El buque tiene una eslora total de 144,06 metros, 22,60 de manga y 12,50 de puntal, con un arqueo bruto de 11.259 (GT); desplaza 22.541 toneladas y su velocidad máxima es de catorce nudos.

### **Botadura del galeón *Andalucía***

Se ha celebrado en la ría de Punta Umbría en Huelva, con la presencia de autoridades autonómicas, provinciales y municipales y un numeroso gentío, la botadura del galeón *Andalucía*, réplica de un galeón español del siglo XVII que realizaba las rutas comerciales hasta América y Asia.

La construcción del galeón ha durado más de año y medio y se pretende que la entrega oficial coincida con el día de Andalucía, para posteriormente zarpar rumbo a China. La construcción del galeón *Andalucía* se enmarca en el proyecto «Guadalquivir, río de Historia», que la fundación «Nao Victoria» lidera. Durante su travesía hasta China el galeón recalará en los principales puertos de países del Mediterráneo y del Mar Rojo, y también lo hará en ciudades asiáticas como Singapur y Hong Kong.

Entre las actividades que desarrollará en su periplo están la de formación, investigación y divulgación de las ciencias e historia marinas, además de ejercer como embajador flotante español y andaluz.

J. C. P.

### **Entrega en Astilleros Barreras**

El Astillero Hijos de J. Barreras de Vigo ha entregado el ferry *Alhucemas*, tercero de la serie de cuatro que construye para la naviera Balearia. Este buque ha supuesto una inversión de 110 millones de euros, dentro del

total de 350 millones de euros de los cuatro buques. Cada uno de los cuatro *ferries* se ha diseñado específicamente para la línea marítima con el archipiélago balear en la que entrará en servicio. Las características principales del nuevo buque son: 154,5 m de eslora, 24,2 de manga, capacidad para 1.000 pasajeros, propulsión principal con dos motores de 9.000 kW. cada uno, velocidad de crucero de 23 nudos y hélices de paso variable, dos hélices transversales de maniobra en proa y bodega preparada para el transporte combinado de 633 m lineales para automóviles y 1.136 m para camiones y tráilers.

El primero de los buques, *Martín i Soler*, fue entregado el 15 de enero de 2009 y opera en la línea entre Valencia e Ibiza. El segundo, *Passió per Formentera*, fue botado el 27 de marzo de 2009 y entregado a la naviera el pasado mes de septiembre. El último de la serie, *Abel Matutes*, tiene su fecha de entrega prevista en mayo de este año 2010.

El casco ha sido construido en los astilleros portugueses Lisnave de Setúbal, pues su eslora de 190 m no tiene cabida en las gradas de Barreras. 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; está previsto que cubra la línea Barcelona-Palma-Ibiza.

## Noticias de Astilleros Barreras

El Astillero Hijos de J. Barreras de Vigo está en periodo de negociación con distintas navieras de Alemania y Estados Unidos para la construcción de cruceros de lujo. Las instalaciones de Barreras, de momento limitadas a buques de 180 m de eslora, están dimensionadas para la construcción de esos cruceros de lujo: buques de unos 150 m de eslora, preparados para un pasaje de unas 200 personas y especialmente diseñados para viajes de expedición a zonas específicas, como la Antártida, la Patagonia o diferentes archipiélagos. El coste de este tipo de buques está en torno a los 200 millones de euros.

Paralelamente, Barreras mantiene negociaciones con otras navieras para la construcción de buques dentro de sus cuatro áreas de trabajo: *ferries* como los construidos últimamente para la naviera Balearia (pendiente de entrega el *Abel Matutes*), buques *offshore* como los de proa invertida que construye para la naviera noruega Western Geco, gaseeros y metaneros o los mencionados pequeños cruceros de gran lujo.

A. P. P.





### **Préstamo de 150 millones de euros al puerto de Barcelona**

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) ha aprobado un préstamo de 150 millones de euros destinados a diferentes proyectos de la ampliación del puerto de Barcelona, habiendo suscrito el contrato de financiación el vicepresidente del organismo bancario y el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Entre otros proyectos, este préstamo contribuirá a financiar la ampliación del muelle sur (donde se ubica la Terminal de Contenedores de Barcelona), la reubicación de la actividad de la terminal Port Nou al muelle Adosado y la construcción de una terminal de SSS en el muelle de costa. También contempla, en la futura terminal del muelle Prat, la ejecución de un tramo de muelle de 500 metros de longitud y 16,5 de calado y de una nueva explanada de 37 hectáreas, así como la construcción de las concesiones viarias y ferroviarias de este terminal.

Desde el año 2001 el BEI y el puerto de Barcelona han firmado ocho contratos de financiación, que suponen un total de 390 millones de euros.

### **Las enmiendas al Proyecto de Ley de Puertos siguen abiertas**

Aunque la intención de los grupos parlamentarios era llegar a un acuerdo el pasado diciembre sobre la presentación de enmiendas al proyecto de modificación de la Ley 48/2003 de Régimen Económico y Prestación de Servicios en los puertos de interés general, finalmente no ha habido tiempo y no se ha podido cerrar el plazo para presentarlas, según las explicaciones del portavoz del PP en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. Por su parte, el Grupo Parlamentario Socialista ha confirmado también este parón navideño, por lo que en principio la actividad no se retomará en la Cámara Baja hasta la primera semana de febrero, por lo que no habrá enmiendas parciales presentadas hasta esa fecha.

El presidente de la citada Comisión invitó a comparecer a representantes de las organizaciones del ámbito marítimo y portuario para darles a conocer a los miembros de la misma las posiciones y puntos de vista de los diferentes agentes económicos afectados por el mencionado Proyecto de Ley.

J. C. P.



### Ampliación del puerto de Vigo

El puerto de Vigo está inmerso en diferentes obras y proyectos para mejorar las infraestructuras portuarias, destacando las de mejora de los atraques en el Muelle de Trasatlánticos. Con esta modificación está previsto ganar 150 m de línea de atraque, con lo que se contará con un total de 700 m que permitirán atracar simultáneamente tres cruceros de tipo medio o dos de los más grandes del mundo.

La mejora del atraque se realiza mediante la colocación de tres «Duques de Alba», con una separación de 50 m entre ellos y formados por un tablero de 100 m<sup>2</sup> sobre siete pilotes enclavados en profundidades de entre 40 y 50 metros.

Esta obra tiene un presupuesto de 2,4 millones de euros y un plazo de ejecución de cinco meses; de esta forma se prevé que esté finalizada a mediados de abril y permita ya el atraque simultáneo del *Independence of the Seas* y el *Saga Ruby* el 23 de abril, y del *Queen Victoria* y el *Grand Voyager* el 24 del mismo mes.

En ocasiones anteriores ya coincidieron más de dos cruceros en el puerto vigués, lo

que supuso la desviación de alguno de ellos a uno de los muelles comerciales, que no están igualmente preparados como el Muelle de Trasatlánticos para recibir a este tipo de buques.

Además de la mejora mencionada, y aunque en el momento de escribir estas líneas se encuentra paralizada judicialmente, también se realiza la obra de ampliación del Muelle del Areal. Se trata de una nueva explanada de 49.000 m<sup>2</sup>, sostenida por un muelle pilotado que permite la circulación de las corrientes marinas bajo la estructura. Esta obra tiene un presupuesto de 56,4 millones de euros y plazo de ejecución de tres años. La nueva explanada se extenderá desde el frente del Muelle Transversal hasta la terminal de Guixar, y supondrá tener calados de entre 14 y 15,5 metros.

Con estas mejoras en sus infraestructuras el puerto de Vigo pretende aumentar sus tráficos, especialmente el de contenedores, y posicionarse como una opción real para convertirse en la entrada de Europa para las mercancías americanas.

A. P. P.



*Independence of the Seas.*



### **Celebradas las XIV Jornadas Técnicas de la Pesca de Celeiro**

Un año más, la localidad lucense de Celeiro ha servido de punto de encuentro a científicos, gestores y marineros para tomar el pulso al sector pesquero, cuya actividad, como se ha puesto de manifiesto en las ponencias, no pasa por su mejor momento, y las fórmulas para superarlo pasan por seguir innovando, entender la sostenibilidad como clave del futuro de la actividad en el marco europeo, e incrementar el valor añadido del producto, resaltando su calidad y frescura frente al pescado importado.

Entre los objetivos propuestos en las citadas jornadas están el de mejorar el precio en primera venta y la imagen del pescado a través de nuevas fórmulas comerciales para captar al consumidor más joven.

Una vez más, el foro ha permitido a los agentes involucrados en el sector pesquero tratar los temas que más afectan a la pesca extractiva, que atraviesa un momento complicado. Por tanto, las alternativas para la comercialización y la promoción del pescado han sido las protagonistas de estas jornadas organizadas por la Cofradía de Pescadores de Celeiro, en colaboración con el puerto de dicha localidad, el Centro Tecnológico de

Pesca, Copesca, la Secretaría General del Mar, el FROM y la Conselleria do Mar.

### **Regulada la ordenación del sector pesquero a las exigencias del FEP**

A propuesta del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, el Gobierno aprobó el real decreto por el que se establece la normativa básica para la ordenación del sector de la pesca de acuerdo con la reglamentación comunitaria y las exigencias contempladas en el Fondo Europeo de la Pesca (FEP).

Se trata de una disposición básica para el sector, que recoge el conjunto de exigencias en materia de modernización, renovación y construcción de barcos, la política de paralizaciones definitivas y temporales, la pesca artesanal, proyectos piloto sobre pesca experimental, viabilidad de empresas pesqueras en terceros países, así como medidas de diversificación para las actividades de la pesca y/o medidas de prejubilación.

En materia de construcción de embarcaciones, de acuerdo con la normativa comunitaria no se concederá ninguna ayuda para la construcción de barcos pesqueros en el marco del Fondo Europeo de la Pesca.

### **Aprobado el programa 2010 de la Agencia para el Control de la Pesca**

La Agencia Comunitaria para el Control de la Pesca ha dado luz verde al programa de actuaciones a desarrollar en 2010, donde entre otros objetivos importantes se encuentra el control de la pesca ilegal declarada y no reglamentada, planteando impulsar igualmente en el sector una cultura sobre la necesidad de cumplir las normas comunitarias.

Objetivo de la Agencia es igualmente la puesta en común de datos e información relevante sobre el control de la pesca, la inspección y la vigilancia, a través de una mayor coordinación en la formación de los inspectores.

J. C. P.

### **Cuotas pesqueras de la Unión Europea para el año 2010**

El Consejo de Agricultura y Pesca de la Unión Europea, celebrado los pasados 14, 15 y 16 de diciembre de 2009, fijó las cuotas de pesca para la flota comunitaria en las aguas de la UE durante 2010. Una de las noticias de interés para la flota española ha sido la reapertura de la pesca de la anchoa en el golfo de Vizcaya; en esta zona el total admisible de capturas (TAC) será de 7.000 toneladas, repartidas entre 5.400 para la flota pesquera española y el resto para la flota francesa. Este TAC será revisado de acuerdo con las conclusiones del dictamen científico que está previsto emitir en la próxima primavera. España ha ganado también cuota en las pesquerías de merluza, rape y gallo.

En general, se acordó una reducción de los topes admisibles de capturas de casi todas las especies. Para la flota pesquera española el resumen de posibilidades de pesca más importante es el siguiente:

— Bacaladilla: reducción media de un 35 por 100 en todas las zonas de pesca. Los TAC para España son de 6.231 t en la zona norte y 7.881 t en la zona sur.

— Merluza: aumento de un 7 por 100 en las zonas de Atlántico norte, Gran Sol y golfo de Vizcaya, y de un 15 por 100 en la zona

norte y noroccidental española (VIIIc), Portugal y Azores. El TAC para España es de 21.300 t en las diferentes zonas.

— Gallo: mantenimiento de la cuota en la mayoría de las zonas, con disminución del 10 por 100 en las zonas costeras ibéricas (VIIIc, IX y X). El TAC español es de unas 8.000 toneladas.

— Lenguado: disminución de la cuota en casi todas las zonas. Para España el TAC es de 422 toneladas.

— Boquerón: como se ha reseñado anteriormente se abre la veda en el golfo de Vizcaya con un TAC total de 7.000 t., de las que la cuota española se ha fijado en 5.400 toneladas.

— Caballa: disminución entre un 35 por 100 y un 20 por 100 en todas las zonas. El TAC español total es de 26.600 toneladas.

— Cigala (*Nephrops norvegicus*): reducción hasta un 15 por 100 en la mayoría de las zonas. Para España el TAC es de 1.800 toneladas.

— Raya: el pasado año se fijaron cuotas de esta especie por primera vez en algunas zonas. Este año también se fijan por primera vez en otras zonas. El total del TAC para España es de 9.000 toneladas.

— Jurel: disminución en todas las zonas. TAC español de 42.500 toneladas.

— Abadejo: disminución en todas las zonas. TAC español de 800 toneladas.

— Rape: aumento del 15 por 100 en casi todas las zonas, con un TAC para España de 4.000 toneladas.

Además, hay que reseñar el aumento de las posibilidades de pesca del bacalao ártico, con un 13 por 100 en aguas de Svalbard. Para la flota española supone un TAC de 12.000 toneladas.

También, se ha tenido en cuenta el Plan de acción de la UE sobre los tiburones, manteniendo el TAC cero para el marrajo sardinero y limitando las capturas accesorias de mielga al 10 por 100, con el compromiso de un total cero de capturas en 2011.

Con este reparto de capturas, la UE continúa su política pesquera dirigida a un esfuerzo sostenible y rentable.

A. P. P.



## *Cultura Naval*

### EXPOSICIÓN «CARLOS III ENTRE NÁPOLES Y ESPAÑA»

En octubre de 1759, Carlos de Borbón llegaba a España procedente de Nápoles para hacerse cargo del trono español con el nombre de Carlos III. Para conmemorar este acontecimiento en su 250 aniversario, la Embajada de Italia en España y la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, contando con el patrocinio de Endesa, organizaron la exposición «Carlos III entre Nápoles y España», presentada en la sede de la Real Academia de Bellas Artes en Madrid (C/ Alcalá, 13) del 29 de octubre de 2009 al 10 de enero de 2010.

Con la muestra se ha rendido un homenaje al rey ilustrado, que con sus actuaciones consiguió elevar a Nápoles y a España a una alta posición internacional, y dejó una imbo-





Partida a España (desde el mar).

rrable huella en la historia por su cultura y por sus obras civiles y sociales. La exposición hizo un recorrido por el arte y los momentos de la vida del monarca en Nápoles y su partida hacia España, con retratos, pinturas, grabados, dibujos, bocetos, porcelanas, relieves, muebles y otras piezas de arte procedentes de diferentes museos y colecciones públicas y privadas, italianas y españolas: Museo de El Prado, Museo di Capodimonte, Museo di San Martino, Museo Luca di Martina, Museo Provinciale Campano di Capua, Palacio Quirinale, Palacio Real de Caserta, Patrimonio Nacional y Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Entre las muchas pinturas de la muestra, vale la pena destacar tres óleos que representaban momentos de la salida de Carlos III hacia España, en los que la mar tenía un

importante protagonismo. Uno de ellos, pintado por Pietro Fabris (1740-1792), representaba el *Embarque de Carlos de Borbón desde la Dársena de Nápoles*, en el que en primer plano aparecía mucha gente, falúas y embarcaciones menores en el muelle, y en la bahía se podía ver gran cantidad de navíos fondeados. Los otros dos cuadros, ambos de Antonio Joli (1700-1777), representaban la *Partida de Carlos de Borbón a España* vista desde la dársena y desde el mar respectivamente, con gran cantidad de detalles de la ciudad, la bahía y los barcos de la comitiva.

Fue una excelente muestra que sirvió para recordar la vida napolitana de Carlos III y su venida a España hace 250 años.

M. G. F.



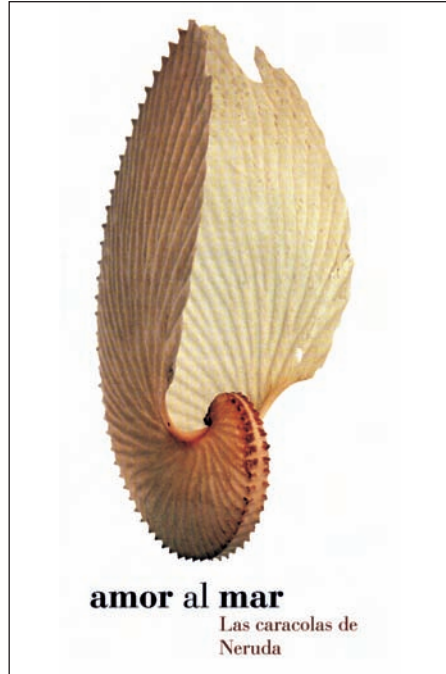
## EXPOSICIÓN «LAS CARACOLAS DE NERUDA»

Cuando se habla del escritor chileno Pablo Neruda, Premio Nobel de Literatura en 1971, y de su relación con la mar, la mayor parte de la gente piensa en sus mascarones; en su querida colección de viejos mascarones de proa: esas esculturas, normalmente de madera, que los barcos de otros tiempos solían lucir en sus proas. Y la verdad es que Neruda coleccionó mascarones, a los que amaba, de los que estaba muy orgulloso y a los que dedicó varias páginas de sus obras. Pero también coleccionó otras cosas procedentes de la mar, entre ellas conchas de caracoles y de otros moluscos marinos, a las que admiraba y de las que disfrutó, como dejó escrito en su obra *Confieso que he vivido*.

«En realidad, lo mejor que coleccioné en mi vida fueron mis caracolas. Me dieron el placer de su prodigiosa estructura: la pureza lunar de una porcelana misteriosa, agregada a la multiplicidad de las formas, táctiles, góticas, funcionales.»

Y éste fue el tema central de la exposición «Amor al mar. Las caracolas de Neruda», celebrada del 2 de diciembre de 2009 al 24 de enero de 2010 en el Instituto Cervantes de Madrid, en la que se presentaron unas 400 conchas de gran valor y belleza pertenecientes a la gran colección de unas 8.000 piezas que el escritor consiguió reunir, y que en 1954, cuando cumplió 50 años, donó a la Universidad de Chile. Es la primera vez que estas conchas se muestran al público, ya que ni en Chile se habían expuesto antes. Entre ellas había caracolas encontradas por el propio Neruda en las playas de todo el mundo, otras adquiridas en mercados y mercadillos de los países que visitó, y algunas regaladas por amigos y personalidades.

El Instituto Cervantes, la Universidad de Chile y la Fundación Endesa organizaron esta exposición, efectuando la selección de las 400 piezas mostradas atendiendo a facetas como singularidad, espectacularidad, belleza y significado emocional. El conjunto ha servido para dar a conocer el lado científico y



naturalista de Pablo Neruda, su amor por las cosas bellas, sus ansias de coleccionismo, a veces compulsivo, y su curiosidad por las formas de vida de los pequeños seres que fueron dueños de las conchas.

La exposición incluyó una pequeña selección de libros de la biblioteca de Neruda, que también había donado a la Universidad de Chile en 1954 junto con las caracolas, y se completó con fotografías y una selección de fragmentos de sus obras. La muestra ha actuado como embajadora del V Congreso Internacional de la Lengua Española que se celebrará en Valparaíso en marzo de 2010, y ha sido una excelente oportunidad para acercar al visitante al mundo del escritor, a sus sentimientos, a su interrelación con la naturaleza y a su amor por el mar.

M. G. F.

## EXPOSICIÓN «TESOROS AL DESCUBIERTO»

Del 26 de noviembre de 2009 al 21 de febrero de 2010, la Biblioteca Nacional de España presentó una interesante exposición de 120 elementos, que fueron seleccionados entre las 2.500 adquisiciones patrimoniales realizadas por la institución en los últimos cinco años, periodo que coincide con el tiempo en que Francisco Ayala fue presidente de su Real Patronato, en cuyo honor se ha organizado la exposición.

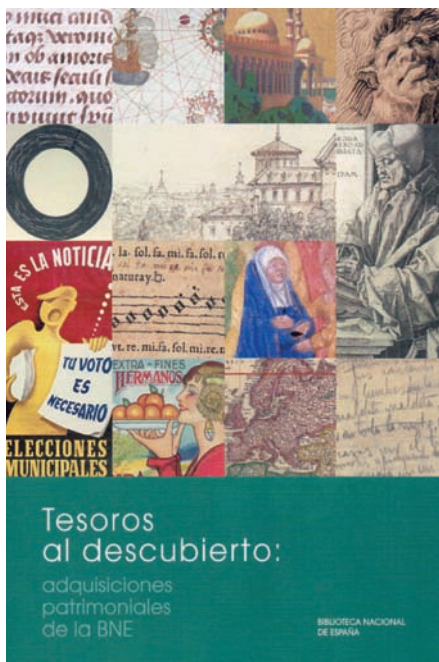
Entre las piezas de la muestra había libros, manuscritos, cartas, revistas, grabados, dibujos, carteles, barajas, etiquetas de productos y establecimientos comerciales, fotografías, folletos turísticos, música manuscrita e impresa, cilindros de fonógrafo, rollos de pianola y discos. También había elementos de cartografía: mapas, atlas y portulanos, algunos impresos y otros manuscritos, que por su interés detallo a continuación:

— Cuatro mapas de España y Portugal. Uno de origen holandés fechado hacia 1623, a escala 1:2.800.000, con una bella orla con vistas de ciudades españolas, tipos populares, monumentos y escudos. Otro mapa, obra de Cornelis Danckertz (1633-1656), a escala 1:1.200.000, con bellas y detalladas representaciones de barcos. El tercero, realizado hacia 1710 en Ámsterdam por Pierre Portier, a escala 1:1.000.000, con un bello grabado en la parte inferior derecha, representando el embarco de tropas dirigido por el archiduque Carlos durante la Guerra de Sucesión española. Y el último de 1711, hecho en Londres, con una cartela con los escudos de los reinos de España y Portugal.

— Mapamundi realizado en Ámsterdam en 1652, iluminado con barcos de diferentes tipos y orlado por alegorías de continentes, personajes y lugares.

— Mapa de las Filipinas realizado por el padre jesuita Pedro Murillo Velarde en el año 1744, y publicado en Manila en el año 1749.

— Interesante plano de Gibraltar dibujado por J. A. Reinat, con detalles de los ataques realizados por españoles y franceses a la plaza entre 1780 y 1783, y con indicación



de la situación de las baterías tanto de ataque como de la plaza.

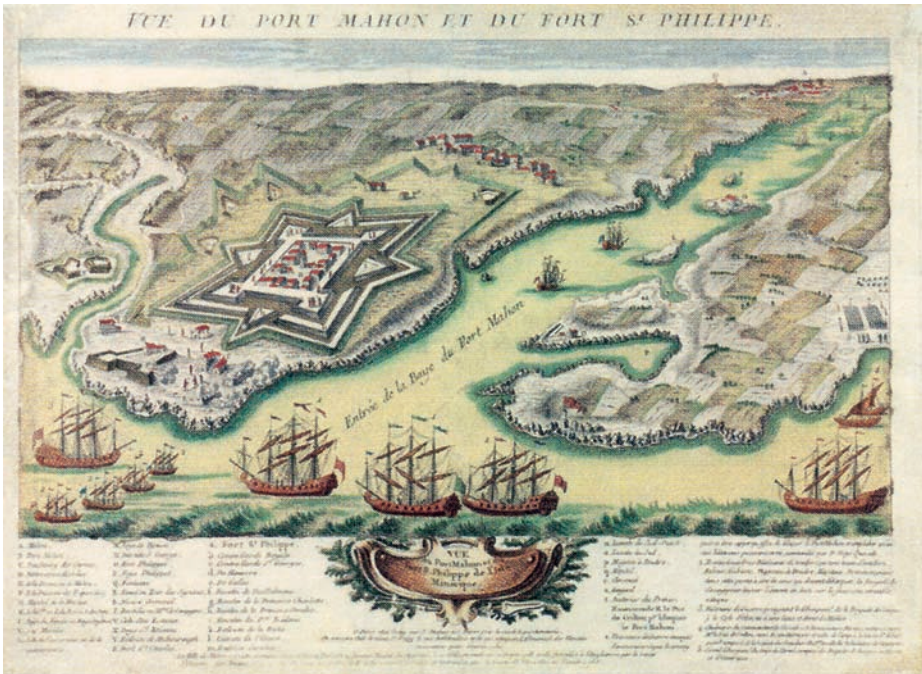
— Vista panorámica del puerto de Mahón, de 1782, con el castillo de San Felipe, el arsenal y las baterías, y el despliegue efectuado por el duque de Crillon para sitiar el puerto.

— Gran mapa de América del Sur a escala 1:4.000.000, versión que fue publicada en Inglaterra del mapa levantado en 1755 por Juan de la Cruz Cano y Olmedilla.

— Mapa de los reinos de Valencia, Murcia y Baleares, dibujado por el cartógrafo N. de Fer (1709-1728), y publicado en un Atlas.

— Portulano de las Canarias a escala 1:1.300.000, realizado por Iohannis van Keulen en Ámsterdam hacia 1680.

— Atlas manuscrito realizado por Joan Martines en el 1570, formado por un mapa-



Mahón.

mundi, y dos cartas náuticas, representando una de ellas el mar Mediterráneo en tres hojas.

Fue una amplia y bien documentada exposición, que sirvió para mostrar al público el importante esfuerzo que la Biblioteca está

haciendo para conservar e incrementar el patrimonio, gracias a la continua inversión de los fondos de que dispone en la adquisición de nuevas piezas.

M. G. F.



Gibraltar.



PRESENTACIÓN DEL LIBRO  
*LA FRAGATA EXTREMADURA. 30 AÑOS AL SERVICIO DE ESPAÑA*

El 30 de diciembre del año pasado, en el salón de actos de la Escuela de Náutica de la ciudad de Santander, tuvo lugar la presentación del libro *La Fragata Extremadura. 30 años al servicio de España*, escrito por el teniente de navío Valentín Martínez Bazán y el brigada Guillermo López Sánchez.

La presentación de la obra estuvo a cargo del escritor y periodista Alfonso Ussía, que en su calidad de «marinero de honor» del buque no quiso perderse el evento, que estuvo presidido por José Luis Fernández Teerán, presidente de la Asociación de Veteranos de la Armada.

Durante su intervención, los autores resaltaron el empeño y las ganas que pusieron

en realizar el libro, consultando varias fuentes archivísticas, tanto de la Armada como de la Administración. Es de resaltar la originalidad de la obra, que abre el camino a futuros proyectos similares, pues recoge la vida activa del buque desde su quilla hasta su baja oficial. A continuación tomaría la palabra Alfonso Ussía, que con su habitual amenidad contó de forma somera algunas de las acciones humanitarias de las que fue protagonista el buque. Por último, el presidente de los veteranos comentó cómo se encuentran las gestiones para traer el buque a Santander.

De forma espontánea, las reflexiones del señor Teerán abrieron un coloquio informal con los asistentes a la convocatoria que





preguntaron sobre el particular, y en el que Alfonso Ussía participaría activamente.

Al finalizar el acto, los autores procedieron a la firma de los libros y se dio una copa de vino español a los muchos asistentes.

La presentación del libro ponía colofón a las jornadas que, organizadas por la Asociación de Veteranos, tuvieron lugar en el mismo escenario y con temática variada, en las que intervinieron José María Grande Urquijo, coronel delegado de Defensa en Cantabria, cuya conferencia el día 28 versó sobre la «Defensa Nacional», y Luis Jar Torre, capitán de fragata y gestor del Área de Reclutamiento de la Delegación de Defensa en Cantabria, que el día 29 nos obsequió con una conferencia sobre el desastre ocurrido en Santander en el buque *Cabo Machichaco* y que en números pasados tuvo eco en nuestra REVISTA.

A. A. A.





## ACTO ACADÉMICO EN EL COLEGIO MAYOR UNIVERSITARIO «JORGE JUAN»

Recuperando una vieja tradición, el jueves 28 de enero, festividad de Santo Tomás de Aquino, patrón de las universidades y de los estudiantes, se celebró un acto académico en el Colegio Mayor Universitario «Jorge Juan».

Estuvo presidido por el almirante director del Instituto de Historia Naval y del Museo Naval, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, a quien acompañaba el rector magnífico de la Universidad CEU San Pablo, Rafael Sánchez Saus, que tuvo a su cargo la lección magistral sobre el tema: «La Europa de tiempos de Santo Tomás».

El director del Colegio Mayor, coronel de Intendencia Antonio Rendón-Luna de Dueñas, inició la sesión con unas palabras de salutación, evocando seguidamente la oportunidad de la celebración del día, recuperando una antigua tradición colegial y exhortando al propio tiempo a los colegiales a seguir el

ejemplo del doctor Aquinate, modelo de esfuerzo, superación y sentido de la responsabilidad.

Seguidamente, el profesor Sánchez Saus, catedrático de Historia Medieval, destacó en su ponencia la realidad que vivió en su tiempo Santo Tomás, en una época que fue la verdadera primavera de la cristiandad.

A continuación se entregaron los premios a la excelencia académica a tres colegiales por haber obtenido las máximas calificaciones y una conducta ejemplar.

Para finalizar, le fueron impuestas las insignias de plata del Colegio Mayor a los diez universitarios que componen el Consejo Colegial, distintivo recientemente creado y que era la primera vez que se imponía.

Con el canto del *Gaudeamus Igitur* finalizó este emotivo acto, que se vio concurrido por profesores de la universidad y familiares y amigos de los colegiales homenajeados.



## PRESENTACIÓN DEL LIBRO *ALMIRANTES ORIUNDOS DE CANARIAS*

El pasado día 28 de enero, en la Sala «Malaspina» del Museo Naval de Canarias y presidido por el almirante del Mando Naval de Canarias Francisco Javier Franco Suances, tuvo lugar el acto de presentación del libro *Almirantes oriundos de Canarias*. La obra trata sobre los 16 almirantes de la Armada nacidos en el archipiélago canario y ha sido editada por la Real Sociedad de Amigos del País de Gran Canaria (RSEAPGC). En ella se desglosan algunos de los episodios más apasionantes de la historia naval y marítima del archipiélago.

Acompañaban al almirante en la mesa presidencial el director de la Autoridad Portuaria José Daniel López López, el director de la RSEAPGC Francisco Marín Lloris, el vicedirector de la RSEAPGC, cronista oficial de Gran Canaria y autor del libro, Juan José Laforet Hernández, y el capitán de navío director del Museo Naval de Canarias Diego Carlier Millán.

El señor Marín Lloris expuso el propósito de la edición del libro por parte de la

RSEAPGC, incidiendo en la gran relación existente entre el mar y los pobladores de las islas Canarias. Consecuencia de esa relación ha sido, de siempre, la gran vocación marinera de los canarios y su relación con la Marina comercial y pesquera y con la Armada, lo que ha contribuido notablemente al desarrollo de Canarias.

A continuación, el autor de libro hizo una breve reseña del mismo, relacionando de antiguos a modernos a los 16 almirantes oriundos de Canarias y relatando distintas anécdotas acontecidas a lo largo de sus vidas.

La presentación de este libro es un acto en línea con el objetivo del Ayuntamiento de Las Palmas de consolidar la imagen de la ciudad como un destino de mar y de cultura. Y el almirante Franco Suances se mostró complacido de que el Museo Naval de Canarias fuese el escenario escogido para dicha presentación, por la evidente relación que guarda lo tratado en el libro con el propio museo.





## CONVOCATORIA DE LOS PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN

En el Boletín Oficial del Estado (BOE) núm. 7, de 8 de enero, y en el Boletín Oficial de Defensa (BOD) núm. 7, de 13 de enero, ha sido publicada la convocatoria de los premios Virgen del Carmen, por Resolución 600/38282/2009, de 22 de diciembre, de la Jefatura de Estado Mayor de la Armada. Como novedades hemos de resaltar la inclusión de los premios de Poesía, Fotografía y Modelismo naval.





## GACETILLA

### **Ofrenda floral en el Panteón de Marineros Ilustres por los guardias marinos y dotación del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano***

El pasado día 2 de enero tuvo lugar en el Panteón de Marineros Ilustres de la Escuela de Suboficiales de la Armada la ofrenda floral que todos los años los guardias marinos y dotación embarcados en el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* realizan antes del comienzo de una nueva singladura.

Este acto forma parte de los eventos que con motivo del inicio del LXXXI crucero de instrucción se celebraron en las ciudades de Cádiz y San Fernando, localidad esta última desde donde por primera vez se produjo el inicio del viaje, sumándose así la Armada a las celebraciones del Bicentenario de las Cortes Gene-





rales y Extraordinarias celebradas en esta ciudad.

El acto fue presidido por el almirante comandante de las unidades de la Fuerza de Acción Marítima, contralmirante Francisco Hernández Moreno, que fue acompañado por el alcalde de San Fernando Manuel María de Bernardo Foncubierta y otros miembros de la corporación municipal. A su llegada fue recibido por el capitán de navío comandante director de la ESUBO, Luis Sánchez García de Leonardo.

A las 1000 horas, antes del comienzo del acto en el interior del Panteón, el AMARDIZ saludó frente a la escalinata del histórico edificio a las damas y caballeros alumnos que embarcan en el buque escuela para este nuevo viaje, deseándoles que tuvieran una buena singladura.

A continuación, una vez ocupados los puestos en el interior de Panteón, fue elevada una oración por el capellán, que dio paso al

acto de ofrenda de una corona portada por dos guardias marinas a los acordes de *La muerte no es el final* y depositada a los pies de la escalinata por el alcalde de San Fernando y el AMARDIZ. Finalizó la ofrenda con la entonación de la *Salve Marinera*, acompañada por la banda de música, cornetas y tambores del Tercio Sur de Infantería de Marina.

Se rindió homenaje también a los marinos de todos los tiempos, cuyos restos reposan en el mar, con el vertido en el osario de las aguas recogidas por los guardias marinas en la anterior navegación y la oración oficiada por el padre capellán.

Después de la firma del comandante del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* en el libro de honor del Panteón, se realizó la tradicional fotografía de las autoridades, alumnos y profesores en la escalinata del altar mayor, bajo el amparo de Nuestra Señora la Virgen del Carmen.



## Entrega de bandera al Mando Naval de Canarias

El pasado día 9 de enero, el Gobierno canario entregó la bandera al Mando Naval de Canarias en un emotivo acto que tuvo lugar en la explanada del Muelle de Santa Catalina y que contó con la participación del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* y los patrulleros *Cazadora*, *Vencedora* y *Centinel*a, engalanados para la ocasión.

La ceremonia fue presidida por el almirante de Acción Marítima Emilio José Nieto Manso, acompañado por el presidente del Gobierno de Canarias, Paulino Rivero Baute, actuando como madrina doña María de los Ángeles Mena Muñoz, esposa del presidente canario, que hizo entrega de la nueva bandera al almirante comandante del Mando Naval Javier Franco Suanzes, momento que recoge la fotografía..

Al acto asistió el alcalde de Las Palmas Jerónimo Saavedra, que siendo presidente del Ejecutivo canario donó la bandera a la antigua Zona Marítima de Canarias el 24 de noviembre de 1983.

También asistieron el vicepresidente del Gobierno de Canarias, José Manuel Soria, y numerosas autoridades civiles y militares.

El Mando Naval de Canarias, creado por Real Decreto 912/2002, de 6 de septiembre, por el que se desarrolla la estructura básica de los ejércitos, constituye el elemento fundamental del despliegue de la Armada en el



archipiélago canario, protegiendo los intereses marítimos nacionales y el control de los espacios marítimos de soberanía e interés nacional.

F. J. M. Z.

## Un español nominado «Suboficial del Año» en el Cuartel General Marítimo de la OTAN en Nápoles

El brigada Eduardo Farré Gómez ha sido distinguido como «Suboficial del Año» del Cuartel General Marítimo de Nápoles (*Allied Maritime Component Command Naples Senior Noncommissioned Officer of the Year*) durante el periodo comprendido entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2009.

Aunque el nombramiento de «Suboficial del Año» es a título personal, refleja la altísima valoración de la que gozan los suboficiales de la Armada, no sólo en el Mando Componente Marítimo de Nápoles, sino en todos los destinos desempeñados de carácter multinacional, en los que su alta preparación, esfuerzo, interés en el trabajo y simpatía personal destacan sobre la media, lo que supone un orgullo para todo el personal allí destinado y para la Armada en general.

El brigada Farré está destinado en MCC Naples desde julio de 2005, fecha y lugar donde tuvo la suerte de conocerle y seguir de cerca su magnífico trabajo, por lo que puedo dar fe de lo justo de este reconocimiento. En dicho cuartel general ha ocupado diferentes destinos: *DOS Coordination and Information Management Administrative Assistant*, *Security Officer Assistant* y *Social Committee Secretary*, habiendo recibido la designación de «Suboficial del Año» por sus destacadas cualidades, tanto profesionales como humanas, así como por la dedicación y el esfuerzo demostrado durante el tiempo que lleva allí destinado. El Cuartel General Marítimo de Nápoles (MCC Naples) tiene instituida la figura de «Suboficial del Año» desde el año 2009, efectuándose dos designaciones al año.



## Visita del jefe de Estado Mayor de la Armada de Senegal a Las Palmas de Gran Canaria

El capitán de navío Omar Baila Kane, jefe de Estado Mayor de Senegal, efectuó una visita oficial a España del 12 al 15 de enero, acompañado por una delegación de responsables del Estado Mayor de la Armada de su país.

Entre los actos programados se incluían las visitas a las instalaciones de la Armada en Madrid, Cartagena y Las Palmas de Gran Canaria.

La última parte de su visita se desarrolló en la isla de Gran Canaria el día 15 de enero.

A su llegada al Cuartel General del Mando Naval fue recibido por el almirante del Mando Naval de Canarias Francisco Javier Franco Suanzes.

Después de la entrevista mantenida con el almirante en su despacho y de firmar en el libro de honor, tuvo lugar una conferencia sobre el Mando Naval. A continuación se

desplazó al arsenal, donde asistió a una exposición e hizo una visita a las instalaciones, regresando por la tarde a Madrid.

El capitán de navío Omar Baila Kane nació en el año 1952 en Goudoudé Ndouetbé. En septiembre de 1972 se incorporó a la Marina. Ha recibido formación de adiestramiento en la Escuela Naval de Brest (Francia), en la Escuela de Mando de Infantería de Marina de Lorient (Francia) y en la Escuela de Estado Mayor del USMC (Estados Unidos).

Entre otros destinos profesionales ha sido comandante de los patrulleros *Poponguine* y *Podor*, comandante de la Flota y agregado de Defensa en Washington.

Ascendió a capitán de navío el 1 de abril de 2000, y desde el 1 de agosto de 2008 ocupa el destino de jefe de Estado Mayor de la Marina.



## Defensa Pública de tesis doctoral

El pasado 18 de diciembre tuvo lugar en el Salón de Grados de la Facultad de Ciencias Políticas de la Universidad Complutense, el acto de Defensa Pública de la tesis doctoral presentada por el capitán de corbeta Federico Aznar Fernández-Montesinos, con el título *Las nuevas guerras. Validez de la Polemología para el análisis de los conflictos del siglo XXI*.

El tribunal estuvo presidido por la doctora Paloma Román Marugán y los doctores Francisco Oda Ángel, Enrique Vega Fernández y Luis de la Corte Ibáñez, actuando como secretario el doctor Jorge Verstryngge Rojas. La directora de la tesis fue la doctora María Dolores Algora Weber y la tutora la doctora Esther del Campo García.

La sala se encontraba llena de público, entre el que se encontraba el decano de la Facultad, señor Aldecoa, y varios profesores. También asistieron el general consejero togado José Luis Rodríguez-Villasante Prieto, así como varios profesores y alumnos del CESE-

DEN, familiares, amigos y compañeros del doctorando.

La tesis fue calificada Sobresaliente *cum laude* y propuesta por unanimidad para Premio Extraordinario. El capitán de corbeta Aznar ha sistematizado el pensamiento y la doctrina, depositada durante 10 años, del Departamento de Estrategia y Relaciones Internacionales de la ESFAS, base formativa de los alumnos del Curso de Estado Mayor (hasta el día de hoy: 1.384 oficiales de los tres Ejércitos y la Guardia Civil; 376 alumnos de 33 países aliados y amigos). Por ello, a la merecidísima felicitación al nuevo doctor unimos otra muy especial para la ESFAS y el CESEDEN, que han recibido de boca de los ponentes del prestigioso tribunal el reconocimiento acreditativo del rigor, validez, naturaleza científica e interés de los contenidos de los cursos que en estos centros se imparten.

E. C.







## LIBROS

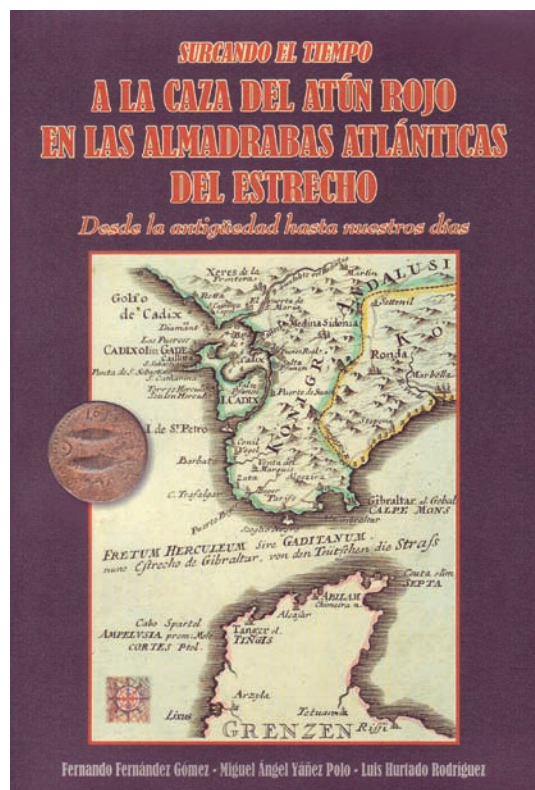
FERNÁNDEZ GÓMEZ, Fernando; YÁÑEZ POLO, Miguel Ángel; HURTADO RODRÍGUEZ, Luis: *A la caza del atún rojo en las almadrabas atlánticas del Estrecho*.— (ISBN 978-84-606-4458-3). Editado por Fluidmecánica Sur. Diciembre 2009; 182 páginas.

Gracias a los autores de este libro, muy bien escrito y documentado, tenemos la oportunidad de apreciar en su justa importancia la labor de las almadrabas a lo largo de los siglos, hasta nuestros días, en la captura del atún rojo, ese pez de gran fortaleza y tamaño —casi dobla al delfín común— que recorre más de un millón de millas a lo largo de su vida, a velocidades de hasta 45 nudos, dotado de un diseño idóneo para los largos desplazamientos que, camino del desove, debe realizar a través del Pacífico y el Atlántico hasta entrar en el Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar.

Es hoy, con la sobreexplotación, cuando estamos poniendo en peligro el equilibrio ecológico, olvidando los métodos que desde milenios se han venido empleando en las almadrabas; sí, milenios, pues como documentan los autores hay constancia de que las almadrabas ya estaban en funcionamiento en tiempos prerromanos, en la época tartésica, cuando esa actividad era una de las más importantes de la costa andaluza, muy especialmente en la bahía de Cádiz.

Al final, para variar, serán nuestros descendientes los que sufran las consecuencias de lo que ya a mediados del siglo XVIII denunciaba el padre benedictino Martín Sarmiento, discípulo del padre Feijóo, en un informe que le solicitó el duque de Medina Sidonia, alarmado por el alarmante descenso en las





capturas de atunes en el intervalo comprendido entre los años 1525 y 1756, una de las principales fuentes de riqueza personal del duque, pues habían pasado de recogerse más de 130.000 ejemplares algunos años a sólo 6.000 poco después.

Afirma el padre Martín Sarmiento que esa decadencia está causada «porque se desprecian las leyes de la veda», ya que, aclara, «pescar mucho es el peor modo de pescar y apurar la pesca. En cada atunada —insiste— se aniquila un millón de cordilas o atunillos..., siendo fácil el distinguir las hembras, se les debía dar libertad a algunas». Finaliza el informe culpando a «la avaricia de quererlo comer todo en un día, la desdicha de no poner el remedio, la inobservancia de las leyes económicas y la inquieta gula que

no espera a que las cosas estén en sazón». Hoy, 250 años después, concluyen los autores, la historia se está completando con la práctica desaparición de las almadrabas. Lean el libro y se convencerán.

A. G. M.

FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando: *España y el Reino Unido, dos potencias navales ante un escenario de incertidumbre*.—(ISBN: 978-84-9781-437-9). Editado por el Ministerio de Defensa, 2008; 167 pp.; gráficos e ilustraciones.

El título del libro que reseñamos, aparte de ser sumamente atractivo para los profesionales de la Armada y para todos aquellos que gusten de los asuntos relativos a la estrategia naval y marítima, es claramente indicativo de su contenido, pues lo que va el lector a encontrar en sus páginas es eso, un

profundo y riguroso análisis del papel que puede y ha de jugar la Armada española a corto y medio plazo como consecuencia de la evolución actual y previsible del escenario estratégico, tomando como referencia el Reino Unido, por haber sido dicho país también el referente tomado en la Revisión Estratégica de Defensa (RED).

Siguiendo el esquema de cualquier Concepto Estratégico, el autor comienza la obra con un recorrido por el panorama internacional, haciendo un interesante resumen de la incierta situación en el panorama estratégico desde el desmoronamiento soviético y el correspondiente final de la Guerra Fría. Identifica luego nuestros intereses y analiza los diversos riesgos y amenazas que pueden ponerlos en peligro, siempre desde una perspectiva marítima, entre los que destacan los peligros emergentes y los nuevos actores (crimen organizado, inmigración ilegal, fanatismo religioso, terrorismo, narcotráfico, etc.). Y por último contempla nuestras capacidades navales para hacer frente a dichas amenazas.

De este análisis estratégico puede deducirse la permanente importancia del factor marítimo, ya que el transporte marítimo, necesario para el abastecimiento de materias imprescindibles para nuestra sociedad, continúa en expansión. Y la seguridad de ese transporte marítimo requiere la existencia de unas fuerzas navales apropiadas.

Fernando Fernández Fadón es alférez de navío del Cuerpo de Especialistas de la Armada, licenciado en Ciencias Políticas por la Universidad Complutense y especialista en Relaciones Internacionales. Máster en Seguridad y Defensa por el CESEDEN, ha sido profesor de Relaciones Internacionales en la Escuela Naval Militar y en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología del Centro Asociado de la UNED en Pontevedra. Ha escrito artículos sobre dichos asuntos en diversas y prestigiosas revistas y ha impartido conferencias en



distintas universidades. Es colaborador valioso de la REVISTA GENERAL DE MARINA, en la que últimamente ha publicado los artículos «España y el terrorismo islamista: ¿una respuesta?», por el que se le otorgó el premio «Roger de Lauria», y «África Occidental: el fenómeno de los mares fallidos y los riesgos para el entorno marítimo español». En este último acuñó el término «mares fallidos», que a partir de entonces gozó de amplia difusión como concepto y contribución a la estrategia naval, y que ha pasado a ser utilizado por políticos, parlamentarios y académicos, así como reconocido por la revista *Foreign Policy*.

Esta obra puede adquirirse en el almacén del Servicio de Publicaciones de la Armada (Montalbán, 2), en el del Centro de Publicaciones del Ministerio de Defensa (Camino de los Ingenieros, 6) y a través de Internet: [publicaciones.venta@oc.mde.es](mailto:publicaciones.venta@oc.mde.es).

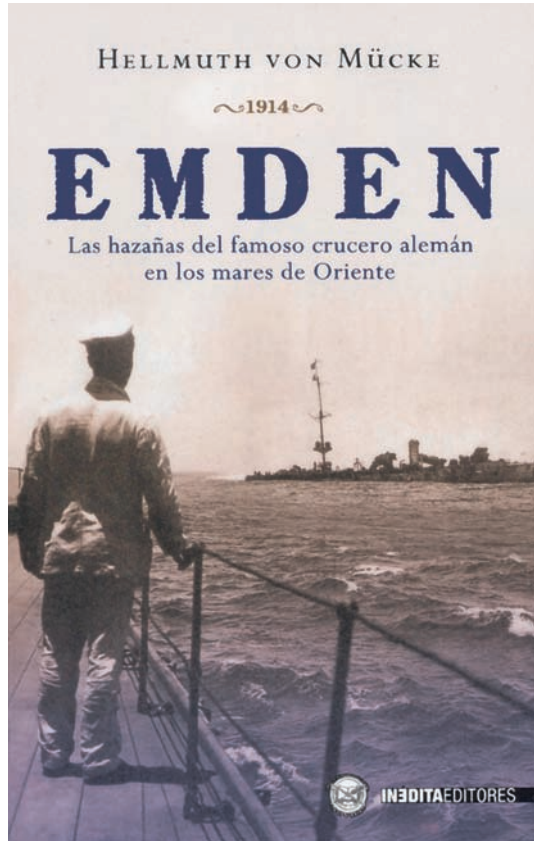
G. S. S.

VON MÜCKE, Hellmuth: **Emden. Las hazañas del famoso crucero alemán en los mares de Oriente.**—Inédita Editores. Barcelona, noviembre de 2009. (ISBN 978-84-92400-57-7). 190 páginas.

A lo largo de la Gran Guerra, Alemania llevó a cabo una eficaz guerra contra el tráfico marítimo enemigo. Uno de los buques que más se distinguió en ello fue el crucero ligero SMS *Emden*, al que el inicio de la contienda sorprendió en la remota posesión germana de Tsing Tao, en la costa china; desde allí se dirigió a las islas Marianas para unirse a la Escuadra de Extremo Oriente del vicealmirante conde Von Spee, quien autorizó a su comandante, el enérgico y competente capitán de fragata Karl Friederich Von Müller, a separarse de la escuadra y hacer por su cuenta la guerra en corso por el océano Índico. Desde el 4 de agosto de 1914, primer día de las hostilidades, hasta el 9 de noviembre, fecha en que fue hundido por el crucero pesado australiano *Sydney*, muy superiormente artillado, el *Emden* recorrió más de 30.000 millas, bombardeó los depósitos de combustible de Madrás, hundió 16 barcos enemigos, entre ellos un crucero ruso y un contratorpedero francés (cerca de noventa mil toneladas que bajaron al abismo) y apresó o visitó 17 buques más. En apenas tres meses el crucero alemán se convirtió en una pesadilla para el Almirantazgo británico, al que hizo distraer importantes contingentes navales en su persecución, consiguiendo infligir gravísimos daños al enemigo e interrumpir, prácticamente, el tráfico marítimo en el Índico. El *Emden* y sus hombres alcanzaron la gloria y entraron en la leyenda por su mítica travesía, ejemplo de valor, pericia, disciplina, entusiasmo y patriotismo; pero, además, por la acrisolada caballerosidad demostrada para con el enemigo, reconocida por éste, ya desde aquellos tiempos. Prueba de ello fue que cuando Von

Müller y los supervivientes del crucero fueron hechos prisioneros, el rey Jorge V de Inglaterra ordenó que se devolvieran sus sables a los oficiales. Luego vino un penoso cautiverio en Malta hasta que finalizó la guerra.

El autor del libro, capitán de corbeta Hellmuth von Mücke, fue protagonista de los hechos que narra, pues era el segundo comandante del crucero. El relato resulta trepidante, amenísimo y muestra el atractivo especial de la vida vivida en primera persona. Von Mücke, con sencillez y un alegre sentido del humor, nos presenta la historia de lo que constituyó, sin la menor duda, una admirable epopeya. Este libro, no publicado en España desde los años treinta del pasado siglo, pedía su reedición a gritos, por lo que creemos que el lector está de enhorabuena al encontrarse ante un clásico imprescindible sobre la guerra en la mar.



J. R.

SALAS LARRAZÁBAL, Jesús: *Caza rusa en España, según su «Diario de Operaciones» (julio de 1938 a marzo de 1939)*.—Ministerio de Defensa (ISBN: 978-84-9781-519-2). Madrid, 2009; 253 pp. Fotografías en blanco y negro, cuadros descriptivos.

Sobraría presentar al general don Jesús Salas Larrazábal, último premiado con el prestigioso «Santa Cruz de Marcenado», que junto a su hermano, el también general don Ramón Salas Larrazábal (q. e. p. d.), nos ofrecieron esa fundamental *Historia General de la Guerra de España*, reeditada recientemente.





Lo que sí es necesario justificar es por qué traemos a las páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA una recensión de un libro puramente aéreo porque, si bien todo lo militar nos interesa, lo limitado del espacio nos hace a veces conceder prioridades, y esa justificación se basa en que el capítulo 17 de este nuevo libro trata de las operaciones aéreas que tuvieron lugar en Cartagena cuando la frustrada sublevación de marzo de 1939, analizando la intensa actividad aérea y los combates que se produjeron los días 6 y 7 de ese mes. Incluso aparece el derribo del jefe de una formación de siete *Chatos*, que atacaron al *Castillo de Peñafiel* (cuando la tragedia del *Olite*) «que se defiende con fuego antiaéreo», fuego que recordaremos consistió en apuntar desde cubierta todos los Mauser

hacia el cenit y mediante toques de silbato dados por el comandante de Infantería Marina don Gerardo Barro, jefe del batallón de su Cuerpo embarcado en ese buque, disparar todos simultáneamente al recibir las pasadas de los aviones. Con tan rudimentario Meroka se derribó al mencionado líder de la formación, y en sucesivos ataques sufridos la tarde del mismo día derribó dos aviones más. El libro, por lo demás, es un exhaustivo análisis de lo expresado en su título, dividido en 18 capítulos, acompañados de 14 anexos, todos ellos fundamentales para los investigadores de la historia aérea de nuestra última Guerra Civil. En otros capítulos aparecen también ataques contra buques nacionales en aguas de Palma de Mallorca (21-01-39) y diversos avistamientos de buques de guerra en aguas de Tarragona y mar Balear. El libro contiene también multitud de cuadros estadísticos, y en los anexos figuran todos los pilotos, españoles y rusos, que participaron en esta campaña.

E. C.



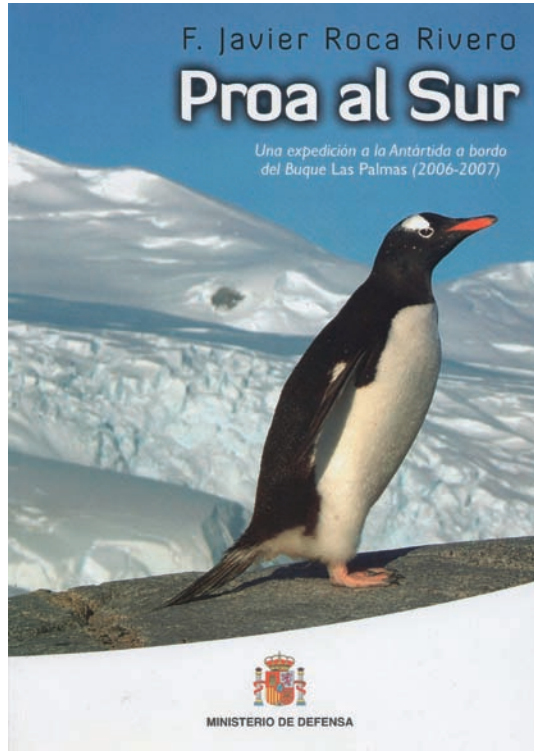
ROCA RIVERO, F. Javier: *Proa al Sur*.—(ISBN: 978-84-9781-423-2). Editado por el Ministerio de Defensa, 2008; 390 pp; ilustraciones.

La adhesión de España al Tratado Antártico en 1982 llevó consigo la necesidad de contar con un buque apropiado para llevar a cabo las campañas antárticas que habría que desarrollar en los años sucesivos. La decisión de la Armada de adaptar el remolcador *Las Palmas* para tal cometido como Buque de Investigación Oceanográfica (BIO) no pudo ser más acertada, ya que este grandioso pequeño buque ha cubierto con creces las expectativas creadas desde que en el año 1989 procediese a realizar su primera campaña antártica. El año pasado se conmemoró su vigésimo aniversario por medio de una serie de exposiciones y conferencias en diversas ciudades españolas, a lo que contribuyó la REVISTA GENERAL de MARINA con la publicación de una edición especial dedicada a tal acontecimiento.

Muchos son los oficiales de la Armada que han tenido la fortuna de disfrutar del mando del BIO *Las Palmas* y el mérito de cumplir satisfactoriamente las misiones encomendadas, y muchos son también los libros y artículos escritos sobre sus singladuras por los mares australes. En esta ocasión presentamos el escrito por el capitán de corbeta Francisco Javier Roca con motivo

de su mando durante la campaña antártica 2006-2007, la más larga realizada hasta entonces por un buque de la Armada, ya que abarcó algo más de siete meses: desde el babor y estribor de guardia del 25 de septiembre de 2006 a la salida de Cartagena hasta el correspondiente a la entrada en el mismo puerto el 2 de mayo de 2007.

El libro que nos presenta el capitán de corbeta Roca consiste, básicamente, en una crónica detallada, día a día, de la comisión efectuada en dicha campaña



a bordo del *Las Palmas*, utilizando una prosa amena, clara, limpia y atractiva. Pero la obra no es sólo una simple crónica; es mucho más que eso. Aprovechando el relato minucioso de las actividades diarias a bordo, nos ofrece un jugoso compendio de nociones sobre ceremonial marítimo y sobre importantes hechos históricos relacionados con la misión encomendada. Y a la hora de analizar la reacción de sus hombres frente a situaciones difíciles nos ofrece un canto a las virtudes humanas cuando ve cómo, formando una auténtica piña, todos dan lo mejor de ellos mismos en beneficio del grupo.

El libro viene adornado con numerosas y espléndidas fotografías que hacen más amena, incluso, su lectura. Puede adquirirse en el almacén del Servicio de Publicaciones del Ministerio de Defensa y en el del Servicio de Publicaciones del Cuartel General de la Armada (Montalbán, 2. Madrid).

G. S. S.

ORTUÑO MARTÍNEZ, Manuel: *Prim y la intervención tripartita en México. (Testimonios y documentos)*.—Ministerio de Defensa (ISBN: 978-84-9781-520-8). Madrid, 2009; 550 pp. sin ilustraciones; 12 euros.

Si hay algo que guste al humilde recensionista de este libro son las colecciones de documentos, a las cuales, y al ímprobo esfuerzo de investigación, transcripción y ordenación, se une la generosidad del autor que las ofrece al público para su cómoda utilización. Y esta colección de documentos, por desconocida y trascendental para la historia del XIX español, merece un reconocimiento especial. Además, para la Marina tiene el mérito de contener casi toda la documentación —hoy diríamos «operativa»— del mando componente naval de la expedición del general de Marina don Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba. No menos interesante es que el mando naval francés estaba en manos del famosísimo vicealmirante Jurien de la Gravière, el celeberrimo historiador y académico que nos legó tantos libros sobre *La Marine des anciennes*.

El autor dedica apenas cincuenta páginas, divididas en «Nota Previa, Prólogo e Introducción», a explicar el porqué, el cómo y el cuándo de esta profunda investigación, así como a mostrar la «cuestión de México», los problemas internacionales que de esa cuestión se derivaron y la intervención franco-britano-española.

Además de los documentos, el autor ofrece la revisión exhaustiva de la bibliografía existente sobre la intervención y sobre el general Prim. También contiene un cómodo índice onomástico. Los documentos están ordenados en XXII capítulos, donde fácilmente pueden encontrarse, entre otras cosas, las

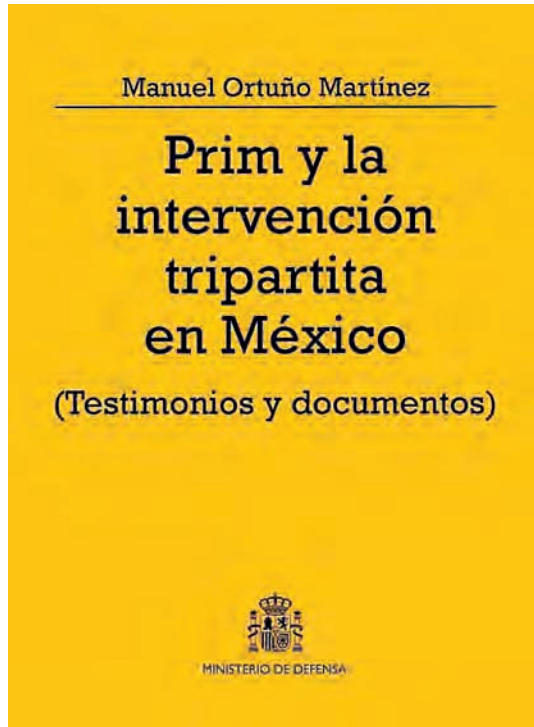
instrucciones dadas a los representantes, el desembarco español en Veracruz, la estancia de Prim en La Habana, las cuestiones de la expedición tripartita, las cartas de Prim a su familia y su correspondencia del año 1862, la candidatura del archiduque —y almirante austro-húngaro— Maximiliano de Austria y sus derivadas, la crisis entre los comisionados y, por fin, la ruptura del convenio, la reacción ante esa ruptura y la intervención de Prim ante el Senado español.

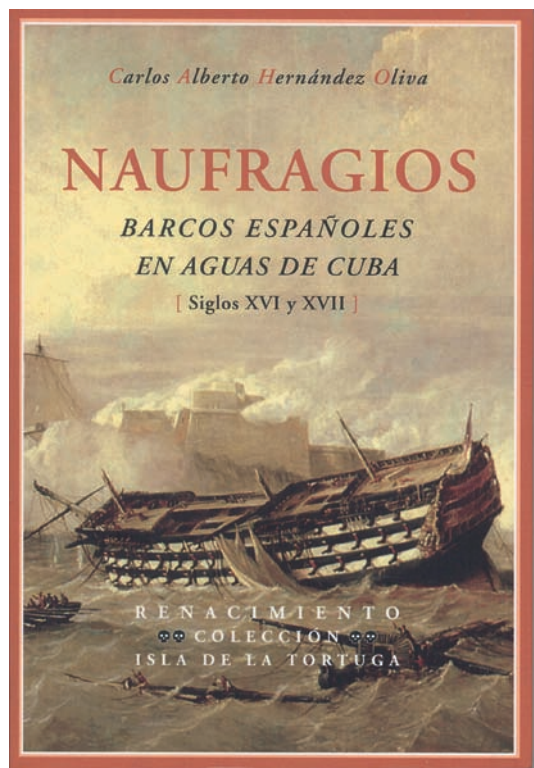
Las intervenciones en México y en Santo Domingo y el no saber gestionar una «crisis» nos condujeron a la guerra del Pacífico, en suma a El Callao de Lima, para lucimiento heroico de la Marina de Guerra española, para gloria inmarcesible de don Casto Méndez Núñez. Solamente por eso merecería la pena enfrascarse en la lectura de esta magnífica colección de testimonios y de documentos.

E. C.

HERNÁNDEZ OLIVA, Carlos Alberto: *Naufragios. Barcos españoles en aguas de Cuba (siglos XVI y XVII)*.—(ISBN 978-84-8472-311-0). Renacimiento. Colección «Isla de la Tortuga», 2009; 320 pp. Ilustraciones.

El tema de los naufragios, tan atrayente en forma y contenido, ha sido sin embargo muy controvertido, a veces por una evidente falta de información o por un error de datos o situaciones. En este libro, tan cuidadosamente editado por Renacimiento en su atractiva colección «Isla de la Tortuga», Carlos Alberto Hernández Oliva, geólogo e investigador cubano, maneja con acierto y solvencia una amplia relación de percances marítimos durante los siglos XVI y





XVII, acaecidos en aguas de la Cuba española, siempre desde fuentes fidedignas de las que ha hecho su mejor uso.

Desde su primer capítulo, «El manejo del Patrimonio sumergido en Cuba, en sus antecedentes, problemas y perspectivas», hasta el listado de los naufragios ocurridos en aguas de Cuba, toda una larga lista de hundimientos de muy distinta contextura tiene su exacto y documentado reflejo en las páginas de este libro, que ofrece un testimonio veraz de las catástrofes, y que a buen seguro enganchará a un nutrido censo de lectores, ya que el relato tiene fuerza expresiva e interés palpable.

A la calidad del texto se une la de la edición; valores ambos que lo hacen acreedor a ser considerado como una de las más logradas obras de su género.

Todos los rastros han sido minuciosamente transcritos, y la exposición de las características e historia de los buques reseñados, salpicados de curiosas anécdotas, hacen aún más agradable su lectura, porque el término naufragio sigue siendo una palabra mágica, evocadora de tesoros, valor y muerte en el desafío de los tiempos.

J. C. P.

MARTÍNEZ LAÍNEZ, Fernando, y CANALES TORRES, Carlos: *Banderas lejanas*.—(ISBN: 978-84-414-2121-9). Editorial EDAF, Madrid 2009; 543 pp.; ilustraciones; 28 euros.

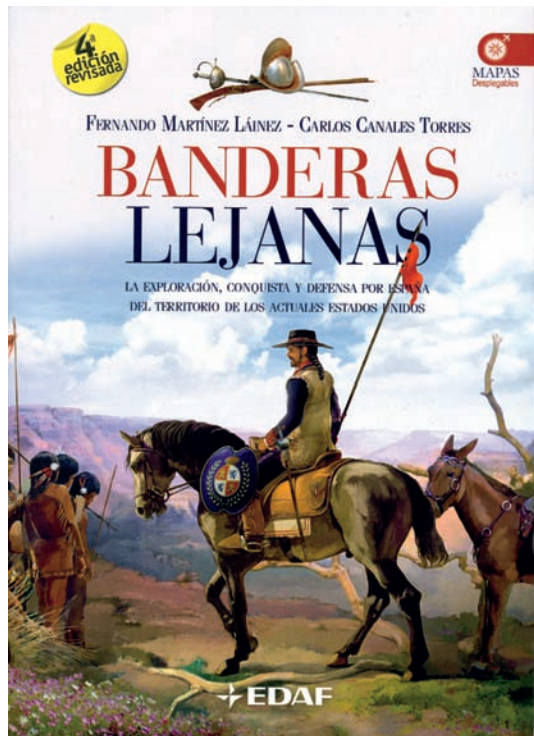
España es una nación históricamente acomplexada, y sea por la leyenda negra o por nuestro secular pasotismo, hemos sido incapaces de reivindicar

nuestra propia historia. Fuimos los primeros en pisar el territorio de lo que hoy es Estados Unidos, controlamos las tres cuartas partes de aquel vasto territorio y allí estuvimos más de tres siglos. Una larga aventura que arranca el 2 de abril de 1513, cuando Ponce de León, en búsqueda de la fuente de la eterna juventud, llegó a una nueva tierra a la que llamó Florida, y que se prolonga hasta el 10 de julio de 1821, cuando se arría la última bandera española en la plaza de la Constitución de San Agustín, la ciudad más antigua de Estados Unidos. De la exploración, conquista y defensa por España del territorio de los actuales Estados Unidos trata el libro que presentamos. Una historia apenas conocida por un reducido grupo de

nuestros compatriotas e ignorada y menospreciada por los estadounidenses, quienes tampoco valoran la enorme ayuda prestada por las fuerzas de nuestra Armada y de nuestro Ejército, así como por nuestros dineros, dicho sea de paso, durante su lucha de independencia contra Gran Bretaña.

A lo largo de sus 543 páginas este libro nos va ilustrando cómo los españoles fueron los primeros europeos que vieron el cañón del Colorado, cruzaron el río Misisipí, atravesaron las llanuras de Kansas, se internaron en los desiertos de Nevada o fundaron ciudades como Los Ángeles, Santa Fe o San Francisco. Fuimos los primeros que pactamos o luchamos contra los *apaches*, *comanches*, *cheyennes*, *sioux*, etc. Durante 300 años izamos nuestras banderas en fuertes, poblados, presidios, misiones y ciudades, a lo largo y a lo ancho de toda América del Norte, desde el río Grande hasta las gélidas costas de Alaska, y desde la Florida a California, y todo ello con unos escasísimos efectivos humanos.

*Banderas lejanas* es una obra importante, bien documentada, sin que haya otra publicada en castellano de esta magnitud. Nos presenta una panorámica completa de los esfuerzos políticos, navales y militares, así como la de los





principales protagonistas que hicieron posible esa historia apasionante, de una gesta que merece ser rescatada del olvido. Algunos capítulos acumulan tal cantidad de datos y detalles que su lectura se hace farragosa.

También, en ocasiones, resulta difícil interpretar los planos, magníficamente ilustrados, quizá debido a que no están ubicados junto a los textos correspondientes, así como un escaso número de erratas que se deberían corregir en próximas ediciones, aunque la que nosotros hemos leído es la cuarta, publicada a los seis meses de la primera, lo que nos da idea de la buena acogida que ha tenido el libro por parte de los lectores aficionados por el tema, los cuales han podido percatarse de que la conquista del Oeste, tan ensalzada por el cine de Hollywood, cuando llegaron los *cowboys* ya estaba hecha por un reducido grupo de marinos, exploradores, misioneros y colonos españoles.

Fernando Martínez Laínez y Carlos Canales con este magnífico libro continúan con su labor de divulgación de episodios de nuestro pasado histórico.

M. J. F.



---

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA