

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

ABRIL 2010



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2010
ABRIL
TOMO 258



CARTA DEL DIRECTOR 395

CARTAS AL DIRECTOR 397

TEMAS GENERALES

LA GUERRA CIVIL EN ALGECIRAS Y SU ENTORNO
GEOGRÁFICO 399

**Capitán de la Marina Mercante Manuel Rodríguez
Barrientos**

DOS ACCIONES NAVALES POCO CONOCIDAS 413

Antonio Luis Martínez y Guanter

EL CHA DE FERROL HA PASADO A LA HISTORIA 421

Capitán de fragata (R) Pedro Perales Garat

SOTANAS A BORDO 429

**Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del
Mar**

LA YIHAD Y EL TERRORISMO MARÍTIMO: AL
QAEDA Y ALGO MÁS 437

Capitán de fragata Luis Díaz-Bedia Astor

TEMAS PROFESIONALES

CONSIDERACIONES SOBRE LA CAPACIDAD DE
DEFENSA ASIMÉTRICA EN NUESTRO FUTURO
ESCOLTA 451

Alfárez de navío Marcos Rafael de Sousa y Fuchs

NAMSA Y LA LOGÍSTICA EN LA PESD 463

Teniente coronel Manuel Cabaleiro Larrán

LA VUELTA AL «COLE» A GOLPE DE «RATÓN» 473

Alfárez de fragata (RV) Jorge Juan Collantes Núñez

HISTORIAS DE LA MAR

EL ATAQUE AL MERCANTE *SIERRA ARÁNZA* 481

Oficial de la Marina Mercante Manuel Rodríguez Aguilar

VIVIDO Y CONTADO

FONDEO CURIOSO 499

Capitán de corbeta Federico Yanguas Guerrero

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...

EFEMÉRIDES

VIEJA FOTO

MARINOGRAMA

LEXICOGRAFÍA

MISCELÁNEA

CINE CON LA MAR DE FONDO

LA MAR EN LA FILATELIA

HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

PAÑOL DE PINTURAS

Nuestra portada: Lanzamiento
de un misil Standard
SM2-III B, por la fragata
Álvaro de Bazán durante
pruebas efectuadas en
Estados Unidos.

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

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

PUBLICIDAD: Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

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

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

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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

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

Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

Por la Instrucción 4/2010 del AJEMA, de 10 de febrero del presente año (BOD núm. 40, de 1 de marzo), se modifican y actualizan las normas sobre los Premios REVISTA GENERAL DE MARINA, que venían rigiéndose hasta ahora por la Orden Ministerial 194/73, de 16 de marzo de 1973. Esta nueva regulación ha venido impulsada por la necesaria adaptación orgánica y la aconsejable revisión económica en cuanto al importe de los premios.

Por otro lado, se incluye la entrega de un diploma acreditativo, no remunerado, como reconocimiento a la labor de determinados colaboradores que con su esfuerzo, interés y dedicación han contribuido al éxito de la REVISTA durante un significativo periodo de tiempo. Confiamos que esta actualización de los premios sirva de estímulo para que nuestros colaboradores continúen enriqueciendo la REVISTA con sus aportaciones, y para que aquellos que hasta ahora no se habían decidido a formar parte del grupo anterior tomen la iniciativa, den un paso adelante y nos favorezcan con su contribución.



En esta llamada «Sociedad del riesgo» que nos ha tocado vivir, el ámbito marítimo ha adquirido un notable protagonismo en los últimos años a causa de las múltiples situaciones de riesgo, amenaza o peligro —llamémoslas como queramos, pues las diferencias entre unas y otras son bastante sutiles— derivadas en gran parte de las vulnerabilidades inherentes al tráfico marítimo y al medio en que se desenvuelve. Y aunque nuestra atención, en lo concerniente a Seguridad Marítima, se centre últimamente en los casos de piratería, no debemos descartar las posibilidades de materialización de actos de terrorismo marítimo. Así nos lo recuerda el capitán de fragata Luis Díaz-Bedia en su artículo sobre la Yihad y el terrorismo marítimo, en el que destaca nuestra privilegiada —y al mismo tiempo vulnerable— situación geográfica y la magnitud que podría alcanzar un atentado terrorista en el ámbito citado.

Guillermo VALERO AVEZUELA



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.

CARTAS AL DIRECTOR

Artículo sobre Bermeo

Quiero agradecerle la publicación, en la REVISTA GENERAL DE MARINA de enero-febrero 2010, del artículo titulado Bermeo, escrito por mi paisano Javier Yuste González. No sólo ha empleado la precisión y rigor histórico que demuestran la profunda españolidad de nuestra villa, sino también detalles sensibles en los que se aprecia que sigue teniendo a Bermeo como parte de su vida. Y como nacidos en un pueblo tan marinerero, estoy además seguro de que ambos llevamos a nuestra Armada en el alma. Cuánto añoro aquella Comandancia de Marina, con nuestra Bandera grande y flameante, que estaba en el primer piso de la casa en donde yo vivía, en el Parque de Ercilla, núm. 1. Que Dios les proteja a todos y les siga iluminando en su excelente trabajo. Reciba un cordial saludo.—J. Borda Elejabarrieta.

Miguel Delibes

Sean estas líneas para recordar algo que quizá muchos de los lectores ya conozcan, y es que el recientemente fallecido don Miguel Delibes, hombre esencialmente de tierra adentro, de la mismísima alma de



Miguel Delibes.

Castilla, fue marinerero en la Armada. Poco importa, antes y ahora, en cuál de las dos marinas sirvió en aquel convulso periodo de la Guerra Civil. Tenía tan sólo 17 años y fue llamado a filas como soldado raso en Infantería, pero junto a un amigo prefirió la «aventura del mar» y consiguió enrolarse en la Marina, siendo destinado al crucero Canarias, a bordo del cual sirvió en calidad, al parecer, de serviola. Aquellas primeras experiencias navales las volcaría luego en su primera novela, La sombra del ciprés es alargada.—J. M.^a Barceló-Fortuny.

N. de la R.—El autor del *Canto épico a las glorias de Chile*, referido en la miscelánea núm. 24.462 correspondiente al mes de marzo, fue Rubén Darío, quien vio premiada esta obra en el «Certamen Valera» en 1887.

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.

LA GUERRA CIVIL EN ALGECIRAS Y SU ENTORNO GEOGRÁFICO

Manuel RODRÍGUEZ BARRIENTOS
Capitán de la Marina Mercante

Introducción



CUANDO se produce el alzamiento militar de julio de 1936, el puerto de Algeciras cobra una gran importancia porque se convierte en el único en que es posible desembarcar las fuerzas de Marruecos que deben marchar sobre Madrid. Otro puerto de desembarco podría haber sido el de Málaga, pero esa ciudad no se sumó al movimiento y los sublevados no pudieron contar con él hasta febrero de 1937.

En la mañana del 19 de julio de 1936 llegaban a Algeciras los vapores *Cabo Espartel* y *España núm. 5*, que traían al II Tabor de Regulares de Ceuta. Los escoltaba el cañonero *Dato*, que «se aproximó a La Línea y desde las cercanías del puerto de Gibraltar cañoneó al cuartel de Infantería de Ballesteros para intimidar a la guarnición que no se había sumado al movimiento» (1).

El *Cabo Espartel* pertenecía a Ybarra y Cía., y el *España núm. 5* era uno de los buques alemanes internados en puertos españoles durante la Primera Guerra Mundial y pertenecía al Estado español, que hacía años que lo empleaba como transporte. El 17 de julio de 1936 había llevado una Bandera de la Legión de Villa Sanjurjo (Alhucemas) a Melilla, e inmediatamente se hizo a la mar y se puso a las órdenes del Gobierno de Madrid. Pero al día siguiente el *Dato* lo capturó en el Estrecho y lo llevó a Ceuta. En los meses de noviembre y diciembre de ese año, y en marzo de 1937, realizó varios viajes más a Algeciras, con tropas y material de guerra.

(1) ALGARBIAN RODRÍGUEZ, J. M., y TORRES BARRANCO, F. J: *Apuntes sobre la Guerra Civil en el Campo de Gibraltar: el papel de Gibraltar*. Almoraina, 21, 1999.



Cañonero *Dato*.

El miércoles 22 de julio de 1936, a las tres de la tarde, buques de guerra gubernamentales se acercaron al fondeadero de Puente Mayorga y, apoyados por tres aviones, bombardearon La Línea en un intento de ayudar a las fuerzas republicanas que, llegadas en tren a la estación de La Almoraima, intentaban avanzar sobre Algeciras para hacer retroceder a las llegadas de Ceuta. Pero por la tarde, aviones rebeldes procedentes de la base de Tetuán hacían lo propio con la escuadra y con la estación de La Almoraima y obligaban a los trenes a retroceder hasta las estaciones de Castellar y Jimena de la Frontera.

Ante la grave situación que en esos días se vive en Algeciras, son muchas las personas que huyen por mar con destino a Gibraltar, ya que la verja de La Línea se encuentra cerrada. El *Aline II* (pequeña motonave propiedad de la Sociedad de Vapores «La Punta de Europa» y destinada al transporte de pasajeros en la bahía de Algeciras) es el único barco que mantiene la comunicación con aquella plaza, si bien fueron numerosas las pequeñas embarcaciones —incluso botes a remo— que se llegaron a utilizar con el fin de buscar refugio en el Peñón. El afán de escapar dio lugar a verdaderos actos de piratería, como fue el caso del motovelero *Catalina Partida*. Este pequeño y viejo buque de la matrícula de Ceuta y construido en 1858 tenía una eslora de 18 m y un arqueo bruto de 47 toneladas y era propiedad de don Fernando Partida Palma. Cuando dos o tres días después del alzamiento se encontraba surto en el puerto de Algeciras, procedente del de Ceuta, fue asaltado por unos individuos que obligaron a la tripulación a hacerse a la mar con rumbo desconocido.

Después se supo que el motovelero se había refugiado en Gibraltar y su armador, tras laboriosas gestiones encaminadas a su rescate y con la ayuda obtenida de las autoridades nacionalistas, consiguió sorprender a los tripulantes y traerlo a Algeciras hacia finales de octubre o principios de noviembre de 1937.

El «convoy de la Victoria» y el ataque del *Jaime I*

En la tarde del miércoles 5 de agosto de 1936, festividad de Nuestra Señora de África, lograba arribar a Algeciras el llamado «convoy de la Victoria», que traía desde Ceuta un considerable contingente de tropas y material de guerra. El convoy, que contó con la protección del cañonero *Dato*, del *Torpedero número 19* y del guardacostas *Uad Kert*, estaba integrado por los correos de Trasmediterránea *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta* y los remolcadores *Arango* (de 567 toneladas de registro bruto y pabellón hispano-marroquí) y *Eduardo Benot* (de 25 metros de eslora y 111 toneladas de registro bruto), que tuvo que regresar a Ceuta por avería.

El destructor gubernamental *Alcalá Galiano*, que se acercó a toda máquina procedente de Poniente, intentó evitar el paso del convoy dirigiéndose a los correos que marchaban en cabeza, contra los que rompió fuego; pero el *Dato* maniobró sobre el destructor para atraer su atención y logró que éste cesase el ataque a los mercantes y se retirase francamente, desapareciendo detrás de Punta Europa.

Dos días después, el acorazado *Jaime I* se presentaba en la Bahía con los cruceros *Miguel de Cervantes* y *Libertad* y el destructor *Almirante Ferrándiz*, y atacaba Algeciras. Desde las siete de la mañana hasta las dos de la tarde no cesó el cañoneo del *Jaime I* sobre la ciudad. Después marchó a colocarse cerca de puente Mayorga, pero no hubo tregua: la aviación sustituyó entre tanto al acorazado. A las tres y media de la tarde se retiró la escuadrilla aérea y el *Jaime I* reanudó el fuego sobre Algeciras hasta las siete de la tarde aproximadamente, hora en que desapareció por donde vino rumbo a Tánger. Los daños causados fueron: destrozo total del restaurante Casero, destrucción de la torreta del Consulado argentino y de parte del inglés e insignificantes deterioros en otros edificios de la Marina y paseo de la Conferencia. Una bomba de aviación cayó en el edificio donde estaba instalada la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, destruyó su salón de actos y la secretaría y deshizo su archivo que, merced a una gran labor, pudo ser reconstituido casi en su totalidad. Se registraron algunos heridos y una víctima mortal: un soldado marroquí que disparaba su ametralladora en el puerto, entre cuyos bloques dejó la vida.

El cañonero *Dato*, que se encontraba fondeado, también sufrió el ataque de tan potente adversario y, aunque se defendió tenazmente, resultó incendiado,



Crucero *Miguel de Cervantes*.

por lo que su comandante, el capitán de fragata Manuel Súnico y Castedo, decidió vararlo para evitar su pérdida total. En su reflotamiento intervino el remolcador de altura *Arango*, una de las unidades que habían integrado el convoy del Estrecho. El 30 de septiembre el *Dato*, una vez a flote, marchó a Cádiz para ser reparado en el Arsenal de La Carraca. Iba escoltado por los patrulleros de la 2.^a Flotilla *Iñasi* y *Pemartín*, dos *bous* armados incorporados a la Marina de guerra nacional, que a la altura de Trafalgar lo entregarían a otros de la 1.^a Flotilla, salidos para esperarle.

No fue el *Dato* el único buque dañado por el *Jaime I*. El *Ciudad de Ceuta* resultó alcanzado por un proyectil que penetró por su costado de babor, atravesó la cámara de primera clase e hizo explosión en la brazola de la escotilla. También resultaron dañadas algunas embarcaciones menores, entre ellas el pesquero *Río de la Plata*, de la matrícula de Villajoyosa, que había sido incautada por el comandante militar de Marina, teniente de navío Alejandro Mackinlay, precisamente por disposición del comandante del *Dato*, para prestar servicio de contraespionaje, contrabando y salvamento y para transporte de carbón desde Gibraltar con destino a los patrulleros con base en Algeciras.

Pesqueros convertidos en patrulleros

La presencia de los patrulleros nacionales en Algeciras se hizo notar pronto. Se trataba de una serie de pesqueros que, dotados en el Arsenal de La

Carraca de ametralladoras y piezas de cañón de calibre menor, se integraron en la Marina de Guerra. El primero de todos ellos fue el *Lanzón*, guardapesca afecto en Cádiz a Servicios Marítimos, que en la tarde del mismo 18 de julio fue puesto por su capitán, don Manuel Lousado, a disposición del comandante de Marina de aquel puerto y del almirante jefe del departamento. A esta pequeña unidad le siguieron varios *bous*, que asimismo fueron armados: *Iñasi*, *Toralla*, *Panxón* (después *Pemartín*), *Juan* (luego *Juan Miguel*), *Atlántico núm. 1* (luego *Atlántico*)... En un principio se les encargó misiones de vigilancia para evitar la entrada de buques enemigos en la bahía gaditana; pero roto el bloqueo de aquella zona algunas de estas pequeñas unidades recibieron orden de partir para Algeciras. Se trataba de los *Iñasi*, *Pemartín*, *Lanzón* y *Juan Miguel*. En tanto que a los dos primeros les correspondió —como ya se ha dicho— escoltar al averiado *Dato* hasta Cádiz, los otros fueron enviados a barrer las proximidades del puerto de Ceuta, que era necesario mantener libre de submarinos enemigos debido a la inminente llegada de los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera*, que procedentes de Galicia iban a aprovisionarse de combustible.

Más tarde el *Lanzón* y el *Juan Miguel* regresarían a su labor de vigilancia en la bahía de Cádiz, y el *Iñasi* y el *Pemartín* se encargarían, con el guardacostas *Uad Kert*, de hacer el barrido de los puertos de Algeciras y Ceuta, y de la vigilancia de las aguas al este de Punta Europa y en el Estrecho, siguiendo las informaciones de paso de submarinos y buques enemigos.

Otros *bous* militarizados en el sur fueron los *Pacífico*, *María Teresa*, *Virgen de la Cinta núm. 7* (que pasa a ser el *Huelva*), *Virgen de la Cinta núm. 5* (que pasa a llamarse *Cinta*), *Canosa* (luego *Índico*) y *Pesquerías Cantábricas núm. 1* (después *Cantábrico*). El primer *Pemartín* (ex *Panxón*) tomó el nombre de *Ruiz de la Puente*, y el *bou Pesquerías Cantábricas núm. 3*, el de *Pemartín* (segundo patrullero con este nombre). También el *Pedro* (después *Pedro I*), capturado en el Estrecho por patrulleros nacionales el 2 de agosto de 1936 cuando se dirigía a Barcelona con sesenta toneladas de pescado.

Estos buques, luego de servir con base en Cádiz y Huelva, pasaron a integrarse en las Fuerzas Navales del Norte de África, donde ayudaron al control del tráfico. La jefatura, con sede en Algeciras, la ostenta, en un principio, el capitán de fragata Súnico, anteriormente comandante del *Dato*, y más tarde el de la misma graduación José Garat.

Estos patrulleros, protegidos por el cañonero *Cánovas del Castillo*, gemelo del *Dato*, realizan diversos servicios en aguas del Estrecho. A la labor de vigilancia para tratar de interceptar el paso de buques enemigos se une la de convoyar a los nacionales que, día a día, sin descanso, traen a Algeciras al Ejército marroquí y el material de guerra que buques mercantes, de nacionalidad alemana e italiana principalmente, descargan en Melilla y otros puertos del Protectorado Español de Marruecos. Son aquéllos los *Ciudad de Algeciras*, *Ciudad de Ceuta*, *Ciudad de Alicante*, *El Montecillo*, *Ciutat de Tarragona*, *Altube Mendi*, *A. Lázaro*, *V. Puchol*...

Capturas en el Estrecho

El número de buques mercantes, nacionales y extranjeros, interceptados durante la Guerra Civil por las Fuerzas Navales del Norte de África a su paso por el Estrecho, llegó a alcanzar la cifra de trescientos veinticinco (2).

De ese elevado número, los mercantes extranjeros que pudieron ser declarados buena presa fueron inmediatamente abanderados en España. En principio se les asignaba nombres de puertos de la España nacional, y más tarde, con la creación de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, se les dio nombres de conocidos castillos.

El vapor *Janu*, de la Societé Belge des Enterprises Commercielles, con sede en Amberes, llegó a Santander a primeros de marzo de 1937 con un cargamento de armas en su primer viaje al servicio de la República. Pocos días después, el 14 de marzo, cuando navegaba en lastre por el Estrecho, fue capturado por el patrullero *Huelva*. Declarado buena presa, se le dio el nombre de *Cádiz* y fue empleado como unidad de transporte militar. El 1 de julio de 1938 pasó a la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales con el nombre de *Castillo Arévalo* y ese mismo día era transferido a la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques destacado en el puerto de Barcelona. Construido en 1912 por Irving Shipbuilding & Dry Dock Co. Ltd., de Hartlepool (Inglaterra), sus características principales eran: eslora total, 83,20 metros; registro bruto, 1.374 toneladas; peso muerto, 1.100 toneladas.

El 28 de marzo de 1937, el patrullero *Uad Kert* capturaba en el Estrecho al vapor griego *Gardelaki*, propiedad del armador C. Theopilatos, que transportaba carga a granel para la zona de levante controlada por el Gobierno de Madrid. Conducido a Algeciras, era declarado buena presa y destinado al transporte militar de guerra con el nombre de *Algeciras*, que conservaría hasta que el 1 de julio de 1938 fue incorporado a la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales con el nombre de *Castillo Tarifa*. Había sido construido en 1888 por T. Turnbull & Sons, de Whitby (Inglaterra). Sus características principales eran: eslora total, 87,78 metros; registro bruto, 2.282 toneladas; peso muerto, 3.450 toneladas.

El 5 de abril de ese mismo año, también en el Estrecho, el patrullero *María Teresa* apresó al vapor *Nagos*, que conducía un cargamento de pirita de hierro. Este buque era propiedad del armador griego J. G. Livanos y estaba matriculado en Chios. Declarado buena presa, se le dio el nombre de *Huelva*, que conservó hasta que en julio 1938 se integró en la Gerencia y pasó a llamarse *Castillo Monforte*. Había sido construido en 1912 por S. P. Austin & Sons Ltd., de Sunderland (Inglaterra). Sus características principales eran: eslora total, 81,38 metros; registro bruto, 1.926 toneladas; peso muerto, 2.756 toneladas.

(2) MARTEL, Carlos: *Patrulleros y Minadores*. Cádiz, 1942.

El 18 de julio de 1937, el patrullero *Huelva* capturó el vapor *Alix*, propiedad del armador noruego A. S. Salvesen, con sede en Oslo, y lo condujo a Ceuta. Al comenzar la Guerra Civil, la Bolsa de Londres lo había fletado en varias ocasiones para traer diversos cargamentos a España y regresar con fruta al norte de Europa. Declarado buena presa, fue abanderado en España con el nombre de *Málaga*. En marzo de 1938 tomó en Cádiz un cargamento completo de sal con destino a Santoña. El día 30, terminada la descarga, zarpó para San Esteban de Pravia y, a causa de una espesa niebla, embarrancó en los acantilados de cabo Quejo. Cuando se intentaba reflotarlo, un temporal del noroeste lo destrozó y desapareció por completo. Había sido construido en 1917 por A/S Akers Vaersk, de Oslo. Sus características principales eran: eslora total, 74,71 metros; registro bruto, 1.115 toneladas; peso muerto, 2.000 toneladas.

El 17 de diciembre de 1937, el crucero auxiliar *A. Lázaro* capturó al vapor griego *Polimnia*, propiedad del armador E. Michalitsianos. Declarado buena presa, se le dio el nombre de *Coruña*. El 1 de julio de 1938 pasó a la Gerencia y fue dedicado al transporte de guerra con el nombre de *Castillo Simancas*. Había sido construido en 1907 por C. Connell & Co. Ltd., de Glasgow (Escocia) y sus características principales eran: eslora total, 121,92 metros; registro bruto, 4.937 toneladas; peso muerto, 7.950 toneladas.

El 21 de diciembre de 1937, el crucero auxiliar *Mallorca* interceptó y capturó al vapor de bandera francesa *François*, propiedad de la Societé Comérciale l'Affretements et de Comisions. El buque se dedicaba al contrabando de material militar, por lo que fue declarado buena presa. Abanderado en España, se le dio el nombre de *Vigo*. En 1939 se rebautizó *Castillo Andrade* y fue arrendado a la Compañía Trasmediterránea. Construido en 1914 por Richardson Dock & Co. Ltd., de Stockton (Inglaterra), sus características principales eran: eslora total, 115,97 metros; registro bruto, 3.457 toneladas; peso muerto, 6.000 toneladas.

El 21 de enero de 1938, el crucero auxiliar *V. Puchol* apresó al vapor *Pomaron*, que enarbolaba bandera estoniana aunque pertenecía a la naviera Strubin & Co., con sede en Londres. Declarado buena presa, se le dio el nombre de *Bilbao* y más tarde se rebautizó *Castillo Butrón*. En fecha 8 de julio de ese mismo año pasó a la Gerencia. Había sido construido en 1899 por A. Rodger & Co., de Glasgow (Escocia) y sus características principales eran: eslora entre perpendiculares, 79,21 metros; registro bruto, 1.743 toneladas; peso muerto, 2.700 toneladas.

El 22 de enero de 1938, el crucero auxiliar nacional *Mallorca* capturó al vapor estonio *Juss*. Declarado buena presa, se le dio el nombre de *Sevilla*. En fecha 31 de julio siguiente pasó a la Gerencia y fue rebautizado *Castillo Gibralfaro*. Construido en 1905 por Short Bros. Ltd., de Sunderland (Inglaterra), sus características principales eran: eslora total, 78,94 metros; registro bruto, 1.587 toneladas; peso muerto, 2.505 toneladas.

A mediados de marzo de 1938, el cañonero *Lauria* detuvo al carguero soviético *Lensovet*. Conducido a Cádiz, fue declarado buena presa y abanderado en España con el nombre de *Castillo Bellver*. Pasó a la Gerencia de Buques Mercantes para servicios oficiales. Había sido construido en 1923 por J. L. Thompson & Sons, de Sunderland (Inglaterra). Sus características principales eran: eslora total, 115,26 metros; registro bruto, 4.718 toneladas; peso muerto, 6.838 toneladas.

El 26 de mayo de 1938, el patrullero *Iñasi* capturó al vapor danés *Jan*, perteneciente a la compañía Holm & Wonsild, que conducía un cargamento de carbón. Declarado buena presa, el 30 de junio siguiente se incorporó a la Gerencia con el nombre de *Castillo Coca*. Construido en 1918 por Kjöbnehavns Flydk & Skbs., Copenhague (Dinamarca), sus características principales eran: eslora total, 79,58 metros; registro bruto, 1.739 toneladas; peso muerto, 3.010 toneladas.

El 31 de mayo de 1938, el crucero auxiliar *V. Puchol* capturó al carguero soviético *Postishev*, que transportaba un cargamento completo de carbón. Declarado buena presa, fue incorporado el 1 de julio siguiente a la Gerencia con el nombre de *Castillo Olite*. Este buque tuvo un trágico final al ser hundido por las baterías republicanas cuando intentaba entrar en Cartagena con un contingente de tropas nacionales. Del total de 2.112 hombres que iban a bordo perdieron la vida 1.476. Había sido construido en 1921 por Rotterdam Droogdok Maats, de Rotterdam (Holanda). Sus características principales: eslora total, 110,12 metros; peso muerto, 3.545 toneladas; peso muerto, 6.216 toneladas.

El 21 de julio de 1938 fue capturado el vapor *Skulda*, de bandera noruega, que el 8 de agosto siguiente se incorporó a la Gerencia con el nombre de *Castillo Daroca*. Había sido construido en 1910 por Bergens M/V, de Bergen (Noruega), y sus características principales eran: eslora total, 70,15 metros; registro bruto, 1.105 toneladas; peso muerto, 1.781 toneladas.

El 9 de noviembre de 1938, el vapor *Nicolau Eleni*, del armador griego Georgios Nicolaus, de El Pireo, fue capturado por las Fuerzas Navales del Estrecho. Declarado buena presa, fue incorporado a la Gerencia y rebautizado *Castillo Madrigal*. Construido en 1920 por Sunderland S. B. Co. Ltd., sus características principales eran: eslora total, 118,87 metros; registro bruto, 4.528 toneladas; peso muerto, 8.345 toneladas.

El 19 de noviembre de 1938, vapor letón *Everards* fue capturado por el planero armado *Malaspina*. Declarado buena presa, el 27 de diciembre de 1938 fue incorporado a la Gerencia con el nombre de *Castillo Fuensaldaña*. Había sido construido en 1910 por W. Gray Co. Ltd., de Hartlepool, y sus características principales eran: eslora total, 106,71 metros; registro bruto, 3.075 TRB; peso muerto, 6.180 toneladas.



Acorazado Jaime I.

Las motonaves de Trasmediterránea *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta*

Estos buques gemelos cubrían las líneas del Estrecho desde que fueron construidos en 1927 y 1928, respectivamente, con los primitivos nombres de *Miguel Primo de Rivera* y *General Sanjurjo*.

Al producirse el alzamiento el *Ciudad de Algeciras* se encontraba en Ceuta y, con motivo de los acontecimientos, suspendió su salida regular con destino a Algeciras. A las 2300 horas del mismo día 18 de julio salió para Cádiz al mando del teniente de navío Antonio Díaz González-Aller, escoltado por el destructor *Churruca* y transportando entre los dos al Primer Tabor de Regulares Indígenas de Ceuta número 3, compuesto por un total de 220 hombres. Cuando regresaban a Ceuta, la dotación del destructor se amotinó y se pasó al bando gubernamental, pero el *Ciudad de Algeciras*, aunque con la tripulación prácticamente amotinada también, entró en Ceuta. Permaneció en ese puerto hasta que el 5 de agosto pasó a Algeciras, en esta ocasión al mando del teniente de navío Leopoldo Boado, formando parte del «convoy de la Victoria». El bloqueo al que la escuadra republicana sometió las aguas del Estrecho retuvo al *Ciudad de Algeciras* hasta el 30 de septiembre, en que pudo regresar a Ceuta. Durante los meses de octubre y noviembre realizó varios

viajes a Algeciras, y a mediados de diciembre pasó al Arsenal de La Carraca donde se le montó un ligero armamento. A mediados de enero de 1937, artillado y al mando de un oficial de la Armada, regresó al Estrecho donde, adscrito a las Fuerzas Navales del Norte de África, realizó funciones de patrullero.

El *Ciudad de Ceuta*, que se encontraba en Cádiz, salió el 18 de julio de 1936 para Ceuta. El 5 de agosto también formó parte del «convoy de la Victoria», al mando del teniente de navío Corral. Alcanzado por los disparos del acorazado *Jaime I* cuando éste bombardeó el puerto de Algeciras, sufrió diversos daños en su obra muerta, lo que no impidió que continuase con los transportes de tropa y material de guerra. Igual que su gemelo, fue artillado y quedó adscrito a las Fuerzas Navales del Norte de África. Una orden de la Dirección General de Tráfico Marítimo de la España nacional, de fecha 19 de abril de 1937, establecía los servicios civiles que a una parte de la flota de la Compañía Trasmediterránea correspondía servir, entre los que figuraba la línea diaria Algeciras-Ceuta. La pareja *Ciudad de Ceuta* y *Ciudad de Algeciras*, una vez desartillados, volvieron a prestar la misión de buques correos.

Mercantes internados en Gibraltar

Al producirse el alzamiento, hasta un total de cinco buques españoles quedaron internados en aguas de Gibraltar, detenidos por sus tripulaciones adictas al Gobierno de Madrid. Uno de ellos era el vapor *Cabo Roche*, de Ybarra y Cía., cuyos armadores gestionaron su incorporación a la España nacional. El 22 de junio de 1937 fue entregado al cañonero *Lauria*, que lo acompañó hasta Algeciras, donde permaneció varios días. Otro, el *Arnabal Mendi*, de Sota y Aznar, entró en aquella plaza el 29 de enero de 1937 huyendo de buques de guerra nacionales, y fue entregado más tarde en aguas del Estrecho al cañonero *Cánovas del Castillo*, que lo condujo a Ceuta con su cargamento valorado en cinco millones de pesetas. En la recuperación de estos buques tuvo una destacada intervención el vicecónsul de España en Gibraltar, don Leopoldo Yome Pizarro, quien desarrolló una acción verdaderamente peligrosa y estuvo, en algunas ocasiones, en trance de ser arrojado al agua por las tripulaciones.

Un heroico capitán mercante

Es notable el caso del vapor *El Montecillo*, de la bilbaína Compañía General de Navegación. Este carguero, de 101 metros de eslora y 3.083 TRB, había sido incautado por el Gobierno republicano. Lo mandaba el capitán don Juan Díaz González, quien por su heroica conducta al rescatar y entregar el buque a

la España nacional, con su carga y tripulación, se convirtió en el primer marino mercante distinguido con la Cruz Laureada de San Fernando, que le fue impuesta por el general Franco.

En la relación de méritos, anexa a la orden de 7 de junio de 1946, por la que le fue concedida tan alta condecoración militar, se decía lo siguiente:

«El día 14 de agosto de 1936 el vapor *Montecillo*, mandado por el capitán de la Marina Mercante don Juan Díaz González, cargó en Bilbao 1.000 toneladas de lingotes de hierro, 1.000 de cobre y 12 de material de guerra, consignado todo ello por el gobierno rojo, saliendo con destino a Alicante el día 20 del citado mes, entrando en Gibraltar cinco días después con el pretexto de hacer carbón. En dicho puerto saltó a tierra el Capitán, y marchando a Algeciras, se presentó al Comandante Militar de la Plaza, el hoy General D. Manuel Coco Rodríguez, quedando desde aquel momento, y a petición propia, militarizado a las órdenes de la Autoridades nacionales.

Obedeciendo órdenes de éstas salió de Gibraltar, con su buque, el día 26 de agosto del nombrado año, con el propósito de burlar el bloqueo de la escuadra roja en el estrecho y conducir el barco a Ceuta o Algeciras, dispuesto a hundirlo, en último extremo, para evitar llegase a poder de los rebeldes.

Como la dotación del buque se hallaba armada y compuesta en su mayoría de elementos rojos, el capitán Díaz interesó de las Autoridades nacionales que el buque fuera bombardeado en el caso de no poder realizar su propósito, evitando así cayese en manos de los enemigos de España. En el Estrecho fue bombardeado y ametrallado el buque dos veces por hidroaviones nacionales, permaneciendo el citado capitán en todo momento en el puente, y aprovechando la confusión que se produjo, dominó a los tripulantes, haciéndose con el buque y entregándolo en Ceuta a las Autoridades nacionales con toda su carga y tripulación.»

Fueron varias las ocasiones en que *El Montecillo* estuvo en Algeciras en el transcurso de la Guerra Civil, con tropas y material de guerra. Y en cuanto al capitán Díaz, ingresó en la Reserva Naval Movilizada el 15 de marzo de 1937. En agosto de 1939 pasó a ser práctico del puerto de Barcelona, cargo que ejerció hasta su fallecimiento en 1951, a la edad de 49 años.

El tráfico marítimo en el puerto de Algeciras durante la Guerra Civil

Si bien en Algeciras, durante todo el tiempo que duró la contienda, fue constante el movimiento de buques nacionales dedicados al transporte de tropas y material bélico, así como el de buques de guerra, no ocurrió lo mismo con los dedicados al tráfico puramente mercantil. De hecho, los buques

mercantes españoles —salvo en muy contadas ocasiones, y casi siempre por razones ajenas al propio comercio marítimo— dejaron de tocar en Algeciras hasta que concluyó la Guerra Civil.

En cuanto a los mercantes de banderas extranjeras, ocurrió que al iniciarse el conflicto hubieron de interrumpir prácticamente su tráfico con los puertos nacionales, ya que cualquier contacto comercial con éstos resultaba arriesgado debido a que la zona nacional carecía de reconocimiento internacional. Pero el 18 de noviembre de 1936, los Gobiernos de Italia y Alemania reconocieron oficialmente al Gobierno del general Franco. Esta circunstancia, y el hecho de que desde finales de septiembre, con la bajada de los cruceros nacionales al Mediterráneo, se pudo romper el bloqueo a que la Flota republicana tenía sometido el Estrecho, el tráfico de buques extranjeros en los puertos del sur de la Península adquirió gran intensidad. En el de Algeciras se reanudó hacia mediados de enero de 1937.

Según consta en el «Cuaderno de Practicaje», diligenciado mes a mes por el entonces único práctico del puerto de Algeciras, Juan González López, y visado por los sucesivos comandantes de Marina de la época, las entradas de cargueros extranjeros en el puerto de Algeciras durante el bienio 1937-1938 fueron las siguientes:

NACIONALIDAD	1937	1938
Alemana	36	32
Británica	3	19
Danesa	5	-
Italiana	3	1
Noruega	3	
Totales	50	52

Como se desprende del contenido de este cuadro, fueron mayoría los buques de bandera alemana, y las razones de ello, por evidentes, no son preciso explicar. Casi todos pertenecían a las conocidas navieras Neptun, D. G., de Bremen (*Achilles, Ajax, Apollo, Arion, Atlas, Bessel, Euler, Gauss, Helios, Hercules, Hero, Hestia, Kepler, Klio, Kronos, Juno, Olbers, Pluto, Triton*); a la Oldenburg P. D. R., de Hamburgo (*Las Palmas, Pasajes, Porto, Rabat, Sebu, Tánger*) y a la Slogan R. M., también de Hamburgo (*Barcelona, Castellón, Catania, Gírgenti, Lipatri, Procida, Savona, Tarragona*).

El *Ciutat de Tarragona* era un pequeño carguero del armador catalán Matías Mallol Bosch. Tenía una eslora de 55 metros, 825 TRB y 1.064 toneladas de peso muerto. El día 21 de julio de 1936 llegó a Ceuta, procedente de Gijón,

con un cargamento completo de carbón para Gandía. Fue militarizado como transporte de guerra y realizó diversos viajes desde los puertos del Protectorado Español de Marruecos a la Península, con tropas y material de guerra. En Algeciras estuvo a mediados de diciembre de 1936, a finales de febrero de 1937, y después, entre primeros de junio y primeros de septiembre de este mismo año, hizo siete viajes más.

El 15 de abril de 1937 estuvo en Algeciras el *Mari-Eli*, de 69 metros de eslora, 1.078 TRG y 1.500 PM, que cuando estalló la guerra pertenecía a la Naviera Irala, de Bilbao. Durante el conflicto actuó como transporte de guerra en la Marina nacional, dando continuos viajes con tropas y material.

Otro buque español que pasó por Algeciras durante la Guerra Civil fue la motonave *Altube Mendi*, uno de los cinco buques que —de un total de cuarenta y cuatro con que contaba la naviera Sota y Aznar— quedaron del bando nacional al comenzar la Guerra Civil. Construido en 1929, tenía una eslora de 107,3 metros y 2.955 TRB. El 18 de julio se encontraba en Sevilla y fue incorporado, como buque transporte naval, a las Fuerzas Navales del Norte de África, con base en Ceuta. En trece ocasiones llegó a estar en Algeciras entre diciembre de 1936 y agosto de 1937.

Un pequeño buque que prestó servicio en Algeciras durante la Guerra Civil fue el pesquero *Galatea*, de la matrícula de Villajoyosa, que estuvo destinado al transporte de víveres y tejidos desde Gibraltar para el ejército de este campo.

En el transcurso de la contienda civil, el puerto de Algeciras fue visitado en más de una ocasión por buques de guerra italianos. El 3 de julio de 1937 lo hizo el *Pessagno*, en el que llegaron 150 balillas italianos de ambos sexos, a los que acompañaban un almirante italiano, el ministro de Italia en Tánger y el cónsul de España. Les esperaban en el muelle el representante consular de Italia, el gobernador civil, el alcalde y otras autoridades, además de numeroso público. Una vez desembarcados, los balillas se dirigieron al hotel para almorzar y después marcharon a Gibraltar en vapor especial, donde embarcaron en otro que les conduciría a Nápoles (3).

Por las mismas fechas arribó el destructor *Mirabello*, procedente de Marruecos, con treinta niños falangistas españoles que constituían el primer grupo de la expedición de cuatrocientos que habían sido especialmente invitados por el Duce a una visita a Italia, donde pasarían el verano. Siguieron rumbo a Gibraltar, donde embarcarían en el *Duilio* (4). De este mismo buque desembarcaría en nuestro muelle el 10 de mayo de 1938, de paso para Sevilla, el embajador de Italia en la España Nacional (5).

(3) *Azul*, Semanario Comarcal de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S., núm. 34, Algeciras, 5 de julio 1937.

(4) *Ibídem*.

(5) *Ibídem*, núm. 71, 21 de mayo 1938.

Tres días antes de que finalizase la guerra, el martes 28 de marzo, tuvieron lugar en el puerto dos acaecimientos dignos de mención. El primero, la llegada del destructor *José Luis Díez*, devuelto a España después de haber permanecido internado en Gibraltar desde que en la noche del 29 al 30 de diciembre de 1938, acosado por tres minadores y un cañonero nacionales que le causaron graves averías, se viese obligado a embarrancar en la playa de los Catalanes, a levante del Peñón.

El otro hecho destacable fue la inauguración del buque escuela de los Flechas Navales (Sección Naval del Frente de Juventudes). Se trataba del veterano vapor *Aline* —que durante muchos años había estado dedicado a la travesía de Algeciras a Gibraltar—, inactivo desde 1935 y que fue abandonado por su propietario, que huyó al producirse el alzamiento. Convertido en Escuela de Flechas Navales con el nombre de *José Antonio*, cumplió su misión docente amarrado de popa a un pequeño muelle construido y cedido al efecto por la Junta de Obras del Puerto (6).



BIBLIOGRAFÍA

- ALGARBANI RODRÍGUEZ, J. M. y TORRES BARRANCO, F. J.: *Apuntes sobre la Guerra Civil en el Campo de Gibraltar: el papel de Gibraltar*. Almoraina, 21, 1999.
- MARTEL, Carlos: *Patrulleros y Minadores*. Cádiz, 1942, Establecimientos Cerón y Librería Cervantes, S. L.
- Azul*, Semanario Comarcal de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S., núm. 34, Algeciras, 5 de julio 1937.
- Ibídem, núm. 71, 21 de mayo 1938.
- Mundo Ilustrado*, núm. 84, julio de 1941. Madrid.

(6) *Mundo Ilustrado*, núm. 84, julio de 1941. Madrid.

DOS ACCIONES NAVALES POCO CONOCIDAS

COMBATE NAVAL ENTRE ARAGONESES Y PISANOS

Antonio Luis MARTÍNEZ Y GUANTER



UNA vez asegurada la isla de Cerdeña, el rey don Jaime II de Aragón quiso poner un gobernador en aquella isla, en la que venía ejerciendo el cargo el almirante de Aragón don Francisco Carrós, para dejar libre al almirante y que no tuviera que solucionar tanto problemas en la mar como en la isla. La idea no era mala, pero en el siglo XIV eso solía ser muestra de pérdida de confianza por el monarca, lo cual no gustó nada a don Francisco. Pero esto es tema aparte, ya que la razón al final fue del almirante y no del nuevo gobernador.

Para cumplir la real orden se dispuso de dos galeras, las cuales fueron abordadas por el recién nombrado gobernador de la isla de Cerdeña, don Ramón de Peralta, al que acompañaban unos 150 caballeros de los mejores del reino. Ya todos a bordo zarparon del puerto de Salou el día 21 de diciembre del año de 1326 con rumbo a la isla: primero a remo y, cuando saltó un viento favorable, se navegó con éste y por remo a cuarteles a un ritmo de dos paladas por minuto.

El día 25, la galera que portaba a don Ramón de Peralta arribó a un surgidero próximo al de Bonayre; pero su compañera, algo menos afortunada, se retrasó y no pudo arribar. Para evitar males mayores su capitán decidió quedarse algo alejado de la costa por haberse hecho de noche y no arriesgar en aguas desconocidas la nave.

Al amanecer del día siguiente, la galera que estaba en la mar se encontró de pronto con doce pisanas, que iban de vuelta encontrada y no muy contentas por ser parte de los restos que el día anterior habían sido vencidas por el almirante don Francisco Carrós en el combate de Caller, estando al mando de don Gaspar de Oria, a las que les seguían otras cinco y tres leños. En total, veinte buques contra uno.



Jaime II de Aragón.

Ante tan desigual encuentro era lógico que el capitán aragonés ordenara inmediatamente boga de «arrancada» (cuatro paladas por minuto), pero en dirección opuesta para huir de los pisanos y evitar un encuentro que sólo podría acarrear la pérdida de numerosas vidas. Quiso la suerte que el viento rolara en contra de las galeras pisanas, lo que sumado al cansancio de sus hombres debido al combate del día anterior hacía prácticamente inútil el intento de dar alcance a la galera aragonesa por lo mucho que les costaba avanzar. Pero al mismo tiempo habían divisado a la galera de don Ramón Peralta, que se encontraba a resguardo de la mar en el surgidero, así que decidieron abandonar la caza de la primera y dirigir sus esfuerzos a capturar la segun-

da, ya que nada indicaba que se fuera a mover de allí.

Don Ramón, viendo que dejaban de perseguir a su compañera y que aprobaban con rumbo al surgidero, reunió a todos los caballeros y les dijo que las posibilidades de éxito eran nulas, ya que se les venían encima nada más y nada menos que veinte buques con un gran número de hombres a bordo. Pero todos decidieron combatir sin tregua, defendiendo a su rey y su pabellón hasta morir, por lo que se prepararon las pavesas y se proveyeron de todo el armamento posible, dispuestos a cumplir su palabra.

Arribó a ellos la escuadra y les atacaron con cuatro galeras, que intentaron pasar al abordaje, pero fueron rechazadas totalmente. Éstas fueron sustituidas por otras cuatro, que igualmente fueron rechazadas después de dos intentos de abordaje. Viendo que no podían con la galera aragonesa, reanudaron un nuevo ataque, esta vez con seis, pero al igual que en ocasiones anteriores los pisanos fueron de nuevo devueltos a sus naves y no muy bien tratados.

Sin poderse creer lo que estaba sucediendo, lo intentaron de nuevo, pero esta vez con palabras, conminándoles a darse por vencidos y rendirse, a lo que Peralta les respondió que hicieren su deber, que él sabía cumplir el suyo.

Esto enfureció a los pisanos, así que Oria dio orden de dividirse en cinco formaciones y lanzarse todas a la vez contra la galera, recibiendo ésta el ataque por proa, popa, los dos costados y por la amura de babor.

Los aragoneses parecían estar en todas partes al mismo tiempo: mientras unos apagaban el incendio de las velas, otros corrían por la cubierta para reforzar los diferentes ataques, siempre acudiendo al punto de mayor riesgo, y cuando en ese punto ya estaba controlada la situación, volvían a acudir en apoyo de otro punto de la galera que en ese momento sufría el envite enemigo. Al mismo tiempo, cuando algunos de los caballeros caían heridos eran llevados a un punto más seguro, desde el cual seguían apoyando a sus compañeros con la ballesta, que a forma de francotiradores no era poco el apoyo que significaban, manteniéndose en esa situación hasta que sus fuerzas les impedían continuar.

Sabedores de que todo era aprovechable, cuando un dardo enemigo se clavaba en la empalizada o daba en alguna madera, éste era arrancado y puesto de nuevo en la ballesta, desde donde lo devolvían al enemigo. Igualmente, si alguno daba en los cuerpos de los caballeros en los lugares no protegidos por la armadura, se lo desclavaban y efectuaban la misma operación. Todo esto, observado por los enemigos, les iba restando valor y moral.

Una de la galeras enemigas, dispuesta a todo para acabar con aquella tragedia, se dirigió a boga arrancada contra la aragonesa y lanzó innumerables arpeos para aferrarse, para conseguir al menos servir de puente al resto. Pero la reacción de los caballeros fue inmediata y se lanzaron con todas sus fuerzas, unos a picar los cables de amarre, otros a lanzar todo tipo de piedras, hierros e incluso troncos, mientras otro grupo lanzó unos cabos que se enredaron en el palo mayor de la galera enemiga, y comenzaron a tirar de ellos con tanta fuerza que la nave perdió estabilidad y todos sus tripulantes se vinieron sobre la banda. Debido al peso el buque escoró y, por estar su casco en muy mal estado debido al golpe de la embestida contra la galera aragonesa, se abrió y se fue a pique en pocos minutos.

Esto hizo que a partir de entonces se limitaran a separarse y lanzar todo tipo de armas arrojadas sobre la galera aragonesa, pues resultaba imposible creer la resistencia del casco y el valor de su dotación, que parecían hacerla inexpugnable. Pero incluso esta forma de combatir era contraria a los enemigos, ya que la galera aragonesa era gruesa (de las de más de veintiséis remos) y las enemigas bastardas (de entre veintidós y veinticuatro), por lo que estas armas eran devueltas al enemigo si impactaban en la pavesa, añadiéndose que la aragonesa era más alta de borda por su mayor tamaño, lo que la convertía en casi un mirador sobre la enemiga, de forma que sus oponentes quedaban todos a la vista y al descubierto de las armas aragonesas, por lo que, dada la gran cantidad de gente amontonada sobre las galeras, era casi imposible fallar.

Sin saber muy bien dónde estaba el fallo de sus ataques, faltos ya de materiales arrojadizos e incluso de simples dardos, decidieron pasar a otra táctica, que no era otra que la de embestir con sus proas todos a la vez a la aragonesa; así que enfurecidos por su fracaso se separaron del vaso aragonés, viraron y, a boga arrancada, se abalanzaron sobre ella, no dejando de hacerlo hasta ser frenados por la estructura de la galera.

La aragonesa soportó perfectamente el choque, mientras que las enemigas quedaron todas sin espolón (las pocas que aún lo tenían). Viendo que ni así se podía partir el vaso, cada capitán pasó a mandar sucesivos ataques, igualmente bien soportados por la galera aragonesa, ya que, aunque de forma individual, se trataba del mismo procedimiento usado anteriormente, lo que convenció definitivamente a los pisanos de la imposibilidad de doblegar la pertinaz resistencia de los caballeros de Aragón.

Ya había comenzado a anochecer, y esto les indicó que la caza había terminado, pues sus galeras estaban todas en muy malas condiciones. Sus proas estaban destrozadas y, si la mar se embravecía, se irían a pique sin remedio. Así, maltrechos los vasos, fuera de sí los capitanes, que no lograban entender tan poderosa defensa, agotados los combatientes y totalmente desmoralizados, bogaron para ir separándose de la invencible galera aragonesa y abandonar el lugar del combate.

El combate duró nueve horas y se recibieron ocho ataques. Los gibelinos perdieron una galera y más de quinientos hombres, doscientos de ellos en la galera hundida. El número total a bordo de los veinte buques al comenzar el combate ascendía a dos mil quinientos hombres de armas. Por parte de Aragón quedó la misma galera y sólo hubo que lamentar un muerto y cuarenta heridos de los casi doscientos que iban en ella: los ciento cincuenta caballeros, más algunos sirvientes.

No sabemos si en los anales de la historia naval existe un caso siquiera parecido. Es casi imposible creerlo, de no ser por estar documentado por los escritos de varios de los caballeros, así como el que envió don Ramón de Peralta a su rey y que se encuentra en el Archivo del Reino de Aragón.

BIBLIOGRAFÍA

- SALAS Y GONZÁLEZ, Francisco Javier: *Marina Española de la Edad Media*. Imprenta Ministerio de Marina. Tomo I, 1925, 2.^a Edición. Tomo II, 1927. Edición póstuma.
- ZURITA, Jerónimo: *Anales de la Corona de Aragón*. CSIC, Institución «Fernando el Católico». Zaragoza 1967. Facsímil de la Edición Príncipe de 1562 y la mejorada de 1585.

BURLANDO A LOS INGLESES SOBRE LAS AZORES



OR real orden del rey don Felipe II se estaba concentrando una gran escuadra para componer otra gran expedición con la intención de invadir Inglaterra. Se le entregó el mando del conjunto al almirante don Diego Brochero, dando al adelantado mayor de Castilla don Manuel de Padilla el mando del ejército a desembarcar. Iban, como capitanes, Zubiaur, Oliste, Vaillaviciosa, Bertendona, Antonio de Urquiola y Marcos de Aramburu.

Fue designado Ferrol como puerto de concentración de la expedición, la cual estaba formada por veinte buques del rey, doce de particulares, veintisiete alemanes y veinticinco flamencos; en total ochenta y cuatro velas, que en sus portes iban desde el galeón *San Pablo*, nave capitana de 1.200 toneladas, hasta una galizabra, por nombre *Esperanza*, de 70.

Las naves de los particulares estaban encabezadas por el galeón *Almiranta*, también de 1.200 toneladas, y el *Misericordia* de 1.000, así como otro del rey, también de 1.000, llamado *San Pedro*. Las naves alemanas y flamencas eran todas urcas, desde 600 toneladas la mayor hasta 70 la más pequeña, con un total de 25.911 toneladas.

Los ingleses, que mantenían informadores en todos nuestro puertos —y en muchos otros sitios—, pasaron informes del peligro que se cernía sobre su isla y de la rapidez con que se estaba formando esta expedición con destino a desembarcar en sus costas. Se pusieron entonces a trabajar para reunir a su vez otra escuadra para combatir a la española, consiguiendo, aún en menor tiempo, formar una compuesta por ciento veinte velas. El mando le fue entregado al conde de Essex, que tenía como subordinados a Tomás Howard y Walter Raleigh. Para que nada quedara sin preparación, pidieron ayuda a los holandeses, quienes les aportaron otra escuadra formada por veinticinco buques de guerra.

Reunidas las escuadras en el puerto de Plymouth, se hicieron a la vela el día 9 de julio del año 1597 con la intención de adelantarse y destruir la expedición española en el mismo puerto antes de que pudiera hacerse a la mar. Pero encontrándose sobre las aguas del cabo Finisterre, el dios Eolo desató un fuerte temporal del nornordeste (también ellos los sufrían). Viéndose obligados a capearlo, fueron arrastrados de tal forma que aparecieron en las islas Azores. Allí, como sabían que era el punto de recalada de las flotas de Indias, la escuadra se separó en varias divisiones para explorar las islas por si había suerte.

Pero debido al temporal los buques habían quedado separados en pequeños grupos inconexos. Walter Raleigh fue el primero en alcanzar las islas y desembarcó en Fayal para recuperar a su gente, tomando de paso esta parte de la isla por estar casi indefensa. Esta acción malhumoró mucho al conde de Essex, ya que su obligación no era la de tomar las islas, sino la de impedir que la expedición española llegara a las costas de Inglaterra.

Ya reunidos, atacaron la isla de San Miguel y Villafranca, pero no se atrevieron a efectuarlo en firme al darse cuenta de la gran defensa del lugar. Por otro lado, no había indicios de que se encontrase en estos puertos buque alguno de la Flota de Indias. Sí pudieron averiguar, sin embargo, que ésta, al mando del capitán general don Juan Gutiérrez de Garibay, formada por 43 velas y con diez millones de pesos estaba en Agra (isla Tercera), donde se refugió con toda su flota al ser conocedor de la presencia inglesa en aquellas aguas y de la gran cantidad de buques que la componían. Este capitán de mar y tierra, junto a don Bernardino de Avellaneda, fue el que exterminó la escuadra del pirata Sir Francis Drake en las aguas de la isla de Pinos, por lo que ya era muy bien conocido por los ingleses.

Pero Gutiérrez no permaneció inactivo, pues era muy posible que lo encontraran y lo atacaran; así dio orden de desembarcar el tesoro que transportaban, dejándolo a buen recaudo en el castillo; se montaron en la playa unas baterías con los más gruesos cañones de los galeones desembarcados y las tropas con todo su armamento excavaron en la tierra formando una estacada, donde se atrincheraron, quedando así protegidas y dando muy pocas probabilidades de éxito a un posible desembarco o ataque.

El conde de Essex quiso comprobar personalmente si era cierto lo que le decían de la invulnerabilidad de las defensas, así que muy decidido penetró con su galeón en el surgidero de Agra llegando a la distancia del tiro de un cañón. Tal prueba de valor y de cálculo le salió mal, ya que desde la playa se abrió fuego con dos piezas; un proyectil le impactó en el corredor de popa y otro en el timón, lo que le obligó con difíciles maniobras a salir del alcance de la artillería, comprobando de paso que los españoles no fallaban tanto como al parecer él pensaba. No obstante, por su perseverancia en conseguir el botín ordenó que se quedaran sus buques realizando cruceros sobre la bocana del canal, mientras su galeón pasaba a manos de carpinteros y calafates para reparar, sobre todo, el timón.

Esta actitud llevó a Gutiérrez a pedir consejo de guerra de capitanes, ya que la cuestión a decidir no era sencilla: se sabía que no menos de 150 velas inglesas y holandesas les estaban esperando. También sabían que si permanecían en la rada, por ser ésta muy amplia, no estarían protegidos de los temporales del invierno; quedarían, por tanto, a su merced, con el riesgo de que los buques fondeados perdieran sus cables y acabaran todos destruidos sobre las rocas o embarrancados. Por consiguiente, permanecer encerrados en ella no era una buena idea, pues de una forma u otra la flota podría perderse por

completo, por lo que había que sopesar muy bien la decisión a tomar.

Como buenos capitanes que eran, siempre preferían la acción a la inoperancia, por lo que no les costó mucho tomar la decisión. Así, se inclinaron todos por probar suerte y zarpar, ya que la flota llevaba unos buenos galeones que podían salvarla en caso de no encontrarse con todos los enemigos reunidos.

Esperaron a que los vientos fueran propicios, y una noche se dio la orden de largar las velas y picar los cables de las anclas para no perder tiempo en zarpar. En muy poco tiempo estaban todos en mar abierto con rumbo a su destino. Al segundo día se cruzaron con una de las divisiones de la escuadra inglesa, que estaba al mando de William Monson, pero éste no disponía de buques capaces de enfrentarse a los grandes galeones, así que se limitó a dar la orden a sus buques más ligeros para pasar la comunicación de haber avistado a la flota española, para que el resto de las divisiones pudiera acudir a apresarla. Pero —aunque históricamente nos han hecho creer otra cosa— los buques españoles eran algo más rápidos, por lo que se le fueron alejando, consiguiendo doblar el cabo de San Vicente y arribar todos a Sanlúcar de Barrameda con el tesoro a bordo ya a salvo.

Fueron recibidos con gran alegría por todos y acompañados de grandes fiestas, pues a pesar de la gran cantidad de buques enemigos todos habían sido burlados, lo que propició que don Juan Gutiérrez de Garibay se ganara una merecida fama de gran marino en todos sus conceptos.

Según los escritores ingleses, su gran escuadra había conseguido hacer tres presas de las naves que quedaron rezagadas; sumando el contenido y el valor de los buques, el botín se estimó en unos cuatrocientos mil ducados. Pero obviamente no calculaban el valor de armar una escuadra de 120 velas, así que lo conseguido, sabiendo el coste de formar una de las nuestras, no cubría ni para pagar los sueldos de los aprendices de marineros. Esto, dando por



Robert Devereux, segundo conde de Essex, por Marcus Gheeraerts.

bueno lo escrito por ellos, que podemos poner en duda, teniendo en cuenta cómo se llevaban los números en la Casa de Contratación. Desde luego, si se hubieran perdido tres buques de la flota, algún damnificado habría dicho algo.

El conde de Essex, bastante malhumorado, puso rumbo a su isla. Al arribar presentó una queja a la reina Isabel I Virgen sobre el comportamiento y la desobediencia de sus órdenes por parte de su subordinado Walter Raleigh, lo que le supuso —seguramente por desconocer que Raleigh era uno de los predilectos de S. M., a lo que se sumaba que la reina despreciaba al conde por sus altanerías y salidas de tono— que Isabel I aprovechara para dar la orden de encarcelarlo en la Torre y al año siguiente, 1601, fuera decapitado, cuando contaba con treinta y cuatro años de edad.



BIBLIOGRAFÍA

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval. Madrid. 1973.

EL CHA DE FERROL HA PASADO A LA HISTORIA

Pedro PERALES GARAT



Introducción



N efecto, así ha sido. El CHA de Ferrol cerró sus puertas, igual que su hermano el CHA de Cádiz, el pasado mes de julio. Descansa ahora en ese gigantesco y polvoriento desván en el que trajinan los historiadores y al que a veces acuden unos pocos curiosos y nostálgicos. Para estas dos últimas categorías escribimos este artículo. Además, mataremos dos pájaros de un tiro, pues también dejaremos constancia escrita de un pequeño centro de nuestra gran

Armada que por su poca importancia podría quedar para siempre en el olvido.

Este artículo no tiene, por razones obvias, grandes pretensiones. Será una breve reseña con los hitos más señalados del devenir del CHA ferrolano. Prevenimos al lector de que no encontrará en él hechos notables, peripecias emocionantes o anécdotas divertidas; un pequeño colegio no da para tanto. Pero lo hemos escrito con cariño y hemos procurado hacerlo ameno en lo posible. Si lo logramos o no, el lector juzgará.

Naturaleza de los CHA regionales

Pues sí, hubo un CHA en Ferrol; y otro en Cádiz; y otro en Cartagena. Para ser precisos, en realidad hubo una sección del CHA —del único CHA— en cada cabecera de las viejas zonas marítimas. Porque los tres, desde su simultánea fundación, fueron una parte del CHA desplazada a otras latitudes.

Los documentos fundacionales dejan claro que desde su inicio los tres colegios fueron una parte subordinada del CHA de Madrid. Se estructuraron como «jefaturas de estudios» alejadas de la capital, estando por tanto regidas

por un jefe de estudios, bajo la dirección y coordinación del único director del CHA. Se decidió darles el nombre de «filiales» y así las denominaremos a partir de ahora.

El profesorado sería algo diferente al de Madrid; en las filiales no habría profesores fijos contratados, por ser centros dedicados sólo a la preparación de la oposición; se utilizaría el mismo sistema, ya con solera, por el que se contrataban oficiales de la Armada para dar algunas asignaturas de preparación en el colegio madrileño.

En cambio, todos los alumnos serían, sin ninguna atenuante, alumnos del CHA. Tendrían, desde el primer momento unos derechos prácticamente iguales. Las filiales recibirían toda la información necesaria para impartir una formación de nivel equivalente. Y durante el periodo de oposiciones, los alumnos de las filiales podrían alojarse en el CHA de Madrid, compartiendo instalaciones y medios de transporte. No podemos decir que los derechos fueran exactamente iguales, ya que las normas establecían que los alumnos residentes en las cabeceras de las zonas marítimas no podían estudiar en Madrid salvo petición autorizada por razones excepcionales.

Así que estos tres centros no fueron nunca «una especie de CHA» o «una imitación del CHA a pequeña escala» o un «CHA cutre» como dicen los jóvenes ahora; no señor, fueron CHA; o si se prefiere, ya que eran tres, fueron CHA-CHA-CHA; pero mejor seguiremos refiriéndonos a ellos como «las filiales».

La creación de las filiales

La iniciativa para la creación de las filiales partió, probablemente, del director del CHA de Madrid ante la avalancha de peticiones de plazas que sufría en los primeros años 80, muy por encima de la capacidad del colegio. Decimos «probablemente» porque no tenemos constancia escrita, aunque sí indicios en otros documentos.

El primer documento de nuestro archivo es una moción elevada al AJEMA por el vicealmirante delegado de Acción Social de la Armada, con fecha 5 de julio de 1982. La moción recibió la conformidad del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada y también informaron positivamente los capitanes generales de las zonas marítimas.

Durante el verano de 1982 se llevó a cabo el proceso. Se nombraron jefes de estudios, se propusieron —y aceptaron— profesores y personal auxiliar, se consiguieron locales... todo lo necesario para empezar las clases en septiembre de ese mismo año.

A partir de este momento nos centraremos en el CHA de Ferrol, la filial de la que hemos manejado documentación, aunque hagamos alguna referencia a las otras. Esto no quiere decir que hicieran vida totalmente independiente. Por

ejemplo, el colegio de Madrid y las filiales intercambiaban entre ellos los exámenes de control que se hacían durante el curso de preparación, para poder verificar y armonizar el avance de los programas y el nivel de las clases.

Primeros años del CHA de Ferrol (1982-1986)

El CHA de Ferrol empezó sus clases el 13 de septiembre de 1982. Utilizaba dos aulas amablemente cedidas por el Colegio Nuestra Señora del Rosario, en el número 162 de la muy ferrolana calle María. Pero sus oficinas estaban en Acción Social y las instalaciones deportivas las prestaban —previa petición— la Armada y el Ayuntamiento de Ferrol, este último solamente para las carreras en pista.

El primer jefe de estudios fue el inolvidable don Germán Leira Rodríguez, entonces teniente coronel de Infantería de Marina. Los profesores de aquel primer curso eran todos oficiales de la Armada, excepto uno de los instructores de Educación Física.

El horario de clases era entre semana por las tardes, entre las 1730 y las 2200. También los sábados había actividades, de 9 a 13 horas.

El curso comenzó con unos 60 alumnos divididos en dos grupos (*Alsedo* y *Blas de Lezo*); como es normal en los cursos de preparación, se produjeron algunas bajas.

Detallaremos un poco la primera de las oposiciones (de las demás haremos un compendio mucho más escueto). En las listas de la Oposición 1983 —entonces solamente para ingreso en la Armada— figuran 40 alumnos procedentes del CHA de Ferrol, de los que 13 pasaron teóricos y pruebas físicas; finalmente ingresaron tres. No fue un resultado muy prometedor, cualesquiera que fueran las causas. Esto dio lugar a algunas críticas, algunas propuestas de mejora y algunos cambios, aunque en su esencia el CHA de Ferrol cambió muy poco; tenía poco margen de maniobra.

Los primeros años fueron difíciles en bastantes aspectos. Hubo muchas novedades. Cambió continuamente el programa de estudios. Cambió la dependencia orgánica del CHA en su conjunto. Cambió la ubicación del CHA de Ferrol. Hubo cambios de profesores y de jefe de estudios (cuatro diferentes los cuatro primeros años). Pese a ello, los resultados en las oposiciones fueron mejorando, como veremos.

Un suceso con mucha relación con el CHA fue el traslado del Colegio «Montefaro» de Ferrol. El año 1983, Fomento de Centros de Enseñanza devuelve a la Armada el centro escolar de Canido que tenía arrendado, desplazando profesores y alumnos a otras instalaciones en la villa de Fene. El CHA de Ferrol se trasladará al centro de Canido el 18 de febrero de 1985 (en este edificio se creará un año más tarde el Colegio «Juan de Lángara») y allí permanecerá hasta 1995. Además, el viejo «Montefaro» tenía una pequeña

sección de preparación de la oposición en la que estudiaban alumnos que no tenían vinculación directa con la Armada. Al hacer el traslado, pidió al CHA que se hiciera cargo de estos opositores, lo que fue aceptado por la superioridad. Por esta causa el CHA de Ferrol tuvo, casi desde su inicio, algunos alumnos que no eran parientes cercanos de miembros de la Armada.

En la jefatura de estudios sucedieron al ya citado don Germán Leira tres jefes del Cuerpo General de la Armada; fueron éstos: don Ángel López Pérez, don Leopoldo Núñez de Prado Ugidos y don Antonio González Morey.

El número de alumnos llegó a un máximo de 95 en el curso 83/84; fue necesario abrir un tercer grupo —*Cervera*— y contratar más profesores, de los que aún son oficiales de la Armada la mayor parte. A partir de entonces el descenso del alumnado es continuo: 65-45 en el curso 84/85 y, por fin, 44-35 en el 85/86, cerrándose el grupo *Cervera*.

El porcentaje de ingresados mejoró. Ya lo dijimos. Los dos primeros años no llegaba al 10 por 100. El tercer año fue del 13 por 100, sólo un poco inferior al de Madrid (15,8 por 100). Las cifras del cuarto año son aún mejores (20 por 100 de ingresados).

En suma, estos primeros años la filial de Ferrol supera sus problemas iniciales y se estabiliza, confirmándose como un eficaz centro de preparación. Ya navega en franquía.

La época de Torres Viqueira (1986-1995)

Tras los tumultuosos primeros años, el CHA ferrolano vive un largo periodo sin cambios internos considerables. Se ha hecho cargo de la jefatura de estudios el capitán de fragata Gabriel Torres Viqueira, que permanecerá en el cargo nueve años, hasta su dolorosamente inesperado fallecimiento, cuando ya era capitán de navío. La filial conservó durante estos años su ubicación, en el colegio «Juan de Lángara».

Un tema importante en esta época es el económico. La disminución del número de alumnos hizo que empezara a plantearse que la filial no era rentable. Por ello se redujo a un solo grupo de alumnos, se prescindió de algunos profesores y se empezó a publicitar el centro publicando un pequeño boletín anual.

Fueron años de importantes cambios externos en lo legislativo. Primero se unificaron los programas de las oposiciones de los tres ejércitos, posibilitando que los alumnos asistieran a las tres oposiciones. Después se unificó la oposición («pruebas unitarias y unificadas»). Finalizó el ingreso por oposición en el Cuerpo de Intendencia de la Armada. Aparecieron más adelante las escalas medias de oficiales, con lo que la oposición se desdobló en dos ciclos. Se incorporó la mujer a las Fuerzas Armadas. Se cambió el programa, suprimiendo asignaturas de letras. Se decidió dar puntos en las oposiciones por tener

aprobadas asignaturas de la universidad... Todo eso quedó reflejado en el CHA. La filial de Ferrol empezó a ingresar alumnos en otros ejércitos (el primero en el del Aire en 1987); también en las escalas medias, aunque no podemos precisar tanto; tuvo por vez primera una alumna (curso 1992/1993) y los opositores empezaron a estudiar en la UNED (curso 1994/1995).

Ya dijimos que el número de alumnos se redujo, pero hay que matizar. Los primeros cuatro años fueron estables, con alrededor de 35 alumnos; los tres cursos siguientes el número bajó, con un mínimo de 20 en 1991/1992; pero remontó, cantando las 40 en el último curso de esta fase.

El porcentaje de alumnos ingresados fue siempre alto, con dos dígitos garantizados. En tres oposiciones se superó el 33 por 100, y en una de ellas casi se llega al 50 (47,4 por 100 en 1991). Es notable que coincidan un mismo año el mínimo de alumnos y el máximo porcentaje de ingresos.

Sin duda este periodo fue estable y fructífero; el CHA de Ferrol siguió dando avance adaptándose a los cambios; se portó como una unidad pequeña pero muy operativa.

La época de López Suevos (1995-2007)

En el curso 1995/1996 se juntan también muchos cambios. El más notable ya lo hemos citado; al fallecimiento del capitán de navío Torres Viqueira se hizo interinamente cargo de la jefatura de estudios el capitán de fragata (Ing.) Ramón Vázquez Sinde, profesor de Física; pronto sería relevado por el capitán de navío José López Suevos, quien permanecerá doce años a los mandos, siendo el jefe de estudios con más permanencia, «el Jefe» por antonomasia.

Este mismo curso la filial deja el «Juan de Lángara» trasladándose a la planta baja del edificio de Levante en el Centro Cultural y Social de la Armada en Ferrol (más tarde, al cerrarse la Escuela de Idiomas, subiría dos pisos; no deja de ser un ascenso). Volvió a crecer el número de alumnos, haciéndose de nuevo dos grupos. También este curso dejamos de tener noticias en nuestro archivo de nuestro hermano el CHA de Cartagena, el primero en caer.

Durante este periodo la filial de Ferrol es muy estable; poco hay que destacar. Como es lógico, hay algunos cambios externos: nace el Patronato de Huérfanos de la Armada; la Escala Media cambia de nombre, pasando a denominarse Escala de Oficiales; hay una revisión en el programa, que introduce las asignaturas Geografía de España e Historia de España. Quizá lo más llamativo sean los cambios tecnológicos; nuestro CHA incorpora el fax, el ordenador, Internet... El ritmo de los flujos de comunicación cambia y ahora se mandan «boletines de enganche» a las delegaciones de Defensa y a los colegios con bachillerato por medio del correo electrónico.

El número de opositores cambió mucho. A peor. Empezó la singladura con buen cariz (50 alumnos el curso 95/96) y se mantuvo alto los cinco primeros

años (entre 60 y 35); a partir del año 2000 habrá sólo un grupo, entre 35 y 25 alumnos, y a partir de 2003 las cifras vuelven a bajar, con varios cursos por debajo de 20. Claro está que esto lleva al peligro de extinción... la filial vive con la espada de Damocles sobre su cabeza.

El porcentaje de ingresados también varió mucho. En esta categoría vamos a mejor. Hubo algunos años muy malos, con menos del 10 por 100 de ingresados. Y también años excelentes, en especial los últimos, tres de ellos por encima del 40 por 100. Vuelve a darse la correspondencia entre años de pocos alumnos y años con alto porcentaje de ingresos.

Los resultados de esta fase son difíciles de interpretar; los primeros ocho años alternaron los años buenos y los años malos; los últimos cuatro años se pueden calificar de muy buenos. Todo este tiempo con el mismo jefe de estudios y una plantilla de profesores que apenas sufrió variaciones. Sea cual fuere la causa, tras una fase de altibajos la filial de Ferrol volvió a demostrar su plena operatividad para batirse en primera línea.

Los años finales (2007-2009)

Negros nubarrones se ciernen sobre el CHA de Ferrol; tal vez ya se habría cerrado si no fuera por que se espera que muy pronto se dé por finiquitado el sistema oposición. Aún habrá dos cursos más, y no serán de los peores.

Empezamos otra vez con cambios. «El Jefe» se jubila y lo sustituye el autor de estas líneas, desde cinco años antes profesor de Geografía de España e Historia de España. La oposición también cambia, pues se ha suprimido la Escala de Oficiales, volviéndose a la oposición única. En la filial quedan cinco profesores, dos militares y tres civiles, éstos por primera vez en mayoría; pero los dos instructores de Educación Física y el secretario son miembros de la Armada; este CHA es aún más militar que civil.

El número de alumnos no es alto ninguno de los dos cursos; hay muchas bajas pues, esperando el fin inminente de la oposición, los planes a largo plazo no valen para nada. Esto influye sin duda en el porcentaje de ingresados: los que se quedan van a por todas. El año 2008 ingresan un 40 por 100 de los presentados y el año 2009 un 60 por 100. Es el récord absoluto de la franquicia, si bien conseguido en circunstancias excepcionales.

Pero la suerte, en cualquier caso, estaba echada. La decisión de cerrar las filiales no se aplaza, aunque al acabar el curso 2008/2009 aún no se ha publicado el nuevo Reglamento de Ingreso. El proceso de cierre es paralelo al de apertura, con escritos del director del CHA y del general de brigada presidente del Patronato de Huérfanos de la Armada. Desde el 1 de julio de 2009 las filiales del CHA en Ferrol y Cádiz dejan de estar en situación de servicio.

Para terminar

No podemos dejarlo aquí. Aún abusaremos un poco más de la paciencia del lector haciendo unas apostillas que creemos imprescindibles.

En primer lugar, informar de que hoy prestan servicio en la Armada algo más de un centenar de oficiales que se prepararon para el ingreso en el CHA de Ferrol; en otros ejércitos aproximadamente setenta y cinco. Son números aproximados. Tal vez no sean cifras apabullantes, pero son la estela de una singladura bien aprovechada.

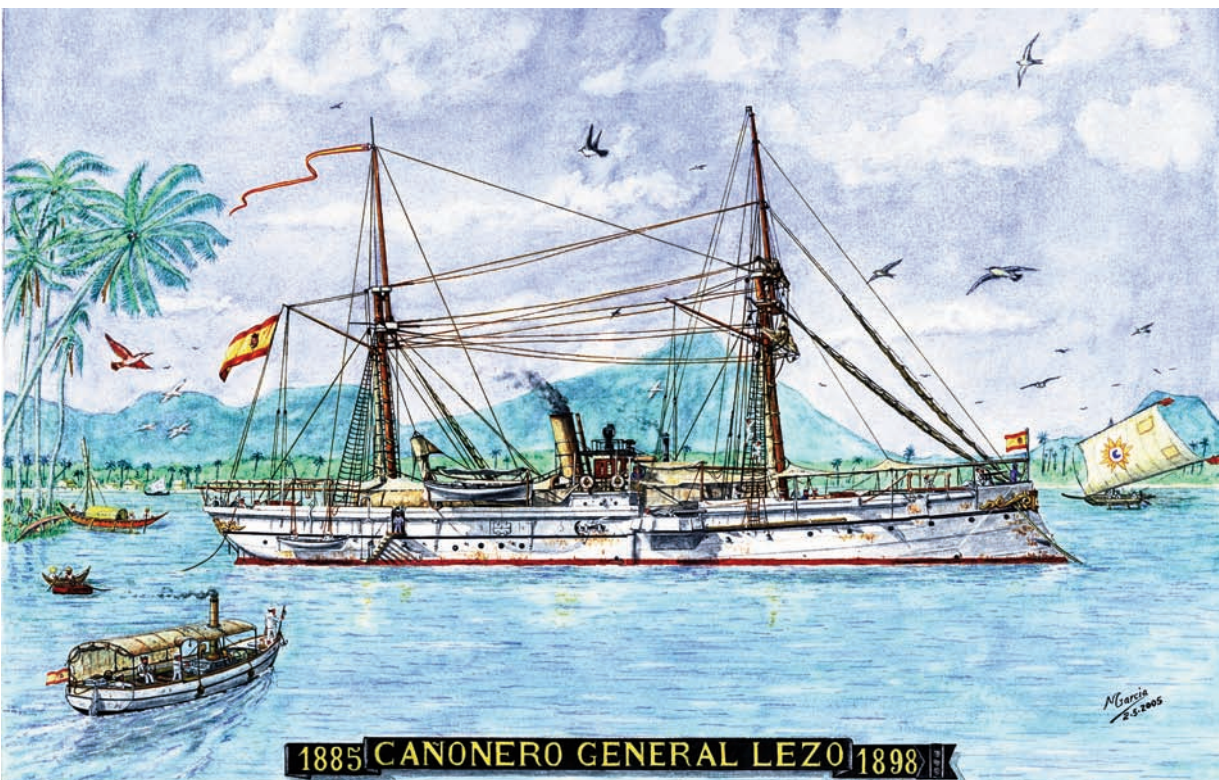
En segundo lugar, rendir un homenaje a las personas —profesores, instructores de Educación Física, personal auxiliar— que con su labor ayudaron a hacerlo posible. Nos gustaría citarlos a todos, pero no parece razonable; citaremos sólo a uno en representación de todos, al de más permanencia. Se trata del profesor civil don Luis Puig Mosquera, impagable profesor con un brillante palmarés de 25 años (1984-2009).

En tercer lugar transmitir un sentimiento; al avisado lector no se le ha escapado que hemos hecho un discreto paralelismo entre nuestro CHA y un barco de la Armada. Claro está que son cosas bien distintas, pero los veintisiete años de vida del centro, que bien podemos calificar de «vida útil», así como el estricto cumplimiento de su misión (hemos constatado que en los últimos siete años prácticamente no se ha perdido una hora de clase), nos han hecho atrevernos a trazar estas paralelas. En muy distintas unidades pueden prestarse buenos servicios.

Casi terminamos ya. El lector tal vez espere de nuestra parte algunas conclusiones que pudieran venir a cuento. Por ejemplo, acerca de la bondad de uno u otro sistema de ingreso; o tal vez de la mayor o menor calidad de la enseñanza según el número de alumnos, o cualquier otra que pudiera hilarse sobre esta trama. Pero conscientemente preferimos no hacerlas; saque cada cual sus propias conclusiones si a bien lo tiene.

Y por fin, para los nostálgicos, para los curiosos y tal vez para algún historiador despistado, una ayuda para no perderse en el desván. Los papeles del CHA de Ferrol no se han perdido; fueron enviados, en cajas reglamentarias, al archivo que tiene la Armada en esta localidad. Allí esperan bien custodiados por si para alguno fuera necesario o por si a alguien le pica la curiosidad.

El CHA de Ferrol ha pasado a la historia, así es; pero hemos creído que, antes de que el polvo y las telarañas desfiguren los contornos de su memoria, bien se merece que al menos le dediquemos unas líneas.



Cañonero *General Lezo*. El cuadro representa una «posible» patrulla del buque por la zona de rebeldes musulmanes en Joló. (Colección de acuarelas de M. García García).

SOTANAS A BORDO

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

*Es una tontería decir a los ministros
del culto que no se mezclen en las cosas
de este mundo, porque su ministerio
comprende todo cuanto se refiere al hombre.*

J. Selden.

Nota introductoria.—Del 1 al 4 de febrero se ha celebrado en la sede del CESEDEN la XXI Conferencia Internacional de Capellanes Castrenses, con la participación de capellanes de 36 países, actuando como anfitrión el arzobispo castrense español monseñor Juan del Río. El lema de la Conferencia ha sido *El hecho religioso en las Fuerzas Armadas: libertad y diversidad*, lo que ha representado una oportunidad para confirmar los beneficios de la vivencia religiosa en el seno de los ejércitos.



AS primeras sotanas a bordo aparecen cuando los barcos tenían cierto porte y su misión era la atención de oficiales y pasajeros, corriendo su soldada a cargo de la Hacienda Real. Al tomar la Armada estructuras similares a las actuales, se encontró con que los sacerdotes a la vez eran militares: como clérigos estaban sometidos a la jerarquía y jurisdicción eclesiástica; y por su condición de militares lo estaban también a la disciplina castrense, dualidad no exenta de fricciones pero que, poco a poco, fue encajándose, ya que la Iglesia y las Fuerzas Armadas son dos estamentos que han caminado parejos por la vocación de servicio que entraña la esencia de sus existencias, pues ser militar o sacerdote es algo más que una profesión, es una forma de vida, y ambas tienen una similitud vocacional: el servicio a la paz, la paz en el mundo y la paz en el alma. Negar esta realidad denota un desconocimiento de la esencia de ambas instituciones y ningún gobierno responsable puede ignorar la demanda de la gran mayoría de los miembros de nuestras Fuerzas Armadas reclamando la presencia de la Iglesia en sus actividades. «Desde los orígenes



Monseñor Juan del Río.

del cristianismo la Iglesia ha tenido una especial solicitud por el cuidado espiritual de los militares, atendiendo a sus peculiares condiciones de vida, que requieren una concreta y específica presencia de la Iglesia», argumentó el actual arzobispo castrense Juan del Río en una entrevista periodística, añadiendo que: «a tenor de la significación histórica del catolicismo en nuestro país y en el reconocimiento de que es la religión mayoritaria que profesan los ciudadanos españoles, la Constitución declara una especial colaboración del Estado con la Iglesia Católica. El Ejército no es un ámbito aséptico en cuanto a convicciones y valores, entre los que están los religiosos. Un militar no ha de renunciar a ellos para realizar con la mayor profesionalidad y vocación su misión».

De otra parte, en la homilía de la toma de posesión de su cargo manifestó que la asistencia religiosa en las Fuerzas Armadas es un derecho que todo ciudadano tiene a ser atendido por los ministros de la confesión que profese. Asimismo, monseñor Del Río indicó que «la fe en Dios no es fuente de guerra, sino de paz», y que quienes enfrentan a las personas y a los pueblos son «los ídolos de moda creados por las ideologías y la manipulación de la religión».

El concepto estricto de asistencia religiosa se deduce del artículo 2.3 de la L. O. 7/1980, de Libertad Religiosa, que dispone: «Para la aplicación real y efectiva de estos derechos, los poderes públicos adoptarán las medidas necesarias para facilitar la asistencia religiosa en los establecimientos públicos militares, hospitalarios, asistenciales, penitenciarios y otros bajo su dependencia, así como la formación religiosa en centros docentes públicos». La *asistencia religiosa* designa la acción del Estado creando las condiciones necesarias para que los individuos, a pesar de estar sometidos a una situación de sujeción especial, puedan recibir auxilio espiritual de la confesión a la que pertenecen. Respecto a las Fuerzas Armadas, la normativa es compleja. Las disposiciones

básicas y subsidiarias son las Reales Ordenanzas que, en los tres ejércitos, partiendo de la libertad religiosa, prevén la autorización de actos religiosos de confesiones legalmente reconocidas. La asistencia católica se sigue impartiendo según el Acuerdo entre el Estado y la Santa Sede sobre asistencia religiosa a las Fuerzas Armadas y servicio militar de clérigos y religiosos de 3 de enero de 1979, a través del Arzobispado castrense, responsable último del personal que asegura este servicio, y se regula por el R. D. 1145/990, de 7 de septiembre, que se inspira en los criterios de sustituir la integración como militar del personal que presta la asistencia por una relación *sui generis* — permanente o no permanente—, y abrirse a una pluralidad de confesiones. En definitiva, el tema de la futura relación Iglesia-Fuerzas Armadas tiene importancia, y para hacer un análisis acerca del mismo debemos primero echar la vista atrás, al objeto de conocer su devenir histórico.

Marte vigila

Encontramos la religión en cualquier cultura, interactuando en todos los ámbitos de la vida, habiendo sido también conductora de guerras y rebeliones. Sin embargo, nuestra sociedad viene experimentando un proceso de secularización que pretende relegar la práctica religiosa al ámbito privado, lo que tiene grandes resistencias, ya que la Humanidad tiene creencias heredadas desde tiempos remotos, mediante las que el hombre invoca la protección de algún dios en momentos de peligro. Desde siempre, las relaciones guerreras entre lo sagrado y lo humano se deben a la necesidad de la protección divina. Cuando los ejércitos entraban en campaña se llevaban a cabo actos religiosos de diversa índole, alcanzando éstos su punto álgido durante la bata-



Marte, por Diego Velázquez.

lla. Entre los dioses romanos se encontraba Marte, representante de la fuerza guerrera, al que los soldados ofrecían sacrificios y presentes de todo tipo. Los romanos eran un pueblo principalmente militar, que fundamentaba su existencia en la fuerza de sus militares y la protección del Dios de la Guerra, quien favorecía en el combate a su pueblo. Al declararse las contiendas, los generales movían sus lanzas invocando: «¡Mars vigila!». Durante la batalla, y posteriormente en la victoria, ofrecían sacrificios y los templos de la deidad se llenaban de las armas del enemigo. La guerra implicaba a los varones aptos para el servicio militar, principal deber y honor para el ciudadano romano. Los ejércitos o flotas no se exponían al combate sin ofrecer antes sacrificios a sus dioses.

El Nuevo Testamento habla de los ejércitos sin ningún reproche. La guerra existía antes de que se constituyeran los mismos, y las organizaciones internacionales que tratan de terminar con los conflictos armados necesitan de una fuerza militar para imponer sus decisiones. Sobre la licitud e ilicitud de las mismas se han expresado incluso los Santos Padres. El concilio Vaticano II declaró: «Mientras exista el riesgo de la guerra y falte una autoridad internacional competente y provista de medios eficaces, una vez agotados todos los recursos pacíficos de la diplomacia, no se podrá negar el derecho de legítima defensa a los gobiernos. A los jefes de Estado y a cuantos participan en los cargos de gobierno les incumbe el deber de proteger la seguridad de los pueblos a ellos confiados, actuando con suma responsabilidad en asunto tan grave (*Gaudium et spes*)». Formar parte de estos ejércitos es, por ello, algo naturalmente lícito; pero el Concilio añade que, además, es conducente a la paz: «Los que al servicio de la Patria se hallan en el Ejército, considérense instrumentos de la seguridad y la libertad de los pueblos, pues desempeñando bien esta función contribuyen realmente a estabilizar la paz (*Gaudium et spes*)». Además, en las Fuerzas Armadas existe una conciencia clara de que los militares no están llamados a provocar la guerra, sino a prevenir contra ella, propiciando la paz: los militares cristianos se preocupan por estudiar la manera de conseguirla y de cómo mantenerla. En la vida militar se cultivan virtudes humanas que predisponen a convertirse en virtudes cristianas: el honor, la obediencia, la austeridad o el sentido del servicio. La disciplina y la labor de equipo son valores tan necesarios en la milicia como importantes para la convivencia social.

El vicario y el sacerdote castrenses

Al servicio de la religiosidad militar en guerra y paz existen, en la mayoría de los ejércitos, cuerpos de sacerdotes, los capellanes militares, organizados en vicariatos castrenses, regidos por obispos a ello deputados. La presencia del sacerdote entre la tropa ya la encontramos en la Edad Media. En el

siglo XVI acompañaba por Europa a los Tercios Españoles, aunque esta asistencia religiosa era tan circunstancial como los propios soldados, que tampoco eran permanentes. Como institución fue forjada por el patriarca San Juan de Ribera y el rey Felipe III: en el siglo XVII aparecen específicamente las capellanías castrenses regidas por breves pontificios. Es el papa Inocencio X quien instituye los vicarios del ejército, con autoridad sobre los capellanes castrenses, quedando éstos relegados de la subordinación a sus obispos durante el tiempo de guerra. En 1705 es nombrado vicario general Carlos de Borja y Centellas, y en 1736 el papa Clemente XII extiende esta jurisdicción a tiempos de guerra o paz, quedando así definitivamente constituida la capellanía castrense española con personalidad eclesiástica independiente de la diocesana. El rey Carlos III reorganizó el Ejército y la Armada, lo que afectó también al vicariato: solicitó de la Santa Sede un nuevo breve por el que se delegasen todas las facultades jurisdiccionales de una manera directa al patriarca de las Indias, lo que fue acogido por Clemente XIII en 10 de marzo de 1762. A partir de entonces estos vicarios ostentarían el título de patriarca, junto al de vicario general castrense, declarando súbditos de la jurisdicción castrense *«a cuantos militares sirviesen bajo la bandera del Rey Católico por mar o por tierra, y viviesen del sueldo o estipendio militar, así como a todos los que, por legítima causa los siguiesen»*. Situación que persistirá hasta la II República.

Los capellanes de la Armada

Los orígenes del Cuerpo de Capellanes de la Armada se remontan a los oficiales de las galeras reales que invernaban en El Puerto de Santa María. En 1565 trataron de formar una hermandad, interesando en su proyecto a don Juan de Austria, que solicitó de San Pío V nombrase un capellán mayor que gozara de jurisdicción y facultad apostólica ordinarias y que pudiese subdelegar en los capellanes de mar y tierra. Autorizado por el papa, el príncipe nombró para este cargo a don Jerónimo Manrique de Lara, con la jurisdicción de capellán mayor de la Armada, cargo que más adelante se unió al de obispo de Cádiz. Manrique de Lara era un prototipo de los sacerdotes de nuestro Siglo de Oro: hijo de noble familia, estudió con brillantez en el Colegio de Santiago de Alcalá de Henares. En 1571 ocupaba el cargo de inquisidor de Toledo y fue nombrado vicario castrense de la jornada de Lepanto. En 1595, deseando tenerlo a su lado, Felipe II le nombró inquisidor general, pero una enfermedad que tenía minada su vida se lo llevó al otro mundo ese mismo año, siendo enterrado en la catedral de Ávila.

Como hemos indicado anteriormente, al cargo de obispo de Cádiz se unió el de vicario o capellán mayor de la Real Armada, decisión basada en la idea de unir el vicariato a una diócesis territorial en donde hubiese mayor presencia de personal de Marina. Al crearse la Base Naval de Ferrol el 24 de octubre de

1736, se nombró un nuevo vicario general castrense para el departamento, recayendo el cargo en el obispo de Mondoñedo, con las mismas atribuciones que tenía el de Cádiz, lo que fue teórico, ya que en la práctica el mindoniense actuó como mero subdelegado del gaditano. Las competencias de éstos eran las mismas de que gozaba un obispo en su diócesis, con algunas facultades especiales de la jurisdicción castrense, como absolver de herejía, apostasía de la fe y cisma a todos los extranjeros que abjurasen de sus errores antes de acceder a la Armada. Muy relacionado con estas potestades estaba la posibilidad del uso de ropa secular. A finales del siglo XVIII, que es cuando se organiza regularmente el servicio eclesiástico de la Armada, había asignados 43 clérigos en Cádiz, 29 en Cartagena y 62 en Ferrol.

Confluyen Tierra, Mar y Aire



Como hemos comentado, en 1762 se unieron los vicariatos castrenses de los ejércitos de Mar y Tierra, siendo conferidos al patriarca de las Indias. No obstante, los escalafones fueron casi siempre independientes aunque, en determinadas circunstancias, podía cubrirse un servicio de mar con personal de tierra e inversamente. Las funciones y obligaciones de los capellanes de la Armada se fijaron por primera vez para todos ellos en las Ordenanzas de 1793. Muchos de sus artículos fueron modificados por

disposiciones posteriores, pero esencialmente se mantuvo su vigencia hasta que se suprimió el Cuerpo Eclesiástico por Real Orden de 31 de agosto de 1825, que fue restablecido por Real Decreto de 8 de noviembre de 1848, aprobándose el Reglamento del Cuerpo Eclesiástico de la Armada el 8 de noviembre de 1878. A partir de este momento, el vicario general de los Ejércitos y Armada era el jefe superior eclesiástico, existiendo en cada uno de los departamentos un teniente vicario. El ingreso se hacía mediante oposición, entrando con el rango de capellán segundo. Su equivalencia con los grados de la Armada estaba perfectamente establecida y tenían derecho a uso de uniforme.

En 1931, el Gobierno de la República restringió, primero, el Servicio Religioso Castrense, que definitivamente fue suprimido por Ley de 30 de junio de 1932. Durante la Guerra Civil de 1936-39, en la zona regida por el general Franco se habilita de nuevo el servicio que, al finalizar la contienda, se reorganiza paulatinamente: en julio de 1940 se restablece el Cuerpo Eclesiástico del Ejército; un decreto de 1941 establece las provisiones de personal del Cuerpo Eclesiástico de la Armada, que queda organizado en 1945, al igual que el Cuerpo Eclesiástico del Aire, que se crea el mismo año. En 1950 se restablece la Jurisdicción Eclesiástica Castrense en su sentido pleno, en virtud de un Convenio firmado por la Santa Sede y el Estado español y ratificado por el Concordato de 1953. En marzo de 1951 Pío XII eleva el vicariato castrense a dignidad arzobispal. Hay que destacar el impulso que la Santa Sede da a la pastoral castrense con la promulgación, en 1951, de la Instrucción *Solemne Semper*, norma de carácter universal que propició en bastantes naciones la creación de vicariatos castrenses. Finalmente, el 3 de enero de 1979 se establece entre la Santa Sede y el Estado español un nuevo Acuerdo sobre la Asistencia Religiosa a las Fuerzas Armadas y Servicio Militar de Clérigos y Religiosos.

En 1986 Juan Pablo II promulga la Constitución Apostólica *Spirituali Militum Curae*, incorporando las disposiciones conciliares y actualizando lo que eran los vicariatos castrenses. Se elimina la figura del vicario general, que se sustituye por la de un arzobispo con graduación de general. El cambio no es sólo de nombre; obedece a una nueva concepción doctrinal y jurídica que tiene su origen en el Concilio Vaticano II, y propicia una renovación que da un nuevo marco doctrinal al tratamiento canónico de los vicariatos castrenses: los transforma en circunscripciones eclesiológicas particulares, concebidas y organizadas como una iglesia particular, es decir, asimiladas jurídicamente a las diócesis, regidas por estatutos especiales en cada nación, emanados de la Santa Sede, en los que se determinan las prescripciones de la Constitución Apostólica respetando, donde existan, los acuerdos entre la Santa Sede y los Estados. Los sacerdotes que ejercen en la actualidad su ministerio pastoral en las Fuerzas Armadas españolas son algo más de un centenar de capellanes castrenses en activo; de los que un 40 por 100 pertenecen a los extinguidos cuerpos eclesiológicos, como en nuestro caso de la Armada, declarados a extinguir por Ley de 1989, o bien al nuevo Servicio de Asistencia Religiosa de las Fuerzas Armadas.



Fotografía tomada con motivo de una comida de confraternización de los capitanes de navío y coroneles de la Armada residentes en Canarias, tanto en activo como en situación de reserva o de retiro. Acudieron 19 oficiales, y se sumó al encuentro el almirante comandante del Mando Naval de Canarias, contralmirante Javier Franco Suances. (Foto: F. Buhigas Juanatey).

LA YIHAD Y EL TERRORISMO MARÍTIMO: AL QAEDA Y ALGO MÁS

Luis DÍAZ-BEDIA ASTOR



Introducción



ENTRE las actividades delictivas que se llevan a cabo en el entorno marítimo es la piratería la que acapara en estos momentos una mayor atención mediática, debido a la intensificación de sus acciones en aguas del océano Índico desde el año 2008. Sin embargo, como bien sabemos, existen otras que también suponen amenazas evidentes para la seguridad internacional, como es el caso del terrorismo marítimo. Sus acciones representan solamente el 2 por 100 de todas las llevadas a cabo por el terrorismo en general en los últimos 30 años (1), pero han experimentado un significativo incremento en la última década, y no se han producido en mayor número debido a los importantes esfuerzos para combatirlo, que se han materializado con la adopción de iniciativas de muy diversa naturaleza, especialmente tras los atentados del 11-S.

Entre los grupos terroristas que en los últimos años han considerado adentrarse en el entorno marítimo destaca en particular Al Qaeda, que pretende desestabilizar a la comunidad internacional en general y a Occidente en particular, con objeto de alcanzar la unificación política del islam en un califato que se extienda desde su imaginada Al-Andalus hasta el Sureste Asiático. Pero además, otras organizaciones relacionadas con ella se han interesado por dicho entorno. Sus objetivos están más localizados geográficamente, pero sus actos, además de influir en sus respectivos ámbitos nacionales o regionales, también contribuyen a los fines globales de la yihad neosalafista global.

(1) CHALK, Peter: *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. Project Air Force. RAND Corporation, 2008.

Interés de la yihad en el entorno marítimo

Al Qaeda y otras organizaciones yihadistas han demostrado un gran interés por desarrollar la capacidad de actuar en el entorno marítimo, debido probablemente a los siguientes factores (2):

- La percepción de las vulnerabilidades del tráfico marítimo, originadas por circunstancias como:
 - Las carencias de muchos Estados en relación a la vigilancia marítima y seguridad portuaria.
 - La necesidad de los buques de atravesar puntos focales con gran densidad de tráfico, en los que es mucho más fácil realizar un ataque con probabilidades de éxito.
 - La tendencia a reducir el número de miembros de las tripulaciones de los buques, con objeto de abaratar los costes de operación, que ha tenido como consecuencia una disminución de su capacidad de vigilancia y de reacción ante un ataque.
- La creciente utilización de contenedores en el comercio marítimo, que pueden proporcionar a los terroristas un medio privilegiado para el transporte de personas y de armas (incluyendo las de destrucción masiva), debido a la imposibilidad de inspeccionarlos en su totalidad.
- Las dificultades para la comisión de atentados terroristas en tierra, debido al incremento de las medidas de seguridad tras el 11-S, lo que puede aumentar el atractivo de la realización de ataques en la mar.
- Un acceso más fácil al adiestramiento y medios necesarios para desarrollar acciones en la mar, gracias al incremento del número de empresas especializadas en deportes náuticos.
- Las importantes pérdidas económicas que causaría el ataque contra un puerto principal o contra el tráfico en un estrecho o canal que consiguiese reducir el flujo del comercio marítimo (3).
- El importante número de víctimas que provocaría el ataque contra un buque de crucero o un *ferry*, con el que se lograría una importante repercusión mediática.

(2) Tomando como base los considerados en los trabajos titulados *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, y *Maritime Terrorism. Risk and Liability*, ambos de la RAND Corporation.

(3) Entre el 6 y el 9 de noviembre de 2004, el canal de Suez fue cerrado debido a la varada accidental del petrolero *Tropical Brilliance*. Una acción terrorista contra un buque en dicho canal podría afectar gravemente al tráfico marítimo y provocar retrasos en la llegada de materias primas y recursos energéticos a Europa y a los Estados Unidos.



Los contenedores, debido a su elevado número y a la imposibilidad de inspeccionarlos en su totalidad, resultan muy atractivos para el terrorismo yihadista.
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

- La posibilidad de hundir o provocar daños de gravedad a un buque de guerra, símbolo del poder militar de un Estado u organización multinacional, con objeto de conseguir el efecto psicológico sobre el adversario e intentar aumentar la adhesión entre la población islámica.

Acciones de Al Qaeda en el entorno marítimo

Las tres acciones de terrorismo marítimo perpetradas por Al Qaeda que han tenido una mayor repercusión son los ataques contra el destructor norteamericano USS *Cole*, el petrolero francés *Limburg* y las terminales petrolíferas *offshore* iraquíes en el golfo Pérsico:

- El 12 de octubre del año 2000, el *Cole* fondeó en las proximidades del puerto de Adén, en Yemen. Mientras hacía combustible, una pequeña gabarra de recogida de basuras, llena de explosivos, se aproximó a pocos metros del buque, momento en que los dos terroristas suicidas que la tripulaban la hicieron estallar. La explosión provocó la muerte de 17 miembros de su dotación y heridas de diversa consideración a otros 37, además de abrir un boquete de considerables dimensiones en



El USS *Cole* atracado en Rota el 12 de febrero de 2004 durante su primer despliegue semestral tras el atentado sufrido en Adén. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

el casco, que le impidió seguir su navegación (4). El destructor tuvo que regresar a Estados Unidos a bordo de un buque mercante, y no volvió a entrar en servicio hasta 18 meses después, tras unas reparaciones cuyo coste fue de unos 250 millones de dólares.

- El 6 de octubre de 2002, otra embarcación llena de explosivos interceptó al petrolero francés *Limburg* en el momento en que se preparaba para recibir al práctico, mientras se aproximaba a la terminal petrolífera de Ash Shihir, también en Yemen, y estalló en su costado de estribor, abriendo un orificio en el casco y provocando un incendio (5). El ataque causó la muerte de uno de sus tripulantes y el derramamiento de unos 90.000 barriles de petróleo (6). El buque tuvo que ser remol-

(4) <http://www.cole.navy.mil/Memorial/Pic017.jpg>.

(5) ARDILLON, Hubert: *Attentat contre le pétrolier Limburg. Lettre adressée à l'Association Française de Capitaines des Navires par le Commandant du navire.*
http://www.afcan.org/dossier_accidents/limbourg.html.

(6) KENNY, Alejandro: *Amenazas a la Seguridad Marítima. Perspectiva desde el Cono Sur.* Air & Space Power Journal. Tercer trimestre de 2006, Volumen XVIII, núm. 3.

cado a los Emiratos Árabes para su reparación. Las consecuencias económicas a nivel global no fueron nada desdeñables, ya que provocó una reducción temporal del tráfico marítimo en el golfo de Adén y sus proximidades y una subida del precio del barril de Brent de 0,48 dólares. El atentado supuso un aumento de las primas de seguros para los buques que hiciesen escala en Yemen, lo que motivó la disminución de las escalas y unas pérdidas en ingresos por tasas portuarias para dicho país de 3,8 millones de dólares al mes (7).

- El 25 de abril de 2004, un *dhow* se aproximó de madrugada a la terminal iraquí de Khor Al Amaya. Cuando una embarcación neumática del patrullero USS *Firebolt* se preparaba para interceptarlo, hizo explosión, provocando la muerte de tres marinos norteamericanos e hiriendo a otros cuatro (8). Veinte minutos después se detectaron dos embarcaciones rápidas que se dirigían a la terminal de Al Basra Oil, sobre las que abrieron fuego los militares que la protegían. Las embarcaciones hicieron explosión cerca de la terminal, provocando daños de poca consideración en dos petroleros, uno de ellos cargado con 280.000 toneladas de crudo (9). Por dichas terminales fluía la totalidad de las exportaciones de petróleo de Irak, por lo que muy probablemente el ataque perseguía no sólo afectar a su economía, sino también a la mundial.

Al Qaeda también ha llevado a cabo acciones en las que no ha llegado a alcanzar el éxito, como el ataque frustrado al destructor norteamericano USS *The Sullivans*, el 3 de enero de 2000, considerado como el preludeo del ataque al *Cole* debido a sus similitudes en cuanto al medio para realizar el atentado, al objetivo y a las circunstancias. Mientras el buque se encontraba fondeado en las proximidades del puerto de Adén haciendo combustible, una embarcación cargada de explosivos intentó aproximarse a él, pero se hundió antes de alcanzarlo, debido al exceso de peso (10).

Además, otras no han llegado a materializarse gracias a haber sido descubiertas a tiempo por las fuerzas de seguridad. Entre ellas son significativas las siguientes:

(7) GREENERG, Michael D., y otros: *Maritime terrorism. Risk and Liability*. Center for Terrorism Risk Management Policy. RAND Corporation, 2006.

(8) SHOVELL, Damian: *Terror in the Gulf*. Royal Australian Navy News Features. <http://www.defence.gov.au/news/navynews/editions/4710/feature/feature01.htm>.

(9) FEAL VÁZQUEZ, Javier: *La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo*. Boletín de Información núm. 304, CESEDEN, año 2008.

(10) *Al Qaeda associates charged in attack on USS Cole, attempted attack on another US vessel*. US Department of Justice, 15 de mayo de 2003.

http://justice.gov/opa/pr/2003/May/03_crm_298.htm.

- Las que Al-Nashiri, destacado dirigente de Al Qaeda, conocido como «el Príncipe del Mar», planeaba en el estrecho de Ormuz antes del atentado contra el *Limburg* (11).
- Las que preparaba contra buques de guerra británicos y norteamericanos, y posiblemente contra otros buques de la OTAN, mediante embarcaciones de alta velocidad cargadas con explosivos (12). También planeadas por Al-Nashiri, que había enviado a tres activistas saudíes a Marruecos para su organización, fueron frustradas por las fuerzas de seguridad de dicho país, con la detención, en mayo de 2002, de la célula encargada de llevarlas a cabo.
- Las que planeaba Al Qaeda en el estrecho de Malaca contra unidades navales de Malasia y de los Estados Unidos (13).

Otras organizaciones yihadistas activas en el entorno marítimo

Las organizaciones terroristas relacionadas con la yihad que han mostrado un mayor interés en el terrorismo marítimo están radicadas en los archipiélagos del Sureste Asiático, por cuyas proximidades circula una importante proporción del tráfico marítimo mundial. Se trata de Abu Sayyaf y el Frente Moro de Liberación Islámica, en Filipinas, así como Jemaah Islamiyah, en Indonesia. En noviembre de 2008 también hizo irrupción en este ámbito, de una forma particularmente violenta, el grupo paquistaní Lashkar-e-Taiba.

Abu Sayyaf

Este grupo terrorista filipino, de ideología islámica integrista, cuyo nombre significa «Portador de la espada», tuvo sus inicios en 1990, cuando se separó del Frente Moro de Liberación Nacional (FMLN). Su fin fundacional es la creación de un Estado islámico en el sur de Filipinas. No solamente ha utilizado la mar para el contrabando de armas entre islas, sino que ha sido responsable de numerosos ataques en la mar y desde la mar en el sur del país. Según distintas fuentes, el grupo cuenta en la actualidad con entre 200 y 500 miembros.

(11) Al-Nashiri fue el responsable del planeamiento y organización de los atentados contra el *Cole* y el *Limburg*. En noviembre de 2002 fue capturado en Adén y confinado en la prisión de Guantánamo.

(12) PELKOFSKI, James: *Al Qaeda's Maritime Campaign*. US Naval Institute Proceedings, diciembre de 2005.

(13) RAYMOND, Catherine Z.: *Maritime Terrorist in Southeast Asia: A Risk Assessment*. Institute of Defence and Strategic Studies Singapore, marzo de 2005.



Buque de la Marina de los Estados Unidos escoltado por un patrullero alemán mientras atravesaba el estrecho de Gibraltar en diciembre de 2003, en el marco de ACTIVE ENDEAVOUR STROG. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

Una de sus primeras acciones terroristas, en 1991, fue el atentado con bomba contra el buque de pasaje *Doulos*, utilizado como biblioteca pública itinerante por una ONG cristiana, cuando estaba atracado en el puerto de Zamboanga, en la isla de Mindanao. El 4 de abril de 1995, miembros del grupo realizaron un desembarco en la localidad de Ipil, de mayoría cristiana, donde provocaron numerosos incendios, asaltaron siete oficinas bancarias y dieron muerte a más de 50 personas. Abu Sayyaf obtuvo notoriedad internacional en 2000 y 2001, debido a los secuestros de decenas de personas, tanto filipinas como extranjeras, en una serie de ataques contra pequeñas localidades, instalaciones turísticas y buques en el archipiélago filipino de Sulu y en el mar de Célebes (14).

Su acción de mayor envergadura en la mar es el atentado contra el *Superferry 14*, el 27 de febrero de 2004, que ostenta el primer lugar en el *ranking* de

(14) BRADFORD, John F.: *The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia*. Naval War College Review, verano de 2005. Vol. 58, núm. 3.

ataques terroristas contra buques en cuanto al número de víctimas mortales. El buque, de 10.192 toneladas, había salido de Manila rumbo a la ciudad de Bacolod con 899 personas a bordo entre pasajeros y tripulación. Tras hora y media de navegación, una bomba, que había sido introducida a bordo disimulada en el interior de un aparato de televisión, hizo explosión. El resultado fue la muerte de 116 personas y el hundimiento del buque. Al parecer Abu Sayyaf llevó a cabo el atentado como represalia contra la naviera propietaria del buque, que no se había doblegado ante sus intentos de extorsión. Para algunos analistas, el grupo terrorista no pretendía causar un número tan elevado de víctimas, sino que su intención era enviar un mensaje a la compañía para que pagase en el futuro (15).

La mayoría de los miembros de Abu Sayyaf están familiarizados con el medio marino, al proceder de familias de pescadores. Además, se sabe que algunos de ellos han participado en cursillos de adiestramiento en la mar, en Sulu y Tawi-Tawi, en junio de 2005, así como en cursillos de técnicas de buceo en Malasia, en julio del mismo año, que realizaron junto con miembros del grupo terrorista Jemaah Islamiyah. En agosto de 2005 se hizo pública la información de que líderes de este grupo y de organizaciones terroristas de otras nacionalidades se habían reunido en la localidad de Patikul, en la isla de Joló, con objeto de preparar atentados en las playas de la isla de Palawan (16).

Frente Moro de Liberación Islámica (FMLI)

Es el movimiento separatista de mayor entidad en Filipinas, habiendo llegado a contar con 15.000 miembros. Creado en 1977, también tras escindirse del FMLN, con el que comparte la pretensión de crear un Estado independiente en el sur de Filipinas, promueve una interpretación más tradicional y estricta del islam. Ha llevado a cabo violentas acciones contra objetivos de naturaleza civil y militar, en los que ha causado la muerte de miles de personas. Entre las acciones en el entorno marítimo se pueden citar el ataque contra el puerto de Davao, en abril de 2003, en el que provocó la muerte a 17 personas, y diversos atentados contra el tráfico mercante, principalmente contra *ferries* que transportaban unidades militares o fieles cristianos entre Mindanao

(15) Paradójicamente, este ataque no sólo no logró cumplir dicho fin, sino que tuvo unas repercusiones muy negativas para el propio grupo terrorista, ya que, con el apoyo de los Estados Unidos, las Fuerzas Armadas de Filipinas lo han perseguido con mucha más determinación desde entonces.

(16) BANLAOI, Rommel C.: *The Abu Sayyaf Group and Terrorism in the Southern Philippines Seven Years After 9/11: Threat and Response*. Monografía n.º 2 del Philippine Institute for Political Violence and Terrorism Research (PIPVTR), septiembre de 2008.

y otras islas del archipiélago (17). Durante los últimos años se han producido distintos intentos de negociación entre el Gobierno filipino y el FMLI. Los días 8 y 9 de diciembre de 2009 se llevó a cabo una nueva ronda de conversaciones en Kuala Lumpur (18), cuyos resultados están aún por ver.

Jemaah Islamiyah

Este grupo terrorista indonesio, de carácter fundamentalista islámico, cuyo nombre significa «Comunidad islámica», pretende el establecimiento de un Estado panislámico en el Sudeste Asiático. Dividido en cuatro unidades operativas o «Mantiquis», sus redes se extienden por Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Australia. Es responsable de numerosas acciones terroristas, entre las que destaca, por su magnitud, el atentado con bomba contra una discoteca en Bali, el 12 de octubre de 2002, en el que murieron 202 personas, la mayoría de ellas turistas extranjeros. El 17 de julio de 2009 volvió a mostrar su capacidad, con dos atentados prácticamente simultáneos en Yakarta, contra los hoteles de las cadenas norteamericanas Ritz, Carlton y Marriott, en los que murieron nueve personas (incluyendo dos terroristas suicidas) y resultaron heridas más de 50.

En relación al terrorismo marítimo, durante el año 2001 planeó llevar a cabo ataques contra buques de la Marina de guerra de los Estados Unidos, aunque nunca llegó a realizarlos. Células del grupo arrestadas en Singapur, entre diciembre de 2001 y enero de 2002, poseían cartas del muelle de Sembawang, donde suelen atracar los buques de la Marina de los Estados Unidos en sus escalas. También existen evidencias de que algunos de sus miembros se han adiestrado en el sur de Filipinas, junto con Abu Sayyaf, con objeto de desarrollar la capacidad de realizar demoliciones submarinas (19).

Lashkar-e-Taiba (LeT)

El grupo terrorista paquistaní LeT, o «Ejército de los puros», fue fundado en 1989 como rama armada de la organización islamista Markaz Dawatul Irshad. Su fin más inmediato es la liberación de la parte de Cachemira que se encuentra bajo soberanía india, aunque su ideología es panislámica, a favor de

(17) RAYMOND, Catherine Z.: *Maritime Terrorist in Southeast Asia: A Risk Assessment*. Institute of Defence and Strategic Studies Singapore, marzo de 2005.

(18) GRP, *MILF formal peace talks reopen in Kuala Lumpur*. Philippine Information Agency, 9 de diciembre de 2009. www.PIA.gov.ph.

(19) RAYMOND, Catherine Z.: *The Threat of Maritime Terrorism in the Malacca Straits*. Terrorism Monitor. Volumen 4, número 3, de 9 de febrero de 2006.



El hotel Taj Mahal en llamas durante el ataque del grupo terrorista Lashkar-e-Taiba a la ciudad de Bombay, en noviembre de 2008.

la creación de un califato que englobe a todas las tierras antaño dominadas por el islam.

Ha sido considerado por las autoridades indias y paquistaníes como responsable del ataque terrorista contra Bombay en noviembre de 2008. Dicho ataque fue realizado por un comando de diez personas que salió a la mar desde Karachi, en Pakistán, a bordo de un buque mercante de dicha nacionalidad. Posteriormente abordó un pesquero indio, asesinó a toda su tripulación excepto al patrón, y a bordo de él navegó hasta las proximidades de Bombay. El día 26 de noviembre, tras decapitar al patrón, desembarcó, mediante lanchas neumáticas en dos puntos diferentes de la parte sur de la ciudad. Una vez en tierra se dividió en cuatro grupos, que efectuaron atentados contra una estación de tren, un hospital, un café, dos hoteles y un centro judío, en los que dispararon contra todos aquellos que se cruzaban en su camino. Durante los tres días que duró la acción, los terroristas provocaron la muerte a 179 personas e hirieron a alrededor de 300 más (20), lo que le convierte en el ataque más sangriento del terrorismo marítimo hasta la fecha.

(20) RABASA, Ángel y otros: *The Lessons of Mumbai*. RAND Corporation Occasional Paper, 2009.

Futura actividad yihadista en el entorno marítimo

No puede desestimarse la posibilidad de que en un futuro próximo continúen produciéndose nuevas acciones yihadistas en el entorno marítimo. Lo más probable es que sea Al Qaeda la que continúe constituyendo la mayor amenaza, dados sus objetivos globales, sus medios y su capacidad para abrir nuevos frentes en su particular guerra contra Occidente, cuando percibe oportunidades y detecta las debilidades de aquellos que considera sus adversarios (21).

Para Al Qaeda, la desestabilización económica que podría provocar mediante el ataque al tráfico marítimo resulta muy atractiva. El propio Osama Bin Laden ha manifestado la importancia del sistema comercial occidental en el marco de la guerra contra Estados Unidos y sus principales aliados. De hecho, muchas de las declaraciones realizadas por éste y por sus acólitos se han referido a la vulnerabilidad financiera de los Estados Unidos, y han hecho llamamientos a centrarse en objetivos que puedan provocar la disrupción de la economía, incluyendo el tráfico de buques mercantes y especialmente el de petroleros. Además de Al-Nashiri, también Al-Suri, destacado miembro de la organización, ha considerado ataques a buques en estrechos para intentar su bloqueo.

Un nueva prueba de que se mantiene el interés de Al Qaeda en este tipo de acciones es la detención en Egipto, el 9 de julio de 2009, de una célula ligada a esta organización, a la que se acusó de planear ataques contra buques en el canal de Suez y contra oleoductos en sus proximidades. Al parecer, dicha célula, liderada por un palestino e integrada por otras 25 personas de nacionalidad egipcia, recibía instrucciones de un grupo yihadista establecido en Gaza, denominado «Ejército Palestino del Islam». Entre el material incautado se hallaron explosivos y trajes de buceo (22).

Al Qaeda también tiene un gran interés en las posibilidades del terrorismo marítimo para provocar lo que denomina «castigo coercitivo masivo», que podría materializarse mediante ataques a buques de crucero, con los que podría provocar un elevado número de víctimas. También podría utilizar un buque como arma, en particular un petrolero o un gasero. E incluso podría ir más allá, ya que en el caso de que un arma de destrucción masiva cayese en sus manos, tendría pocos escrúpulos en su utilización contra un centro urbano, donde podría introducirla desde la mar en un contenedor a bordo de un mercante. Así conseguiría unos efectos aún mayores, tanto en vidas humanas

(21) MURPHY, Martin N.: *The Unwanted Challenge*. US Naval Institute Proceedings, diciembre de 2008, p. 47.

(22) MICHAEL, Maggie: *Egypt arrests group it says had links to al-Qaida and plotted attacks on Suez Canal*. FOX8 News, 9 de julio de 2009. www.myfox8.com.



Gasero fondeado frente al puerto de Las Palmas. La utilización de un buque de este tipo como arma podría causar importantes daños materiales y un elevado número de víctimas.
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

como en daños a las infraestructuras, y seguramente llegaría a afectar al conjunto de la economía mundial.

Esta organización también podría intentar ocasionar un importante desastre medioambiental mediante el ataque a un petrolero con objeto de provocar el derramamiento del crudo. Las consecuencias económicas también serían considerables, además de por la pérdida del propio buque y de su carga, por sus más que probables repercusiones en los mercados de valores y por posibles daños colaterales si el atentado se produjese en zonas turísticas o pesqueras.

Por último, es muy posible que siga intentando realizar acciones contra buques de guerra, dado el efecto mediático que conseguiría alcanzando un objetivo de una naturaleza tan emblemática.

Seguramente también seguirán produciéndose acciones de organizaciones yihadistas de carácter nacional o regional, que podrían incluir la infiltración de terroristas y la introducción de armas desde la mar, ataques a ciudades o instalaciones turísticas situadas en la costa y ataques a buques con objeto de provocar su hundimiento, daños de gravedad o su apresamiento para la toma de rehenes entre las tripulaciones o el pasaje. Con ellas perseguirán tanto la consecución de sus fines particulares como la contribución a la causa yihadista global.

Conclusión

Al Qaeda y otras organizaciones islamistas, integradas en la yihad neosalafista global, han demostrado su interés en la realización de atentados en el entorno marítimo, que han sido capaces de llevar a cabo con éxito en diversas ocasiones. Las iniciativas que se han puesto en marcha en la última década para aumentar la seguridad marítima han logrado reducir la capacidad de dichos grupos y han evitado numerosos atentados, pero aún así la amenaza persiste en este ámbito.

Su implantación en el Sudeste de Asia, de creciente importancia estratégica, por donde transita un enorme porcentaje del tráfico mercante mundial, puede facilitar acciones en esta región que podrían llegar a tener repercusiones a nivel global. De ahí seguramente el interés demostrado por la Administración norteamericana en que se alcance finalmente un acuerdo entre el Gobierno filipino y el FMLI. Pero seguramente sus futuras líneas de acción no se limitarán a dicha región, ni quedarán circunscritas a la realización de ataques contra buques. Como demostraron los atentados de Bombay, la red yihadista internacional es capaz de aprovechar cualquier vulnerabilidad para atacar en el momento y en el lugar más inesperados.

España, en particular, debe tener muy en cuenta la amenaza yihadista en el entorno marítimo, especialmente si se consideran las siguientes circunstancias:

- Nuestra especial situación geográfica en uno de los puntos focales más importantes del tráfico marítimo mundial, donde Al Qaeda ya ha planeado la realización de ataques.
- La fijación de la yihad en nuestra patria, que considera territorio a reconquistar.



Adiestramiento del trozo de visita y registro del patrullero de altura *Cazadora* en el Mediterráneo, durante un tránsito, en julio de 2005. (Foto: L. Díaz-Bedia).

- La inmigración ilegal por vía marítima procedente del norte de África, que puede ser utilizada para la infiltración de terroristas en nuestro territorio.
- La presencia en el norte de África de organizaciones como Al Qaeda para el Magreb islámico.

Por ello no se debe bajar la guardia ni en tierra ni en la mar. Es preciso mantener y ampliar los esfuerzos ya puestos en marcha para la consecución de un régimen de seguridad marítima eficaz, y seguir avanzando en la adquisición de todas las capacidades que nos permitan la disuasión y la lucha eficaz contra el terrorismo marítimo.

BIBLIOGRAFÍA

- ARDILLON, Hubert: *Attentat contre le pétrolier Limburg. Lettre adressée à l'Association Française de Capitaines des Navires par le Commandant du navire.*
http://www.afcan.org/dossier_accidents/limbourg.html.
- BANLAOL, Rommel C.: *The Abu Sayyaf Group and Terrorism in the Southern Philippines Seven Years After 9/11: Threat and Response.* Monografía no. 2 del Philippine Institute for Political Violence and Terrorism Research (PIPVTR), septiembre de 2008.
- BRADFORD, John F.: *The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia.* Naval War College Review, verano de 2005. Vol. 58, núm. 3.
- CHALK, Peter: *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States.* Project Air Force. RAND Corporation, 2008.
- FEAL VÁZQUEZ, Javier: *La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo.* Boletín de Información, núm. 304, CESEDEN, año 2008.
- GRACE, Francie: *Straits Of Gibraltar: Terror Target?* CBS News, 11 de junio de 2002.
- GREENBERG, Michael D., y otros: *Maritime terrorism. Risk and Liability.* Center for Terrorism Risk Management Policy. RAND Corporation, 2006.
- JHA, PANKAJ K.: *Jakarta Blasts and Jemaah Islamiyah.* Institute for Defence Studies and Analysis, 23 de julio de 2009. www.idsa.in.
- KENNY, Alejandro: *Amenazas a la Seguridad Marítima. Perspectiva desde el Cono Sur.* Air & Space Power Journal. Tercer trimestre de 2006. Volumen XVIII, núm. 3.
- LORENZ, Akiva J.: *Al Qaeda's Maritime Threat.* Intelligence and Terrorism Information Center at the Israel Intelligence Heritage & Commemoration Center (IICC), 3 de mayo de 2007.
- LORENZ, Akiva J.: *The Threat of Maritime Terrorism to Israel.* Maritime Terrorism Research Center, 24 de septiembre de 2007. <http://www.maritimeterrorism.com>.
- MICHAEL, Maggie: *Egypt arrests group it says had links to al-Qaida and plotted attacks on Suez Canal.* FOX8 News, 9 de julio de 2009. www.myfox8.com.
- MURPHY, Martin N.: *The Unwanted Challenge.* U.S. Naval Institute Proceedings, diciembre de 2008, p. 47.
- RABASA, Ángel, y otros: *The Lessons of Mumbai.* RAND Corporation Occasional Paper, 2009.
- RAYMOND, Catherine Z.: *Maritime Terrorist in Southeast Asia: A Risk Assessment.* Institute of Defence and Strategic Studies Singapore, marzo de 2005.
- RAYMOND, Catherine Z.: *The Threat of Maritime Terrorism in the Malacca Straits.* Terrorism Monitor. Volumen 4, número 3, 9 de febrero de 2006.
- SHOVELL, Damian: *Terror in the Gulf.* Royal Australian Navy News Features.
<http://www.defence.gov.au/news/navynews/editions/4710/feature/feature01.htm>.
- FACTBOX: *Who are Lashkar-e-Taiba?* Thomson Reuters Foundation. <http://www.alertnet.org>.
- GRP, MILF *formal peace talks reopen in Kuala Lumpur.* Philippine Information Agency, 09 de diciembre de 2009. www.PIA.gov.ph.
- Philippines-Mindanao conflict.* Thomson Reuters Foundation Alert Net. <http://www.alertnet.org>.
<http://www.cole.navy.mil/Memorial/Pic017.jpg>.



CONSIDERACIONES SOBRE LA CAPACIDAD DE DEFENSA ASIMÉTRICA EN NUESTRO FUTURO ESCOLTA

Marcos Rafael DE SOUSA FUCHS



Introducción



El desplazamiento de los escenarios tácticos al litoral y la proliferación de las nuevas amenazas asimétricas suponen un auténtico reto para las fuerzas navales modernas, y en especial para los escoltas. Los escenarios tácticos y las nuevas amenazas evolucionan siempre más rápido que los buques y sus sistemas de armas, y éstos deben estar en permanente revisión y mejora para poder hacerles frente. Un misil lanzado



Cruzando el canal de Suez.

desde costa a muy corta distancia, un pesquero cargado de explosivos impactando en el costado de un buque, un *skiff* de piratas disparando granadas, una avioneta comercial atacando con perfil suicida a un barco, un misil portátil lanzado contra un helicóptero, un artefacto explosivo a la deriva... son algunas de las muchas amenazas a las que deben hacer frente los escoltas modernos, y para las que sin duda alguna no fueron diseñados.

La defensa contra este tipo de amenazas condicionará el diseño de nuestro futuro escolta, pues para cumplir su misión deberá ser capaz de enfrentarse con éxito tanto al espectro convencional de amenazas como al asimétrico. El objetivo de este artículo es exponer las necesidades de un escolta moderno para hacer frente con garantías a la amenaza asimétrica en entornos litorales, a pesar de estar diseñado para operar en escenarios de alta intensidad. La posibilidad de perder un buque de un coste tan elevado por un ataque sencillo, barato y sin ninguna complejidad técnica o tecnológica debe ser mitigada al máximo.



Fragata *Méndez Núñez* evolucionando en el golfo de Adén.

La plataforma

El reducido tamaño de todas aquellas embarcaciones o aeronaves susceptibles de ser utilizadas como vector de un ataque asimétrico y la ventaja cinemática de la mayor parte de ellas exigen que el escolta moderno sea lo más rápido y maniobrable posible y, por tanto, su tamaño ideal será el de una fragata/destructor de tipo medio (entre 3.500 y 4.000 toneladas) con cubierta de vuelo (por la necesidad de contar con helicóptero embarcado). Cuanto más pequeño sea, más económico saldrá, más difícil será su detección y menor su exposición a la amenaza, pero el límite inferior de su desplazamiento está determinado por el volumen de sus sistemas de armas, de detección, del conjunto hangar-cubierta de vuelo y, sobre todo, por su capacidad de despliegue como escolta en cualquier teatro de operaciones.

El sistema de combate

La proximidad a costa en la que operan estos escoltas los convierte en blancos muy fáciles para un ataque con misiles desde tierra. Y valga como ejemplo el ataque que sufrió el 15 de julio de 2006 la corbeta israelí de la clase *Saar-5* con un misil C-802 Saccade lanzado a pocas millas desde

la costa libanesa (1). Durante los últimos años, los tres escenarios principales en donde han estado desplegados los escoltas españoles (golfo Pérsico, Líbano y cuerno de África) han tenido como denominador común la amenaza asimétrica, pero en los dos primeros ha existido un fuerte componente de amenaza aérea convencional en ambiente litoral.

Por otra parte, la misión principal de un escolta es garantizar la defensa de las unidades valiosas de la fuerza, y en consecuencia su sistema de combate debe ser lo suficientemente avanzado como para conseguirlo. Por tanto, sería deseable que contara con un sistema de combate tipo Aegis que le garantice la defensa anti-misil en un entorno litoral, tanto la suya propia como la de las unidades valiosas posicionadas dentro de su paraguas defensivo. Aunque una hipotética combinación de escoltas con capacidad de defensa aérea (*F 100*) y otros con sólo capacidad de autodefensa puede hacer que este requisito no sea tan exigente y, en consecuencia, sería suficiente con tener asegurada la capacidad de supervivencia del propio escolta en caso de ataque con misiles superficie-superficie.

Los sistemas de detección

Por su reducido tamaño y su complicada cinemática, los LSF (*Low Slow Flyers*) y FIAC (*Fast Inshore Attack Crafts*) son blancos difíciles de detectar por los sensores radáricos. El empleo de sensores del tipo RAN-12L, con una frecuencia dos o tres veces mayor que los radares de superficie y con un giro de antena muy elevado, podría ser una buena solución siempre y cuando estén integrados en el sistema de combate.

Por lo anterior, y gracias a que operan en el espectro visual e infrarrojo, los sensores optrónicos se han convertido en el pilar fundamental para la detección, y principalmente identificación, de cualquier plataforma asimétrica. Es por tanto indispensable que el escolta tenga una cobertura de 360 grados con estos sensores.

Los cambios geoestratégicos a nivel mundial parece que le han restado mucha importancia a la guerra antisubmarina, pero el sónar ha demostrado seguir siendo válido contra la amenaza asimétrica.

En un escenario con poco tráfico se puede detectar antes una FIAC por el ruido de sus propulsores en el agua que por su eco radar y, en cualquier caso, el sónar es la principal defensa contra un ataque de buceadores en puerto o en fondeadero. No existe un arma más eficaz contra los buceadores que las propias ondas sonoras.

(1) www.bbc.news.co.uk

Las armas

Hay dos factores, asociados a cualquier plataforma asimétrica, que suponen un auténtico desafío para todos los sistemas de armas. Uno de ellos es su reducido tamaño y su elevada maniobrabilidad, que la convierten en un blanco muy difícil de neutralizar; pero el más importante, sin duda, es su capacidad para ocultarse y camuflarse en el entorno: un LSF puede estar materializado por una avioneta civil realizando un vuelo de recreo; un SSAV (*Slow Speed Attack Vessel*) puede ser un pesquero faenando; una FIAC puede consistir en un *skiff* de pescadores típico del golfo de Adén, etc... A estas dificultades hay que añadir el principio de fuerza proporcional y la necesidad de evitar por todos los medios cualquier tipo de daño colateral, por lo que el resultado final son unas distancias de apertura de fuego muy cortas, apenas unos centenares de yardas, y unos tiempos de reacción muy escasos. Por tanto, los sistemas de armas deben ser muy selectivos y de gran rapidez de operación para poder adaptarse a unas respuestas preplaneadas muy restrictivas y restringidas por las Reglas de Enfrentamiento (ROE). Los montajes con calibres de hasta 40 mm son las principales armas para defenderse de una amenaza asimétrica, sobre todo aquéllos con una dirección de tiro optrónica asociada: sistema ROSAM (*Remote Operated Small Arms Mount*) como el Mini-Typhoon de General Dynamics (2), o el Mk 38 Mod. 2 de BAE Systems (3). Y en la misma línea, los CIWS (*Close-In Weapon System*) de última generación integrados en el Sistema de Combate (4), como por



Mk 38 Mod. 2 Mini-Typhoon.

(2) www.janes.com o www.dtic.mil/ndia/2005garm/wednesday/hardie.pdf

(3) Web BAE Systems.

www.sanders.com/ProductsServices/mk38_mod2_stabilized_minor_gun.html

(4) *Beating the Fast Attack Threat*. Proceedings, febrero 2008.



Millenium Lockheed Martin.

ejemplo el sistema Millenium de Lockheed Martin (5) (de calibre 35 mm y ritmo de fuego de 1.000 disparos por minuto, submunicionado en 152 proyectiles), suponen un gran avance en los sistemas de armas optimizados contra la amenaza asimétrica. También debe resaltarse que cuanto más automatizado sea el montaje, menos personal es requerido para su operación y, por tanto, menor es la necesidad de adiestramiento en términos cuantitativos.

Pero existen también otras armas, ampliamente utilizadas en nuestro entorno, que sin ser sistemas «navalizados» pueden suponer una solución de urgencia hasta una futura adquisición de sistemas de armas específicos. Sirvan como ejemplo los siguientes: lanzador portátil de misiles Mistral (o en su versión de sistema naval Simbad) contra LSF, lanzagranadas automático LAG-40 contra FIAC, o Instalaza C-90 en su versión anticarro también contra objetivos tipo FIAC (6).

Los sectores de fuego serán casi siempre proeles y popeles, en función de si el escolta proporciona defensa a una unidad valiosa o está efectuando una

(5) Web Lockheed Martin www.lockheedmartin.com. Este sistema de armas lo monta el Littoral Combat Ship de la US Navy y algunas unidades de la US Coast Guard.

(6) Web oficial Armada española www.armada.mde.es

maniobra de autodefensa. En consecuencia, es indispensable que los sectores de armas y la potencia de fuego estén centrados en la proa y en la popa de la propia unidad.

Las plataformas embarcables

Cuatro son las diferentes plataformas que se pueden embarcar en un escolta y que le dotan de una elevada capacidad de autodefensa, de proyección del poder ofensivo y de ISTAR (*Intelligence Surveillance Targeting and Reconnaissance*): helicóptero, UAV (*Unmanned Aerial Vehicle*), RHIB (*Rigid Hulled Inflatable Boat*) y USV (*Unmanned Surface Vehicle*).

El helicóptero ha demostrado ser una herramienta muy eficaz contra la amenaza asimétrica. Es una plataforma que puede combinar diferentes sensores, como el radar de superficie y el sistema FLIR (*Forward Looking InfraRed*), con diferente armamento, como ametralladoras ligeras, misiles antisuperficie de corto alcance o cohetes, y puede disponer además de un sistema de transmisión de datos (incluyendo vídeo) en tiempo real. Todos estos medios le permiten al helicóptero llevar a cabo una extensa variedad de misiones, aunque para muchas de ellas no haya sido específicamente diseñado: reconocimiento armado de una costa potencialmente hostil, apoyo de fuego cercano de oportunidad, mantenimiento de la situación de superficie extendiendo el alcance de los sensores del buque, patrulla aérea de combate (CAP) contra LSF, defensa contra amenaza FIAC, relé automático de comunicaciones y apoyo a operaciones de Guerra Naval Especial (como en el caso de



Miembro UNIMEMB con Browning.



UAV *Predator* con Hellfire.

la liberación del yate francés *Le Ponnant*, secuestrado por piratas somalíes en abril de 2008) (7).

Un UAV permite llevar a cabo misiones de vigilancia, obtención de inteligencia y reconocimiento a grandes distancias del objetivo (el sistema ROVER (8) proporciona imágenes de alta definición a distancias nunca antes imaginadas) y sin poner en peligro a la dotación, ya que no van tripulados. Algunos UAV, como el *Predator* norteamericano, pueden llevar hasta dos misiles AGM-119 Hellfire (9), lo que les proporciona una buena capacidad de ataque contra objetivos en superficie/tierra. No hay duda de que son el medio más eficaz para este tipo de misiones, pero su relación coste-beneficio resultaría elevada si su empleo fuese exclusivo contra la amenaza asimétrica. Sería justificable, en cambio, que un escolta contase con los medios necesarios para que cuando la situación táctica lo requiriese, y dentro de todo el abanico de misiones, pudiera emplear UAV en rol antiasimétrico (10).

(7) www.lemonde.fr

(8) ROVER: *Remote Operations Video Enhance Receiver*.

(9) www.fas.org

(10) El nuevo *Littoral Combat Ship* de la US Navy podrá llevar a cabo operaciones con UAV (LCS CONOPS de www.globalsecurity.org).

Una *rhib* puede ser un elemento muy útil contra la amenaza asimétrica, tanto en la detección como en el ataque, y sus funciones pueden variar desde la protección cercana de unidades, estableciendo una defensa por capas, hasta la ejecución de una operación precursora más allá del horizonte, en postura encubierta, sin delatar la presencia de fuerzas navales de mayor entidad. Pero para realizar estas misiones con eficacia son necesarios diversos requisitos: es preciso contar con los sistemas de navegación y comunicaciones necesarios (GPS, radar y equipos de comunicaciones robustos y cifrados con alcances más allá del horizonte) y también disponer de un sistema de propulsión que proporcione elevada velocidad y permita una gran capacidad de carga a bordo, aunque dada la incompatibilidad de estos dos términos sería interesante contar con dos *rhibs* optimizadas, cada una de manera diferente. En cualquier caso, es indispensable que estas plataformas cuenten con armamento ligero (por ejemplo, ametralladora de calibre 7,62 mm, lanzagranadas acoplable a los fusiles de asalto G-36-E o incluso un sistema de armas de pequeño calibre estabilizado con dirección de tiro optrónica) (11) y con elementos que permitan su identificación para evitar enfrentamientos entre fuerzas amigas (luz estroboscópica IR o pintura IR en la estructura).

Y por último, se debe mencionar el empleo de USV para luchar contra la amenaza asimétrica. Actuando como multiplicador de fuerzas, reduciendo el riesgo de sufrir daños al no tener que llevar tripulación y siendo compatible con las actuales *rhibs* de siete u once metros, su empleo en el campo de la vigilancia y el reconocimiento, o directamente para protección de las unidades, deberá ser tenido muy cuenta en un futuro cercano (12).

La capacidad nocturna

Es completamente necesario que los escoltas sean capaces de defenderse ante un ataque asimétrico, no sólo durante el día, sino también durante la noche. Y por tanto, es imprescindible que el buque cuente con sistemas IR que permitan la detección e identificación de contactos, posibilitando además la designación de un sistema de armas concreto, así como con medios de visión nocturna para tiradores y centinelas.

Los sistemas IR del buque deben poder realizar una exploración todo horizonte y sin sectores ciegos; y esto es especialmente crítico si se tiene en cuenta que un escolta, además de detectar la amenaza, debe identificarla visual-

(11) El US Special Operations Command ha instalado sistemas ROSAM Mini-Typhoon en *rhibs* de siete u once metros de eslora. www.dtic.mil/ndia/2005garm/wednesday/hardie.pdf

(12) *New generation USVs offer increased mission diversity*. Jane's Navy International. April 2008.

mente antes o durante el curso de una acción defensiva. Un ataque asimétrico durante la noche puede tener un desenlace fatal si el escolta carece de un sistema oprónico todo-horizonte y el ataque explota esta carencia.

Una vez realizada la detección e identificación de la amenaza, comienza la fase de neutralización. Y si esto se realiza en periodo nocturno, es obvio que los tiradores o sus armas deben disponer de sistemas de puntería diseñados para estas condiciones. Pueden ser visores montados en las armas (TVS-5 para Browning), gafas acopladas en el casco del tirador con puntero láser en el arma (GAU del Lamps, o gafas binoculares PVS-7B y puntero PEQ-7), o simplemente la combinación de gafas de visión nocturna (por ejemplo, gafas monoculares PVS-14) con munición trazadora.

Para añadir precisión a la fase final del enfrentamiento nocturno, sobre todo si no se utilizan montajes automáticos operados en remoto, el escolta, por medio de uno de sus sistemas oprónicos (por ejemplo, el asociado a una dirección de tiro) puede iluminar el objetivo con un haz láser para que todos los tiradores vean la designación a través de sus gafas de visión nocturna, y así realizar un enfrentamiento sin riesgo de *blue-on-blue* o de daños colaterales.

Personal

La seguridad del personal que opera en exteriores del buque debe ser prioritaria, sobre todo si consideramos un escenario hipotético con armas portátiles, armas ligeras, cohetes y lanzagranadas. Se debe reducir al máximo el personal en exteriores, y eso se va a obtener con montajes automáticos operados en remoto; y además, es recomendable que las armas ligeras que necesiten sirvientes para su operación estén integradas dentro de la superestructura o, en su defecto, protegidas por amplios manteletes. Y lo mismo ocurre con la *rhib*, cuya tripulación es sin duda la más desprotegida de entre todo el personal involucrado.

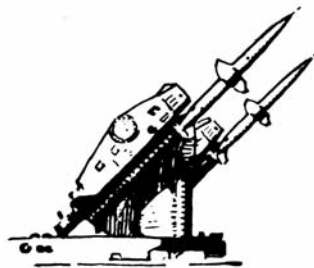
Conclusiones

La aparición de las amenazas de naturaleza asimétrica ha supuesto un gran reto para los escoltas modernos, tanto para sus sistemas de detección como para sus sistemas de armas. La optimización de los radares y el empleo de sensores electro-ópticos suponen un gran avance en el segmento de detección, así como las armas automáticas, pilotadas en remoto, todo-tiempo y con una elevada cadencia de fuego en el segmento de ataque y defensa. Y mientras no se disponga de lo anterior, existe un amplio espectro de armamento utilizado hoy en día que, sin ser específicamente naval, puede aportar una solución temporal a las carencias actuales.

El empleo de plataformas embarcables, tanto para aumentar la protección cercana de las unidades como para llevar a cabo un operación alejada del grueso de la fuerza naval, es sin duda alguna el sector donde más se puede avanzar y experimentar. Jamás se va a obtener una protección completa contra la amenaza asimétrica, y el objetivo será siempre minimizar la exposición a esos riesgos. Y en este sentido, los helicópteros, embarcaciones, UAV y USV aportan la mayor garantía posible.

Con el actual desarrollo de las operaciones navales todos los escenarios de alta intensidad tienen también un fuerte componente asimétrico. Es por ello que los escoltas modernos, diseñados para hacer frente principalmente a una amenaza convencional, organizada y potente, deben ser también capaces de defenderse con todas las garantías ante cualquier ataque asimétrico.

Esta amenaza ha supuesto una auténtica revolución en los escenarios tácticos convencionales y les ha añadido un elevado grado de dificultad y complejidad. Por tanto, los escoltas deben adaptarse a los nuevos retos planteados e incorporar toda la tecnología necesaria, o las soluciones temporales disponibles, para poder hacer frente a la amenaza asimétrica con eficacia.



Formación de helicópteros de la 10.^a
Escuadrilla frente a las torres del *Business Area* con motivo del desfile
conmemorativo del Día de las Fuerzas
Armadas en Madrid.

(Foto: A. del Real Pasquín).



NAMSA Y LA LOGÍSTICA EN LA PESD

Manuel CABALEARO LARRÁN



*Los amateurs hablan de Estrategia.
Los profesionales hablan de Logística.*

General O. Bradley.

Introducción



DURANTE el periodo (1) en el que estuve destinado en Bruselas como oficial de Finanzas y Presupuestos en el Estado Mayor de la Unión Europea (EMUE), el impulso a las relaciones OTAN-UE constituyó un punto clave en la consolidación de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD). Así tuve ocasión de constatarlo en algunas reuniones con personal de los cuarteles generales de la OTAN y SHAPE.

Sin embargo, en lo que a los aspectos de carácter puramente logístico se refiere, tan sólo recuerdo dos encuentros con homónimos de la Agencia OTAN de Mantenimiento y Aprovisionamiento (NAMSA). El primero tuvo lugar a finales de 2001 en el edificio de la calle Kortenberg, con el ánimo de efectuar una primera aproximación a las actividades que llevaba a cabo cada parte. Transcurrieron casi tres años hasta que, a mediados de junio de 2004, varios oficiales de la División de Logística del EMUE visitamos la sede de NAMSA en Capellen (Luxemburgo) para obtener datos detallados acerca del apoyo prestado por la Agencia a la misión de la SFOR, habida cuenta del previsible relevo de la misma por la operación ALTHEA.

Sin duda, la asociación estratégica OTAN-UE ha experimentado desde entonces un sustancial avance en áreas tales como Mando y Control (C2),

(1) Junio 2001 a julio 2004.

Sistemas de Información y Comunicaciones (CIS) e Inteligencia. Sin embargo, y es una opinión personal, no ha habido progresos significativos en lo que a los asuntos logísticos concierne.

En marzo de 2009, como concurrente al curso *NATO International Cooperation in Logistics* (NICOLOG) conocí, *in situ* durante dos meses, el propósito y las capacidades de esta agencia logística de la OTAN, así como los potenciales beneficios que puede ofrecer en el sostenimiento de materiales y equipos.

En la actualidad, nuestra Armada participa activamente en la primera misión naval europea lanzada en el marco de la PESD, la operación ATALANTA. El objeto de este trabajo es presentar al lector una breve reflexión de cómo y en qué áreas cabría articular un eventual apoyo de NAMSA a las operaciones militares lideradas por la UE.

La Agencia OTAN de Mantenimiento y Aprovisionamiento (NAMSA)

Desde 1958 la NAMSA es la principal agencia para la gestión del apoyo logístico de la OTAN. Su tarea fundamental es garantizar a sus clientes el mejor apoyo logístico disponible por medio de la adquisición y suministro en común de repuestos y la puesta en funcionamiento de los servicios de mantenimiento y reparación necesarios.

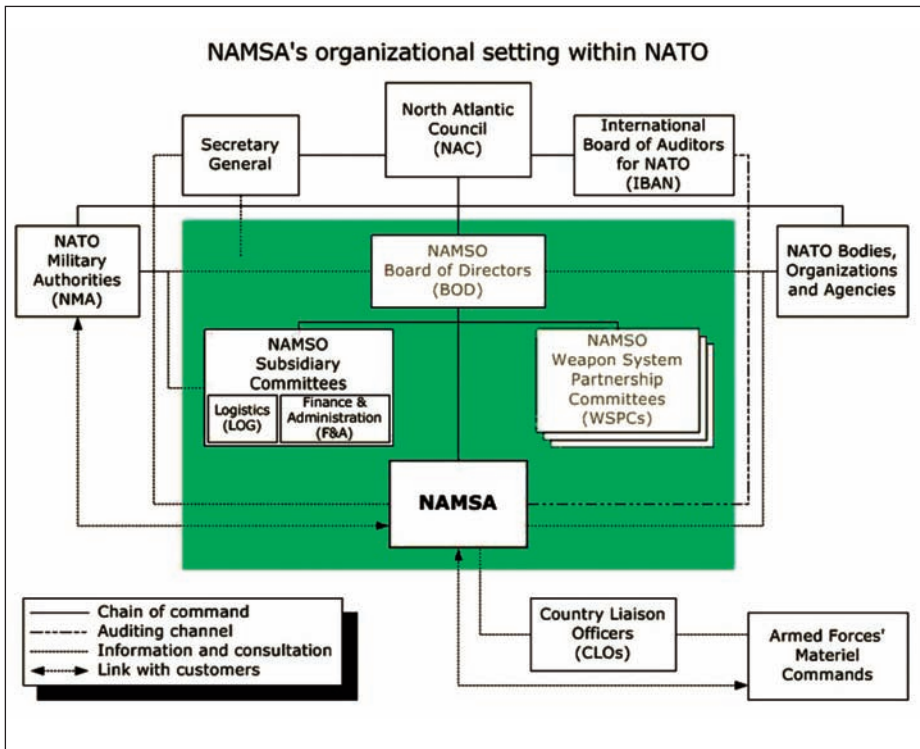
Las actividades de NAMSA son supervisadas por la Organización OTAN de Mantenimiento y Aprovisionamiento (NAMSO), formada por 26 países de la Alianza, con el propósito de alcanzar la máxima eficacia en el apoyo logístico al mínimo coste posible para esas naciones, tanto individual como colectivamente. A través de su Comité de Dirección o BOD (2), NAMSO establece la política de NAMSA y supervisa su implementación.

Las principales áreas que cubre la Agencia son:

- Aprovisionamiento.
- Mantenimiento.
- Adquisición.
- Almacenamiento y Transportes.
- Gestión Contractual.
- Ingeniería y Soporte Técnico.

Muchos de estos servicios se realizan mediante externalización.

(2) *Board of Directors.*



NAMSA en la estructura orgánica de la OTAN. (Fuente: página web NAMSA).

El principal papel de NAMSA consiste en consolidar los requisitos de las naciones, centralizar las actividades de gestión logística, poner en marcha procesos de obtención abiertos a la competencia internacional con una «distribución equilibrada de la producción» (3) entre las empresas de los países miembros de NAMSOS y controlar el precio y la calidad de los productos y servicios entregados a los clientes.

NAMSA no es un contratista. Es una agencia especializada en la contratación internacional. Al mismo tiempo, NAMSA no es una organización con ánimo de lucro, sino que se rige por el principio *no profit-no loss* (ni pérdidas ni beneficios).

(3) Conforme a lo establecido por el BOD, NAMSA debe intentar equilibrar el importe de los contratos adjudicados a empresas de los distintos países con las adquisiciones que éstos realicen a través de ella.

NAMSA cuenta con una base de datos de Fuentes de Obtención en la que figuran registradas más de 10.000 empresas. El valor de los servicios prestados en 2008 ascendió a 1,1 mil millones de euros y sus estados financieros están certificados por el Consejo Internacional de Auditores de la OTAN (4).

Recientemente la Agencia se ha visto cada vez más implicada en el apoyo logístico de las operaciones de la OTAN y de las Fuerzas Armadas de los estados miembros de NAMSO desplegadas en ellas. NAMSA ha liderado también varios proyectos de desmilitarización para la destrucción de minas terrestres antipersona, municiones convencionales y armas ligeras. En este campo NAMSA ha colaborado ya con la Comisión Europea (5) y ha auxiliado también a algunas naciones no pertenecientes a la OTAN bajo la iniciativa PfP (6).

Bajo la autoridad de un director general, NAMSA se compone de cuatro Direcciones:

- La Dirección de Operaciones y Programas Logísticos supervisa sus unidades orientadas al cliente, las Oficinas de Gestión de Programas (OGP) y también controla el trabajo de la División de Almacenamiento y Transportes y el del Centro Operacional Sur en Brindisi (Italia).
- La Dirección de Adquisiciones es responsable de la negociación y gestión contractual.
- La Dirección de Finanzas encargada de la gestión financiera y presupuestaria de la Agencia.
- La División de Recursos es responsable del capital humano, de los sistemas de información y de la infraestructura.

Aparte de las Direcciones, la Oficina Logística del Programa HAWK en Rueil-Malmaison (Francia), que depende directamente del director general, gestiona el apoyo a este sistema de misiles.

Además, el director general cuenta con un pequeño grupo de apoyo (un oficial ejecutivo, un asesor jurídico, un auditor interno y un jefe de Aseguramiento de la Calidad) y supervisa la labor de la Célula de Planificación y Desarrollo Corporativo, encargada del *marketing* y de la búsqueda de nuevas áreas de negocio.

Dentro de las OGP, cada una encabezada por un jefe de Programa, se encuentra un Centro de Gestión de Material (MMC), donde tienen lugar las

(4) *International Board of Auditors for NATO* (IBAN).

(5) CFSP/2003/001/ALB-MUN-DESTR and Agreement n.º 117 NAMSO-EC (Albania I). CFSP/2004/029/ALB-MUN-DESTR and Addition to Agreement n.º 117 NAMSO-EC (Albania II). CFSP/2006/010/UKRAINE SALW and Agreement n.º 115 NAMSO-EC (Ukraine).

(6) *Partnership for Peace* (PfP).

actividades de provisión: administración de contratos, compras a proveedores, suministro a los clientes y organización del transporte de mercancías. El MMC está formado por logistas, ingenieros y técnicos, reforzados por oficiales de contratación y de finanzas. Muchas de las naciones NAMSO están permanentemente representadas en NAMSA por oficiales de enlace que auxilian a sus oficinas nacionales en las relaciones con las diversas OGP.

Los clientes principales de NAMSA son los mandos logísticos, individuales y conjuntos, de las fuerzas armadas de las 26 naciones NAMSO. Otros usuarios son las autoridades militares de la Alianza (como SHAPE), las agencias OTAN (como NAHEMA) (7) y otras organizaciones multinacionales de armamentos (como la OCCAR, la Organización para la Cooperación Conjunta de Armamento). Los países PfP también pueden ser clientes, siempre que previamente hayan firmado un Memorándum de Entendimiento y un Acuerdo de Venta (SA) (8) con NAMSO.

En la mayoría de los casos, los Estados clientes constituyen Asociaciones de Sistemas de Armas (WSP) (9) o Conferencias de Apoyo para apoyar a sus equipos a través de NAMSA. Alternativamente, una nación puede solicitar los servicios directamente de NAMSA, ya sea mediante el servicio de Bolsa Logística o mediante el establecimiento de un Acuerdo de Venta o Acuerdo de Nivel de Servicio (SLA) (10) con NAMSA.

Puntos para la reflexión

- ¿Podría NAMSA, con su amplia experiencia en apoyo a misiones militares, ser un importante proveedor de servicios logísticos para las operaciones de gestión de crisis lideradas por la UE?
Durante los últimos 50 años la NAMSA ha proporcionado, y sigue proporcionando, servicios de apoyo logístico vitales para los Estados miembros de NAMSO y para la propia OTAN. Desde 1995 NAMSA desempeña un papel clave en el sostenimiento de tropas, infraestructura, medios de transporte —incluido el transporte estratégico, aéreo y marítimo— y en los aspectos técnicos de las misiones dirigidas por la Alianza. Además, ha sido designada como país anfitrión (*host nation*) de los cuarteles generales desplegados de la Fuerza de Respuesta de la OTAN (NRF) en todo lo concerniente a adquisición y almacenamiento de material.

(7) *Nato Helicopter Management Agency.*

(8) *Sales Agreement.*

(9) *Weapon System Partnership.*

(10) *Service Level Agreement.*



NAMSA apoya en puerto a las unidades navales a través de su Programa de Servicios Portuarios. (Fuente: página web NAMSA).

- ¿Podrían los aspectos jurídicos que rigen ambas partes constituir un obstáculo a la cooperación NAMSA-UE en cuestiones de logística?
La Carta NAMSO establece que es necesaria la previa aprobación del Consejo del Atlántico Norte antes de que NAMSO llegue a concluir cualquier acuerdo o contrato con alguna organización internacional. En la UE, y sobre la base de los acuerdos *Berlín Plus*, sólo sería preciso que en la decisión del Consejo, aprobando el lanzamiento de la operación, constase expresamente la autorización para recabar el apoyo logístico de NAMSA.
- ¿Cuál podría ser la relación entre NAMSA y los principales actores logísticos de la PESD, esto es, la Agencia Europea de Defensa (EDA, en sus siglas en inglés) y la OCCAR?
NAMSA está orientada a la Logística de Consumo, es decir, no es una agencia de adquisición de Sistemas de Armas, y su campo de actuación se limita a la prestación de apoyo en términos de repuestos y servicios.
Por el contrario, la EDA y la OCCAR trabajan en el ámbito de la Logística de Producción. La primera, en la Fase Conceptual y de Definición y la segunda en las Fases de Desarrollo y Producción.

En el proceso de desarrollo de capacidades, la EDA definiría y armonizaría, por un lado, las necesidades operativas, y por otro, evaluaría los medios y sistemas en servicio. Confrontando estos dos datos, la EDA identificaría los futuros requisitos de defensa de la UE y las lagunas existentes. Mediante el establecimiento de prioridades y la investigación y verificación de nuevas tecnologías, la EDA lideraría la creación de un programa de colaboración. Una vez creado, tal programa de colaboración debiera encomendarse a la OCCAR, que se encargaría de gestionarlo a lo largo de todo el ciclo de vida del sistema. Sería entonces cuando, en el marco del Memorandum de Entendimiento firmado entre NAMSO y la OCCAR y sus documentos derivados firmados por la OCCAR y la NAMSA, ésta se convertiría en un socio complementario en las fases finales del ciclo de vida. O sea, en el apoyo en la Fase de Servicio (principalmente, en sus ámbitos de competencia, esto es, el aprovisionamiento de artículos y el mantenimiento) y la Fase de Eliminación.

Con la presentación, en octubre de 2008, del «Apoyo en Servicio (ISS): Catálogo de Servicios» de la OCCAR y el lanzamiento, en abril de este año, de la Plataforma TPLS (*Third Party Logistic Support*) en la EDA, este escenario ideal parece haberse subvertido. A tal tenor, creo que, de la misma manera que la OTAN y la UE han establecido un diálogo y unos canales de información con respecto a los compromisos sobre capacidades para evitar la superposición y duplicación de esfuerzos, sería conveniente estructurar unos grupos de trabajo a fin de generar sinergias y flujos mutuamente beneficiosos entre estos tres organismos.

- ¿Podría el recurso a NAMSA ser un medio para alcanzar una mejor relación calidad-precio en los costes comunes de las operaciones militares lideradas por la UE?

De una rápida lectura de la Decisión del Consejo 2008/975/CFSP, cabe pensar que NAMSA podría representar unos beneficios y ahorros relevantes para la mayoría de los costes comunes con cargo a ATHENA, así como para los llamados *Nation Borne Costs* (11) gestionados por ATHENA (12).

De conformidad con las directivas aplicables NAMSO, NAMSA oferta otros servicios especializados en ámbitos como el de la Bolsa de

(11) Alojamiento y comedor, víveres, agua, lavandería, suministro eléctrico, recogida de basuras, bienestar del personal, combustible y lubricantes para vehículos, cartografía y cuidados médicos.

(12) ATHENA fue creada por el Consejo de Defensa de la UE el 1 de marzo de 2004 para administrar los costes comunes de las operaciones de la UE con implicaciones militares o de defensa.



Instalaciones de almacenamiento de NAMSA en Tarento (Italia).
(Fuente: página web NAMSA)

Servicios Logísticos, Servicios Portuarios, Transporte y Almacenamiento, e-Logística, por citar sólo algunos. Así, la mayor parte de los costes operativos comunes con cargo a ATHENA que pueda solicitar el comandante de la operación y sean aprobados por el Comité Especial cabría obtenerlos a través de la NAMSA.

Las instalaciones de NAMSA en Taranto (Italia) y en Capellen (Luxemburgo) también pueden representar otras oportunidades de negocio en cuanto al destino final de los equipos financiados en común en caso de que la UE decidiese que ATHENA se hiciera cargo de sus gastos de almacenamiento y conservación.

- ¿Existe alguna evidencia documental en ambas partes —NAMSA y los órganos ejecutivos de la PESD— en la que conste de modo explícito la voluntad de una posible colaboración en materia de apoyo logístico?

NAMSA, en su propia visión de futuro contempla para 2018 (13) una «estrecha cooperación con las autoridades europeas de defensa, con

(13) Brochure on NAMSA 50th Anniversary (1958-2008), p. 53.

acuerdos formalizados al objeto de permitir a la UE el acceso a los servicios de NAMSA». Del mismo modo, el Concepto para el Apoyo Logístico a las operaciones militares dirigidas por la UE (14) aprobado por el EMUE el 19 de junio de 2008, declara que «en caso de recurrir a los medios y capacidades comunes de la OTAN para su uso en operaciones militares lideradas por la UE, podría considerarse a NAMSA, de resultar adecuado en su caso, como agencia de contratación».

Conclusiones

- El apoyo logístico de NAMSA a las operaciones militares de la UE no presenta grandes trabas legales y además existe ya una voluntad manifestada explícitamente por ambas partes de que así sea, de estimarse conveniente.
- Dada la experiencia y el conocimiento como proveedor de servicios logísticos con que cuenta NAMSA, los países de la UE podrían obtener importantes ahorros en la financiación de muchos de los costes comunes de las operaciones PESD y en los llamados *Nation Borne Costs* gestionados por el mecanismo financiero ATHENA.
- Sin embargo, es preciso que en primer lugar los países miembros de la EDA y de la OCCAR determinen, de la forma más clara posible, las tareas que quieren asignar, en el terreno de la logística, a esas dos organizaciones como paso previo al recurso a NAMSA y a la delimitación de las competencias que corresponderían a cada una de ellas.

BIBLIOGRAFÍA

- NATO Handbook, de abril de 2007.
 Carta NAMSO (segunda revisión), de 28 de septiembre de 2007.
 Directiva Funcional NAMSO n.º 040 (segunda revisión), de 28 de junio de 2006.
 Páginas web de la UE, OTAN y NAMSA.
 Decisión del Consejo 2008/975/CFSP, de 18 de diciembre de 2008.
 Documento 10963/08 COSDP 555 de EMUE, de 19 de junio de 2008.

(14) Document 10963/08 COSDP 555, p. 27.



Infantes de Marina embarcados en el portaaviones *Príncipe de Asturias*, proporcionando seguridad al buque durante la entrada al puerto de Malta. (Foto: José E. Regodón Gómez).

LA VUELTA AL «COLE» A GOLPE DE «RATÓN»

EL E-LEARNING COMO HERRAMIENTA FUNDAMENTAL
PARA LA FORMACIÓN CONTINUA
EN LA RESERVA VOLUNTARIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA

Jorge Juan COLLANTES NÚÑEZ



RA una noche calurosa de pleno mes de julio, en la solariega villa de Manzanares el Real, en plena sierra madrileña. Me encontraba ataviado de uniforme «c» (de civil) tropical —hay que ver lo que perdemos el sentido del ridículo con la ropa en verano—, sentado cómodamente en un columpio-sofá de los de jardín y con un «portátil» en el regazo.

La voz de mando de mi suegra convoca a toda la dotación a cenar. Al sentarme a la mesa me informan de la cara de cansado que tenía y de que me brillaban mucho los ojos. Era la preocupación lógica de la familia, que se acrecentó al oír mis argumentos:

—Pues sí, tenéis razón. Hoy ha sido un día muy duro. Esta mañana estaba en Zurich (1) haciendo un curso de Procesos de Planificación Operativa de la OTAN, y desde después de la siesta estoy en Washington, en el Colegio Interamericano de Defensa (2), haciendo los exámenes del curso de Estrategia de Seguridad y Defensa Nacional. Y esta noche hemos quedado unos compañeros de clase de la Escuela de Defensa de la OTAN (3) en Roma para discutir sobre unas dudas del curso de Fuerzas de Protección de la OTAN.

(1) <http://pfp.ethz.ch/>

(2) <http://www.jid.org/college/DL/DistanceLearning.php?lang=sp>

(3) <http://www.ndc.nato.int/education/courses.php?icode=15>

Las caras de toda la dotación a cenar eran de terrorífico estupor. ¡A Jorge le «patinan las neuronas»!

—Hijo mío —me dice mi suegra—, desde que te metiste a reservista, ¡haces unas cosas más raras!

—Oye, que es cierto —les digo—. Que he estado hoy en clase en todos estos sitios... ¡a través de Internet!

Al oír lo de Internet las caras ya se relajaron. Entonces sí era posible. Y después de aquel momento de incertidumbre acerca de mi salud mental, y recordando aquello de que «hoy las ciencias adelantan que es una barbaridad», disfrutamos todos de una buena tortilla española. Como debe ser.

El comienzo de este artículo no es una ficción. Tal vez hace veinticinco años esta historia nos sonase o bien a «teletransporte», como si de una película de *Star Trek* se tratase, o bien a brote esquizofrénico del narrador.

Esto es un hecho en este momento, en el ya definitivo siglo XXI. La disposición y organización del estudio y la formación están cambiando, y muchos de estos cambios sustanciales son debidos fundamentalmente a la difusión y excelente aceptación de las llamadas nuevas tecnologías de la información y, muy en concreto, a eso que llamamos Internet. Podríamos decir que la flexibilidad en la organización de la formación está impulsando que el aula y el pupitre puedan caer en desuso y que empiecen a plantearse nuevos sistemas de formación ligados íntimamente al desarrollo de «la Red». Poder estudiar en la terraza de una horchatería, o en pijama en casa con las zapatillas de peluche, o en un monte perdido, bucólico y pastoril (pero con cobertura de móvil)... abre nuevos horizontes a la adquisición de conocimientos.

Este sueño de los estudiantes se conoce como *e-Learning* (4). Hay que establecer una pequeña diferencia entre la antiguamente conocida como «Enseñanza por correspondencia» y el *e-Learning*. La primera se realizaba, prácticamente, en solitario y a través del correo y con interacción limitada, normalmente, a un número de teléfono donde preguntar dudas a un tutor. Dentro de la modalidad de formación a distancia, el *e-Learning* es una de las opciones que actualmente se utiliza con mayor frecuencia para atender la necesidad de educación continua o permanente. La generación de programas de perfeccionamiento profesional no regulados está en crecimiento, debido a que existe un reconocimiento de que los trabajadores se capaciten y se adap-

(4) *E-learning* significa literalmente «aprendizaje electrónico». Constituye una propuesta de formación que contempla su implementación predominantemente mediante Internet, haciendo uso de los servicios y herramientas que esta tecnología proporciona.

ten a los nuevos requerimientos productivos. El *e-Learning*, dadas sus características y el soporte tecnológico que lo respalda, se constituye en una alternativa para aquellos que combinan trabajo y actualización, ya que no es necesario acudir a un aula permanente.

El *e-Learning*, a través de los distintos elementos telemáticos, proporciona, a pesar de la distancia física, una mayor interacción en el proceso formativo. El *e-Student* tan sólo debe disponer de un ordenador personal, con posibilidad de conectarse a redes mediante módem o conexión ADSL, y de una cuenta de acceso a Internet con un proveedor de servicios. A este material se puede acceder en el propio domicilio o en centros de recursos compartidos.

Sin embargo, antes de continuar contando las bondades del *e-Learning*, hay que meter el dedo en la llaga y poner sobre la mesa el problema de origen para la realización de este artículo: La necesidad de formación continua en la Reserva Voluntaria de la Armada.

La formación no es un fin en sí mismo. Es un medio para conseguir los objetivos de operatividad, estandarización y calidad para la Reserva Voluntaria de la Armada. Estos objetivos hay que definirlos cuantitativamente y medirlos. Es la manera de saber la rentabilidad de la inversión humana, material, económica... que se ha realizado para la creación y mantenimiento actuales de la Reserva Voluntaria y la proyección de futuro que se quiera para ella.

La formación tiene un alcance limitado. No puede resolver todos los problemas ni todas las necesidades existentes. Además, para que tenga éxito, es decir, para que sea impactante y eficaz, es preciso que esté coordinada con lo que recursos humanos denomina Planes de Carrera, planes que desarrollen el capital humano en que se basa la Reserva Voluntaria.

La Formación Continua para la Reserva Voluntaria de la Armada, como programa, no se encuentra en un marco consolidado dentro del Plan de Formación en la Armada Española. Su realización se efectúa, de forma parcial, de acuerdo con el Plan Anual de Activación para Reservistas Voluntarios.

Se podría decir que la formación para la Reserva Voluntaria no es incorrecta, pero todavía se encuentra en fases muy incipientes. Lo que debe tenerse muy claro es el enorme potencial que posee la figura del reservista voluntario en la actualidad con vistas a un futuro relativamente cercano.

Actualmente la formación «reglada» que se imparte a la Reserva Voluntaria de la Armada es la siguiente:

- Formación Militar Básica (FMB): ésta tiene una duración de 15 días, de los cuales sólo 10 son lectivos. Los propósitos de esta Formación Militar Básica consisten en integrar a los aspirantes a reservistas voluntarios dentro de la cultura naval y militar, hacerles parte de la Armada, que conozcan a otros militares y prepararles para integrarse en sus destinos para desempeñar los cometidos a los que han sido asignados.

- Formación Militar Específica (FME): realizada en destino durante un periodo, normalmente de siete días, de los cuales cinco son lectivos. Puesto que uno de los pilares en los que se basa la figura del reservista voluntario es la de aprovechar las capacidades de éste en su vida profesional para apoyar las diferentes tareas en sus destinos, es de suponer que esta formación en destino consistiría en integrar al aspirante a reservista en el equipo de trabajo en el que formará parte en sus futuras activaciones, puesto que así su conocimiento profesional del cometido a desempeñar estaría claro. Sin embargo, en el proceso de selección establecido por Defensa hasta la convocatoria de 2008 se otorgaban puntos por titulación y experiencia profesional relacionada con el cometido, pero no era obligado tenerlas. Se podía dar la circunstancia de que una persona podía acceder, por ejemplo, a una plaza de oficial de navegación y maniobra de un buque sin haber visto un barco en su vida. En esa circunstancia el tiempo de Formación Militar Específica no cumpliría su propósito. La convocatoria de 2009 ha sido, no obstante, más exigente.
- Cursos de Perfeccionamiento: en el año 2009, al igual que en 2008, la Armada convocó una serie de Cursos de Perfeccionamiento, como Generalidades Plataforma Naval, Sistema Naval de Cooperación y Tráfico Marítimo, Seguridad Interior y NBQ, Generalidades Sistemas Navales y Administración. Estos cursos tienen carácter informativo, y las plazas ofertadas son un porcentaje muy bajo con respecto a todas las previstas para las activaciones de 2009. Además, se da la circunstancia de que en caso de pedir asistir a un Curso de Perfeccionamiento no se suele conceder la activación en destino. Y viceversa, por lo que se da una situación paradójica. Es decir, si optamos por formarnos no tenemos la posibilidad de poner en práctica lo adquirido en la formación, o bien podemos acudir a nuestra activación sin estar correctamente formados dentro de un entorno militar.

Para el año 2009 la Armada planificó dos tipos de activaciones: por un lado, activaciones para la actualización de conocimientos y activaciones de instrucción y adiestramiento; y por otro, activaciones para prestar servicios en UCO.

Si nos fijamos en el primer tipo de activaciones, se podría pensar que éste es parte de un proceso de formación. Pero lo cierto es que, aunque en este tipo de activaciones se trata de formar al reservista, en la mayoría de los casos no ocurre de esta manera. Dependiendo de la UCO y sus tutores, al reservista se le encomiendan pequeños cometidos para tenerlo ocupado durante una semana o, en otros casos, el tutor deja a un lado su trabajo para formar al reservista.

El caso es que durante estos periodos de «formación», ni el reservista logra una formación útil ni desempeña una tarea que a la Armada le compense el

gasto que éste ha generado. Si pensamos que un reservista ha acudido dos años a «actualización de conocimientos y a instrucción y adiestramiento» y a un curso de perfeccionamiento otro año, en total los tres que dura su compromiso inicial, y al tercer año no renueva o no es renovado, se ha perdido toda la inversión que se ha hecho en este reservista, puesto que nunca ha prestado «servicio en unidad».

No obstante, cada vez son más los reservistas voluntarios que demandan ser formados en conocimientos con vistas a la mejora en el desempeño de su cometido en la Armada. Este hecho no debe entenderse como una carencia de formación, sino como un deseo de continuar formándose para realizar mejor su trabajo.

Aunque los conocimientos troncales los traigan puestos «de casa», no cabe duda de que existen unos conocimientos de índole transversal dentro del entorno militar que mejorarían el desarrollo de sus competencias. De esta manera se lograría una mayor comunicación e integración entre los profesionales y los reservistas, ya que estos últimos «empezarían a dominar el idioma» de los primeros. Vamos a contar, desde este punto de vista, con un aspecto motivacional muy importante para la implementación del *e-Learning* como herramienta para la formación continua de la Reserva Voluntaria de la Armada.

Citando una reflexión del alférez de fragata Antonio Deudero Mayans en su artículo publicado en la REVISTA GENERAL de MARINA de junio de 2009, «la Ley de Personal de las Fuerzas Armadas —que crea la figura del reservista voluntario en España— data de 1999, por lo que no nos equivocamos al decir que el sistema de la Reserva Voluntaria lleva ya en el horno desde, al menos, hace diez años. El hecho de que la primera promoción de reservistas fuera convocada en el año 2003 no significa precisamente que las cosas se estén haciendo de forma precipitada, sino más bien todo lo contrario».

Tiempo ha habido en diez años para realizar una planificación de la formación para la Reserva Voluntaria con vistas a conseguir su rentabilidad para las Fuerzas Armadas, rentabilidad medida en términos de eficiencia, calidad y operatividad. Sin embargo, un temporal mayor amenaza la singladura de la Reserva Voluntaria: los recursos económicos que son destinados a ella. A todos nos gustaría que fueran mayores que los disponibles en la actualidad, pero la realidad socioeconómica actual es de «época de vacas flacas».

Somos conscientes de la necesidad de la formación. Sin embargo, ésta tiene un coste que a veces es muy alto, o no resulta eficaz si no se planifica adecuadamente o no se utilizan las herramientas más adecuadas para la transmisión de conocimientos. El *e-Learning* como herramienta formativa constituye una propuesta que conseguiría establecer un sistema de formación continua para los reservistas a un coste prácticamente simbólico. Aunque esta herramienta no es desconocida para los profesionales de la formación, quizá lo sea para el personal gestor o administrador que es, en muchas ocasiones, el filtro para la realización o no de una determinada actividad.

En la actualidad, la tecnología se ha abaratado lo suficiente como para hacer asequible la adquisición de un equipo informático. Pondría las manos en el fuego afirmando que prácticamente la totalidad de los reservistas tienen acceso a un ordenador con conexión a Internet. Y en cuanto a la plataforma de *e-Learning*, la Armada ya posee la UVICOA, por lo que la inversión ha de hacerse solamente en la creación de los cursos que, una vez creados, pueden formar a muchos más reservistas voluntarios que hoy en día por el sistema tradicional de formación en el aula.

Es cierto que no todas las materias del conocimiento son susceptibles de ser impartidas a través de *e-Learning*. Sin embargo imaginemos, por ejemplo, que se crea una formación militar básica para aspirantes a oficial de la Reserva Voluntaria con una carga lectiva mediante *e-Learning* de 25 créditos, como aprendizaje previo a la fase presencial en Escuela Naval Militar de Marín, y una fase presencial con una carga lectiva de cinco créditos. Esto, además de ser factible, no aumentaría el coste de la formación. Esta carga lectiva de 30 créditos es bastante asequible, y es exactamente la misma con la que se otorga la titulación de especialista universitario en las facultades españolas. ¿Mejoraría el nivel de la formación para la Reserva Voluntaria? Yo no lo dudo en absoluto. Y eso sólo en el comienzo «del viaje».

Lo que queda latente es si en realidad se piensa que es mejor tener a los alumnos en el aula o recinto educativo, controlando directamente los horarios y asistencia y sus actividades de aprendizaje. Quizá sea un buen momento para empezar a mentalizarnos de que lo que se debe tener en cuenta en el proceso formativo son los resultados y no las horas transcurridas en el aula o delante de los libros y apuntes. Evidentemente, para entrar a formar parte de la comunidad teleformativa hay que tener unas características personales muy específicas, entre las que podemos señalar la autodisciplina, la autoconfianza, la autoestima, responsabilidad, personalidad abierta al cambio, capacidad para la organización del tiempo y capacidad para tomar decisiones y resolver problemas.

El *e-Learning* reduce las barreras temporales y geográficas. Si volvemos a releer la historia que introducía este artículo, nos podemos dar cuenta que el *e-Learning* ofrece hoy a la Armada y al reservista voluntario posibilidades poco menos que infinitas en el campo de la formación continua. Otra de sus supuestas ventajas, al margen de la comodidad del horario y el pijama como uniforme, es la de aumentar el rendimiento académico o la productividad formativa, dado que el presunto entorno formativo es casi idílico y motivante. ¿Y en qué se basan los estudiosos del tema para asegurar este aumento del rendimiento? Varios son los aspectos a tener en cuenta. Es lógico pensar que el resultado de un esfuerzo controlado por nosotros mismos y no por un horario de clases establecido y estudiar en aquellos momentos que consideramos de mayor rendimiento —y *motu proprio*— nos dará mayor facilidad para el logro de la recompensa, que es el aprendizaje, que resulta motivadora para seguir con el proceso formativo, creando una situación circular cuya producción aumenta

según avanza el proceso. Con el mismo esfuerzo se aprende mejor que con un sistema de control establecido. Otro de los aspectos a tener en cuenta en el aumento del rendimiento académico es que el absentismo queda anulado, ya que el *e-Student* está «domiciliado» o puede elegir cuándo ponerse a estudiar, ya que lo que importa es el resultado y no el número de horas que pase en el aula. Curiosamente, el número de horas dedicado a este método de estudio y formación suele ser mayor que el de un sistema de formación basado en el aula física. Otro de los aspectos a considerar es el hecho de que no hay compañeros con los que distraerse, por lo que, al realizar el proceso teleformativo voluntariamente, el rendimiento deberá de ser mayor.

Es muy posible que la teleformación, al igual que el teletrabajo, sea una nueva «filosofía de vida», con muchas ventajas, pero también con muchos inconvenientes. El *e-Learning* ocasiona la supresión de contactos con otros alumnos «en carne y hueso», un aislamiento social, temor al fracaso, adicción al trabajo y al estrés. Dejar a un lado los hábitos de aprendizaje y enseñanza tradicionales sería como cambiar de estilo de vida, y eso no es tarea fácil. El *e-Learning* requiere una gran dosis de independencia, de voluntad propia, responsabilidad, automotivación y capacidad de autogestión. Es fundamental poseer una gran autoestima y capacidad de independencia social y, sobre todo, contar con un entorno familiar altamente satisfactorio, pleno y que apoye la labor que el educando está realizando. El *e-Learning* va a suponer una falta de interacción social y va a generar en el *e-Student* un sentimiento de desintegración e inseguridad que puede llevar a plantearse si su trabajo y esfuerzo son realmente productivos, si su trabajo es adecuado o no, si alguien conocerá realmente sus logros o si éstos son mejores o no que los de los demás. Por tanto, la valentía es otro rasgo que deberíamos añadir al perfil del *e-Student*.

Hay muchos argumentos a favor del *e-Learning*, también en contra, pero éstos se enmarcan en una perspectiva psicosocial y no organizacional. Este sistema no es la panacea del estudio y la formación, ya que muchas de las disciplinas académicas requieren un alto grado de modo presencial, y debe considerarse como una herramienta más en la formación, no como la formación en sí. Y este es el *quid* de la cuestión. El *e-Learning* es sólo una herramienta dentro de la formación en su conjunto. Organizar una serie de cursos mediante esta herramienta es económicamente asequible para la Armada y podría resultar enriquecedor para los reservistas voluntarios, pero si no se enmarcasen dentro de un plan de formación previo, en el que se hubiese diseñado un itinerario formativo, habría que considerar dichos cursos como meras acciones formativas aisladas. Si no existiese esa planificación previa, lo único que se conseguiría con el *e-Learning* sería, simplemente, abaratar los cursos de formación y que más reservistas accediesen a la adquisición de conocimientos útiles, pero no se contribuiría a una mejora en la formación continua para el mejor desempeño de cometidos. Pero el desarrollo previo de un plan de formación para la Reserva Voluntaria... eso es otro cantar.

BIBLIOGRAFÍA

- ADAMS, G. S.: *Medición y Evaluación*, Ed. Herder.
- ALBERS, L., y otros: *La dirección del personal*. Ed. Herder.
- AMAT, A.: *De la información al saber*. Ed. Fundesco.
- ARIAS, F.: *Administración de Recursos Humanos*. Trillas, 1979.
- BECKENBIHL, M.: *Formación de formadores*. Ed. Paraninfo.
- BELTRÁN, J.: *El aprendizaje en la psicología educacional*. Ed. UNED.
- BERNARDO, J.: *Cómo realizar una programación*. Ed. Anaya.
- BLOOM, B.: *La evaluación del aprendizaje*. Ed. Troquel.
- BUGELSKI, B. R.: *Psicología del aprendizaje y de la enseñanza*. T. Ediciones JB.
- CASTANYER, F.: *La formación permanente en la empresa*. Ed. Marcombo Boixareu.
- COLLANTES, J.: *Análisis de la comunicación humana y las relaciones interpersonales en la empresa*. Excelencias de las Formación, núm. 3, 2000.
- *Análisis de la teoría de roles en las relaciones interpersonales en la empresa*. Excelencias de las Formación, núm. 4, 2000.
- *Desarrollo de un Plan de Formación*. Excelencias de las Formación, núm. 2, 2000.
- *Estudio del Liderazgo en Grupos Escolares*. Padres y Maestros, 1986.
- *Inventario de intereses profesionales*. Excelencias de las Formación, núm. 8, 2002.
- *Inventario para el estudio de los estilos de aprendizaje*. Excelencias de las Formación, núm. 1, 2000.
- *La actitud ante los exámenes y su medida*. La escala AEC. Padres y Maestros, 1985.
- *La motivación laboral*, núm. 9, 2002.
- *Metodologías para la Formación*. Excelencias de las Formación, núm. 1, 2000.
- *Organización eficaz del tiempo en el trabajo*. Excelencias de las Formación, núm. 7, 2001.
- CUMMINGS, L.: *Recursos Humanos: Desempeño y Evaluación*. Trillas.
- DAVE, R. H., y otros: *Fundamentos de la educación permanente*. Ed. Santillana.
- DEL CASTILLO, M.: *Formación continua en una sociedad dinámica*. Servicio de Estudios del BBV. Revista Situación, 1996.
- ERNST & YOUNG CONSULTUROS: *La teleeducación y las nuevas tendencias formativas*. Cuadernos Cinco Días, 1997.
- FLANDERS, N. A.: *Análisis de la interacción didáctica*. Ed. Anaya.
- GAN, F., y otros: *Manual de desarrollo de Recursos Humanos*. Apóstrofe.
- *Manual de Técnicas de Formación en la Empresa*. Apóstrofe.
- HAMPTON, D., y otros: *Manual de desarrollo de Recursos Humanos*. Trillas.
- HARRIS, O.: *Administración de Recursos Humanos*. Ed. Limusa.
- HATCHER, J.: *Beneficios y desventajas de la formación autodirigida*. Training & Development Digest.
- KATZ, D.: *Psicología social de las organizaciones*. Trillas.
- PEDREIRA, OLEA, y COLLANTES: *Estadística aplicada al Trabajo Social*. U. P. Comillas, 1987.
- PEIRÓ, J. M.: *Psicología de las organizaciones*. UNED.
- PETIT, F.: *Psicosociología de las organizaciones*. Ed. Herder.
- RIEDEL, J.: *La formación para el trabajo en la empresa*. Ed. Rialp.
- RIESGO, L.: *La formación en la empresa*. Ed. Paraninfo.
- ZOGHBI, P.: *Formación para democratizar el liderazgo*. Capital Humano.



HISTORIAS DE LA MAR

EL ATAQUE AL MERCANTE *SIERRA ARÁNZAZU*

Manuel RODRÍGUEZ AGUILAR
Oficial de la Marina Mercante



OCOS recuerdan que a finales de 1964 un mercante español indefenso fue atacado sin previo aviso en aguas internacionales próximas a la isla de Cuba por lanchas rápidas armadas. Un claro atentado terrorista cometido, presuntamente, por anticastristas. Tres tripulantes fallecidos, varios heridos, un barco quemado y su carga destrozada; ése fue el resultado de la cobarde agresión realizada por los piratas contra el *Sierra Aránzazu*, el buque que escri-

bió una triste, y a la vez heroica, página en la historia de la Marina Mercante española.

En enero de 1957 se constituyó en Madrid la Compañía Marítima del Norte. Aunque la mayoría de marinos mercantes y estudiosos de la historia marítima asocian esta naviera al transporte de mercancías refrigeradas, hasta



Maqueta del *Sierra Aránzazu*. (Museo Naval. Madrid).

1966, con el *Sierra Espuña*, no comenzaría el tráfico de cargas frigoríficas, dedicándose anteriormente a transportar carga general y a granel. En los primeros años sesenta, Marítima del Norte, en plena expansión, encargó al astillero cántabro Basse-Sambre-Corcho la construcción de los tres buques de la serie A, de nombre *Sierra Andía*, *Sierra Aránzazu* y *Sierra Aramo*, entregados en 1963 y 1964. Las características principales de nuestro protagonista, similares a las de sus hermanos, eran las siguientes: 1.596,85 TRB, 2.720,60 TPM, 82,53 metros de eslora, 12,17 de manga, 7,04 de puntal y 5,99 de calado. La propulsión corría a cargo de un motor diésel Werkspoor de 1.850 BHP y su autonomía era de 4.481 millas. El *Sierra Aránzazu* era un buque de carga general de dos bodegas con entrepuentes y disponía de una jarcia compuesta por cinco posteleros y ocho puntales. Su casco remachado era muy resistente y las finas formas le hacían muy marinero. En pruebas consiguió una velocidad máxima de 14,37 nudos, aunque su velocidad de servicio se estableció en 12 nudos. Fue entregado a la naviera el 13 de mayo de 1964, y tras dos viajes, en su tercero fue designado para ir a Cuba con carga general, después de instalarle un equipo de telegrafía, que se sumaba al de telefonía que equipaba de origen, e incorporando a un oficial de radio.

Tras la revolución cubana, la crisis de los misiles y el bloqueo impuesto por la primera potencia occidental, la Compañía Trasatlántica, que realizaba el tráfico marítimo con Cuba y Estados Unidos, decidió abandonar la línea al no

poder compaginar ambos países por razones obvias, optando únicamente por el último de los dos. Tanto los grupos anticastristas como los exiliados cubanos criticaron duramente a Franco y su política comercial con la Cuba de Fidel Castro, que se saltaba las restricciones impuestas por los Estados Unidos, a pesar de las buenas relaciones que mantenía en varios apartados. Por todo ello el testigo lo recogió Marítima del Norte, tras el ofrecimiento del embajador cubano, el beneplácito de las autoridades españolas y la colaboración del fletador CILASA. Para mantener la nueva línea, la naviera seleccionó al *Sierra María* y al *Sierra Madre*, de la serie *M*, con 998 TRB y 1.820 TPM, y un año después vendrían el *Sierra Andía* y nuestro protagonista.

Un viaje con final trágico

A mediados de agosto de 1964 el *Sierra Aránzazu* inició en Santander un nuevo viaje. Durante la última semana recaló en los puertos de Cádiz, Alicante y Algeciras, donde cargó 207, 919 y 18 toneladas, respectivamente. El cargamento estaba compuesto por las siguientes mercancías: cuatro cajas de jamón deshuesado (73 kilos), un barril de aceitunas (41 kilos), 103 bultos de jaulas para gallinas (53.265 kilos), 4.000 cajas de brandy (68.000 kilos), nueve jaulas y cinco atados de arados de seis discos (5.280 kilos), una caja de conexiones para tuberías (330 kilos), dos cajas de mangueras para tuberías (1.956 kilos), 118 fardos de tejido de lana (6.688,7 kilos), dos cajas de repuestos de arados de seis discos (6.011 kilos), 64 sacos de hojas de laurel (1.908 kilos), 4.001 sacos de almendras (200.050 kilos), 50.600 cajas de ajos (587.200 kilos), 1.050 fardos de mantas/arpilleras (72.850 kilos), 3.100 cajas de muñecas (42.000 kilos), 3 cajas de comestibles (886 kilos) y 822 cartones de corcho aglomerado (17.673 kilos), lo que hacía un total de 1.125.430,7 kilos. Su destino era el puerto de La Habana y para este viaje la tripulación estaba compuesta por veinte hombres: Pedro Ibargurengoitia García, capitán; Santiago Ibáñez Elordúy, primer oficial; Francisco Javier Cabello Fernández, segundo oficial; Guillermo Manjón Fernández, alumno; Ramón San Jacinto Rico, oficial de radio; Ramón Ugarte Zubizarreta, primer maquinista; Antonio Porta Mendía, segundo maquinista; José Vaquero Iglesias, tercer maquinista; Isidro Vilas Rodríguez, contraaestre; Manuel Caamaño Casais, marinero; Ramón González Núñez, marinero; René Brito de la Sierra, marinero; José Castro Vilas, mozo; Antonio Ferreiros Mella, mozo; Isolino Abalo Santos, engrasador; Ramón Riveiro Caamaño, engrasador; Jesús Seoane Rivas, engrasador; Alejandro Monasterio Oar, cocinero; Amado Pumares Barcia, camarero, y José Luis Berrenechea Madarieta, marmitón.

El *Sierra Aránzazu* hizo escala el 31 de agosto en Ceuta para hacer consumo con el fin de afrontar un viaje que venía a durar de trece a quince días, dependiendo de las condiciones meteorológicas. Con buen tiempo y cielo

estrellado cruzó el estrecho de Gibraltar, marcando en la giroscópica el rumbo 262°, directo hasta las islas Ábaco, para entrar, como siempre, por el canal de Providencia y el estrecho de Florida. El mes de septiembre era temporada de huracanes en el mar Caribe y, precisamente, esos días lo recorría el *Dora*, al tiempo que uno nuevo, el *Ethel*, empezaba a formarse. A partir del 5 de septiembre, la amenaza de este último obligó a modificar el rumbo unos grados a babor para entrar por el S de las Bahamas.

Pasado el mediodía del 13 de septiembre, navegando con rumbo 255°, un avión de la US Navy sobrevoló el carguero español varias veces a muy baja altura. Toda la tripulación había acabado de cenar cuando el sol empezaba a ocultarse. Hacía buen tiempo, con bastante calor, y la visibilidad era de unas siete millas. A las 1950 hora local (igual que las siguientes), el *Sierra Aránzazu*, que navegaba a 12 nudos, se encontraba a unas 15 millas al SW de Hogsty Reef (isla Gran Inagua), a 60 millas al N del punto más oriental de la isla de Cuba y a 80 millas de Guantánamo, en situación 21° 28'N y 74° 00'W, mientras el primer oficial y el segundo maquinista terminaban sus respectivas guardias. De pronto se notó un ruido de motores por popa que parecía pertenecer a una lancha que se aproximaba sin luces. A unos 15 metros encendió un potente reflector que iluminó el nombre del mercante español y su puerto de matrícula. Pasados unos minutos, antes del cambio de guardia, la embarcación desconocida dio una pasada por la popa y desapareció en la oscuridad. En el puente iba a estar las próximas cuatro horas el capitán, y de la máquina se haría cargo el tercer maquinista. Cuando el primer oficial anotaba en el cuaderno de bitácora los acaecimientos de su guardia, el capitán entró en el puente. En el cuarto de derrota cambiaron impresiones y el capitán se enteró del extraño comportamiento de la lancha desconocida. El oficial de radio subió un momento al puente para informar de la evolución de los huracanes. En unos minutos se presentaron dos lanchas, por ambas aletas, que no fue posible identificar plenamente por la oscuridad. Capitán y primer oficial salieron al alerón intrigados por la presencia de sus «visitantes» cuando, de repente y sin previo aviso, la que se encontraba a unos cincuenta metros por la aleta de estribor comenzó a lanzar ráfagas de ametralladora (12,70 mm) y disparos de cañón (CSR de 57 mm), iniciando las dos una pasada hacia proa de forma casi simultánea. La sorpresa fue total y ambos se tiraron inmediatamente al suelo para cubrirse. El blanco de los disparos era toda la superestructura y el puente. La metralla alcanzó al capitán en el muslo izquierdo, en el pecho y en el vientre. Una ráfaga que impactó en la chimenea acabó originando un incendio en el tanque de diario que alimentaba al motor principal, cuyo líquido inflamado cayó sobre el cuadro eléctrico en la sala de máquinas.

Todos los tripulantes, completamente sorprendidos al oír los disparos, intentaron protegerse tirándose al suelo sin saber muy bien qué pasaba. A pesar de las ráfagas y cañonazos, y una vez repuestos de la primera impresión, cada cual se puso en marcha para ayudar a otros compañeros. El oficial de



Vista de nuestro protagonista en el puerto de Santander. (Foto: J. Manuel Blázquez).

radio y algunos marineros prestaron auxilio al capitán, que se encontraba tendido en el suelo. A pesar de su estado ordenó enviar un mensaje de socorro y arrancar las bombas contraincendios. El segundo oficial intentó apagar la luz del comedor cuando una ráfaga impactó en su brazo, desgarrándolo hasta dejar el hueso al descubierto. Enseguida el fuego de la chimenea alcanzó grandes proporciones, y los maquinistas, que inicialmente pensaron que podía tratarse de disparos de aviso para detener el buque, bajaron a la sala de máquinas a parar el motor principal, lo que provocó que se apagaran las luces (por la dinamo de cola). Al abandonar la sala de máquinas, el primer maquinista recibió un tiro en la pierna pero sin afectar al hueso. El telegrafista decidió regresar a la cabina de radio, en la misma cubierta del puente, para transmitir un mensaje de socorro que se lo impidió el fuego y la antena destrozada. La primera pasada completa había durado alrededor de cuatro minutos y el efecto era devastador.

Al poco tiempo comenzó una nueva pasada que duraría otros tres largos minutos. El primer maquinista, que había subido al botiquín ubicado en la oficina, recibió un nuevo disparo en el vientre y otro en la cara. En el *Sierra Aránzazu* se habían encendido de nuevo las luces gracias al grupo de emergencia, aunque varios incendios progresaban peligrosamente y podían producirse explosiones. A bordo la situación era muy complicada. El capitán inten-

taba arrastrarse hasta su camarote para recoger la documentación del barco cuando a través de un portillo fue herido por segunda vez, en esta ocasión en el pecho. A pesar de estar gravemente herido no se rendía y pidió desde el suelo enviar un mensaje de socorro, a la vez que ordenaba el abandono del buque. Al poco tiempo las luces se apagaron definitivamente.

Un salvamento complicado

El primer oficial ordenó arriar el bote de babor (sin motor y ni equipo de radio), puesto que el de estribor estaba destrozado. Terminada la segunda pasada los hombres aprovecharon para dirigirse al bote, ya que el barco era pasto de las llamas y lo único que se podía hacer era salvar la vida. Cuando el tercer maquinista lo intentó, fue herido por un proyectil explosivo, destrozándole el vientre y parte del pecho. Los tripulantes ilesos ayudaron a los heridos hasta la cubierta, mientras otros, con grandes dificultades, destrincaban el bote y lo arriaban. Eran las 2010 horas cuando todos consiguieron embarcar. En silencio pero con rapidez, primero acomodaron a los heridos, después lo abordaron el resto y poco a poco se separaron del humeante *Sierra Aránzazu*. Los atacantes iluminaron con los reflectores la zona en busca del bote salvavidas sin encontrarlo. Acto seguido iniciaron una tercera pasada ametrallando de nuevo toda la superestructura, que ardía como una antorcha. El ataque había durado cerca de diez minutos. A base de remos pusieron rumbo N para alejarse del barco por el peligro de explosión. El recuento de heridos era dramático: había tres muy graves y otros seis con heridas de menor gravedad. Del timón se hizo cargo el primer oficial. Los hombres que se encontraban en mejores condiciones remaban con fuerza, mientras algunos atendían a los heridos y otros achicaban el agua que entraba en el bote por varios orificios de bala. Sin poder hacer nada, el capitán agonizaba en la proa, aunque no había perdido el conocimiento. El viento era muy flojo del W y el bote se desplazaba entre uno y dos nudos con rumbo N, de acuerdo con la intención del primer oficial, que había decidido ir hacia las Bahamas. A las 2100 horas, tras una corta agonía murió el capitán. Su cuerpo fue tapado con una camisa, cuando a lo lejos todavía se distinguía al *Sierra Aránzazu* ardiendo.

Por la amura de babor apareció un faro que no fue tomado en consideración. Al segundo oficial hubo que hacerle un torniquete en el brazo herido porque seguía perdiendo bastante sangre. A pesar de llevar varias cajas de galletas y dos bidones de agua, nadie podía tomar nada porque se había instalado en las gargantas una especie de nudo. A las 2330 notaron aproximarse una lancha que se acercó, paró y volvió a alejarse. Pocos minutos después ocurrió lo mismo, sin poder determinar si se trataba de la misma o era otra, o incluso si serían las dos atacantes unas horas antes. Pasada la medianoche, todos trabajaban de forma disciplinada como un solo hombre, incluyendo a

los heridos menos graves. A las tres de la madrugada, el agregado se dio cuenta de que el tercer maquinista había muerto, consciente hasta el último momento y sin una queja. Por los orificios de las balas entraba agua en el bote y con el cartón de las cajas de galletas fabricaron cuñas para taponarlos. En la oscuridad de la noche y gracias al resplandor que provocaba el incendio del *Sierra Aránzazu*, los ocupantes del bote distinguieron las luces de un buque que daba vueltas alrededor del *Sierra Aránzazu* y después se alejaba. Ese barco era el OBO holandés *P. G. Thulin*, de 18.718 TRB, en viaje de Chile a Baltimore con mineral de hierro. Al mando se encontraba el capitán Groendijk, que inmediatamente comunicó por radio al US Coast Guard que acababan de ver ardiendo a un mercante no identificado.



Pedro Ibarengoitia García, capitán del *Sierra Aránzazu*. (Revista *Oficema*).

Al amanecer, y gracias al aviso del *P. G. Thulin*, comenzaron las labores de búsqueda. A las siete de la mañana, cuando la luz era total, aunque en el cielo había algunas nubes, los náufragos avistaron un barco desconocido. Sin saber muy bien qué hacer, apareció en el cielo un avión del US Navy con base en Guantánamo que, tras localizarlos, comenzó a volar en círculo sobre ellos a la vez que lanzaba bengalas de humo en las proximidades del bote. El buque con rumbo SW no era otro que el OBO holandés que, desde el descubrimiento del *Sierra Aránzazu* ardiendo, no había parado de buscarlos. El *P. G. Thulin* modificó su rumbo para acercarse al bote que seguía señalando el avión con sus continuos vuelos circulares. El salvamento era inminente y los hombres dejaron de remar esperando ansiosos la llegada del buque salvador, pensando en el segundo oficial, que cada vez estaba más débil. La llegada del *P. G. Thulin* se produjo a las diez de la mañana. Se acercó con cuidado hasta el costado del bote y lanzaron una escala. Toda la tripulación del OBO (entre ellos varios españoles) colaboró para ayudar, primero a los heridos y después a los ilesos, operaciones que fueron realizadas en una media hora. También izaron el bote salvavidas con los cuerpos de los fallecidos y los heridos graves con el puntal de los pertrechos. Los heridos fueron llevados a la enfermería, los cadáveres depositados en una cámara frigorífica, y los ilesos recibieron



Francisco Javier Cabello Fernández, segundo oficial del *Sierra Aránzazu*. (Revista *Oficema*).

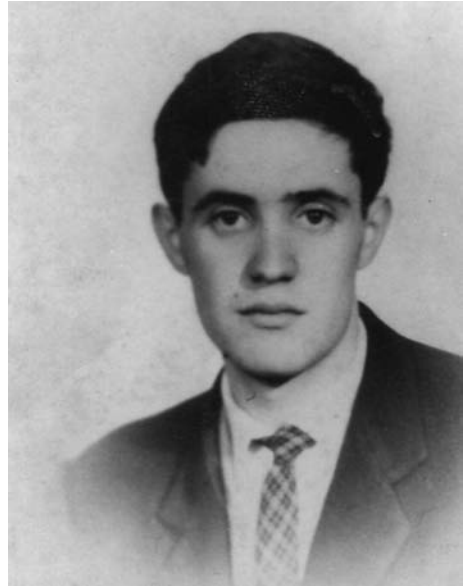
ropas secas y alimentos. Después de preguntarles por lo sucedido, la indignación en el *P. G. Thulin* era total, porque pensaban que la razón del incendio era una explosión accidental. Por entonces, las autoridades cubanas se habían enterado del ataque al buque español y movilizaron a sus fuerzas navales destacadas en la zona.

En el puente del mercante holandés, el capitán Groendijk se planteaba qué hacer en presencia del primer oficial español. En esos instantes se enteraron de que el segundo oficial había fallecido. Al final, preocupado por el estado de los heridos y siguiendo los consejos del US Coast Guard decidió ir al puerto más cercano, que era Matthew Town, en la isla Gran Inagua, en lugar de continuar viaje a Baltimore. Al poco tiempo de modificar el rumbo aparecieron tres pequeñas lanchas rápidas metiendo a

todos el miedo en el cuerpo. Tras izar la señal *K* (deseo comunicarme...), el oficial al mando de las lanchas, que resultaron ser cubanas, trepó por la escala hasta cubierta y subió al puente. El oficial, teniente de navío Miguel Echeverría, explicó al capitán holandés que tenía la misión del Gobierno cubano de recoger a los naufragos y transportarlos a territorio cubano. Sin embargo, el capitán Groendijk rechazó la propuesta y le comunicó que los naufragos seguirían en su barco hasta Matthew Town. El oficial regresó a su embarcación y todos siguieron su camino, volviendo la tranquilidad a bordo. A las cinco de la tarde, el *P. G. Thulin* hacía su entrada en la rada de Matthew Town. Una lancha del puerto se hizo cargo de los hombres del *Sierra Aránzazu* y de su bote salvavidas. El buque holandés continuó viaje, habiendo prestado su tripulación una atención exquisita a los naufragos. Los heridos recibieron atención en la sala de curas del hospital al que fueron trasladados y los forenses hicieron un reconocimiento de los cadáveres. Poco estuvieron en Matthew Town porque enseguida llegó un avión de la US Navy para transportar a los heridos y los tres cadáveres hasta la base norteamericana de Guantánamo. A las ocho de la noche partió el avión con el oficial de radio encargado del grupo. Los supervivientes fueron alojados en un hotel, donde pasaron la noche siendo tratados en todo momento con gran amabilidad. A primeras horas del

martes 15, el primer oficial fue citado en la Commissioner Office para responder a varias preguntas en relación con lo sucedido. Al mediodía, otro avión de la US Navy trasladó a los nueve supervivientes hasta el aeropuerto de San Juan de Puerto Rico, donde los recibió el cónsul de España don Pedro Manuel de Aristequi y un gran número de periodistas. El ataque al *Sierra Aránzazu* iba a tener repercusión mundial.

¿Qué había sucedido con el buque español? El tiempo había empeorado y el 14 de septiembre se notaba el cambio. Las tres lanchas cubanas encontraron al *Sierra Aránzazu* en llamas y comunicaron su situación: latitud 21° 40'N y longitud 74° 08'W. El remolcador cubano *10 de Octubre*, de 186 TRB, al mando del capitán Armando Laguna, partió a mediodía de Santiago de



José Vaquero Iglesias, tercer maquinista del *Sierra Aránzazu*
(Archivo familia Vaquero Iglesias).

Cuba hacia la posición indicada, para extinguir el incendio e intentar su remolque. Al amanecer del martes 15 avistó al *Sierra Aránzazu*, que seguía ardiendo y rodeado de una intensa columna de humo. En las proximidades se encontraba el cúter del US Coast Guard USCGS *Reliance* que realizó maniobras para obstaculizar la aproximación del remolcador cubano, al tiempo que un avión de la US Navy efectuaba vuelos en círculo por encima de ellos. Una vez tomado contacto con el barco español, en el remolcador pusieron en marcha los cañones de agua y sus hombres lo abordaron con mangueras para combatir los incendios que lo consumían. Una vez controlados, el remolcador lo hizo firme por su costado de estribor para remolcarlo hacia la costa a la vez que seguía combatiendo el fuego. El oleaje impedía la marcha y, con la tierra a la vista, el remolque faltó en varias ocasiones, realizando los hombres peligrosas maniobras para retomarlo. El destino era las tranquilas aguas de la cubana bahía de Nipe. Después de un duro viaje de 72 horas, el *Sierra Aránzazu*, con una escora a babor entre 10 y 15 grados y todavía humeante por varios incendios, a las diez de la mañana del día 16 quedó fondeado en un punto situado a dos millas del cargadero de azúcar de Preston, a seis millas del puerto de Antilla y a una milla de la costa, en un fondo de lecho fangoso.

Los tripulantes y el *Sierra Aránzazu* vuelven a casa

El día 15 de septiembre, el ataque al *Sierra Aránzazu* había dado ya la vuelta al mundo. Titulares como «Cobarde y criminal ataque al *Sierra Aránzazu* en aguas del Caribe, Brutal ataque al *Sierra Aránzazu* o Lanchas torpederas anticastristas cañonearon al *Sierra Aránzazu*, inadmisible piratería» aparecían en diferentes publicaciones españolas. Al mismo tiempo que el embajador de España en los Estados Unidos, marqués de Merry del Val, solicitaba urgentemente una entrevista con Dean Rusk, secretario de Estado norteamericano, exiliados cubanos asumían la autoría del ataque. Por otra parte, las autoridades cubanas acusaban al Gobierno de los Estados Unidos de ser responsable del ataque al buque español. En Madrid, el ministro de Asuntos Exteriores, don Fernando María Castiella, le hizo entrega al embajador norteamericano de una nota de protesta del Gobierno español. La indignación en España era generalizada sobre un incidente con serias implicaciones políticas y diplomáticas.

Al poco tiempo de llegar a la bahía de Nipe comenzaron los trabajos de salvamento, que duraron dieciséis días. Primero sofocaron los incendios, gracias al trabajo de unos hombres que lucharon duramente contra el humo y el calor, presentando el *Sierra Aránzazu* un aspecto lamentable, escorado a babor y apoyado sobre el fondo a causa de las 3.000 toneladas de agua que



El aspecto que presentaba el *Sierra Aránzazu* entrando en Corcubión. (Revista *Oficema*).

había en su interior. Después de un riguroso recuento, en el casco y la superestructura se llegaron a contabilizar cerca de 800 orificios de bala, algunos de hasta quince centímetros de diámetro. En el reconocimiento se recuperaron restos de balas de diferentes calibres. Gracias a una gabarra-grúa flotante venida desde La Habana se pudieron abrir las escotillas con el fin de achicar el agua de las bodegas y sacar los restos de la carga, tanto la aprovechable (20 por 100) como la quemada. Sólo fue posible salvar parte de las muñecas, de los tejidos, del coñac, algunos ajos y todo el material agrícola. El 30 de septiembre quedaron completados los trabajos de salvamento y el *Sierra Aránzazu* abandonó remolcado su particular «varadero» en punta Cigarro para fondear en otro lugar que permitiese finalizar las tareas de descarga y limpieza. Otros veinte días más fueron necesarios para realizar las reparaciones provisionales, que consistieron en el taponamiento de cientos de boquetes por el casco y en la reparación del motor principal. A continuación fue trasladado al muelle de Antilla en espera de un destino, donde pasaría algunos días más.

A las ocho de la noche del martes 15 llegaron en avión a San Juan de Puerto Rico los heridos y el telegrafista, reuniéndose en la ciudad caribeña todos los supervivientes. Los heridos más delicados fueron internados en el hospital Auxilio Mutuo de Santures. De la estancia en Guantánamo destacaban el buen trato y la correcta atención. Los restos mortales de los tres fallecidos llegaron el miércoles 16, organizándose en la catedral de San Juan un funeral con asistencia masiva de público. El primer oficial aprovechó para realizar ante el cónsul de España los trámites oficiales, incluida la «protesta de mar». El jueves 17 salieron para la Península trece de los tripulantes después de recibir un pasaporte colectivo, mientras los heridos, don José Luis Barrenechea, don Ramón Riveiro y don Ramón Ugarte, se recuperaban en el hospital de sus heridas, permaneciendo con ellos el agregado don Guillermo Manjón.

La llegada del primer grupo de tripulantes del *Sierra Aránzazu* tuvo lugar el jueves 17, a las nueve menos cuarto de la mañana, en el Aeropuerto de Barajas. Familiares, amigos, compañeros y numerosas autoridades, presididas por el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Boado, se dieron cita para recibir a los 13 hombres. Cuatro de ellos, que presentaban heridas de pronóstico reservado por metralla, fueron trasladados a la Clínica Rúber. El viernes 18 por la noche partieron para España los tres heridos y el agregado. En el mismo avión iban los cadáveres de sus tres compañeros muertos. Su llegada fue a mediodía del sábado 19 y, de nuevo, les esperaban en Barajas familiares, amigos, compañeros y autoridades, con el ministro de Comercio don Alberto Ullastres a la cabeza. Los féretros, cubiertos con la bandera española, fueron transportados desde el avión a hombros por oficiales de la Marina Mercante y de la Armada hasta una dependencia del aeropuerto, donde el vicario de la Jurisdicción Central de Marina rezó un responso. A continuación fueron introducidos en sendos coches fúnebres para su traslado hasta sus lugares de origen con el fin de recibir cristiana sepultura. Coincidiendo con la

llegada del segundo grupo, se celebró ese sábado por la tarde una manifestación de unas 1.000 personas ante la embajada de los Estados Unidos en Madrid. Los manifestantes corearon gritos como: «Asesinos» o «Cuba sí, yanquis no». La policía no llegó a intervenir y al cabo de una hora se disolvieron pacíficamente. Días más tarde, en la Iglesia de San Jerónimo el Real, se celebró un funeral por las víctimas mortales del *Sierra Aránzazu* con asistencia de numerosas autoridades, compañeros de Marítima del Norte, personas relacionadas con el negocio marítimo y público en general.

A continuación, unos breves datos de los tres fallecidos. El capitán don Pedro Iburgurengoitia García descendía de una familia de marinos mercantes. Su padre, también capitán, había fallecido en la mar en 1940. Nació el 21 de abril de 1922 en Górliz (Vizcaya). Estaba casado, tenía dos hijos de corta edad y vivía en Algorta. Desde su entrega se encontraba al mando del *Sierra Aránzazu* y empezó a trabajar en Marítima del Norte en 1958. El segundo oficial, don Francisco Javier Cabello Fernández, nació el 8 de junio de 1934 y estaba soltero. Su familia era originaria de Valladolid y era el cuarto de seis hermanos, tres varones y tres hembras. Vivía en Vigo y en la naviera llevaba desde el mes de agosto de 1964. El tercer maquinista, don José Vaquero Iglesias, había nacido el 21 de junio de 1941 en Villablino (León), donde residía. Era el segundo de seis hermanos y estaba soltero.

En 1964 Astano había entregado a la empresa gallega Santa Cruz el remolcador *Finisterre*, de 292 TRB, 34 metros de eslora y con un motor de 1.200 BHP. Una de sus primeras misiones iba a consistir en traer de vuelta al *Sierra Aránzazu* a España, que era devuelto por las autoridades cubanas. Es digno de destacar que el Gobierno cubano renunció al cobro de los gastos de salvamento del mercante, además de enviar una ayuda a los familiares de las víctimas. Con fuerte mareotón partió de Santa Cruz de Tenerife el 2 de noviembre de 1964 camino de la isla de Cuba, al mando del capitán Víctor Garabona. Tras cruzar el Atlántico, a primeras horas de la mañana del día 18, el remolcador enfilaba la entrada de la bahía de Nipe, poniendo proa al puerto de Antilla, donde se hallaba el *Sierra Aránzazu*. Fueron recibidos por las autoridades locales y muchos curiosos. Todavía tardarían varios días en tomar a remolque al mercante y retornar a la Península. Sobre este retraso hay una anécdota de los tripulantes del *Finisterre*, y tenía que ver con la llegada de un submarino ruso a petición de Fidel Castro para escoltar al convoy más allá de las cien millas de Puerto Rico. La curiosa presencia nunca se llegó a confirmar.

El remolque fue complicado por el mal tiempo durante todo el trayecto y la escasa potencia del remolcador. A bordo del *Sierra Aránzazu* iban dos hombres del *Finisterre*, que mantenían en funcionamiento el grupo electrógeno prestado por los cubanos, además de cuidar de la iluminación nocturna, del aseguramiento del remolque y del achique del agua que entraba en su interior. Entre ambos buques había un permanente contacto por radio. Durante el viaje recibieron numerosas visitas de aviones norteamericanos con la impresión de



De vuelta a casa. El *Sierra Aránzazu* hace su entrada en Santander remolcado por el *Finisterre*.
(Foto: T. Dietrich).

estar bajo vigilancia. Por fin, el 25 de diciembre llegaron a Las Palmas atracando de noche en el Puerto de la Luz. Tras varios días de espera se confirmó que su destino sería Santander. El 5 de enero de 1965, en pleno viaje a la capital cántabra, resultó herido grave uno de los marineros del remolcador, decidiendo desembarcarlo en Corcubión, a donde llegaron el 6 de enero por la mañana. Por la tarde del día siguiente se ponían en marcha y ya no tendrían más interrupciones hasta Santander, donde hacían su entrada el mediodía del 9 de enero.

A finales del mes de diciembre de 1964 fueron adjudicados a Astilleros de Santander los trabajos de reparación del *Sierra Aránzazu*, tras convocar su aseguradora —La Unión y el Fénix Español— un concurso al que acudieron varios astilleros españoles. La reparación fue llevada a cabo en 1965 y tuvo un costo aproximado a 25 millones de pesetas. Las obras del mercante español, que estaba asegurado en 57 millones de pesetas, tardaron cerca de siete meses en completarse. En 1967 volvió a los mismos astilleros, esta vez para convertirlo en un frigorífico de cuatro bodegas, a la vez que se modificaba la superestructura y se añadían algunos equipos en la sala de máquinas. La transformación tuvo un coste de 9.743.221 pesetas, obligando a cambiar algunas de sus características oficiales: 1.561,43 TRB, 1.010,02 TRN y 1.800 toneladas de peso muerto. En 1982 fue vendido al Banco Nacional Pesquero y Portuario

(Banpesca) de México, junto a sus compañeros *Sierra Aramo* y *Sierra Fría*. El huracán *Tico* les sorprendió el 19 de octubre de 1983 en el puerto mexicano de Mazatlán mientras esperaban fondeados en lastre. Los tres fueron lanzados contra el rompeolas que protege la entrada y quedaron en tan malas condiciones que, después de declararlos pérdida total constructiva, hubo que proceder a su desguace.

El cómo y el porqué del ataque

Tras el ataque, y conociendo la voluntad del Gobierno español de mantener el tráfico mercante a Cuba, se convocaron varias reuniones en el Ministerio de Marina para tratar de la protección de los buques de Marítima del Norte. Entre las alternativas que se pusieron sobre la mesa, básicamente, se discutieron dos: enviar una o dos corbetas al Caribe, con Puerto Rico de base, o armar los mercantes con ametralladoras o pequeños cañones, a proa y popa, servidos por infantes de marina (un pelotón de 10 a 15 hombres). Esta segunda alternativa necesitaba reforzar de forma previa algunas estructuras y preparar alojamientos para el personal militar. Después de varias deliberaciones, la decisión adoptada, a nivel superior, fue que los buques irían protegidos por algunos de la US Navy. Con el fin de ultimar una orden de operaciones, el 30 de septiembre se celebró en el Ministerio una reunión con la asistencia de varios jefes de la Armada, el agregado militar norteamericano y directivos de la naviera. En esta orden de operaciones del AJEMA se detallaban las derrotas a seguir por los mercantes y la información que tendrían que dar sobre su posición, rumbo y velocidad. Además, se proporcionaban los códigos de los patrulleros de la US Navy y los cuadernos de cifra para el control de las comunicaciones.

La reacción oficial norteamericana fue casi inexistente. El 15 de septiembre, un portavoz del Departamento de Estado, tras hacer un relato del ataque de acuerdo con la información de fuentes propias, comentó que desconocía la identificación de las lanchas atacantes y que deploraba este ataque a un barco mercante en alta mar. Eso sí, negaba que las embarcaciones atacantes salieran de aguas o territorio norteamericano. Por lo que respecta al máximo responsable del Departamento de Estado, en su entrevista con el embajador español prometía su cooperación para el esclarecimiento del ataque al *Sierra Aránzazu*. En plena campaña electoral entre el senador republicano Barry Goldwater y el entonces presidente demócrata Lyndon B. Jhonson, su prensa no mostró ningún interés por el ataque al buque español y prácticamente fue ignorado. Conforme pasaban los días y a pesar de tratarse de un incidente grave y con importantes ramificaciones, los periódicos seguían manteniendo el más absoluto silencio. Una excepción se encontraba en un artículo del *Washington Daily News* firmado por Virginia Prewett. La periodista, especialista en asun-

tos iberoamericanos, escribía: «Este ataque no fue un error, sino una advertencia. Se repetirá si los países europeos no dejan de enviar suministros a Castro y tendrán que arrastrar las consecuencias. Estados Unidos, a despecho de lamentar que los militantes anticastristas creen un incidente como el del hundimiento del carguero español, cree que esas organizaciones son indispensables como una cobertura protectora de la fuerza X de la CIA. La fuerza X ha sido reclutada y entrenada por la CIA hace más de dos años. Sus miembros, todos cubanos, disponen de importantes depósitos de armas y provisiones». Otra excepción la constituyó la manifestación del sábado 19 ante la embajada de los Estados Unidos en Madrid, que era recogida por varios diarios. Por su parte, un comunicado oficial de las autoridades cubanas denunciaba: «El Gobierno de los Estados Unidos sabe perfectamente quiénes realizaron este ataque, puesto que sus autores son elementos mercenarios, equipados, pagados y dirigidos por la CIA».

Ya han pasado más de 45 años desde que ocurrió el ataque al *Sierra Aránzazu* y todavía existen demasiadas incógnitas; en parte, porque de la prometedora y esperada investigación del Gobierno de los Estados Unidos nunca se ha sabido nada (*We want to give the Spanish the minimum necessary to keep them from thinking that we are trying to deceive them*). Con toda la documentación desclasificada hace algunos años se podría esperar, en un plazo razonable, una solución a todas las preguntas. Desgraciadamente, pasa el tiempo y todo sigue igual, salvo algunas excepciones. A falta de una versión oficial, que no siempre coincide con la realidad, no queda más remedio que desarrollar una versión «semioficial», adaptando la información disponible a una hipótesis verosímil, eso sí, con algunas anotaciones que siguen dejando todo en el aire.

¿Qué fue del antes, del entonces y del después del ataque? A primeros de 1964 habían arreciado las presiones sobre el Gobierno español para que cortara de raíz el comercio marítimo con Cuba. Sin duda, el Gobierno norteamericano quería hacer cumplir el embargo a toda costa. El subsecretario de la Marina Mercante y el gerente de Marítima del Norte, don Jesús de Sendagorta, tuvieron que viajar en el mes de febrero a Washington para asesorar al embajador español don Antonio Garrigues de que tenía que entrevistarse y «convencer» a las autoridades norteamericanas, las cuales, finalmente, terminaron aceptando las razones españolas. Durante ese año, los cuatro *Sierras* continuaron con su trabajo, ajenos a otras cuestiones. El 9 de septiembre, una reunión a alto nivel en la capital norteamericana sirvió para conocer las sugerencias, por no decir las veladas amenazas, de la mano de su secretario de Estado: *The Secretary stated that the Spanish Government might wish to review its trade relations with Cuba*. El *Sierra Aránzazu*, que no navegaba por su ruta habitual, fue sobrevolado en varias ocasiones por aviones de la US Navy, sabiendo de quién se trataba: uno de los buques españoles con carga para Cuba. Desde río Haina, la base de uno de los grupos anticastristas en la

República Dominicana, partieron hacia Nicaragua dos lanchas armadas, (según testimonio de los tripulantes españoles, de 25 ó 30 metros de eslora y pintadas en gris claro): la *Monty* (Ricardo Chávez) y la *Gitana* (Santiago Álvarez), apoyadas por el buque nodriza *Santa María*. Durante la navegación avistaron un mercante y una de las lanchas se adelantó para efectuar un reconocimiento. La palabra *Sierra* les hizo abrir los ojos. El *Sierra Maestra* era uno de los principales mercantes cubanos, la presa deseada, aunque la diferencia de tamaño a favor del cubano estaba en una proporción de dos a uno, con 160 metros de eslora, 20 de manga y 10.000 TRB. Además, el aspecto exterior entre ambos mercantes era bastante diferente y la confusión prácticamente imposible a pesar de la oscuridad. Los integrantes del comando atacante se frotaban las manos pero faltaba la autorización de su jefe que, después de varios intentos, resultó negativa, decidiendo intervenir para no perder el objetivo tras contactar con una de sus bases. Lo siguiente ya lo conocemos, aunque las horas de los piratas no concuerdan con las reales, lo mismo que muchos e importantes detalles: «...cuando se encontraban a unas doce o quince millas de distancia observan la explosión del barco como una bola de candela que sube y luego se abrió como un hongo».

Enseguida se dieron cuenta del error porque el *Sierra Maestra* había cruzado el canal de Panamá rumbo a China, decidiendo ocultarlo a toda costa. Pero la fechoría era muy gorda y los demás grupos anticastristas, anticipándose a las consecuencias, les empezaron a señalar con el dedo. Todas las acusaciones conducían al Movimiento de Recuperación Revolucionaria (MRR) de Manuel Artime. No obstante, un memorando del 6 de octubre recoge: *It was generally agreed that the US should not lend weight to the case against Artime and the findings should remain «as indeterminate as is plausible*, y otro más del 10 de noviembre dice: *The most likely of the exile groups is probably Artime. But the fact that Artime's boats was in Curaçao would seem to rule him out*. La cortina de humo fue lanzada por una agencia norteamericana (perlas como que el Gobierno cubano era el responsable del ataque, Marítima del Norte era una naviera comunista, la causa estaba en el fusilamiento de un polizón entregado a los cubanos desde un *Sierra*, o que la carga transportaba era «prohibida»), pero sus mentiras no engañaban a nadie y se evaporó tan rápida como había surgido. El MRR asumía su autoría y reconocía el gran error, aunque se justificaba en que la palabra que acompañaba a *Sierra* no estaba clara por la oscuridad, además del mal tiempo reinante. Las consecuencias del ataque al *Sierra Aránzazu* fueron muy negativas para los diferentes grupos anticastristas, lo que supuso un antes y un después para todos ellos, especialmente para el MRR. Los culpables parecen estar claros: «Estaba absolutamente convencido de que el ataque había sido un ataque de la CIA, usando para ello a los elementos anticastristas que existían en diferentes países de América del Centro». En un memorando del 22 de septiembre (*top secret*), aparece: *...has permitted CIA to give the MRR (1)*

financial support, and (2) logistics guidance. He stated that CIA does not direct any of the MRR operations and the planned attack was solely an operation engineered by MRR. En cuanto a la motivación, sigue sin estar clara, aunque las consecuencias del ataque sólo podían beneficiar a uno, ése que todos conocemos.



BIBLIOGRAFÍA Y AGRADECIMIENTOS

Un documento fundamental es la *Crónica del ataque al Sierra Aránzazu en el tráfico de Cuba*, elaborada por Marítima del Norte y de acceso restringido. El libro *Franco y Cuba. Estudios sobre España y la Revolución*, del catedrático de Historia de la Universidad de La Laguna don Manuel Antonio de Paz Sánchez, aporta una visión más general. En el libro *The Castro obsession. US covert operations against Cuba. 1959-1965*, de Don Bohning, se completa la información del ataque con la numerosa documentación desclasificada. Enrique Ros, en su libro *El claudestinaje y la lucha armada contra Castro*, describe interesantes datos sobre el ataque. La numerosa documentación desclasificada está accesible gracias a la Mary Ferrell Foundation. Mi agradecimiento a Jorge Gilabert Riba, a Tomás Vaquero Iglesias y a Manuel de Paz Sánchez por su colaboración.



Pasado y presente frente a frente. (Foto: M. Á. Pena).



FONDEO CURIOSO

Federico YANGUAS GUERRERO



La maniobra de fondeo



ONDEAR cerca de costa es algo que a lo largo del tiempo que permanecemos embarcados solemos realizar con cierta frecuencia, en muy diferentes lugares, con diferentes tipos de fondo y siempre intentando estar protegidos de los efectos de la mar y viento. De todas las veces que hemos procedido a efectuar el fondeo solemos recordar aquéllas en que hemos sido testigos de situaciones o acontecimientos de especial relevancia, ya sea la belleza del paraje, la idoneidad del fondeadero para las operaciones o trabajos que necesi-



Buque hidrógrafo *Tofiño* (A-32). (Foto: A. Ortigueira Gil).



Ancla del *Tofiño*.

tábamos realizar o, simplemente, la imposibilidad de evitar el siempre indeseable garreo.

Siempre recordaré el fondeo que hicimos el 27 de octubre de 2009, exactamente a 900 yardas al 332 de la luz verde del puerto de los Gigantes, en la isla de Tenerife, en fondo de 35 metros y con cuatro grilletes, elegido por ser el único fondeadero en la zona de los trabajos que estábamos realizando con el buque hidrógrafo *Tofiño*. Habría sido un fondeo como otro cualquiera si no fuese porque al izar el último grillete pudimos observar un nudo en forma de ocho, a metro y medio del arganeo del



Ancla del *Tofiño*.

ancla. Todos sabemos que el mejor fondeo es el que se efectúa en lugares protegidos de los efectos de la mar y viento, donde la calidad del fondo haga que agarren bien las uñas del ancla, no arrastre ésta por el fondo y que resulte fácil después zarpar. En definitiva, un buen tenedero.

En el caso que nos ocupa, las condiciones de mar fueron buenas, el viento flojito pero variable en dirección, elegido así por la orografía de la parte de poniente de la isla de Tenerife y por adecuarse mejor a la zona de trabajo.

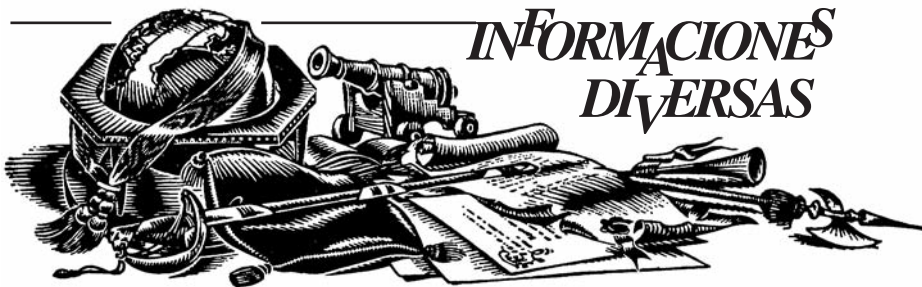
¿Qué pudo pasar?

Hay una cosa clara. La cadena del ancla tiene dos chicotes, uno de los cuales va fijo a la caja de cadenas y el otro engrilletado al arganeo del ancla. Evidentemente, para que aparezca un nudo en la cadena es preciso que el ancla haya pasado a través de un seno de la cadena. En este caso pasó dos veces, por diferentes senos, para que pudiera hacerse el nudo doble.

Y yo me pregunto: ¿cómo pudo producirse? Me han llegado todo tipo de explicaciones, de lo más variopintas, pero prefiero dejar a la experiencia propia de los lectores la explicación del curioso caso.



Harrier volando sobre la sierra de Gredos. (Foto: L. Díaz-Bedia).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENT AÑOS



El primer artículo de la REVISTA de hace cien años es continuación del incluido en la anterior REVISTA, relativo a *Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos*, por el teniente de navío de 1.ª clase Carlos Suanzes, y en esta ocasión (capítulo IV) se refiere a la arboladura de los buques. Vienen a continuación los siguientes: *Cambios en la velocidad y sentido de la marcha, utilizando máquinas de turbi-*

nas, por el alférez de navío Jaime Janer; *Razones y proporciones*, por el comisario de Marina José María Carpio; *De nomenclatura y algo más*, del teniente de navío Juan Cervera Valderrama, en el que propone se bautice con el nombre de *Almería* algún buque de la Armada; *Indicador de distancias*, por el alférez de navío Joaquín Concas; *El acorazado del porvenir*, traducido de la revista *Engineer*, memoria ofrecida por el almirante británico Bacon a la Sociedad de Ingenieros Constructores Navales, con un profundo análisis de las características que debe reunir este tipo de buques en cuanto a coraza, velocidad y armamento.

Una necrológica dedicada al capitán de fragata Aurelio Matos Giménez y una reseña sobre el pase a la situación de retiro del capitán de navío Manuel Díaz Iglesias preceden a la sección de *Noticias de la prensa profesional extranjera* que, entre otras, incluye las siguientes: Argentina (*Construcción de un dique seco*), Alemania (*Lanzamientos en proyecto; Artillería naval*), Estados Unidos (*Nuevos acorazados; Accidente en ejercicios de cañón*), Francia (*Nuevas construcciones y situación de la Flota de 1910 a 1919; Bases navales; La Escuela Naval; El submarino Archimede; Experiencia de salvamento del submarino Narval*), Inglaterra (*Programa naval y presupuesto; Ejercicios de tiro en la Armada; Nuevo torpedo Whitehead; El Presupuesto de Marina*) e Italia (*Presupuesto de Marina; Los acorazados*).

Con las *Misceláneas*, las noticias sobre la Marina Mercante, la *Bibliografía* y el tradicional *Sumario de Revistas nacionales y extranjeras* se completa este resumen sobre la REVISTA de hace cien años.

G. V. A.

HACE CINCUENTA AÑOS



Como decíamos el mes pasado, los números correspondientes a los meses de marzo y abril de 1960 fueron fundidos en uno. Por eso incluimos en la pasada REVISTA parte de los artículos, que completamos hoy en la de abril con los siguientes: *Notas sobre la vocación: ¿Vocación militar?... ¿vocación marinera?...*, por el teniente coronel jurídic

Amancio Landín Carrasco; *Sistema de radiocalización RAYDIST*, por el teniente de navío R. Núñez Mille; *El soldado y su aprovechamiento según sus aptitudes*, por el capitán de Infantería de Marina A. Ribas de Reyna, y *Direcciones de tiro de la fragata rápida Oquendo*, por el teniente de navío Luis Quintana.

En el apartado de *Notas Profesionales*, siguiendo la lista de artículos indicados en la anterior REVISTA, aparecen los siguientes: *La marina francesa en 1960*, por Georges Marey, resumen de la situación actual de dicha Marina y definición de sus posibilidades de futuro con motivo de la votación en el Parlamento del presupuesto militar del año 1960; *El problema del fuego antiaéreo en la Dirección de Tiro Mk-56*, por el teniente de navío Juan López García; *Recipientes de presión de aire para arranque de los motores diesel*, por el capitán de máquinas José A. Ocampo; *El triunfo de Tarento*, por A. Cecil Hampshire, traducido del *US Naval I. Proceedings*, extenso análisis de aquella primera acción aeronaval de 11 de noviembre de 1940, que alteró el curso de la guerra naval en el Mediterráneo, y *El Oficial de Escalafón General: Las reformas en la organización del personal presagian profundos cambios en las carreras de la Armada, referido a la Marina canadiense* y traducido de *The Crownest* por el teniente coronel de Intendencia José M.ª Navarro Laguarta.

Tras las *Misceláneas* tenemos un artículo, dentro de *Historias de la Mar*, dedicado al cosmógrafo portugués Simón de Alcabaza y su penosa expedición al estrecho de Magallanes, escrito por el teniente de navío José Jáudenes García. Con el *Noticiero* y la sección de *Libros y revistas* finaliza este número.

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 ABRIL

Día Año

1 1536.—La aventura por los extensos territorios que van desde el golfo de México hasta el río Petatlán de Alvar Núñez Cabeza de Vaca y sus compañeros Dorantes y Estebanico, náufragos de la expedición de Pánfilo de Narváez a la Florida, está tocando a su fin al aproximarse a los territorios de Nueva España.

2 1563.—El cacique araucano de la región de Angol, Coloco, consigue confederar a varias tribus chilenas logrando un numeroso ejército. Por estas fechas comienza Coloco a asediar el fuerte Arauco.

3 1588.—El adelantado del Río de la Plata Juan de la Torre de Vera y Aragón, cumpliendo las capitulaciones de su cargo, funda en este día la ciudad de Corrientes en territorio argentino en la región de los indios guaraníes.

4 1561.—Llega a Lima, acompañando al nuevo virrey del Perú, conde de Nieva, el oidor de la Real Audiencia de Charcas, el licenciado Juan de Matienzo, que seguidamente juró su cargo ante la Audiencia de Lima.

5 1540.—La cuarta expedición de Cortés para explorar el Pacífico al mando de Francisco de Ulloa llega en este día a la isla de Cedros. Ulloa envía una carta a Cortés relatando los sucesos de la explora-

ción por el navío *Santa Águeda* y continúa su viaje con el navío *Trinidad*.

6 1643.—Por real cédula de esta fecha, se ordena al gobernador de Filipinas, Hurtado de Corchera, la devolución a los franciscanos del Hospital Real de españoles, debido a la excelente reputación que tenían los franciscanos en materia de medicina.

7 1550.—El licenciado y conquistador español Gonzalo Jiménez de Quesada regresa a Santa Fe de Bogotá de su viaje a España con el título honorífico de gobernador de El Dorado.

8 1544.—El adelantado del Río de la Plata, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, regresa a la ciudad de la Asunción después de un viaje de exploración por los territorios de su gobernación.

9 1595.—Con la llegada al Perú del nuevo virrey, García Hurtado de Mendoza, el proyecto de conquista de las islas Salomón de Álvaro de Mendaña de Neira fue recuperado. En este día, sale Mendaña del puerto de El Callao con cuatrocientas personas y las naves *San Jerónimo* y *Santa Isabel*, con el propósito de colonizar y tomar posesión de las islas por él descubiertas.

10 1547.—Pedro de La Gasca, con amplios poderes de la Corona para llevar a cabo la pacificación del Perú, encontrándose en Panamá y convencida la Armada del Perú para la causa real, mandó a

Aldana con su navío para entregar las cartas de perdón. En este día La Gasca sale de Panamá para el Perú.

11 1528.—En este día el gobernador de Nicaragua, López de Sosa, entrega el mando de su gobernación al conquistador español Pedro Arias Dávila, nombrado gobernador de dicha provincia.

12 1523.—El padre Diego de Agüero, sacerdote secular, sirve de testigo en esta fecha en la toma de posesión de la Mar Dulce (lago de Nicaragua) por parte del conquistador Gil González Dávila.

13 1494.—Los Reyes Católicos, siempre preocupados por los asuntos de Indias, escriben con esta fecha a Colón dándole ánimos y ordenando que su hermano Bartolomé se preparase para ir a las Indias con tres carabelas cargadas de provisiones.

14 1568.—Cesa de su cargo el tercer virrey de Nueva España Gastón de Peralta. Durante su mandato, abrió en México un hospital para gente necesitada y conoció del juicio llevado contra Martín Cortés, acusado de conspirar contra el rey.

15 1587.—El pirata inglés Thomas Cavendish intenta atacar el puerto de El Callao. El virrey Fernando de Torres y Portugal sale a su encuentro y logra causar grandes daños a las naves enemigas. Cavendish decide huir con sus naves para nunca más aparecer por el Perú.

16 1531.—La necesidad de una ruta comercial más corta entre las ciudades de México y Veracruz hizo que Sebastián Ramírez de Fuenleal, presidente de la Audiencia de México, comisionase a fray Toribio de Benavente «Motolinía» para buscar lugar apropiado para fundar una ciudad. En este día se funda Puebla de los Ángeles en la parte oeste del río San Francisco.

17 1542.—Hernando de Soto, pasado el gélido invierno en territorios de la Florida, se volvió en dirección al río Grande para ver si el mar caía cerca y podían tener alguna noticia de Cuba. En este día llega a Guacho y manda a sus tenientes recorrer sus alrededores buscando el ansiado mar.

18 1549.—Después de una prolongada ausencia de Pedro de Valdivia de Chile, motivada por su participación en las guerras civiles de Perú al lado del pacificador La Gasca, Valdivia es recibido en Santiago con verdadera alegría por parte de los colonos españoles.

19 1531.—Estando Pizarro en la bahía de San Mateo, en la conquista del Perú dividió su expedición, los navíos costeano y los jinetes por tierra para prestarse mutuo auxilio. Llegan en este día a la población de Coaque, al norte de Ecuador, donde obtuvieron grandes riquezas y vituallas con que reponerse de las penalidades del camino.

20 1518.—Juan de Grijalva, continuando las exploraciones de Hernández de Córdoba por los

mares próximos a Cuba, con sus cuatro naos circunnavega por estas fechas la península del Yucatán.

21 1520.—Instalado Cortés en el palacio de Moctezuma en la ciudad de Tenochtitlan, la cohabitación entre ambos mandatarios, que llegarían a apreciarse mutuamente, finaliza por estas fechas. La noticia del desembarco en Veracruz de Pánfilo de Narváez para capturar o matar a Cortés por orden del gobernador de Cuba hizo que Cortés abandonase la ciudad.

22 1542.—Cansado de tantos trabajos y enfermedades, Francisco Vázquez Coronado regresa a México de su viaje a las míticas siete ciudades de Cibola. El virrey Mendoza lo recibirá con frialdad al no haber colonizado; sin embargo se adquirió un conocimiento general de gran parte de los Estados Unidos.

23 1550.—El pacificador del Perú Pedro de La Gasca, tiene conocimiento de que los hermanos Contreras, nietos de Pedrarias Dávila, habían tomado Panamá matando al obispo fray Antonio de Valdivieso y robado el tesoro público. La Gasca se dirige a Panamá.

24 1500.—Descubierta Brasil por Álvarez del Cabral (después que V. Y. Pinzón), éste despacha a Gaspar de Lemos para dar cuenta al rey Manuel de Portugal del nuevo descubrimiento.

25 1566.—Nace en Santa Fe de Bogotá Juan Rodríguez Freyle, hijo de un soldado español que colaboró con Pedro de Ursúa. Freyle conoció al conquistador español Jiménez de Quesada; escribió *Conquista y descubrimiento del Nuevo Reino Granada*, obra histórica de la cultura mestiza.

26 1520.—Hernando de Magallanes, antes de embocar el Estrecho de su mismo nombre, pasa el invierno en la bahía de San Julián, donde permaneció por espacio de casi cinco meses.

27 1565.—La Armada de Legazpi, que había salido de la caleta de Hohol el día de Pascua de Resurrección, entra en la bahía de Cebú con la capitana y el patache *San Lucas*, llegando al día siguiente las otras naves.

28 1521.—En este día Cortés bota en el lago de México los cinco bergantines construidos en Tlaxcala. La historia de su construcción y traslado, es uno de los hechos más famosos del genio y constancia española.

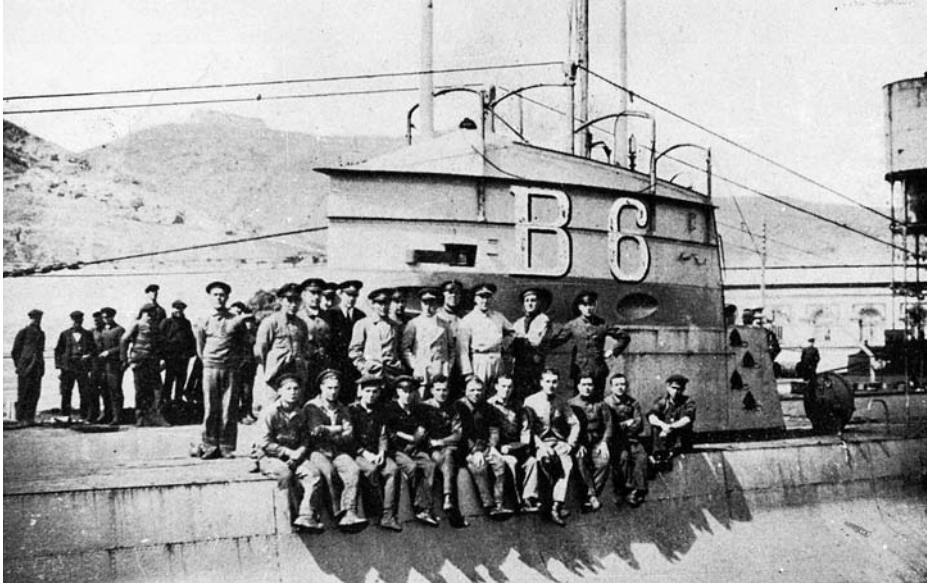
29 1535.—Regresa Pedro de Alvarado a Guatemala desde el Perú, después del acuerdo alcanzado con Francisco Pizarro.

30 1565.—El gobernador del Perú, Lope García de Castro, anuncia al virrey del Perú que el inca Túpac Amaru y su hermano Titu Cusi Yupanqui continúan con sus incursiones guerrilleras.



La tierra es redonda. (Foto: R. Torrecillas).

VIEJA FOTO



SUBMARINO *B 6*

El submarino *B 6* entró en servicio en la Armada el 21 de enero de 1926, perdiéndose en acción de guerra el 19 de septiembre de 1936. Aquí le vemos atracado en la Base de Submarinos, después de batir el récord de inmersión y velocidad, permaneciendo 72 horas en inmersión.
(Foto: A. Arévalo Díaz del Río).

MARINOGRAMA NÚMERO 454

Por TAL

1 M	2 A	█	3 B	4 A	5 J	6 C	7 D	8 P	9 D	█	10 D
11 H	12 H	13 E	14 B	15 F	█	16 P	17 O	18 N	█	19 I	20 F
21 H	22 R	23 N	█	24 R	25 P	26 K	█	27 M	28 O	29 J	30 E
31 L	32 S	█	33 A	34 N	35 K	36 F	37 G	38 R	39 E	40 C	█
41 C	42 N	█	43 G	44 M	45 Q	46 R	█	47 Ñ	48 P	49 D	50 G
51 J	52 O	53 A	█	54 F	55 B	█	56 M	57 B	58 O	59 H	60 M
█	61 Q	62 H	63 D	64 N	65 Q	█	66 G	67 S	68 C	69 I	70 O
71 R	72 R	█	73 N	74 C	75 G	76 A	77 F	█	78 E	79 R	80 L
81 S	82 G	83 I	█	84 A	85 R	█	86 H	87 L	88 L	89 F	90 M
91 F	92 D	93 C	94 A	95 K	96 N	█	97 C	98 G	99 H	100 L	101 M
102 Q	103 A	104 S	105 J	106 D	107 F	█	108 A	109 B	█	110 O	111 H
112 I	113 L	114 I	115 A	█	█	█	█	█	█	█	█

De *Corsarios de Levante*. Arturo Pérez-Reverte.

DEFINICIONES

Palabras

A.—Constr. Nav. Árbol de las islas Filipinas de madera fuerte y correo que se utiliza en las obras de carpintería en blanco de los buques.

33 4 84 108 94 53 103 76 2 115

B.—Man.: Lo mismo que bastardo en las embarcaciones latinas

14 55 3 57 109

C.—Astr.: Gran constelación del hemisferio austral. Su nombre viene de un río al que fue arrojado un personaje mitológico que era hijo del Sol; hoy en día a este río se le denomina Po. . .

6 74 93 41 97 68 40

D.—Biogr.: Capitán de navío de la Armada española nacido en Noya en 1844. Al mando del *Reina Cristina* participó en el combate de Cavite en donde murió heroicamente.

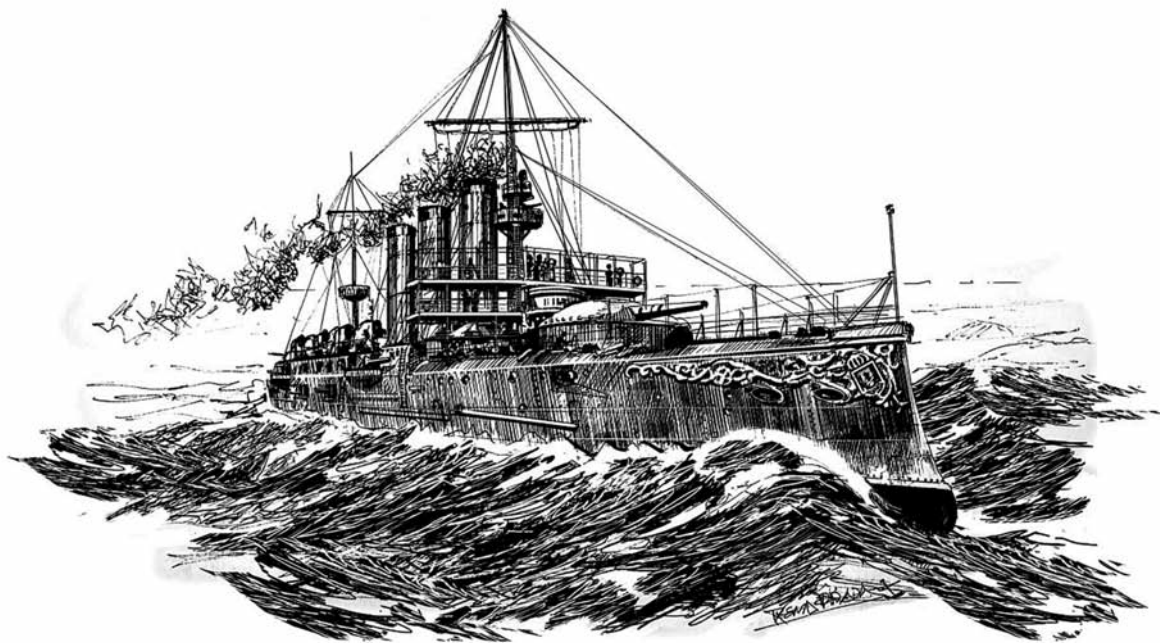
63 9 49 10 92 106 7

E.—Man.: Bogar llevando el guión del remo hacia popa y por tanto la pala hacia proa.

78 39 13 30

F.—Construc. Nav.: Especie de compás que utilizan los carpinteros de ribera	20	36	89	15	91	107	54	77
G.—Man.: Conjunto de eslabones, generalmente de acero, que están enlazados unos con otros por los extremos (plural) ..	98	37	82	75	66	50	43	
H.—Man.: Pedazo de lona u otro género con que se cubre algún agujero o arregla una rifadura de una vela	11	99	12	59	62	21	86	111
I.—Com.: Batintín o tantán. Se usa por la embarcaciones para advertir su presencia en tiempo brumoso o niebla	19	114	112	69	83			
J.—Pesca: Manga de red de cáñamo, preservada mediante entintadura y bastante tupida montada sobre un aro resistente que se manobra con un palo al que se suspende mediante vientos ...	51	29	5	105				
K.—Org.: Relación circunstanciada de la tripulación actual del buque	35	95	26					
L.—Arq. Nav.: Dirección perpendicular al costado o línea proa-ropa de un buque	31	100	80	113	87	88		
M.—Arq. Nav.: La mayor y la más robusta de las lanchas de un buque	101	56	60	1	90	27	44	
N.—Astr.: Nombre que se da al planeta Venus cuando se pone después del Sol o brilla en el crepúsculo de la tarde y al comienzo de la noche	64	42	96	73	23	18	34	
Ñ.—Com.: Cuando vemos izada esta bandera del C. I. de señales en un pesquero tenemos que alejarnos, ya que está pescando al arrastre en pareja	47							
O.—Biol.: Aplícase al organismo capaz de vivir bajo condiciones de vida diversas	28	58	52	110	70	17		
P.—Arq. Nav.: Extremo o parte superior de cualquier palo, mastele-ro o mastelerillo	8	48	16	25				
Q.—Met.: Meteoro luminoso que se manifiesta por la aparición de un círculo irisado alrededor del Sol o de la Luna y a bastante distancia de ellos	61	102	45	65				
R.—Biog.: Navegante y cosmógrafo español, nacido en Guipúzcoa en 1498 y muerto en México en 1568. Casi con toda seguridad su primera navegación oceánica fue en la expedición que zarpó en La Coruña el 24 de julio de 1525 y en la que, entre otros, participaban Loaysa y Elcano, y en la que estos dos últimos murieron	79	38	24	85	71	46	22	72
S.—Arm.: Nuestros infantes de marina dan este amoroso nombre al lugar donde posicionan sus ametralladoras	81	67	104	32				

N. de la R.—La solución al *Marinograma* del mes pasado se inserta en la página siguiente.



Crucero *Carlos V*. Colección de dibujos a plumilla de buques de diferentes épocas.
(Autor: José M.^a Prada).

MARINOGRAMA NÚMERO 453

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

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



LEXICOGRAFÍA

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

RECOMENDACIONES DE LA RAE (4 de 5)

Respetado lector: ésta es la penúltima entrega de las recomendaciones que figuran en la página *web* de la Real Academia Española (RAE) sobre las dudas lingüísticas que más se prodigan:

Veintiuna mil personas o veintiún mil personas

Cuando entre el numeral y un sustantivo femenino se interpone la palabra *mil*, la concordancia de género es opcional, por lo que puede decirse tanto *veintiún mil personas*;

treinta y un mil toneladas, como *veintiuna mil personas*; *treinta y una mil toneladas*; aunque la concordancia en femenino se está imponiendo cada vez más, debido al influjo de la que obligatoriamente establecen las centenas: *setecientas toneladas*; *setecientas mil toneladas*.

Los miles de personas

El vocablo *mil* es del género masculino y se usa, en singular, para designar el propio número: *Después del novecientos noventa y nueve*

viene el mil. En plural significa «millares» y va normalmente seguido de un complemento especificativo introducido por la preposición *de*: *Había miles de personas en el muelle.* Además, los determinantes que lo acompañen deben ir también en masculino: *los miles de personas; unos miles de personas; esos miles de personas* (y no *las miles de personas; unas miles de personas; esas miles de personas*).

Los ciudadanos y las ciudadanas, los niños y las niñas

Este tipo de desdoblamientos, tan usados actualmente por muchos personajes políticos, son artificiosos, innecesarios desde el punto de vista lingüístico y atentan contra el principio de economía del lenguaje. Además, generan dificultades sintácticas y de concordancia y complican innecesariamente la redacción y lectura de los textos.

En los sustantivos que designan seres animados se emplea el masculino para hablar de la clase, es decir, de todos los individuos de la especie, sin distinción de sexos: *Los ciudadanos mayores de edad tienen derecho a voto.* La mención explícita del femenino se justifica sólo cuando la oposición de sexos es relevante en el contexto: *El nivel es similar en los niños y las niñas de ese curso.*

Por otro lado, es incorrecto emplear el femenino para aludir conjuntamente a ambos sexos, con independencia del número de individuos de cada sexo que formen parte

de un grupo. Así, *los alumnos* es la única forma correcta de referirse a un grupo mixto, aunque haya más alumnas que alumnos varones.

El plural de las siglas: las ONG, unos DVD

En español, las siglas no modifican su forma cuando designan más de un referente. El plural se manifiesta en las palabras que las introducen o que las modifican: *varias ONG; unos DVD; los PC; los PIP; los BUI; las UCO* (1). Por eso, es recomendable utilizar siempre un determinante para introducir la sigla cuando debe expresar pluralidad: *La medida ha sido apoyada por todas las ONG; Compré muchos CD; En los últimos PIP, hubo demoras.*

Hay que evitar el uso, copiado del inglés, de realizar el plural añadiendo una *s* minúscula, con o sin apóstrofo: *PC's; ONG's; PIP's; BUI's; UCO's; PCs; ONGs; PIPs; BUIs; UCOs.*

Tilde en las mayúsculas

Las letras mayúsculas tienen que escribirse con tilde si les corresponde, según las reglas de acentuación gráfica, tanto en palabras escritas totalmente con mayúsculas como si se trata únicamente de la mayúscula inicial: *Se llama Ángel, vive en Ávila;*

(1) PIP: Periodo de Inmovilización Programado; BUI: Buque, Unidad, Instalación; UCO: Unidad, Centro, Organismo.

ADMINISTRACIÓN; ATENCIÓN. La Real Academia Española nunca ha establecido una norma en sentido contrario.

La acentuación gráfica de las mayúsculas no es opcional, sino obligatoria. Las únicas que están excluidas son las que forman parte de las siglas; así, CIA (sigla de *Central Intelligence Agency*) no lleva tilde, aunque el hiato exigiría acentuar la *i*.

Tilde en: adónde, cómo, cuál, cuán, cuándo, cuánto, dónde, qué y quién

Las palabras *adónde, cómo, cuál, cuán, cuándo, cuánto, dónde, qué y quién* son tónicas y se escriben con tilde diacrítica cuando tienen sentido interrogativo o exclamativo.

Por sí solas o precedidas de alguna preposición, introducen oraciones interrogativas o exclamativas directas: *¿Adónde arrumbamos?; ¡Cómo ha subido la marea!; ¿Cuántos barcos están atracados?; ¡Cuán alto está el Sol!; ¿De quién es el mensaje?; ¡Con qué certeza lo afirma!; ¿Hasta cuándo durará el huracán?*

También introducen oraciones interrogativas o exclamativas indirectas: *No sabemos cómo ha cambiado el rumbo; Les explicó cuáles eran sus órdenes; Aún no podemos decir cuándo puede varar; Voy a preguntar dónde vamos a fondear; Ya verás qué bien lo pasamos; No sé quién va a venir.*

Además, pueden funcionar como sustantivos: *En este trabajo lo importante no es el qué, sino el*

cuánto; pero queda decidir el cómo y el cuándo.

Sin embargo, cuando trabajan como adverbios o pronombres relativos o, en el caso de algunas de ellas, también como conjunciones, son átonas (salvo el relativo *cual*, que es tónico cuando va precedido de artículo) y se escriben sin tilde: *¿Estás buscando un lugar donde atracar?; Ha visto a quien tú sabes; Ésta es la razón por la cual cayó a estribor; Cuando llegue el comandante, empecemos; El jefe, que ayer no vino, sale de viaje; No dijo que estuviese averiado; ¡Que aproveche!*

Porqué

Es un sustantivo masculino que equivale a *causa, motivo, razón*, y se escribe con tilde, pues es una palabra aguda terminada en vocal. Se usa normalmente precedido de un artículo u otro determinante: *No comprendo el porqué de tu actitud* (la razón de tu actitud); *Todo tiene su porqué* (su causa o su motivo). Tiene plural: *Hay que averiguar los porqués.*

Porque

Se trata de una conjunción átona que, por tanto, se escribe sin tilde. Es posible usarla con dos valores:

— Como conjunción causal, en tal caso puede sustituirse por *puesto que* o *ya que*: *No fui a bordo porque estaba enfermo.* También se emplea como encabezamiento de las respues-

tas a las preguntas introducidas por la secuencia *por qué*: *¿Por qué no viniste? Porque estaba navegando*. Cuando tiene sentido causal, es incorrecta su escritura en dos palabras.

— Como conjunción final, seguida de un verbo en subjuntivo, equivalente a *para que*: *Hice cuanto pude **porque** no terminara así* (para que no terminara así). En este caso, se admite también la grafía en dos palabras (pero se prefiere la escritura en una sola): *Hice cuanto pude **por que** no terminara así*.

Por qué

Se trata de la secuencia formada por la preposición *por* y el interrogativo o exclamativo *qué* (palabra tónica que se escribe con tilde diacrítica para distinguirla del relativo y de la conjunción *que*). Introduce oraciones interrogativas y exclamativas directas e indirectas: *¿Por qué viniste?*; *No sé **por qué***; *¿Por qué países más bonitos pasamos!*

Por que

Cuando el vocablo *que* no se acentúa, se está empleando en una de las siguientes secuencias:

— Con la preposición *por* + el pronombre relativo *que*. En este caso es más corriente usar el relativo con artículo antepuesto (*el que, la que, etc.*): *Ése es el motivo **por** (el) **que** fondeamos*; *No sé la razón **por** (la) **que** decidió atracar*.

— Con la preposición *por* + la conjunción subordinante *que*: *Al final optaron **por que** no se presentase a bordo*; *Están ansiosos **por que** empecemos a navegar*.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES





MISCELÁNEA

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

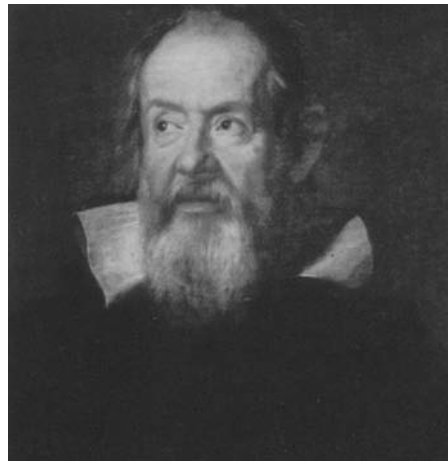
Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

24.480.— Galileo Galilei



Hace 400 años, el 24 de agosto de 1609, este astrónomo, filósofo, matemático y físico escribió una carta al dux de Venecia ofreciéndole el instrumento que acababa de construir, un antejo o catalejo para controlar el tráfico naviero a distancia. Tras dirigir su antejo al cielo los acontecimientos fueron sucediéndose uno tras otro, y en menos de un año Galileo contemplaba por primera vez las montañas de la Luna, los satélites de Júpiter, los anillos de Saturno y las fases de Venus, entre otras cosas.

BOTAFOC





La caída de Troya, por Johann Georg Trautmann (1713–1769).

24.481.—Guerra de Troya



La guerra de Troya, con independencia de sus derivaciones mitológicas y legendarias, es un hecho histórico incuestionable. Su causa inmediata pudo ser el rapto de una princesa, pero fue una guerra comercial. Los troyanos controlaban el valioso comercio del mar Negro en lino, cáñamo, pescado seco, aceite, jade chino, madera para la construcción de embarcaciones de gran porte, cinabrio, hierro, plata y oro. Una vez tomada Troya, los griegos pudieron establecer colonias a lo largo de la totalidad de la ruta del comercio oriental, que llegó a ser tan próspera como las de Asia Menor y Sicilia. Al final, Atenas, constituida como la principal potencia marítima, fue la que más se

benefició del comercio del mar Negro, especialmente con los baratos precios del grano. Por tanto, es más que probable que las constantes negociaciones entre Agamenón y Príamo no se relacionaran tanto con la devolución de Helena como con la restauración de los derechos griegos sobre la entrada al Helesponto.

TAL

24.482.—Los hermanos Salcedo



El día 23-02-1799, el jabeque *África* fue apresado por el bergantín inglés *Hope* en la costa de Málaga, entre Fuengirola y Marbella, tras denodado comba-

te que observó de cerca el HMS *Majestic* de 74 cañones, por si el bergantín no podía con el miserable jabeque. El *Africa*, batido durante hora y media, e inmediatamente tomado al abordaje, sufrió nueve muertos y 28 heridos.

Por Real Orden de 18 de marzo del mismo año, se hizo saber «lo agradable que había sido a S. M. el sobresaliente mérito de la acción», y que por ella se ascendía al comandante, teniente de navío don José Salcedo, al empleo inmediato de capitán de fragata, concediéndole además pensión anual de 4.000 reales sobre encomienda; a los heridos, medalla de plata con el busto del rey, para que públicamente la usaran como testimonio honorífico; a las viudas, dos tercios de los haberes de su marido como pensión y dos pagas de tocas.

A la sazón, para ascender de teniente de navío a capitán de fragata era necesario contar en la hoja de servicios con una acción de guerra donde el individuo se hubiese portado con valor. Don José Salcedo estaba retrasado en su carrera y por su brillante comportamiento en esta acción, donde sufrió siete heridas y recomendaciones de los propios enemigos, no sólo se le ascendió, sino que poco después se le promovió a capitán de navío. No existiendo buque disponible para asignárselo en este último empleo, su hermano don Blas, comandante de la fragata *Medea*, solicitó y obtuvo la gracia de cedérsela.

Don Blas perecerá, con uno de sus hijos, alférez de navío, que tenía a bordo, cuando mandando la fragata *Magdalena* y en plena Guerra de la Independencia naufragó en la ría de Vivero, en la espantosa galerna del 3 de diciembre de 1810, que nos costó 550 ahogados.

E. C.

24.483.— Caudales públicos



Quienes manejan dineros públicos deben ser muy escrupulosos y justos en su distribución; pero también otras autoridades y funcionarios, aun sin manejar directamente dinero, pueden ocasionar un



Alfonso XII.

dispendio por deficiente organización de su trabajo, y en tal caso serán responsables por su falta de previsión.

Así ha ocurrido en alguna ocasión. Por ejemplo, a principios de 1885, reinando Alfonso XII, que fallecería unos meses después, Cánovas del Castillo era jefe de Gobierno y el almirante Antequera ministro de Marina (aunque ese mismo año habría otros dos más), cuando una real orden dispuso que el tercer maquinista Pedro Vasco de los Ríos, que un mes antes estaba destinado en Canarias en la goleta *Ceres* y había sido trasladado a la goleta *Ligera* que se hallaba en Fernando Poo, debía regresar de allí en cuanto llegase su relevo porque tenía que examinarse de segundo maquinista, a lo que ya tenía concedido su derecho cuando fue destinado. Pero la real orden disponía también que al responsable de todo ello, comandante de ingenieros del Departamento de Cádiz, le fuera anotada en su hoja de servicios la falta de celo por él cometida, y que además, en lo sucesivo, el funcionario que incurriera en negligencias de este tipo pagaría los gastos ocasionados.

P. G. F.

24.484.—Criterio de selección *versus* antigüedad



Con la nueva Ley de la Carrera Militar se ha levantado gran revuelo, entre otras cosas debido a que sólo con antigüedad y sin ser seleccionado ya no se llegará ni a capitán de corbeta. Sin entrar en críticas a la en todo caso claramente mejorable ley, podemos recordar cómo ya en la reforma de 1749 para el Reglamento de las Casas Reales, se introducía la preferencia por la selección sobre la antigüedad. Efectivamente, en el artículo 17 se establecía que «para cubrir las jefaturas de la Tapicería y el Guardajoyas, el Mayordomo Mayor pro-pondrá sus candidatos elegidos entre los Ayudas de Cámara, sin que le sea preciso observar la antigüedad, pues el ánimo de S. M. es que se atienda más al mérito y la idoneidad que a ella».

Este nuevo reglamento introducía también por primera vez la figura de los

«criados reformados». Correspondía a aquellos criados cuyo oficio había desaparecido o cuyas plazas se hubiesen reducido con la reforma. Para los primeros se decidió que cobraran de por vida la mitad de la paga, y para los segundos, la paga completa pero sin complementos. Vistas estas soluciones y a la luz de lo dispuesto en la ley mencionada del párrafo anterior, es muy probable que haya bastantes voluntarios para lo que podríamos llamar, sólo pongo un ejemplo, capitanes de fragata «reformados».

DAVA

24.485.—Isla Robinson Crusoe



El cartagenero Juan Fernández logró reducir de tres meses a 30 días el trayecto de El Callao (Perú) a Penco (Chile), alejándose de la costa y evitando así



Isla de Robinson Crusoe.

la corriente contraria de Humboldt. El 6 de noviembre de 1574, durante el transcurso de esta hazaña, Juan Fernández avistó unas islas que denominó islas Desventuradas, compuestas por Santa Cecilia, más tarde conocida por Isla más a tierra —y desde 1966 isla de Robinson Crusoe—, Isla más afuera, hoy denominada Alejandro Selkirk, y la isla Santa Clara.

TAGOMAGO

24.486.—Camuflaje de naves



El italiano Cristoforo Canale, en su obra *Della Milizia Marittima* (1540),

dice en uno de los párrafos que el capitán de una flota de galeras mandó pintar el casco, remos, palos, entenas, velas, e incluso la ropa de la gente de un color verdoso claro semejante al de la mar para que de este modo pasaran más desapercibidas durante la navegación.

L. C. R.

24.487.—Legado de Elcano



Juan Sebastián Elcano dejó dicho a sus allegados que quería hacer una acción de gracias en un monasterio situado junto a un pequeño caserío muy cerca del puerto y ciudad de Alicante, pues en sus momentos de reflexión la cara de Cristo se le aparecía en sueños. Pero su muerte, el 4 de agosto de 1526 en pleno océano Pacífico, le impidió cumplir sus intenciones, llevándose a cabo el 20 de abril de 1944 con la presencia de las autoridades de la Marina del departamento marítimo, depositando un exvoto con la nao *Victoria*, que actualmente está en uno de los lados de la nave principal de la iglesia del Monasterio de la Santa Faz, llevando a cabo la ofrenda el entonces capitán de fragata Julio Guillén, director del Museo Naval.

J. A. G. V.

24.488.—Origen de ciertos medios de gobierno y navegación



Las Cruzadas convirtieron a España en un lugar estratégico para la navegación europea, aceptándose la afirmación de que los piratas de Bayona llevaron el timón central al Mediterráneo, tomado sin duda a los árabes en Tierra Santa, los que a su vez lo habrían importado de Malasia y China. Y el mismo origen índico parece tener la vela latina (triangular), que sustituye en las galeras mediterráneas a la cuadra (o redonda, cuadrangular) heredada de Fenicia y Egipto, en una adaptación sin duda causada por la maniobra para ceñir.

J. A. G. V.

24.489.—Cartografía náutica antigua



Los aficionados a los documentos históricos en general y especialmente a la cartografía antigua, además de encontrar datos valiosos de cómo se veía el mundo en el pasado, disfrutan con las frases y títulos por aquellos tiempos utilizados por sus autores. Por ejemplo, una carta náutica fechada en Ámsterdam el año 1680, que se conserva en la Biblioteca Nacional y se titula *Carta Náutica de Canarias*, escala 1:300.0000, realizada por Nicolas Janz Voogt, geómetra y maestro de matemáticas, se publicó en una obra cuyo título era *La Nueva y Grande Relumbrante Antorcha de la Mar*.

P. G. F.

24.490.—Destino en Nápoles



Don Juan José Navarro de Viana y Búfalo, marqués de la Victoria, tenía fama de mal genio y fueron famosas algunas de las perlas que dedicaba a los sucesivos secretarios de Marina con los que coin-

ció. Sin embargo, quedó encantado cuando le comunicaron que le habían otorgado el mando de la escuadra que recogería en Nápoles al futuro rey Carlos III para traerlo a su nuevo reino. Se lo comentaba por carta a su amigo don Nicolás de Carvajal y Lancaster de la siguiente manera: «Por fin yo me voy a Nápoles a hartarme de macarrones y queso». Deduzco que aún no se había hecho famosa por tierras ibéricas la *vera pizza napolitana*.

DAVA

24.491.—Valparaíso (Chile)



La bahía de Alimapu y el contiguo valle de Quintil estaban ocupados a inicio del siglo XVI por grupos cambios dedicados a la pesca y la caza del lobo marino. Este entorno fue descubierto en 1536 por Juan de Saavedra, quien lo rebautizó con el

nombre de Valparaíso en recuerdo de su pueblo, Valparaíso de Arriba, en el actual Carrascosa del Campo, Cuenca.

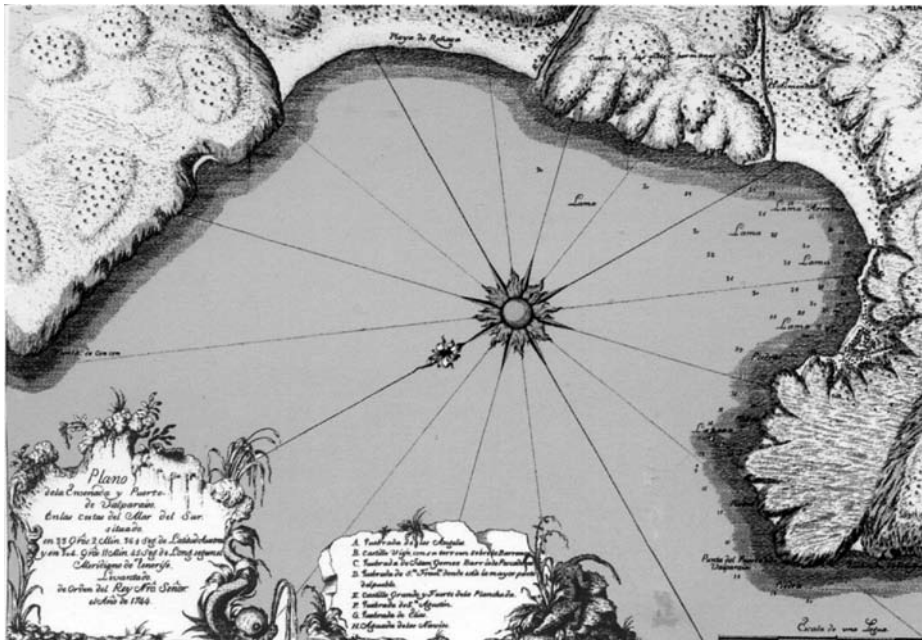
DAUS

24.492.—Construcción naval



A finales del siglo XIII los castillos de proa y de popa de las naos dejaron de ser postizos y se hicieron estructurales, y hacia el año 1410 se abrieron las portas en los costados para que pudiesen asomar las bombardas y los pasamuros. Estos adelantos, junto con los avances en la navegación con la aguja, faros, portulanos y cartas de marear, impulsarán el desarrollo de la construcción naval.

J. A. G. V.



Valparaíso (Chile).



JOHN WAYNE, ¿OFICIAL NAZI?

Resulta paradójico, incluso sorprendente, el hecho de poder contemplar en pantalla a John Wayne —toda una leyenda del cine— interpretando el papel de un oficial nazi. Tenemos una imagen muy fiel y muy arraigada de la personalidad del actor preferido de John Ford para admitir, a bote pronto, verlo embutido en un traje de oficial a las órdenes de Hitler. ¿Imposible? Tras una atenta visualización de la cinta que hoy se comenta (*El zorro de los océanos*, John Farrow, Estados Unidos, 1955), la opinión podría variar. Y sensiblemente. De todas formas cabe admitir

que en las reglas del juego cinematográfico se puede entrever algo de trampa con el objeto de despertar el morbo en el espectador ante el cambio enorme en relación a los personajes que hasta la fecha había interpretado el popular actor norteamericano. ¿De *cowboy* de las praderas a recibir órdenes del propio Himmler? De aurora boreal. O pura ciencia/ficción. Si bien es un personaje afecto a la ideología imperante entonces en Alemania, no es menos cierto que —y es el factor sobre el cual gira la trama de la película— el principal objetivo del protagonista es



huir, desertar con su familia de su país de origen y buscar amparo y protección en algún país aliado. Sobre esta idea original de los guionistas James Warner y John Twist, a su vez inspirados en la novela original de Andrew Geer, gira la acción de una notable cinta de aventuras que dirigiera John Farrow en los momentos gloriosos del cinemascope con artesanal dirección. Farrow fue padre de la actriz Mia Farrow y, en aquellos días, marido de Maureen O'Sulli-

van, célebre compañera de Tarzán en la serie interpretada por Johnny Weissmuller.

Con *El zorro de los océanos*, y así lo transmitió la prensa cinematográfica de la época, el espectador se encuentra ante la clásica y, en algunos fragmentos, previsible odisea en que se sumergen una serie de personajes implicados en una larga y dura aventura en las revueltas aguas de un Pacífico inmerso en la brutalidad de la Segunda Guerra Mundial. El conflicto bélico —conviene recordarlo una vez más— se benefició de la gran fuente de inspiración que éste constituyó para la industria cinematográfica de Hollywood. El género de guerra se enriqueció a lo largo de varias décadas, y concre-

tamente en los años cuarenta y cincuenta. Alrededor de esta atmósfera de clara influencia histórica sobre hechos bélicos ocurridos años atrás, John Farrow inició el rodaje de *El zorro de los océanos*. Eran unos tiempos excelentes para rodar historias de este tipo. La fábrica de Hollywood estaba a pleno rendimiento y a la altura de las circunstancias, sobre todo teniendo en cuenta que su enemigo más feroz y temible, la televisión, alcanzaba poco a poco cotas

de altísimo poder. Fiel al guión original, su director trazó su particular hoja de ruta; una muy cuidada planificación de cada escena, siempre resuelta con habilidad y pericia, un ritmo ligero, atento y nervioso para prender en la atención del espectador, un despliegue de medios técnicos que capta la singularidad del espectáculo, la intriga de la trama, la sensibilidad manifiesta en los momentos de intimidad. Todo ello exaltado por una excelente fotografía en color. El balance nos pone ante un producto

muy típico y característico, en la línea a la que siempre fue fiel John Farrow.

Se cierra la crónica con una atención especial al reparto de actores y actrices del llamado *star system*; junto al mencionado John Wayne, la espectacularidad sensual de Lana Turner y la segura capacidad de especialistas como Lyle Bettger, Tab Hunter y John Quale.

Toni ROCA



XIV PREMIO LITERARIO NOSTROMO

LA AVENTURA MARÍTIMA

PARA MÁS INFORMACIÓN: NOSTROMO, TEL. 93 452 24 55 / MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA, TEL. 93 342 99 23 | MAIL: premionostromo@diba.cat



CONVOCA:
Asociación de Amigos
de Nostromo
www.premionostromo.org

GESTIONA:
mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA
premionostromo@diba.cat www.premionostromo.org



EDITA:
Editorial Juventud
www.editorialjuventud.es
info@editorialjuventud.es

2010 AMIGOS DE NOSTROMO DEDICA EL XIV PREMIO A:
BLAS DE LEZO (1687-1741), MARQUÉS DE OVIEDO, TENIENTE GENERAL DE LA ARMADA



«Durante la Guerra de Sucesión, Blas de Lezo (1687-1741), al mando de una fragata de la Real Armada, luchó en 1710 once veces al enemigo, la mayor de 20 combates, después entre ellos, el Marajopé, un cruceiro inglés fuertemente armado, al mando de John Combs».



Blas de Lezo y Olavarieta, nacido en Pasaia, hizo sus primeras armas en la escuadra francesa del conde de Tolosa, participando en el combate de Vélez-Málaga (1704) con las fuerzas combinadas de Inglaterra y Holanda, donde perdió la pierna izquierda. Continuó sus servicios en los socorros de Perisicola y Palermo, y en otras acciones de la Guerra de Sucesión, entre ellas la de Estón, donde perdió el ojo izquierdo. Capitán de fragata en 1710, al mando de una de la Real Armada hizo once puestas al enemigo. Sirvió también en las flotas de Indias (1716), y en 1724 resayó en el mando de la escuadra del Mar del Sur hasta 1730, en que volvió a Europa [...] Concurrió como segundo de Francisco Cornejo a la conquista de Orán (1732) y al apresamiento de la capitana de Argel. Pasó a Cartagena de Indias en 1737. Con su escuadra participó decisivamente en la defensa de la plaza atacada por la británica de Vernon, que fue rechazada con fuertes pérdidas (1741), pero Lezo murió de resultas de las heridas recibidas en las acciones.

Consultar las bases del premio en www.premionostromo.org

La Mar en la Filatelia



LINN'S STAMP NEWS

Linn's Stamp News es una revista semanal norteamericana de filatelia, que hace tiempo recibo por correo electrónico, y que a la vista de su contenido vale la pena comentar. No es una revista especializada en el tema naval ni en la mar en particular; se trata de una revista dedicada a los sellos de correos y a la filatelia en general, con referencias a nuevas emisiones, colecciones, comentarios de sellos antiguos, anuncios, exposiciones, subastas, mercado, etc. Pero si la traigo a esta sección de *La Mar en la Filatelia* es porque con cierta frecuencia habla de sellos dedicados al entorno de la mar en cualquiera de sus aspectos, emitidos sobre todo por los Estados Unidos, aunque también aparecen muchos sellos emitidos por Gran Bretaña y Canadá y, en menor escala, emitidos por otros países, de los que adjunto algunos ejemplos.

Marinos distinguidos

El número del 1 de febrero del presente año 2010, comentó cuatro sellos que el

More U.S. picture postal cards in 2010
The United States Postal Service will announce plans for picture cards in 2010.
Page 12

Royal Mail plans ahead to celebrate Girl Guides
A British member of our staff announces the upcoming Girl Guides stamps.
Page 20

Vote for your favorite U.S. stamp of 2009
Individuals and voting club members are invited to participate in the 2010 Linn's U.S. Stamp Preference Poll.
Page 60

UNPA to continue Coin and Flag series Feb. 5
The United Nations Postal Administration will issue the 2010 UNPA Coin and Flag series Feb. 5.
Each stamp in the series depicts the flag and a coin of the UN member nation.
The series includes Feb. 5, 2010, with a set of 24 stamps in three series of eight. Other sets were released May 3, 2007, and May 8, 2008. Plans call for the series to continue for approximately eight years until stamps representing all UN member nations are issued.
The 24 new stamps are in 12 denominations for sale from the three UN post offices in New York City, Geneva, Switzerland, and Vienna, Austria. Each U.N. post office uses the postage of the host country.
Figures on sale: 48 in the name of UNPA; 44 in the name of the UNPA New York post office. A variety of countries participate in the series, including King Abdullah II of Jordan, King Abdullah VI of Morocco, Queen Elizabeth II of Great Britain, Queen Mother of Bhutan, and Sultan Hassanah of Bhutan.
Page 60 to page 61

Postal Service salutes distinguished sailors Sims, Burke, McCloy, Miller with four stamps
By Mark Miller
On Feb. 4, the United States Postal Service will unveil another set of four 46c Distinguished Sailors stamps.
The two-day ceremony will be held at 10:30 a.m. in the Anson and Roberta Burke Theater of the U.S. Navy Memorial, 725 Pennsylvania Ave. N.W., Washington, D.C. The event is free and open to the public. For more information about the event, visit the web site at www.uspsretail.org.
The self-addressed stamps will go on sale in pieces of 20 nationwide on the same day.
In addition to portraits of the four men being commemorated, each stamp design includes the crest of a Navy ship named for the sailor.
The Distinguished Sailors stamps are the first in a series saluting outstanding members of the U.S. Armed Forces that began with the 32c Distinguished Soldiers stamps (2005-06), issued in 2005, and continues with the 37c Distinguished Marines stamps (2007-08) issued in 2008.
In addition to the regular first-day-of-issue postmark, a digital color postmark featuring naval signal flags.

World's Largest Weekly Stamp News and Marketplace

February 1, 2010
Vol. 35, No. 69

Cover of a magazine.



Marinos distinguidos: William S. Sims, Arleigh A. Burke, John McCloy y Doris Miller.

día 4 de dicho mes iba a poner en circulación el Servicio de Correos de los Estados Unidos, dedicados a otros tantos marinos de guerra norteamericanos: William S. Sims, Arleigh A. Burke, John McCloy y Doris Miller. Cada sello reproduce la efigie de uno de los citados marinos y la metopa del barco que lleva o ha llevado su nombre.

El almirante William S. Sims nació en 1858 en Ontario, Canadá, y entró en la Escuela Naval de Estados Unidos en 1880. Se distinguió por sus trabajos en Artillería Naval. Justo antes de la entrada de los Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial, fue nombrado comandante de las Fuerzas Navales norteamericanas en Gran Bretaña, desde donde propuso la adopción de los sistemas de convoyes e impulsó la construcción de destructores antisubmarinos. Finalizada la guerra presidió la Escuela de Guerra Naval y

escribió *La Victoria en la Mar*, que ganó el premio Pulitzer de Historia en 1921. Se retiró en 1922 y falleció en 1936.

El almirante Arleigh A. Burke nació en 1901 en Colorado y entró en la Escuela Naval norteamericana en 1923. Sirvió en acorazados y destructores. En la Segunda Guerra Mundial fue destinado al mando de destructores en el Pacífico, y más tarde fue jefe de Estado Mayor de la Task Force 58 de portaaviones. En 1955 ascendió a almirante y pasó a ser jefe de Operaciones Navales —*chief of Naval Operations* (CNO), equivalente a almirante jefe de Estado Mayor de la Armada—, puesto que ocupó en tres ocasiones. Se retiró en 1961 y falleció en 1996.

El capitán de corbeta John McCloy es uno de los 14 hombres condecorados dos veces con la Medalla de Honor por acciones independientes. Nació en 1876 en Nueva



Puentes. Mackinac y Bixby Creek.

York y se alistó en la Armada norteamericana en 1898. Destacado a una fuerza internacional para hacer frente a insurgentes en China, fue condecorado con la Medalla de Honor al heroísmo por sus acciones en combate los días 13 a 22 de junio de 1900. La segunda medalla la obtuvo en abril de 1914. En la Primera Guerra Mundial mandó un dragaminas en el mar del Norte. Se retiró en 1928 y falleció en 1945.

El suboficial Doris Miller nació en Texas en 1919. Se alistó en la Armada norteamericana en 1939. Cuando los japoneses atacaban Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, estaba destinado en el acorazado *West Virginia*. Durante el ataque recogió heridos en cubierta, los puso a salvo, y con una ametralladora hizo frente a los aviones atacantes hasta que se quedó sin munición, hecho por el que fue condecorado con la Cruz Naval. El 24 de noviembre de 1943 desapareció cuando su barco fue torpedeado por un submarino japonés en la batalla de Tarawa.

Puentes

El número del 25 de enero de 2010 hizo referencia a la emisión que los Estados Unidos iban a efectuar el 3 de febrero siguiente de dos sellos dedicados a otros tantos puentes: Mackinac y Bixby Creek. El Puente Mackinac, de cinco millas de largo,

entró en servicio en el año 1957, conecta las penínsulas alta y baja de Michigan y es el tercer puente colgante más largo del mundo. El puente Bixby Creek se encuentra en la zona central de la costa de California, terminó de construirse en 1932 y tiene un tramo de 218 m de largo soportado por un gran arco de hormigón.

Héroe de guerra

En la misma fecha, la revista también comentó un sello que Canadá iba a emitir el



Héroe de guerra William Hall y el *Shannon*.

día 1 de febrero siguiente, dedicado al héroe de guerra canadiense William Hall, condecorado con la Cruz de la Victoria. Hall, que aparece en primer plano del sello, fue el primer hombre de Nueva Escocia y el único negro canadiense condecorado con dicha cruz, que es la más alta condecoración militar al valor en Canadá y Gran Bretaña. Nació el 28 de abril de 1827 en Nueva Escocia, y tras haber pasado por la Marina Mercante, en 1852 se enroló en la Armada británica. En 1857 estaba embarcado en el buque inglés *Shannon* (que aparece al fondo del sello) navegando hacia China, cuando el barco tuvo que entrar en la India y sofocar revueltas. Hall desembarcó con un destacamento, y se

distinguió por el valor demostrado en tierra, motivo por el que fue condecorado.

Uniformes

El 14 de septiembre 2009, insertó un artículo sobre una emisión de sellos británicos que se iban a poner en circulación el 17 de dicho mes. Se trata de una serie de seis bellos sellos dedicados a otros tantos uniformes históricos de la Armada británica, correspondientes a oficial de vuelo (2009), capitán de navío (1941), segundo oficial del cuerpo femenino (1918), marinero (1880), infante de marina (1805) y almirante (1795).



Uniformes: oficial de vuelo (2009), capitán de navío (1941), segundo oficial del cuerpo femenino (1918), marinero (1880), infante de marina (1805) y almirante (1795).



Faros: isla de Matagorda, paso de Sabina, Biloxi, isla Sand y Fort Jefferson.

Faros

El número del 20 de julio de 2009 habló de una emisión de cinco sellos norteamericanos dedicados a otros tantos faros del golfo de México que se iban a poner en circulación el día 23 de dicho mes: isla de Matagorda, paso de Sabina, Biloxi, isla Sand, y Fort Jefferson. El faro de isla Matagorda se encuentra en el parque estatal de su nombre. Es una torre cónica negra de acero, que ha sido levantada hace más de 100 años cerca de Port O'Connor, Texas. El faro del paso de Sabina es una torre de ladrillo con ocho contrafuertes en su base, que se levanta en Cameron Parish, Luisiana. El faro de Biloxi consiste en una torre blanca levantada en 1849 y es uno de los primeros faros de acero construidos en el sur de los Estados Unidos.

El faro de la isla Sand, Alabama, es una torre cónica hecha de ladrillo. Empezó a funcionar en 1873 y estuvo activo durante 60 años y es el cuarto faro levantado en la isla. El faro de Fort Jefferson se encuentra en el Parque Nacional de las Tortugas, a unas 70 millas al oeste de Key West, uno de los parques más remotos de la red de Parques Nacionales de los Estados Unidos. El faro tiene forma de torre hexagonal, es de acero pintado de negro y fue levantado en 1876 para reemplazar a otro de ladrillo que había sido muy dañado por un huracán en 1873.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Temporal en Cartagena. Faro de la Navidad. (Foto: A. Arévalo).

HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Boca de lobo

Es un tipo de vuelta mordida que se da con el chicote del acollador en el gancho del aparejo con que se está tesando el obenque, brandal o estay a que pertenece aquél.

Historia

Nos cuenta el contra maestre Diego: «La carga y el transporte a bordo de productos para comerciar con los diversos puertos de la península, era una actividad muy lucrativa y no exenta de peligros. No existen muchas representaciones de operaciones de embarque de víveres a bordo, pero a partir del siglo XI la pintura de cuadros y la fabricación de tapices perfeccionan la técnica de representación y pueden apreciarse dibujos navales pero sin llegar a la escala adecuada por desconocer los pintores el oficio de marear y detalles más elementales de los barcos».

«A partir del siglo XIII los barcos van teniendo más desplazamiento de carga, lo que obliga a aumentar la superficie vélica y mejorar la maniobra. La dificultad de trabajar con velas grandes hace que los aparejos se fraccionen. Nace la gavia y con ella las diferentes cofas y los palos discontinuos cada vez más altos. Se refuerza su posición mediante la jarcia firme. A esta jarcia se le añaden las vigotas, con un cabo llamado acollador para permitir su tesado».

Es muy breve la descripción, contra maestre Diego, pero ¿cómo surgió esta amarradura?

«Utilizábamos diversos métodos, principalmente unos aparejos provistos de un gancho al que se amarraba el extremo del acollador; pues en las operaciones de carga de material nos obligaban a tener unas amarraduras seguras y firmes, para evitar que se deshicieran perdiendo la carga en estos procesos. Esta atadura es segura y fácil de realizar por la chusma inexperta. De ello di debida cuenta a Nuestro Capitán General y Marqués de la Victoria» (1).

Etimología

En lo referente a las amarraduras, es a partir del siglo XVII cuando aparece la denominación de *boca de lobo*. Antiguamente se le llamaba nudo de *ahorcaperro doble*.

Hemos dicho que las vueltas tomaban el nombre del lugar donde laboraban. Suponiendo esto, la denominación de esta vuelta posiblemente se deba a su aplicación en

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



las maniobras de izado y arriado de diverso material a través de las bocas de lobo en las cubiertas, o por el vacío cuadrado que tiene la cofa en el medio para permitir su acceso.

Confección del nudo y usos más comunes

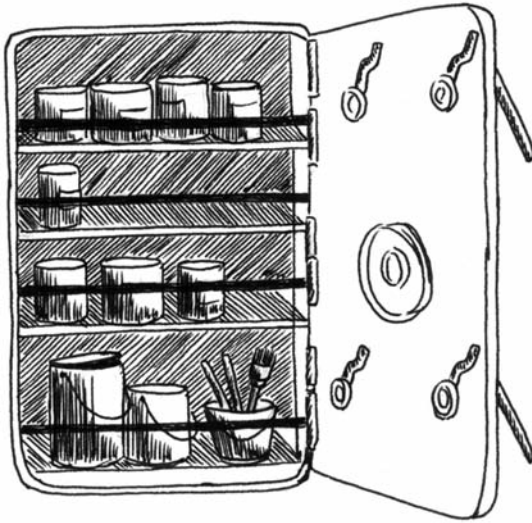
Es una amarradura del tipo vuelta mordida empleada para tesar la jarcia o maniobras de izado de material.

Se realiza de la forma siguiente: en el cabo a utilizar, se coge el firme por dos puntos diferentes, separados y equidistantes. Por esos dos puntos se dan tres o cuatro vueltas en un sentido, y por el otro punto se hace lo mismo pero en sentido contrario, de manera que se forman dos gazas que se introducen en el gancho o el firme de sujeción a emplear.

Otras denominaciones

En italiano se denomina *bocca di cane*; en inglés, *cat's paw*; en francés, *geule de raie*; en alemán, *handlanger*, y en portugués, *boca de lobo*.

Juan OZORES MASSÓ



Pañol de Pinturas

SARA CABEZAS BRAQUEAIS

Nuestra artista de hoy, Sara Cabezas, es viuda del vicealmirante Isidoro González-Adalid Rodríguez y reside desde hace mucho tiempo en Cartagena. Por su amistad con uno de mis mángers para localizar pintores, el vicealmirante Julio Albert, hemos conseguido la información suficiente para que podamos alojarla en esta sección, casi veterana, de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

Sara me pide que le dé las gracias a Julio y, aunque le veo con cierta frecuencia, aprovecho para hacerlo desde este lugar de brochas, pinceles y pinturas, afortunadamente abarrotado de protagonistas. Esta crónica es la número ochenta.





Aunque Sara tuvo siempre una nítida afición al arte y más concretamente a la pintura, en similitud con los marinos, no pudo dedicarle todo el tiempo que ella hubiera querido, ya que las labores de su «destino», con dedicación plena a Isidoro y a sus siete hijos, se lo impidieron, amén de los cambios de lugar, que tanto perturban (nueva casa, nuevo alquiler, nuevo colegio, etcétera).

Sin embargo, con los «deberes hechos» después de tanta brega,

nuestra protagonista se decide hace cinco años a meterse de lleno en este mundo del arte y se apunta a los cursos de pintura de la Universidad Popular de Cartagena. Durante estos años ha tenido como profesor al pintor Miguel Navarro Salinas, que ha sido nombrado recientemente director de dicha Universidad. Con esta asistencia didáctica, nos comenta Sara que ha aprendido mucho y que su obra ha pasado a ser muy numerosa.



Confiesa que en esta «nueva» etapa de su vida ha sido una gran satisfacción poder dedicarse a este arte que tanto puede transmitir a las personas, haciendo brotar en ellas nobles sentimientos de todo tipo.

Encontrarse satisfecha con su afición ha constituido, además, como ella nos comenta, un nuevo nexo de unión con sus dos hijos varones: Luis, que es pintor y le dedicó su última exposición en Cartagena, e Isidoro, que es ilustrador. A ellos les consulta todas las vicisitudes que surgen a lo largo de la creación de una obra, dudas, mezclas, aciertos, correcciones que ellos pueden ver (y que tan bien

nos vienen en ocasiones). Este proceso «examinador» le llena a Sara de satisfacción cuando comprueba a través de sus sonrisas gestos de aprobación a su pintura, ya que, como bien dice ella, «son sus hijos, pero sobre todo entendidos en arte».

En este corto espacio de tiempo se ha presentado a un concurso regional de pintura convocado por *El Corte Inglés*, titulado «Pintura de la mujer de 2006», en el que quedó situada entre las veinte obras finalistas.

El tema por el que obtuvo esta clasificación es una pintura al óleo sobre lienzo de 42 x 42 cm y que representa a dos monjitas en París



atravesando un parque, al encuentro de esa incansable búsqueda de la caridad. Se tituló *El Amor... al otro*. Desde mi punto de vista, es un cuadro pintado con una encantadora ingenuidad, cercano tal vez al estilo *naif*, pero construido con gran suavidad y una entonación de colores que nos coloca sin duda en un duro y cercano invierno, donde las protagonistas están «a lo suyo» pese a cualquier inconveniente y climatología. Un ejemplo para muchos.

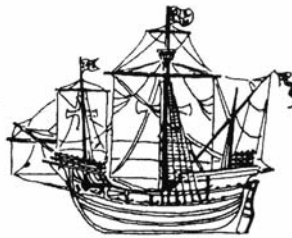
En su obra *Amanecer en malva* demuestra Sara un buen oficio, pues con tan poca variación cromática logra esa sensación de calma que es un anticipo de un magnífico día.

En el otro cuadro que nos envía ha logrado una magnífica representación manejando los difíciles blancos que no todo el mundo resuelve con facilidad; así, la lejanía de los faros consigue la profundidad de la escena.

Mi felicitación a Sara Cabezas y mi ánimo para que siga con ese entusiasmo metida en una de las más gratificantes bellas artes.

Con un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación ALTHEA (CHARLIE-SIERRA). — Desde el pasado 16 de diciembre se encuentra desplegado en la zona de operaciones el contingente de la Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina en Bosnia-Herzegovina, FIMEX BH-IX, que cuenta con 169 efectivos tras la reducción efectuada en el cómputo global, que anteriormente superaba los 200 infantes de Marina.

Operación LIBRE HIDALGO (diciembre de 2009-abril de 2010). — Se encuentra en la zona de operaciones la Fuerza de Operaciones Especiales (FOE) XI, compuesta por 18 efectivos. Esta FOE constituye la Sección de Reconocimiento



Sección de Reconocimiento de Infantería de Marina adiestrándose en Bosnia. (Foto: D. Flórez Soto).

NOTICARIO

de la Brigada Multinacional Este (BMN-E), con base en Marjayoun.

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo de 2006-finalización).—La Armada continúa con su participación en la operación NOBLE CENTINELA aportando diversas unidades al dispositivo aeronaval que se estableció en aguas de Canarias y adyacentes para localizar e informar del tránsito de embarcaciones de transporte de inmigrantes ilegales y disuadir a los posibles buques nodriza de su acción, apoyando a las autoridades civiles y a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado en el control de la inmigración ilegal y prestando apoyo humanitario en caso necesario. A partir del 1 de marzo, fecha en que finalizó la vigilancia el patrullero *Centinela*, se mantiene un buque en alerta (menos de seis horas) para actuar ante posibles solicitudes del Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC). Sólo se volverá al anterior modelo de vigilancia en el periodo del 15 de agosto al 15 de noviembre,

coincidiendo con las condiciones meteorológicas más favorables para la llegada de embarcaciones.

Operación ATALANTA (23 enero de 2009-finalización).—La Task Force 465 continúa su misión contra la piratería marítima en aguas del Cuerno de África. El comandante de la Fuerza iza su insignia en el buque italiano de mando *Etna*, al cual acompañan los escoltas *Navarra* (España), que realizó una escala en Djibouti entre el 7 y el 10 de marzo, *Nivose* (Francia), *Emden* (Alemania), *Salamis* (Grecia) y *Tromp* (Holanda). 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.

El patrullero *Vencedora*, con base en Las Palmas de Gran Canaria, zarpó el sábado 13 de marzo del puerto de Cartagena para incorporarse a la operación, con funciones de vigilancia y control sobre los puertos somalíes





Vista aérea del submarino *Siroco*. (Foto: E. Armada Cañas).

desde los que operan los piratas, así como neutralización de sus buques nodriza. Se prevé que el buque permanezca empeñado en la operación un periodo de tres meses. El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, Manuel Rebollo García, resaltó en sus palabras de despedida la capacidad y disponibilidad de la Armada para el alistamiento del patrullero, y agradeció a la dotación el esfuerzo realizado. La decisión del envío de este patrullero responde al apoyo alcanzado por los ministros de Defensa de la UE en la reunión informal celebrada en Palma de Mallorca, que respaldaron la propuesta española para ampliar las funciones, de acuerdo con el comandante de la operación Atalanta, almirante Peter Hudson, quien transmitió su voluntad de que las nuevas medidas se pusieran en marcha a mediados del mes de marzo, periodo en que finaliza el monzón de invierno.

Operación HISPANIOLA (22 de enero-finalización).—El buque de asalto anfibio *Castilla* se encuentra en Haití, en la zona de

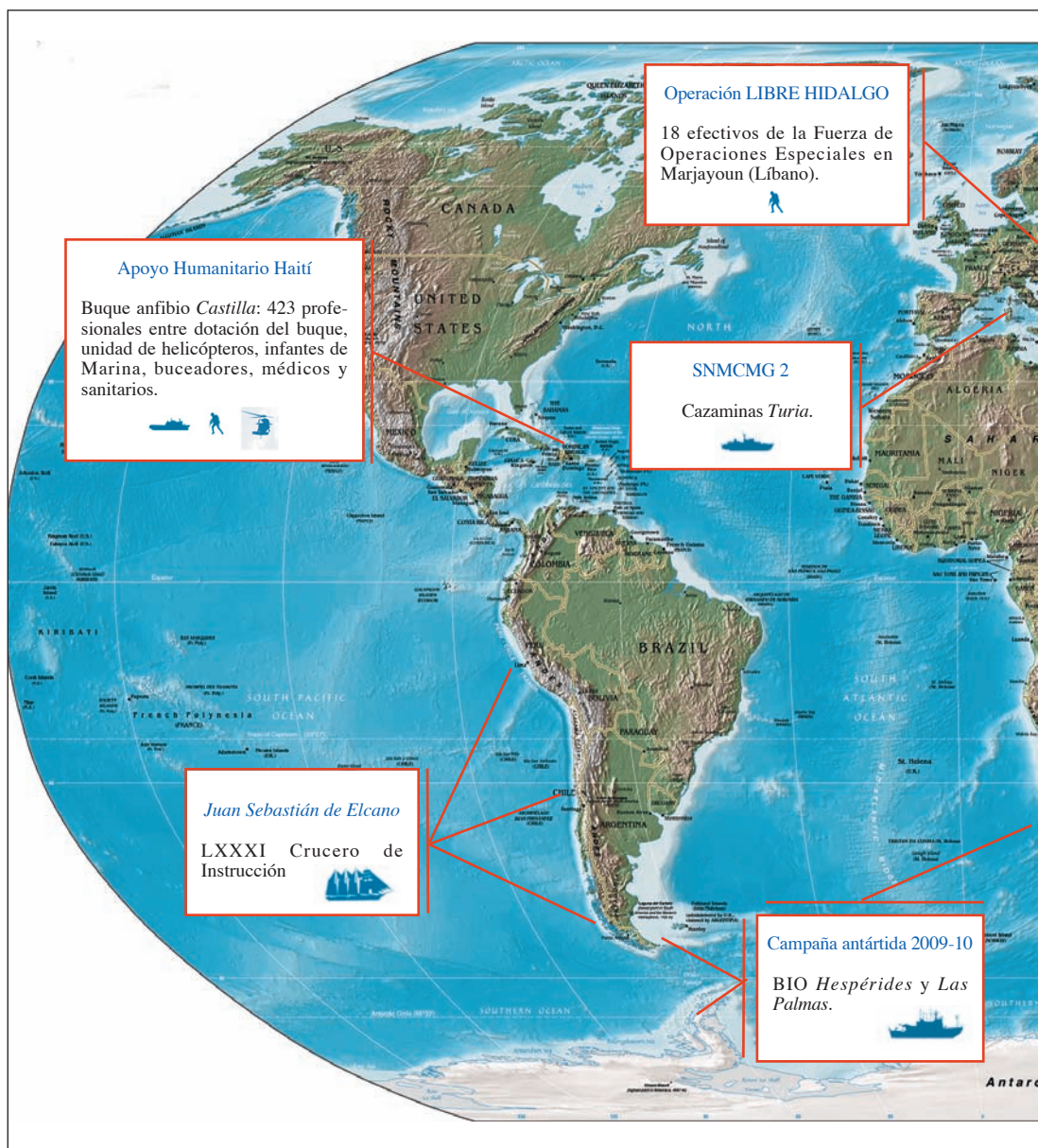
Petit Goave, desde el día 4 de febrero. El día 3 de marzo recibió la visita de Catherine Ashton, alta representante de la Unión Europea, junto al embajador de España en Haití. Entre los días 4 y 6 del mismo mes efectuó una escala en Puerto Plata (República Dominicana), durante la cual desembarcó a cuatro miembros del Equipo de Reconocimiento y Demoliciones Submarinas, que regresaron a España.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (13 de febrero-24 de marzo).—El submarino *Siroco* participó en esta operación en aguas del Mediterráneo, haciendo escala en el puerto de Souda (Creta), entre los días 23 y 26 de febrero, y en Augusta (Sicilia) entre el 15 y el 18 de marzo.

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Maritime Group 2 (SNMG 2).—El petrolero *Marqués de la Ensenada* finalizó su integración en esta

OPERACIONES EN CURSO



Operación LIBRE HIDALGO
18 efectivos de la Fuerza de Operaciones Especiales en Marjayoun (Líbano).

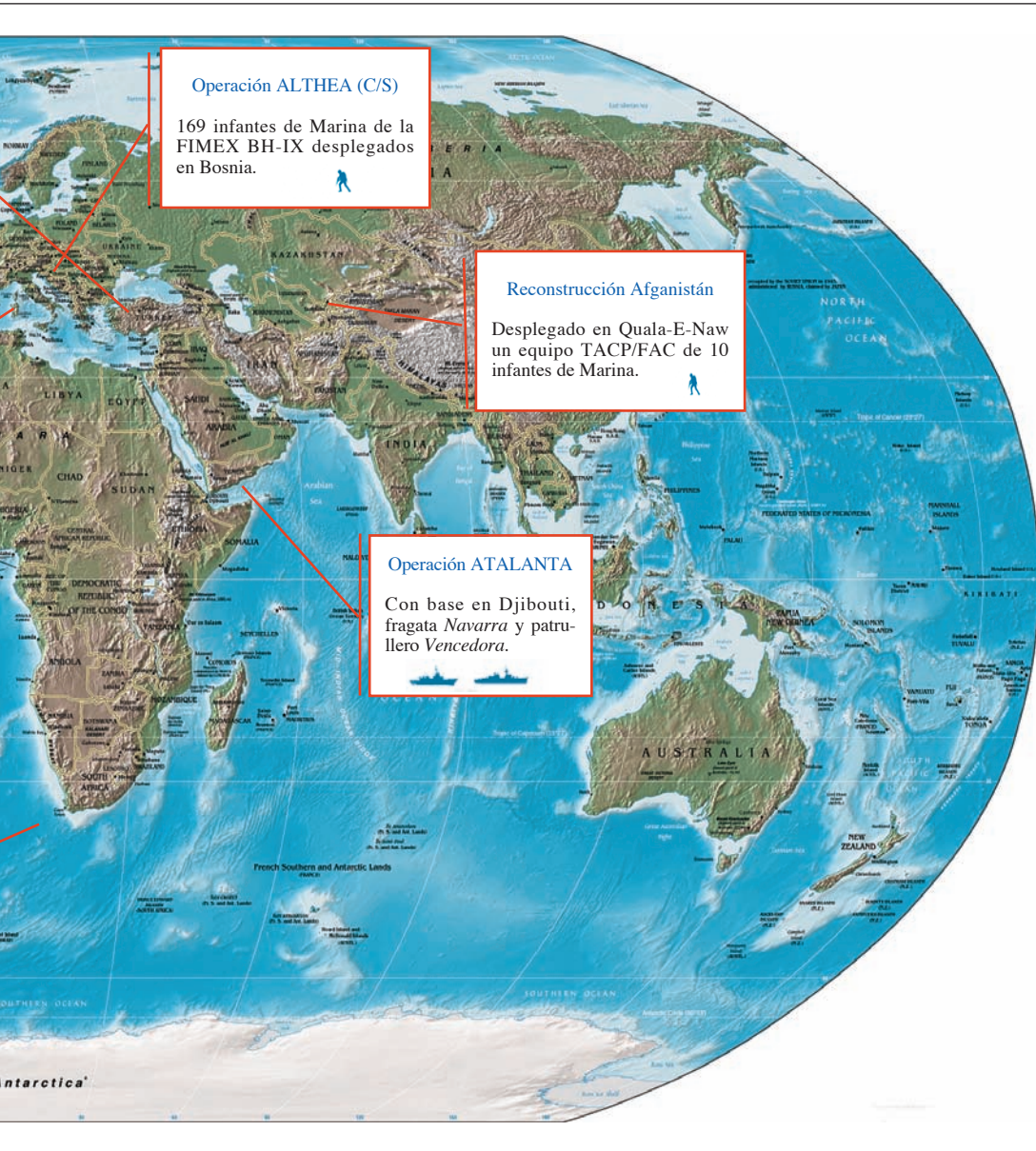
Apoyo Humanitario Haití
Buque anfibio *Castilla*: 423 profesionales entre dotación del buque, unidad de helicópteros, infantes de Marina, buceadores, médicos y sanitarios.

SNMCMG 2
Cazamina *Turia*.

Juan Sebastián de Elcano
LXXXI Cruceiro de Instrucción

Campaña antártida 2009-10
BIO *Hespérides* y *Las Palmas*.

DE LA ARMADA





Ejercicio MARCANAREX 1/10.

agrupación y, tras participar en el ejercicio NOBLE MANTA, entró en el puerto de Augusta (Sicilia) para iniciar desde allí el regreso a su base en Rota.

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG 2).—El cazaminas *Turia* se integró el 1 de enero en esta agrupación, que 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 buque español se reincorporó a la fuerza en el puerto de Nápoles tras finalizar una reparación en el de Tolón.

Ejercicios

MARCANAREX 1/10 (23 de febrero-1 de marzo).—Los patrulleros *Vencedora*, *Cazadora*, *Grosa*, *Tagomago*, *Medas* y *Centinela*

—este último durante su participación en la operación NOBLE CENTINELA— realizaron el ejercicio MARCANAREX 1/10 en aguas próximas a Canarias, cuyo fin era el adiestramiento de las unidades navales asignadas al Mando Naval de Canarias. Al finalizar atracaron en los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma para descanso de dotaciones y presencia naval.

AFRICA PARTNERSHIP STATION 2010 (22 de febrero-12 de mayo).—Entre los días 22 y 26 de febrero, durante la estancia en el puerto de Rota del buque de la Marina norteamericana *Gunston Hall*, embarcó un capitán de corbeta de la Armada para integrarse en el Estado Mayor, y un equipo de Infantería de Marina para participar en este ejercicio, liderado por Estados Unidos. El buque salió del puerto de Rota el pasado día 27 de febrero. El ejercicio consiste en un despliegue en las proximidades de la costa oeste africana y países ribereños para incrementar la securi-

dad marítima y la estabilidad en la zona, así como para adiestrar a dichos países en misiones básicas de vigilancia marítima.

MARFIBEX 01 (8-12 de marzo).—Los buques anfibios *Galicia* y *Pizarro*, junto con el Grupo Naval de Playa, una unidad de Guerra Naval Especial, otra aérea embarcada de las 3.^a y 5.^a Escuadrillas y el Batallón de Desembarco Reforzado de Alta Disponibilidad de la BRIMAR efectuaron el ejercicio anfibio MARFIBEX 01 en aguas del golfo de Cádiz y en el Centro de Adiestramiento de la sierra del Retín.

Adiestramiento

Álvaro de Bazán (1-28 de febrero).—El día 23 de febrero, en aguas del océano Pacífico, efectuó el lanzamiento de cinco modernos misiles de defensa antiaérea Evolved Sea

Sparrow (ESSM), que interceptaron con éxito sus blancos. Fue la primera vez que un barco de la Armada española lanzaba un misil de este tipo. Los ejercicios se realizaron conjuntamente con unidades de la Marina norteamericana, ya que se trataba también de comprobar la interoperabilidad de las fragatas españolas con buques similares de marinas aliadas.

El lanzamiento se realizó en el polígono de Point-Mugu (California), durante la estancia del buque en Estados Unidos para la verificación y comprobación de las mejoras introducidas en su sistema de combate. Por parte de la US Navy participaron los cruceros USS *Dewey* y USS *Wayne E. Meyer*.

Los cinco lanzamientos previstos de ESSM y uno del misil Standard SM 2 se realizaron contra diferentes blancos aéreos, simulando misiles atacantes. Los blancos se lanzan desde aviones nodriza, con ataques en picado sobre el buque, o bien desde tierra,



Fragata *Almirante Juan de Borbón*. (Foto: J. Máiz Sanz).

con ataques en este caso a muy baja cota, siguiendo un perfil de vuelo conocido como «rozaolas», y fueron interceptados con éxito en todos los casos.

Se comprobó así el correcto funcionamiento de la nueva versión del programa y de las nuevas capacidades del buque. Posteriormente se realizará un análisis detallado de los ejercicios con los datos grabados que permitirá obtener conclusiones sobre su mejor empleo.

Durante el tránsito de regreso a España la fragata *Álvaro de Bazán* tiene previsto realizar otras colaboraciones y ejercicios de adiestramiento con unidades de la Marina norteamericana.

Almirante Juan de Borbón (24 y 25 de febrero).—Salió a la mar para efectuar adiestramiento propio. El día 24 embarcó personal de la Marina y de la Subsecretaría de Industria de Defensa de Turquía, y en la salida del día 25 lo hicieron oficiales alumnos del curso de la especialidad complementaria de Energía y Propulsión.

Segura (22-26 de febrero y 8-18 de marzo).—Efectuó adiestramiento OVAD en aguas próximas a Cartagena para proceder posteriormente a la Calificación Operativa, alcanzando el nivel de certificación A2.

Tabarca (22-23 de febrero).—Llevó a cabo adiestramiento individual en aguas próximas a Marín.

Diana (8-12 de marzo).—Salió a la mar para efectuar adiestramiento individual en aguas próximas a Cartagena, que comprendía pruebas de motores propulsores, tiro de superficie y ejercicio de remolque, entre otras actividades. Asimismo, durante su adiestramiento colaboró en la Calificación Operativa del cazaminas *Segura*.

Tramontana (9-10 y 12-25 de marzo).—Realizó ejercicios de adiestramiento en lanzamiento de torpedos y adiestramiento avanzado en aguas de Cartagena. En el lanzamiento de torpedos colaboró el *Neptuno* como blanco, así como un helicóptero de la 6.ª Escuadrilla para las labores de búsqueda.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Tofiño (26 de febrero-26 de marzo).—Se encuentra realizando la actualización de la cartografía náutica de la costa sureste de la Península, así como trabajos fisiográficos mediante el nuevo sonar de apertura sintética SAS para efectuar posado de submarinos en el fondo marino como apoyo en la realización de los ejercicios previstos CARTAGO 2010 y BOLD MONARCH 2011.

Hespérides y Las Palmas.—Continúan realizando sus respectivas campañas antárticas 2009-10, con distintas escalas en puertos del cono sur americano, así como una escala del *Hespérides* en Ciudad del Cabo a mediados del mes de marzo, a la finalización del proyecto MOC Austral.

Escandallo y Astrolabio (26 de enero-24 de marzo).—Llevaron a cabo levantamiento hidrográfico en la bahía de Cádiz; el primero, del 26 de enero al 25 de febrero, y el segundo, del 23 de febrero al 24 de marzo.

Antares (23 de febrero-23 de marzo).—Efectuó levantamientos hidrográficos en aguas de Castellón y Alicante.

Vigilancia marítima

Alborán y Tarifa (2-18 de marzo).—Llevaron a cabo vigilancia de pesca en caladero nacional: el *Alborán* en las regiones pesqueras de Levante, Tramontana y mar Balear, y el *Tarifa* en las regiones suratlántica (golfo de Cádiz), surmediterránea y mar de Alborán.

Mahón (8-12 de marzo).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Galicia, colaborando al mismo tiempo en los ejercicios realizados por diversas unidades y escuelas (fragatas *Blas de Lezo* y *Almirante Juan de Borbón*, buque de aprovisionamiento de combate *Patíño* y escuela «Antonio Escañón»).

La Graña (1-5 de marzo).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Galicia.



Ejercicio de Salvamento y Rescate (SAR) con unidades del Ejército del Aire.

Cabo Fradera (1-31 de marzo).—Realizó vigilancia marítima en el tramo internacional del río Miño.

Colaboración con otros ejércitos

Unidades de Canarias.—A lo largo del mes de febrero se llevaron a cabo diversas colaboraciones de las unidades del Mando

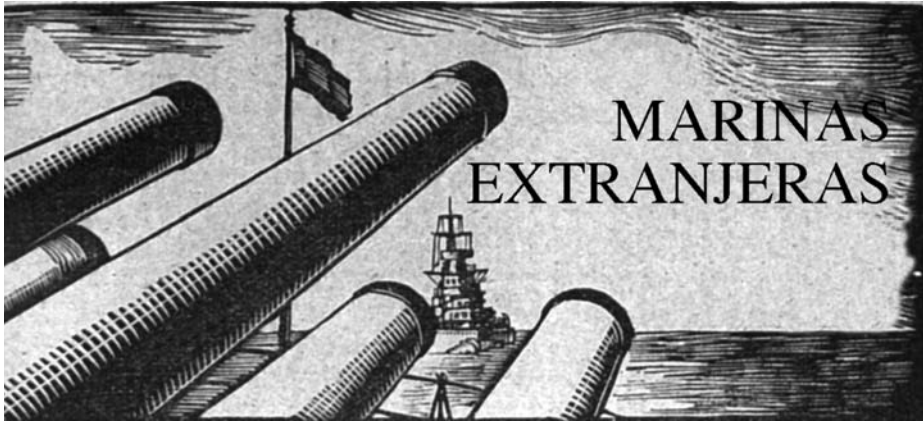
Naval de Canarias con el Ejército del Aire, a saber: cuatro ejercicios de evacuación SAR por parte de los patrulleros *Cazadora*, *Grosa*, *Medas* y *Centinela*; uno de localización de náufragos con el patrullero *Medas*, y otro de ejercicio de tiro sobre blanco remolcado con el patrullero *Grosa*.

G. V. A.





Lanzamiento de un misil Standard SM2-IIIIB por la fragata *Álvaro de Bazán* durante las pruebas de CSSQT en Estados Unidos.



Brasil

La Marina crecerá un 30 por 100 en dos décadas.—Con una inversión inicial de 100 millones de euros en los próximos tres años, una norma legislativa pretende corregir el virtual estancamiento en los ingresos de efectivos en la Armada en los cuarenta años anteriores. El incremento exponencial que ha tenido en ese tiempo la prospección de hidrocarburos, así como el ingreso ilegal de armas y drogas por vía fluvial, exige unos efectivos mucho mayores en la Marina brasileña, en relación con el aumento de la extensión de la Zona Marítima Exclusiva y del número de buques con bandera de Brasil. Además, el incremento del número de submarinos convencionales y la construcción de submarinos nucleares, así como de patrulleros oceánicos y helicópteros navales, exigen crecientes recursos humanos.

De esta manera, se espera que hacia el año 2030 la Marina cuente con 11.000 oficiales, 70.000 subalternos y 4.000 alumnos. El problema a resolver a continuación sería el de las inversiones, ya que los sueldos de todo el personal absorben el 80 por 100 económico. Una posible solución sería la venta de servicios a terceros, como actualmente realiza la empresa de ingeniería naval y portuaria ENGEPRON, del polo de proveedores aeronavales de Sao Pedro d'Aldeia, entre otros.

Estados Unidos

Presupuesto de 2010.—La cifra de 160.600 millones de dólares representa un incremento de un 3 por 100 sobre la del año anterior, e incluye 46.600 millones para adquisiciones. La Marina, además, había solicitado 18.500 millones para operaciones en ultramar, elevando la cifra del presupuesto a 179.000 millones. Esta cantidad permite la construcción de 11 nuevos buques, nueve para la Marina, uno para el Ejército y otro para investigación, lo que supone un total de 16.100 millones para nuevas construcciones.

A su vez, la Aviación Naval ha solicitado fondos para comprar 206 aeronaves nuevas de todo tipo, incluyendo 13 *F 35B Joint Strike Fighter* para la Infantería de Marina, siete *F 35C* para los portaaviones y 100 helicópteros. Asimismo, el Pentágono apoyó la adquisición de más *EA 18G Growler*, elevando el total de aviones de guerra electrónica a 12, junto con 22 *F/A 18E* y *Super Hornet*.

El nuevo programa naval de construcciones a 30 años está enfocado en el mantenimiento de una flota de 313 buques, y la Marina considera que este plan puede realizarse con una inversión anual sostenida de 15.900 millones de dólares por año durante tres décadas. Este programa naval contempla la construcción de nuevos tipos de buques, como el *Littoral Combat Ship (LCS)* y el *Joint High*



Joint High Speed Vessel (JHSV).

Speed Vessel (JHSV) para apoyar la presencia persistente, seguridad marítima, guerra irregular, transporte conjunto, asistencia humanitaria, ayuda en desastres y misiones del Parteneriado para la Paz o PfP. Se prevé la construcción de 66 *LCS* en los 30 años del programa, incluyendo el reemplazo de 17 buques por llegar al final de su vida operativa. El número de buques *JHSV* se cifra en 23. El número de portaaviones nucleares se mantendrá en 11 hasta el año 2040, en que se reducirá a 10. El número de *DDG 1000* permanecerá congelado en tres y la fuerza anfibia contará con un total de 33 buques. El programa no prevé el reemplazo de los cuatro submarinos nucleares lanzamisiles o *SSGN*, que fueron reconvertidos de su anterior cometido como *SSBN*. Sin embargo, contempla la sustitución de los 12 *SSBN* actuales clase *Ohio*, a partir del año 2019 y hasta el 2033.

Treinta y tres buques anfibios son suficientes.—El número de 33 buques anfibios fijados por el QDR o *Quadriennial Defense Review*, emitido el 1 de febrero, es suficiente,

de acuerdo con las declaraciones del almirante Gary Roughead, jefe de Operaciones Navales (CNO), aunque el Cuerpo de Infantería de Marina había fijado la cifra mínima en 38. Según el almirante Roughead, la construcción de un nuevo tipo de buque denominado *Joint High Speed Vessel* o *JHSV* jugará un papel crucial en apoyo de los infantes de marina desplegados en ultramar. El CNO añadió que había mantenido varias conversaciones privadas con el general James Conway, comandante general del Cuerpo de Marines, para convencerle de que la cifra de 33 buques anfibios cubriría todas las expectativas del Cuerpo.

El portaaviones George H. Bush navega de nuevo.—Después de un largo periodo de mantenimiento de siete meses, el portaaviones nuclear *George H. Bush* salió del dique de los astilleros de Newport News el 28 de enero para realizar sus pruebas de mar, antes de incorporarse a la Base Naval de Norfolk para comenzar los preparativos para su próximo desplazamiento a ultramar. En las pruebas de mar el portaaviones ha comprobado todos

los equipos electrónicos recién instalados y las modificaciones realizadas al sistema de combate y navegación. Asimismo, fueron revisadas las catapultas y los deflectores de los reactores para poder realizar de nuevo operaciones de vuelo. Durante los últimos siete meses, tanto los trabajadores del astillero como la propia dotación estuvieron finalizando las obras pendientes después de que el buque entrase en servicio en enero de 2009. El *Bush* es el décimo portaaviones de la clase *Nimitz*, y fue construido como todos los anteriores en los astilleros de Newport News, que actualmente tienen en mantenimiento a los también portaaviones USS *Enterprise* y *Theodore Roosevelt*, con un tercero, *Gerald R. Ford*, en construcción.

Nuevo submarino en pruebas.—El USS *New Mexico* (SSN 779), sexto submarino nuclear de ataque de la clase *Virginia*, ha completado satisfactoriamente las dos primeras series de pruebas de mar, obteniendo el correspondiente visto bueno del organismo competente para la aceptación del buque, el *Navy Board of Inspection and Survey*, por lo que el astillero constructor, Northrop Grum-

man Shipbuilding, espera poder entregar el submarino a la Marina norteamericana antes de que finalice el año 2010.

Francia

Venta de un buque anfibio a Rusia.—El 8 de febrero, el ministro de Defensa francés hizo público un comunicado en el que se decía que su Gobierno había aprobado la venta de un buque anfibio a la Marina rusa. La venta del ultramoderno LPH *Mistral* ha inquietado seriamente a Georgia, al igual que a los tres países bálticos, que consideran esta adquisición como una amenaza para su futuro y ha extrañado a los aliados de la OTAN, ya que es la primera vez que una nación de la Alianza vende tecnología tan avanzada a Rusia.

Sin embargo, en una conferencia de prensa realizada conjuntamente con su colega norteamericano Robert Gates, el ministro francés de la Defensa Hervé Morin ha explicado que esta venta muestra que Rusia es realmente considerada un compañero (*partner*) en la seguridad de Europa.



Portaaviones *George H. Bush*.



LPH *Mistral* en el puerto de Tolón.

Las intenciones reales de Rusia son adquirir cuatro LPH de la clase *Mistral*, pudiendo firmarse en las próximas semanas un acuerdo en ese sentido. El diario moscovita *Moskovski Komsomolets* publicaba en sus páginas que el presidente Dimitri Medvedev había decidido comprar un buque de la clase *Mistral* a Francia, con un costo de entre 500 y 600 millones de euros. El *Mistral* es el segundo buque más grande de la Marina francesa, después del portaaviones *Charles de Gaulle*, desplaza 21.000 t y puede transportar a 900 infantes de marina con todo su equipo, helicópteros y embarcaciones.

Lanzamiento de un misil balístico M51.—La Marina francesa ha realizado con éxito el pasado 27 de enero el lanzamiento de un misil balístico M51 desde un submarino nuclear en inmersión. El lanzamiento tuvo lugar a las 0927 horas desde la Bahía de Audierne, cerca del Finisterre francés, y la plataforma lanzadora fue el submarino nuclear balístico *Le Terrible*, el último de la serie de los cuatro SSBN de nueva generación de la clase *Le Triomphant*.

El misil M51, con un alcance de 9.000 km, debe entrar este año en servicio a bordo del submarino *Le Terrible*, reemplazando al M45. EADS Astrium es el primer contratista del M51, y trabaja en coordinación con G2P, la asociación formada por Snecma Propulsion Solide, SNPE Materiaux Energetiques y la CEA (Comisión de Energía Atómica).

Un almirante, nuevo JEMAD.—El Gobierno francés ha nombrado al almirante Edouard Guillaud, de 56 años, jefe del Estado Mayor de la Defensa, en una reunión mantenida el 27 de enero. Este nombramiento tiene efectividad del 25 de febrero, de acuerdo con las directivas del presidente francés. Guillaud era hasta ahora el jefe del Estado Mayor del presidente Nicolás Sarkozy, y en su currículo consta que ingresó en la Escuela Naval en 1973, ingresando como capitán de corbeta en la Escuela de Estado Mayor, posee la especialidad de Submarinos y realizó una licenciatura en Física Nuclear. Como capitán de navío mandó el portaaviones *Charles de Gaulle* entre los años 1999 y 2001, para ser después prefecto marítimo del mar del Norte y canal

de la Mancha en el empleo de contralmirante. Como vicealmirante fue nombrado para su puesto en el Elíseo en el año 2006. Releva por segunda vez al general del Ejército Jean-Louis Georgelin, que había sido el anterior jefe del Estado Mayor del presidente de la República hasta el 2006 y que, habiendo alcanzando la edad de retiro el pasado año, fue confirmado en el cargo durante seis meses más.

Italia

El portaaviones *Cavour* enviado a Haití.—El Gobierno italiano ha enviado al novísimo portaaviones *Cavour* con 800 efectivos a bordo para asistir al rescate y reconstrucción de Port au Prince después del devastador terremoto que ha reducido a escombros a la capital de la isla de Haití el pasado 12 de enero. El *Cavour* salió el 19 de enero de Tarento para realizar una primera escala en Brasil y recoger allí un equipo médico brasileño. El portaaviones transporta helicópteros medicalizados y vehículos de ruedas del Ejército además de dos hospitales de campaña

para operar en teatros diferentes. El contingente incluye una compañía de ingenieros, así como 550 personas de la dotación del *Cavour* y su servicio de sanidad, y una compañía para protección de la Fuerza, que incluye a miembros del Cuerpo de Carabinieri. La misión de Haití es la primera que realiza el nuevo portaaviones de la Marina Militare, una vez conseguida su capacidad operativa al 100 por 100 en junio de 2009.

Retraso en la entrega de la primera fragata FREMM.—La entrega de la primera fragata de la clase *FREMM* ha sido pospuesta un año, hasta el 2013, con lo que su sistema actualizado de defensa contra misiles puede ser instalado antes de que entre en servicio. La División de Planes del Estado Mayor de la Marina ordenó este retraso al comprobar que la configuración SAAM ESD permitiría a la fragata la defensa antiaérea de buques situados en un radio de 12 millas. Esta espera es rentable, según manifestó un portavoz de la Marina italiana; con este tiempo extra el sistema de misiles de autodefensa SAAM-IT conseguirá una mejora del programa de los



Vista del puente del portaaviones *Cavour*. (Foto: M. Cela Muruais).

lanzadores del buque, que le permitirá disparar el misil de corto alcance Aster 15. Para ello, el buque instalará lanzadores A50 en lugar de los previstos A43.

Los astilleros italianos de Fincantieri se encuentran finalizando la construcción de las dos primeras fragatas *FREMM*, teniendo un pedido en firme de otras cuatro también para la Marina Militare, esperando obtener la orden para la construcción de un total de diez fragatas de este tipo de 6.000 t de desplazamiento. La originalidad de esta construcción es que los astilleros Fincantieri de Muggiano deben proporcionar la proa, mientras que los de Riva Trigoso construyen el resto del casco. La Marina francesa ha ordenado la construcción de 11 fragatas similares, si bien las dos primeras unidades tendrán como sistema de defensa aérea el FREDDA, que utilizará el misil Aster 30, mientras que las nueve restantes llevarán el Aster 15.

México

Nueva estrategia de la Armada contra el crimen.—El secretario (ministro) de Marina, almirante Francisco Saynez Mendoza, declaró recientemente que con el cambio de táctica en la lucha contra el narcotráfico y el crimen organizado, la Armada de México relevará al Ejército en los lugares próximos a la costa, permitiendo con ello liberar efectivos militares que puedan realizar operaciones en otros escenarios. También dio a conocer que en 2010 se va a notar más la actividad de los marinos en las operaciones contra el crimen organizado y que se obtendrán más resultados en el campo de la inteligencia, que incrementarán los logros en la lucha contra el narcotráfico. Precisó asimismo que las operaciones que realice la Infantería de Marina serán quirúrgicas, para tratar con ello de afectar a la población civil lo menos posible.

El almirante Saynez anunció que se dotará a los infantes de marina con nuevos vehículos, armamento, equipos de visión nocturna, chalecos antibalas y un mejor adiestramiento en la lucha contra el crimen organizado. La Armada recibirá también aviones de patrulla marítima *CN 235* a fin de incrementar la capacidad de detección del

tráfico de estupefacientes en el golfo de México y la costa del Pacífico, y agregó que gracias a las misiones de vigilancia de la Armada se ha logrado prácticamente inhibir el traslado de droga por vía marítima, desviándose el trasiego ilegal desde Sudamérica por vía terrestre.

Panamá

Nuevas estaciones aeronavales.—El Gobierno panameño ha puesto en funcionamiento la primera de once estaciones aeronavales que planea ubicar en las costas del Pacífico y del Caribe. La nueva base está ubicada en una pequeña isla de 100 hectáreas del archipiélago de las Perlas en el Pacífico, a 45 millas náuticas de la costa panameña, y se trata de una propiedad expropiada al narcotraficante Nelson Urrego, que se encuentra actualmente en prisión por lavado de dinero negro y tráfico de drogas. Otras cinco bases similares serán establecidas en ese océano y en el Caribe en los próximos seis meses, y cada una será dotada con lanchas rápidas interceptoras, que contarán con apoyo aéreo para operaciones tanto diurnas como nocturnas. Tan sólo en el año 2008 se incautaron 53 toneladas de droga. Fuentes del gobierno informaron de que los radares de vigilancia de la costa detectaron más actividad delictiva en el Pacífico que en el Atlántico panameño. Se espera que todas las bases estén operativas en el verano de 2010, siendo sus efectivos totalmente panameños, excluyendo la participación de personal norteamericano, aunque se acepta la colaboración de cualquier país en la lucha contra el narcotráfico.

Perú

Adquisición de misiles MM 40 Exocet.—La Marina de Guerra del Perú se encuentra, tras varios meses de gestiones, ultimando los detalles tanto de índole contractual como financiera para la adquisición de al menos 16 misiles antibuque MM 40 Exocet Block 3, que según las informaciones actuales reemplazarían al Otomat Mk 2 en cuatro de sus ocho fragatas clase *Lupo*. El monto de la

operación, que incluye además sistemas de control de tiro, consolas tácticas e instalación, ronda los 50 millones de euros. Las otras cuatro fragatas clase *Lupo*, así como el crucero BAP *Almirante Grau* (CLM 81) mantendrán como dotación el misil Otomat, que gradualmente será modernizado a la versión Mk 2 OTHT (*Over the Horizon Target*), con una longitud de 4,46 m y un peso de 770 kg, de los que 210 corresponden a la cabeza de combate. Su turbo reactor lo propulsa a una velocidad de 0,9 mach y a una distancia máxima de 180 km. La eficacia y el poder destructivo de este misil quedó patente cuando la fragata BAP *Aguirre* (FM 55) disparó y alcanzó a un blanco de superficie ubicado a 152,8 km, la mayor distancia jamás alcanzada con un disparo efectivo en Sudamérica.

Hovercraft para la Marina.—La Marina peruana ha adquirido dos *hovercrafts* GH 2000 TD (M) a Griffon Hoverworks del Reino Unido, lo que ha representado una inversión de 2,5 millones de euros. Las nuevas embarcaciones tienen una eslora de 12,7 m y pueden transportar a 20 infantes de marina totalmente equipados o dos toneladas de carga a una velocidad máxima de 35 nudos, con una autonomía de 10 horas. Sus características físicas les permiten franquear obstáculos de 0,73 m de altura en tierra y olas de un metro en la mar.

Taiwan

Compra de fragatas FFG.—El Gobierno taiwanés tiene programada la compra de ocho fragatas de segunda mano clase *Oliver Hazard Perry* a la Marina norteamericana. La Marina asiática tiene previsto instalarles la versión avanzada del sistema de combate Aegis, que permite el seguimiento de múltiples blancos aéreos y el empleo de tecnología sofisticada para el lanzamiento de misiles. Los Estados Unidos diseñaron las fragatas de la clase *O. H. Perry* en los años 70, y todavía un gran número de ellas aún permanece en activo, por su bajo costo operativo, encontrándose equipadas para realizar diferentes cometidos en cualquier escenario. La Marina de Taiwán, que ya cuenta con ocho de estas

fragatas, considera rentable por su bajo precio la adquisición de otras tantas unidades, lo que permitiría doblar sus efectivos y obtener un mejor control de su mar territorial. El Gobierno de Pekín, a su vez, ha elevado una firme protesta al Gobierno norteamericano para evitar esta venta de armamento a la isla «rebelde».

Rusia

Incremento apreciable en la actividad naval.—La Unidad de Inteligencia Militar (MIU) de Estonia ha informado de un incremento notable de la actividad naval de Rusia en el mar Báltico, anotando una escalada en el número de patrullas y ejercicios a gran escala de unidades de la Flota del Norte y del Báltico. El alto nivel de actividad de los buques rusos, según el informe del MIU al Ministerio de Defensa, coincide con un plan de construcción de oleoductos a través del Báltico para llevar gas natural al continente europeo. El informe del MIU resalta además la importancia de los ejercicios navales Zapad y Ladoga, efectuados el año pasado y que fueron realizados en una gran área que comprendía desde las fronteras de Bielorrusia y Lituania hasta la región de San Petersburgo. El informe al Ministerio de Defensa estonio definía las maniobras como las más ambiciosas desde el final de la Guerra Fría, para añadir que una mayor presencia naval rusa en el Báltico indica una escalada de los efectivos militares para proteger sus intereses relacionados con el gas y el petróleo en la región.

Los ejercicios Zapad y Ladoga se centran en la utilización de torpederos, sistemas antimisiles y armas antisubmarinas. El MIU ha informado asimismo que hay fondos suficientes para modernizar la Flota rusa del Báltico, que es bastante más pequeña que las Flotas del Norte, Pacífico y mar Negro. Igualmente, un incremento de la presencia de buques norteamericanos en el mar Báltico ha contribuido significativamente a un aumento de la actividad naval rusa. El Kremlin ha advertido al Pentágono de la posibilidad de un conflicto local si despliega permanentemente buques lanzamisiles en el Báltico.



Entrega del buque de vigilancia de litoral *Gvaicamacuto* (CG 21). (Foto: J. Máiz Sanz).

Unión Europea

Nuevo ataque pirata.—La Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) comunicó que un buque tanque de 20.000 t, con pabellón de Singapur y cargado con sustancias químicas, así como un mercante británico, fueron apresados por los piratas somalíes en el golfo de Adén en la primera semana de enero. El portavoz de la EUNAVFOR dijo en un comunicado oficial que el *Pramoni* singapurense fue abordado cuando transitaba con rumbo este en demanda del puerto indio de Kandla, con una dotación de 24 personas, que incluía cinco chinos, 17 indonesios, un nigeriano y un vietnamita. A su vez, la agencia búlgara de noticias Novinite informó de que el mercante británico *Asian Glory* fue abordado el viernes 1 de enero cuando transportaba un cargamento de coches y una dotación de 25 personas, de ellos ocho búlgaros. Este apresamiento se produjo tan sólo unos pocos días después de que otro buque británico, el *St. James Park*, fuese también abordado en el golfo de Adén mientras transitaba utilizando el RCT o *Recognized Transit Corridor*, sien-

do obligado a fondear frente al pueblo pirata de Hoby, en la costa de Somalia. En este mismo fondeadero fue liberado el 7 de enero el carguero chino *De Xin Hai*, con 25 personas a bordo, una carga de 76.000 t de carbón, tras dos meses de cautividad y una vez pagado el rescate de cuatro millones de dólares.

Venezuela

Entrega del Gvaicamacuto (GC 21).— En los astilleros de NAVANTIA en San Fernando (Cádiz) tuvo lugar el día 2 de marzo la ceremonia de entrega a la Marina de Guerra de Venezuela del buque de vigilancia del litoral *Gvaicamacuto* (CG 21), primero de los cuatro de su clase que está previsto construir. Los otros tres son los *Yavire* (GC 22), *Naiguata* (GC 23) y *Tamanaco* (GC 24). El segundo y el tercero se encuentran en fase de construcción en el mismo astillero isleño, y el cuarto y último de la serie será construido en Venezuela por personal venezolano.

J. M.^a T. R.



Las consecuencias del temporal

Las malas condiciones de mar reinantes el pasado mes de marzo hicieron que algunos buques se vieran afectados en plena navegación, sufriendo diversos percances. El crucero turístico *Louis Majesty*, de la armadora greco-

chipriota Louis Cruises, sufrió las consecuencias del tramontana a la altura de cabo Begur (Gerona) el pasado 3 de marzo cuando las olas golpearon el salón de recreo de la cubierta cinco en la proa del buque, causando la muerte de dos pasajeros y heridas graves a otros 16. El buque, que realizaba un crucero



Louis Majesty. (Foto: A. Ortigueira Gil).

por el Mediterráneo, decidió no recalar en el puerto de Barcelona debido al estado de la mar y continuó su ruta con destino a Génova. Sin embargo, tras el incidente se vio obligado a volver y entrar en el puerto condal para desembarcar al pasaje y quedar a disposición judicial para el esclarecimiento de los hechos y reparación de los daños. Por otro lado, el *ferry Atlas* de la naviera IMTC sufría también el oleaje del Estrecho mientras realizaba la línea Algeciras-Ceuta. Como consecuencia del impacto de la mar se registraron varios heridos leves.

A. O. G.

«Autopistas del Mar» entre El Musel y Nantes- Saint Nazaire

El 27 de enero se ha dado un nuevo paso en el establecimiento del proyecto de «Autopistas del Mar». La Comisión Europea ha autorizado a los gobiernos francés y español a subvencionar, con 15 millones de euros cada uno, la creación y mantenimiento de las líneas entre ambos países. De momento esta autorización va dirigida únicamente a la sociedad explotadora de la línea entre Gijón y Nantes-Saint Nazaire.

El 28 de abril de 2009 la línea fue adjudicada a la sociedad GLD Atlantique formada por la naviera franco-italiana Grimaldi&Louis Dreyfus Lines (en alianza con la francesa Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime CMA-CGM).

Esta «autopista» ha sido bautizada por la Comisión como FRES MOS (Francia España Motorways of the Sea) e incluida en el programa comunitario de transporte intermodal «Marco Polo II». Además, recibirá una ayuda adicional de cuatro millones de euros de ese programa comunitario, por haber sido seleccionada dentro de un total de 22 proyectos que van a recibir una financiación global de 66,3 millones de euros.

De acuerdo con las normas de la Unión Europea sobre ayudas estatales, la financia-

ción total del proyecto se limitará al 35 por 100 de los costes subvencionables dentro de los cuatro primeros años de su explotación.

La nueva línea pretende absorber entre un tres y un cinco por cien del tráfico por carretera que atraviesa la parte occidental de los Pirineos. El proyecto confía en reducir ese tráfico en unos 40.000 camiones al año y duplicar esa cantidad al cabo de cinco años.

El puerto gijonés de El Musel ha comenzado las actuaciones necesarias para poner en marcha la «Autopista del Mar». El pasado 29 de diciembre convocó el concurso de contratación para la construcción de la nueva terminal que estará situada en el muelle de La Osa: básicamente será un edificio modular de unos 350 m², dentro de una parcela de 32.000 m², con aparcamiento para 50 camiones, 330 automóviles y remolques; tendrá un plazo de ejecución de nueve semanas.

La potenciación de las conexiones marítimas se realiza dentro del marco del concurso lanzado por el Ministerio de Fomento español y el Ministerio de Transportes, Infraestructuras, Turismo y del Mar francés para la selección de una o varias «autopistas del mar» entre puertos españoles y franceses de la fachada atlántica-canal de la Mancha-mar del Norte.

Ese mismo concurso adjudicó a la sociedad Autopista del Mar Atlántica S. L. de la naviera Acciona Trasmediterránea la puesta en marcha y explotación del servicio entre el puerto de Vigo y de Nantes-Saint Nazaire, y entre Algeciras, Vigo y Le Havre. La puesta en servicio de estas líneas está en proceso dentro de los plazos previstos en el concurso de adjudicación.

El objetivo general de las «autopistas del mar» es la reducción del tráfico pesado por carretera, transfiriendo al tráfico marítimo una gran parte del de camiones pesados y de remolques. La previsión es que cada «autopista del mar» elimine hasta 80.000 camiones de las carreteras en cinco años.

A. P. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Nuevo encargo para la Factoría Naval de Marín

Los astilleros Factoría Naval de Marín han recibido el encargo de construir una goleta, réplica de las goletas *Germania* y *Meteor* construidas en 1908 y 1909 por el ingeniero naval German Max Oertz. La goleta, de 47 m de eslora, será construida siguiendo los planos del ingeniero Oertz y los métodos de trabajo del astillero original Krupp Germania Werft de Kiel.

Factoría Naval de Marín ha firmado una cláusula de confidencialidad para no hacer públicos determinados aspectos del proyecto ni fotografías del desarrollo de la construcción de la goleta. Esto es debido a que la familia Krupp mantiene los derechos de reproducción de las fotografías de la goleta original.

La *Germania* original tenía el casco de acero y cromo-níquel, desplazaba 366 t, su superficie vélica era de 1.393 m² y había sido regalo de boda de Bertha Krupp a su marido. Fue incautada en Gran Bretaña en 1914 al declararse la Primera Guerra Mundial y subastada en 1917 como trofeo de guerra; tras

tener varios nombres y diferentes dueños acabó hundida en aguas de cabo Vizcaíno (Florida).

Factoría Naval de Marín ya entregó el pasado año la goleta *Elena*, de 42 m de eslora, réplica de un diseño del arquitecto naval Nathanael Herreshoff construido en 1911. También puso a punto la goleta bacaladero portuguesa *Santa María Manuela*, construida en 1937, y que fue adquirida para su rehabilitación por la empresa portuguesa Pascoal&Filhos con la intención de convertirla en un atractivo turístico y conservarla como bien cultural.

Además, entre otros, construye el velero *Sea Cloud Hussar*, de 136 m de eslora, que será entregado este año 2010, un megayate de 60 m de eslora para un armador español, y dos buques de apoyo a plataformas petrolíferas para la compañía danesa Esvagt.

Noticias de Navantia Ferrol

La Unidad de Reparaciones de Navantia Ferrol reparó el pasado año 23 buques gaseiros, consiguiendo el liderazgo internacional en este apartado de mantenimiento y repara-



Gasero *Abuja* de la compañía LNG. (Foto: J. Máiz Sanz).

ciones de buques. Uno de los factores que coadyuvó a lograr este número de buques ha sido la entrada en vigor de una nueva normativa europea en materia ambiental: se trata de la norma 2005/22EC, ya traspuesta a la legislación española, que establece que los buques no pueden quemar combustibles con más de un 0,1 por 100 de azufre. La Organización Marítima Internacional ha retrasado hasta el 2015 la norma anterior, pero Europa ha decidido que entrara en vigor el 1 de enero de este año 2010.

Normalmente los gaseros tenían dos sistemas de propulsión: uno alimentado por el propio gas que transportan y que no es utilizable durante las operaciones de carga y descarga, y otro alimentado por fuel pesado. Este tipo de combustible, ahora prohibido, tiene que ser reemplazado por un diésel bajo en sulfuros, lo que significa el cambio de los quemadores, la segregación de los tanques de combustible y la instalación de nuevos sistemas de bombas, tuberías de alimentación, controles, etcétera.

Al menos nueve de los buques que han entrado en Navantia para operaciones de

mantenimiento han aprovechado para efectuar los cambios mencionados anteriormente.

Otro de los factores significativos en estos tipos de reparaciones han sido los acuerdos que Navantia tiene firmados con diferentes navieras para efectuar los mantenimientos y obras incidentales de sus buques.

Navantia reparó el pasado año 2009 en sus factorías de Ferrol y Fene un total de 67 buques mercantes, muchos de ellos fruto de los acuerdos específicos con las navieras BP Shipping, Shell, Teekay, MOL, TNK y Exmar. Estas reparaciones han servido para alcanzar en determinados periodos un nivel de ocupación superior al 90 por 100.

Las factorías ferrolanas han alcanzado un alto nivel de especialización y una experiencia reconocida a nivel mundial, no sólo en la construcción naval, sino en sus contratos de reparación y mantenimiento de buques mercantes en general y gaseros en particular.

A. P. P.



Tráfico de los puertos españoles en 2009

El ente público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento, ha dado a conocer las cifras provisionales del tráfico portuario del año 2009. Los 46 puertos españoles de interés general durante el año 2009 han movido un total de 412.716.475 toneladas de mercancías, lo que significa un descenso del 12,9 por 100 en comparación con los 473,8 millones de toneladas registradas en 2008. Esta cifra está referida al total de los 46 puertos españoles gestionados por el ente público Puertos del Estado (28 autoridades portuarias).

La crisis española se refleja en el tráfico portuario, incrementando el descenso de los tráficos de mercancías en nuestros puertos, que ya el pasado año había descendido un 2 por 100 respecto a 2007. La evolución por sectores tiene las siguientes características:

— En el tráfico de graneles líquidos (que representan el 34,7 por 100 del total de mercancías) se produjo un descenso del 6,87 por 100. Destacan los puertos con instalaciones o conectados con plantas preparadas para la recepción y tratamiento de productos petrolíferos, gas natural y productos petroquímicos. El primer puerto es Bilbao, seguido de Bahía de Algeciras, Tarragona, Cartagena, Huelva y Barcelona.

— El tráfico de graneles sólidos (el 19,1 por 100 del total de mercancías) experimentó un descenso del 13,28 por 100. En este apartado hay que señalar los puertos con tráficos de gran volumen de productos sidero-metalúrgicos, carbones para alimentación de centrales térmicas, abonos, materiales de construcción y agroalimentarios. El primer puerto en este tipo de mercancías es Gijón, seguido de Tarragona, Ferrol-San Ciprián, Huelva, Barcelona y Bilbao.

— El tráfico de mercancía general (el 42,6 por 100 del total) disminuyó en un 13,5 por 100. La cantidad de esta mercancía general que viaja en contenedores se conoce como índice de contenerización y es del 72,3 por 100. El puerto que mueve más mercancía general es Valencia, seguido de Bahía de Algeciras, Barcelona, Las Palmas, Baleares y Bilbao.

— Respecto al tráfico de contenedores en sí, se superaron los 11,7 millones de TEU, con una disminución del 12 por 100 respecto al año 2008. La mercancía movida en contenedores también disminuyó un 12,3 por 100 respecto al año anterior. Nuestros puertos continúan ocupando los primeros lugares entre los puertos de la Unión Europea y lideran el área del Mediterráneo. El puerto que mueve más mercancía en contenedores es Valencia, seguido de Bahía de Algeciras, Barcelona, Las Palmas, Bilbao y Santa Cruz de Tenerife.

— Se produjo una disminución del 3,75 por 100 en el tráfico de pasajeros de línea regular, con 25,2 millones de personas. En este sector el primer puerto ha sido Puertos de Baleares, seguido de Bahía de Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, Barcelona, Ceuta, y Las Palmas.

— Respecto al resto de mercancías, el avituallamiento de buques superó los 10,2 millones de toneladas, con una disminución del 5,01 por 100.

— La pesca fresca alcanzó las 244.805 t, con un aumento del 13,84 por 100. En descarga de pesca fresca el puerto de Vigo continúa siendo el líder nacional indiscutible y ocupa el primer lugar con 88.981 t, seguido por La Coruña con 43.108, Bahía de Cádiz con 19.763, Pasajes con 15.866, Avilés con 13.590, Santander con 11.534 y Gijón con 11.231. El resto de los puertos no superan las 10.000 t en este concepto.

En el cómputo total vuelve a ocupar el primer lugar el puerto de Bahía de Algeciras, seguido por los de Valencia, Barcelona, Bilbao, Tarragona, Las Palmas, Cartagena, Huelva, Santa Cruz de Tenerife, Gijón, Ferrol-San Ciprián, La Coruña, Puertos de Baleares y Castellón, entre otros. Todos los relacionados superan los diez millones de toneladas. El puerto de Valencia se afianza en la segunda plaza, superando al de Barcelona en casi quince millones de toneladas.

Los únicos puertos que han registrado incremento respecto al año 2008 han sido los

de Marín y Melilla; por su parte, Almería es el de mayor pérdida de tráfico, con un -32,35 por 100 respecto a 2008.

El número total de buques mercantes es de 115.628, con un descenso del 5 por 100, y descenso también del 1,18 por 100 en el total de toneladas de arqueo bruto de los buques que atracaron en nuestros puertos.

Exposición sobre señales marítimas en Ferrol

El organismo Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián están preparando el centenario del puerto ferrolano. Fue en 1910 cuando en el puerto de Ferrol se constituyó la Junta de Obras del Puerto, antecesora de la actual Autoridad Portuaria. Entre los actos previstos para esa celebración destacar la exposición sobre señales marítimas que se inaugurará el 22 de abril en la sala de exposiciones del puerto de Ferrol.

La muestra presentará un recorrido sobre la historia de las señales marítimas y su evolución. Se presentarán algunos elementos antiguos de los faros, como ópticas y sistemas de navegación, e incluirá diversos paneles informativos sobre el uso de los diferentes sistemas de señalización marítima y ayuda a la navegación.

A. P. P.





OCEANOGRAFÍA Y MEDIO AMBIENTE MARINO

Estudios de acuicultura. Centro Oceanográfico de Vigo

El Instituto Español de Oceanografía (IEO) cuenta en la actualidad con nueve centros oceanográficos, de los que tres de ellos (Vigo, Santa Cruz de Tenerife y Santander) tienen una planta experimental de cultivos marinos.

Entre los estudios relativos a la acuicultura que se llevaron a cabo en el Centro Oceanográfico de Vigo, cabe destacar el denominado «Zootecnia del cultivo de la merluza europea (*Merluccius merluccius*). Captura y aclimatación de juveniles». Gracias a ese estudio se ha conseguido la aclimatación de los juveniles capturados y, a partir de ellos, establecer un *stock* de reproductores aclimatados a las instalaciones. Con la primera puesta se ha conseguido el número suficiente de huevos fertilizados para efectuar el estudio del desarrollo embrionario y las primeras fases del desarrollo larvario de esta especie. Con las futuras puestas se pretende finalizar el estudio del desarrollo larvario y preengorde, con el objetivo de evaluar la viabilidad del acuícultivo de la merluza europea.

También, las instalaciones del IEO en Vigo cuentan desde el segundo semestre de

2009 con varios ejemplares de mero aclimatados, de los que se están comenzando a estudiar parámetros y comportamientos para en su momento poder evaluar la posibilidad de conseguir la producción industrial de la especie.

Las instalaciones viguesas ya consiguieron en años anteriores cerrar el ciclo reproductivo del pulpo (*Octopus vulgaris*) en cautividad. En la actualidad se trabaja en conseguir que la fase de engorde, en términos de crecimiento y supervivencia, alcance el rendimiento adecuado para poder pasar en el futuro a la producción industrial.

Apoyo de la Junta de Galicia a las campañas de investigación del Sarmiento de Gamboa

Como se dio a conocer anteriormente, el buque oceanográfico *Sarmiento de Gamboa*, dependiente de la Unidad de Tecnología Marina del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), es el encargado de realizar en 2010 dos campañas oceanográficas en aguas de Galicia. La primera de ellas se realizó entre el 25 de febrero y el 19 de marzo, y la segunda tiene fechas previstas entre el 2 de agosto y el 9 de septiembre.

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 CSIC y el Instituto Español de Oceanografía (IEO). Tienen como objetivo determinar la cantidad de gases hidratados que almacena el subsuelo marino en las proximidades de las costas gallegas.

Recientemente, las autoridades de la Junta de Galicia han dado a conocer su apoyo institucional a las investigaciones previstas y han anunciado la firma de un convenio con la Universidad de Vigo para sufragar parte de una de 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, que está situado a unos 250 km de Finisterre, entre 2.500 y 2.800 m de profundidad y con una pared de unos 350 metros. 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 existentes a esas profundidades: se convierten en gases hidratados, formando una especie de bolas de nieve de alto contenido energético.

Los resultados de las campañas serán fundamentales en el proceso de la decisión de una futura explotación de los yacimientos encontrados.

Campaña oceanográfica del Vizconde de Eza en Namibia

El buque oceanográfico español *Vizconde de Eza* realiza una campaña de investigación

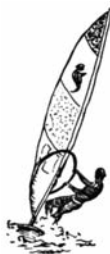
en el litoral de Namibia desde principios del mes de febrero. La campaña es la sexta que realiza en estas aguas gracias a los convenios de colaboración pesquera entre España y Namibia, países que mantienen unos estrechos lazos en el ámbito pesquero gracias a la presencia de numerosas empresas pesqueras españolas y de capital mixto en este país africano.

En los estudios participan científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y del Centro Nacional de Investigación y Formación Marina de Namibia. En la campaña se va a realizar un estudio biológico-pesquero en diferentes zonas para obtener una composición de las capturas, distribución, tallas y datos biológicos de las especies de interés comercial, como merluza, rosada, rape, calamar y pota.

El buque va a realizar también un estudio acústico y geofísico para ampliar el conocimiento del medio marino en aguas de Namibia. El estudio servirá de punto de partida para el levantamiento cartográfico de las zonas de estudio y muestreos de los sedimentos y calidades de fondo. También se espera poder describir la morfología de los principales accidentes geográficos para identificar las áreas que por su morfología son de especial interés biológico para la vida marina.

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

A. P. P.





Cultura Naval

CONSTITUCIÓN Y PLAN ESTRATÉGICO DE LA FUNDACIÓN «MUSEO NAVAL»

Como el lector probablemente recordará en el número correspondiente al mes de noviembre del pasado año 2009 informábamos en esta misma sección de la creación de la Fundación «Museo Naval», y dábamos cuenta de los pasos seguidos para tan ilusorio proyecto, de sus fines y de los órganos de gobierno y representación. Pues bien, el día 24 de febrero, en el bello marco del salón de honor del AJEMA, tuvo lugar el acto oficial de constitución de la Fundación y presentación del Plan Estratégico correspondiente, presidido por el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo García, a quien acompañaban en la mesa presidencial, como patronos natos de la Fundación, el almirante general (R) Antonio Moreno Barberá, el contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, director del Órgano de Historia y Cultura Naval, la subsecretaria del Ministerio de Cultura Mercedes Elvira





del Palacio Tascón y el director general de Relaciones Institucionales del Ministerio de Defensa Santos Castro Fernández.

Entre las personalidades asistentes se encontraban los responsables de los recursos de personal, material y económico de la Armada: almirantes José Francisco Palomino Ulla (ALPER) y Manuel Otero Penelas (AJAL), y el general de división Vicente Rodríguez Rubio (DAE); el segundo jefe de Estado Mayor de la Armada, vicealmirante Fernando García Sánchez; el jefe de Asistencia y Servicios Generales, contralmirante Estanislao Pery Paredes, y los ex AJEMA almirantes generales Francisco Torrente Sánchez y Sebastián Zaragoza Soto, así como el presidente de la Asociación de «Amigos del Museo Naval», vicealmirante (R) Luis Carrero-Blanco Pichot, y el presidente de la Junta de Benefactores de la Fundación «Museo Naval», Alejandro Klecker Elizalde.

Se celebró en primer lugar la Junta Fundacional, en la que, tras la salutación del presidente, se procedió al nombramiento de

los patronos electos y de la Comisión Ejecutiva, a la ratificación de los acuerdos tomados por la comisión gestora de la Fundación durante su constitución y a la presentación del Plan Anual de Actividades y presupuesto para el año 2010.

Se nombraron 13 patronos electos de los 15 previstos por los Estatutos, a los que se dio el título de patronos fundadores, y que unidos a los 12 patronos natos que previamente habían aceptado la correspondiente responsabilidad cubrían los requisitos necesarios. En cuanto a la Comisión Ejecutiva, quedó constituida por los siguientes miembros:

- Director del Órgano de Historia y Cultura Naval.
- Subdirector del Museo Naval.
- Presidente de la Asociación de «Amigos del Museo Naval».
- Presidente de la Junta de Benefactores de la Fundación «Museo Naval».
- Secretario de la Fundación.

Concluida esta primera fase tuvo lugar la presentación del Plan Estratégico, que comenzó con unas palabras de bienvenida del AJEMA como presidente de la Fundación «Museo Naval», para pasar después a explicar el nacimiento y primer recorrido de ésta. Agradeció el compromiso y aportación de personas, empresas e instituciones que han hecho posible pasar del sueño a la realidad, con mención especial a los representantes de los ministerios de Cultura y Defensa, sin cuya implicación hubiera sido del todo imposible llevar a cabo esta empresa.

Destacó el AJEMA la necesidad de transformación que significa la creación de la Fundación para el logro de una gestión más ágil, eficaz y moderna de los recursos del Museo Naval, que permita el mejor acceso al público, a los mercados y a las fuentes de financiación que hasta el momento han sido de difícil acceso.

A continuación, el contralmirante Rodríguez González-Aller habló sobre la finalidad de la Fundación y el sentido ilustrativo del Museo Naval, que abarca más allá de la mera exposición de multitud de piezas, sentido que debe prevalecer también en la Fundación, y su importancia como testigo y depositario histórico de lo que lo naval ha representado para el devenir de España durante siglos.

Resaltó las dos piezas del Museo Naval que se habían elegido para realzar el acto y que podían contemplarse al fondo de la sala: el primer mascarón de proa del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* y un *Libro de Galeras*, de los cuatro recientemente restaurados, de incalculable valor en cuanto que su contenido —en el que se describen las características y circunstancias de los penados, esclavos y gente de cabo que dotaban aquellos buques —permitirá un estudio sociológico del Mediterráneo de los siglos XVI a XVIII. Asimismo, anunció la exposición que con el título «Lepanto y el mundo de la galeras» se hará de estos libros el próximo año.



Para finalizar, el director gerente de la Fundación, Emilio Alemán de la Esclosura, expuso la relación de actuaciones previstas en relación con el Plan Estratégico, dividiéndolas en tres etapas: a corto plazo, afianzamiento de la estructura orgánica de la Fundación y gestión de los recursos económicos del Museo Naval; a medio plazo, desarrollo económico sostenible y reforzamiento de la estructura de la Fundación, así como la creación de una escuela-taller de restauración que dote al Museo Naval de la capacidad necesaria para el mantenimiento y conservación de sus colecciones; y a largo plazo, una plena capacidad económica que permita a la Fundación acometer cualquier proyecto, tanto estructural (arquitectónico, desarrollo museístico, etc.) como cultural, de una manera independiente y segura.

En sus palabras de clausura el AJEMA certificó el buen arranque de la Fundación, asemejándolo al de una feliz navegación cuya primera singladura comenzaba «de buen cariz, con horizontes claros y cielo despejado».

La fotografía en la escalera monumental y el vino de honor ponían el punto final a los actos.

A. C. O.

VISITA AL MUSEO NAVAL DE UNA DELEGACIÓN DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA DE BRASIL

El martes 9 de marzo una delegación del Estado Mayor de la Armada de Brasil realizó una visita al Museo Naval, encuadrada dentro de las actividades desarrolladas en la reunión bilateral España-Brasil. La delegación brasileña, encabezada por el contralmirante Wagner Lopes de Moraes Zamith, pudo disfrutar de la riqueza de los fondos histórico-artísticos de este museo, así como ratificar la importancia y el buen estado de conservación de las piezas que éste alberga. Asimismo se preparó para la visita una muestra representativa de los extensos fondos cartográficos de tierras brasileñas que el Museo Naval conserva.

El contralmirante Lopes señaló al director del Museo Naval, contralmirante Rodríguez González-Aller, la intención de realizar un intercambio cultural entre los Órganos de Historia y Cultura Naval de ambos países. Al mismo tiempo, destacó «la fascinación que le había producido la visita y su admiración por las piezas que el museo contiene, así como por la gran afluencia de público infantil, que



sin duda creará nuevas y férreas vocaciones marineras tras la contemplación de esta “joya” de la cultura naval española».



PRESENTACIÓN DE «SAN FERNANDO 2010.
BICENTENARIO DE LAS CORTES DE 1810»

El martes 9 de febrero tuvo lugar, en la sala de conferencias de la Casa de América de Madrid, situada en la Plaza de Cibeles, la presentación del evento «San Fernando 2010. Bicentenario de las Cortes de 1810», en el que las principales intervenciones corrieron a cargo de Manuel María de Bernardo Foncuvierta, alcalde de San Fernando y presidente de la Comisión Local para la conmemoración del Bicentenario 1810-2010; Luis Pizarro Medina, consejero de Gobernación de la Junta de Andalucía y presidente del Consorcio para la celebración del Bicentenario de la Constitución de 1812, y María Teresa Fernández de la Vega, vicepresidenta primera del Gobierno, citados por el orden de intervención.

En el acto se presentaron los diferentes eventos que tendrán lugar a lo largo del presente año 2010 en San Fernando, encaminados a conmemorar las Cortes constituidas en dicha localidad en septiembre de hace 200 años. También se recordó la historia de aquellos difíciles momentos, cuando ante el duro avance de las fuerzas de Napoleón, la Real Isla de León, hoy conocida como San Fernando, dio cobijo en enero de 1810 a un puñado de españoles que la convirtieron en capital de todo el reino de España desde el 9 de febrero siguiente. A partir de entonces tuvieron que soportar un gran asedio de las fuerzas napoleónicas, que se convirtió en el más largo de toda la Guerra de la Independencia y no permitió que la ciudad fuese tomada por Napoleón. Aquellos españoles, venidos de todas las regiones de la Península, islas y continente americano, el 24 de septiembre de 1810 constituyeron las Cortes que defendieron la libertad, la soberanía nacional, la división de poderes, la igualdad de derechos y elaboraron la Constitución que se iba a aprobar en Cádiz dos años más tarde, el 19 de marzo de 1812, día de San José, motivo por el que dicha Constitución ha sido cariñosamente conocida como «La Pepa».

Las actividades del bicentenario, ya en desarrollo bajo el acertado eslogan «Cuando



España fue una isla», abarcan varias ramas de los campos cultural, artístico, deportivo, social y de ocio, con fiestas, teatro, conciertos, congresos, seminarios, exposiciones, concursos, XIV Campeonato Iberoamericano de Atletismo, conmemoraciones de acciones militares, ferias, mercados, convenciones, ciclos de cine, gastronomía, danza, cabalgatas, inauguraciones de monumentos y un largo etcétera. Estos actos, además de conmemorar el bicentenario de aquella época que resultó crucial para la historia de España, tienen también por objetivo situar a la ciudad de San Fernando en «el balcón del progreso» —como dice su folleto anunciador— y dar a conocer al resto del mundo sus infraestructuras, posibilidades, capacidades, tradiciones, costumbres, historia y valores.

M. G. F.

CONFERENCIA «EL MOTÍN DE FERROL
DEL 10 DE FEBRERO DE 1810»

El pasado 10 de febrero el capitán de navío José María Blanco Núñez pronunció la conferencia «El motín de Ferrol del 10 de febrero de 1810» en la sala de conferencias de la Casa de Galicia de Madrid (calle Casado de Alisal, 8), que registró una gran afluencia de público. El evento estuvo organizado por la Junta de Galicia y la Casa de Galicia en Madrid, en el marco de los actos relacionados con el Bicentenario de la Guerra de la Independencia en Galicia. Versó sobre la vida del marino José de Vargas y Varáez, asesinado en Ferrol el 10 de febrero de 1810 en plena guerra.

José María Blanco hizo una detallada descripción de la biografía de Vargas y Varáez, realizó un profundo análisis del estado de la Armada en el año 1810, y detalló la lamentable situación en la que se encontraba la gente ferrolana relacionada con la Armada y con el Arsenal de Ferrol en aquella época.

De José de Vargas y Varáez comentó que nació en Cabra, Córdoba, el 19 de abril de 1756. Sentó plaza de guardia marina en 1769, y tras pasar por muchos destinos combatió en Trafalgar el 21 de octubre de 1805 al mando del navío de 74 cañones *San Ildefonso*, donde resultó herido. Ascendió a jefe de escuadra en noviembre de dicho año. El 2 de agosto de 1809, en plena Guerra de la Independencia, se hizo cargo del mando interino del departamento de Ferrol. Encontrándose en esta situación, Vargas y Varáez fue relevado por una orden de enero de 1810 para restablecer su resentida salud en Cádiz, teniendo que dejar su puesto y su vivienda, que se encontraba dentro del Arsenal Militar y cerca de la Puerta del Dique. Pero corrió el bulo infundado de que el general se negaba a pagar a la Maestranza y se marchaba llevándose el dinero, y el 10 de febrero se produjo una concentración de gente ante al puerta del Arsenal. Vargas no



quiso que se tomasen medidas contra los concentrados, y permitió que una delegación entrase a su casa para dialogar, pero entonces fue herido, golpeado y atropellado hasta que murió; su cadáver fue llevado hasta la casa del intendente en el barrio de Esteiro.

La muerte de Vargas y Varáez fue un acto lamentable, vergonzoso y merecedor de todas las condenas. Y al mismo tiempo fue un exponente de la desesperada y lastimosa situación por la que estaba pasando la gente de Ferrol, con la Armada en bancarrota, el Arsenal sumido en la ruina, los talleres sin trabajo, la gente en el paro, mal pagada y hambrienta, con muchos habitantes pidiendo limosna, e incluso con oficiales de Marina, algunos de ellos inválidos, muriendo en la indigencia y a veces de hambre, ya que pasaban largas temporadas sin cobrar sueldos ni pensiones.

M. G. F.

EXPOSICIÓN «TIEMPO DE PACES»

En el pasado año 2009, proclamado por la ONU «Año Internacional de la Reconciliación», se cumplió el cuarto centenario de la firma de la Tregua de los Doce Años (1609-1621), que tuvo lugar el 9 de abril de 1609, y que abrió un importante paréntesis, más o menos pacífico, dentro de la larga Guerra de Flandes (1567-1648).

Para recordar y analizar este periodo histórico, la Fundación «Carlos de Amberes» en Madrid (calle Claudio Coello, 99) celebró la exposición «Tiempo de Paces. La Pax Hispánica y la Tregua de los Doce Años», que estuvo abierta al público del 27 de octubre de 2009 al 31 de enero de 2010. La muestra se dividió en tres partes, «La revuelta de los Países Bajos (1559-1597)», «La Pax Hispánica en el contexto europeo (1598-1617)» y «La Tregua de los Doce Años (1609-1621)», que exponían los importantes pasos que se dieron en el intento de conseguir el entendimiento mutuo dentro de un ámbito de cierta paz y tolerancia en todos los aspectos, que se iba a extender hasta el comienzo de la posterior guerra, la cual finalizaría en el

año 1648 con la Paz de Münster y el reconocimiento de la independencia de Holanda.

La exposición mostró 75 obras de arte, entre las que había documentos, libros de época, objetos y, sobre todo, pinturas y grabados procedentes de varios prestigiosos museos europeos, como el Museo de Bellas Artes de Bruselas, el Rijksmuseum de Ámsterdam, el Museo Nacional del Prado, Patrimonio Nacional, la Biblioteca Nacional o el Museo del Louvre.

Muchos de los cuadros presentados recordaban campañas en las que los tercios y la Armada jugaron un importante papel, y hacían referencia a diferentes momentos del periodo considerado, en los que la mar y los barcos estaban presentes. A modo de ejemplo se puede citar la *Alegoría de la rendición de Amberes, 1585*, lienzo pintado por Hans Vredeman de Vries en 1586. También destacaba el cuadro *La derrota de los españoles en Gibraltar frente a la flota holandesa comandada por el almirante Jacob van Heemskerck, 25 de abril de 1707*, pintado en 1617 por Adam Williaerts, y dos óleos anónimos



Derrota en Gibraltar.



Pez monstruoso.

fechados en 1610, de los que uno representaba el Sitio de Ostende y el otro el Sitio de Wachtendonk.

Los grabados, muchos de ellos con imágenes de las costas, la mar y los barcos, tenían una temática variada: alegorías, llamadas en pro de la paz, escenificaciones de treguas, protestas, celebraciones de triunfos, o sátiras como: *Sapinola extrae al Leo Belgico la espina de Ostende*, anónimo, o *Oldenbarnevelt como pez monstruoso es pescado por Mauricio*, por Hendrick Honius.

Entre los libros presentados, editados en los siglos XVI y XVII, destacaban: *Guerras de Flandes*; *Guerras de los Países Bajos*; *Anales de Flandes*; *Navegaciones a las*

Indias Orientales; *Discursos sobre viajes a las Indias*; *Sucesos en los Países Bajos en el siglo XVI*; *Navegaciones*; *Conquista de las Molucas por Felipe III*, y otros, en los que la mar solía tener su protagonismo.

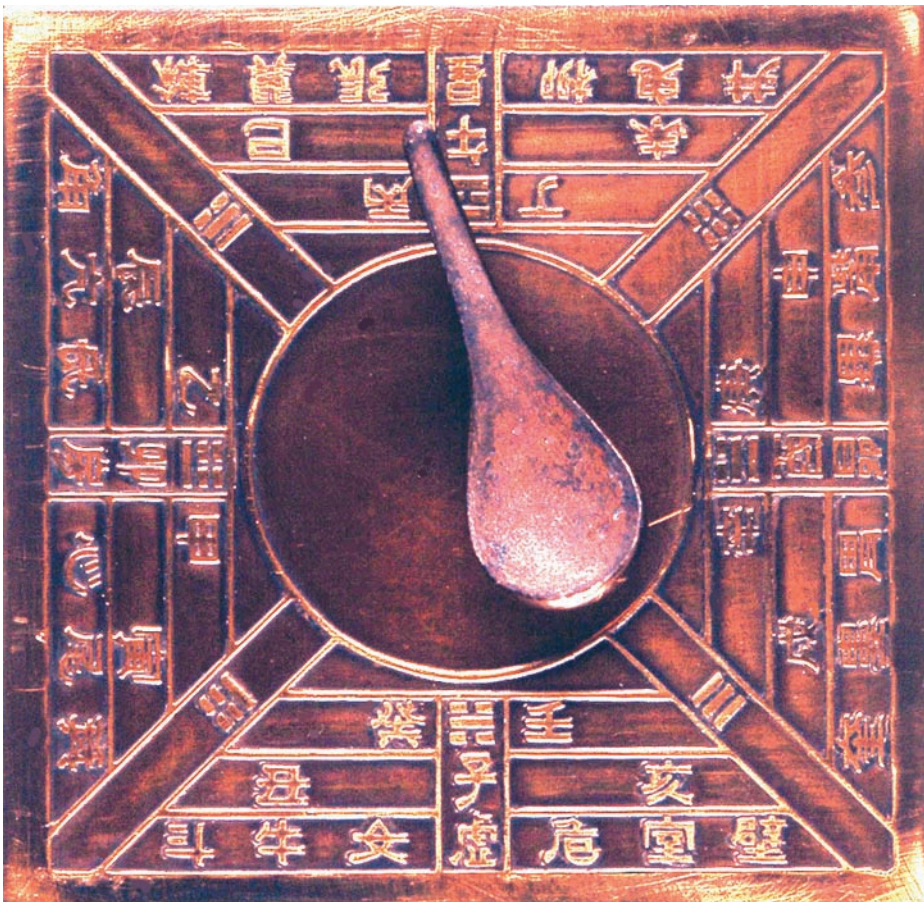
Fue una exposición muy amplia y completa sobre aquellos periodos de paz o largas treguas en la guerra de Flandes que, en general y además de otras facetas históricas, vino a recordar la presencia e influencia que la mar ha tenido en el desarrollo cultural y en el devenir histórico de los Países Bajos.

M. G. F.

EXPOSICIÓN «FASCINADOS POR ORIENTE»

De diciembre de 2009 a julio de 2010 se celebra en el Museo de Artes Decorativas de Madrid (Montalbán, 12) la exposición «Fascinados por Oriente», que recoge la curiosidad, atracción y fascinación que el mundo de Oriente ha despertado en Europa a través de la Historia. La muestra habla de un mundo lejano en el que los mitos y las leyen-

das se han juntado con la realidad, a través de los viajeros que por tierra y mar se han desplazado a lo largo de los tiempos a aquellas tierras para regresar con productos exóticos y noticias fabulosas. La historia presentada se remonta a los tiempos de Alejandro Magno (332 a. C.), pasando por los viajes de Marco Polo o Clavijo, el comercio por mar y



Brújula china. (Museo Naval. Madrid).

las mercancías llegadas por barcos —que fueron los principales medios de conexión entre Oriente y Occidente—, las rutas de la seda por tierra, las expediciones científicas como la de Malaspina, las anotaciones en la cartografía de la época, las informaciones traídas por misioneros y las simples transacciones comerciales con las tierras del Pacífico.

Desde la Edad Media hasta el día de hoy han existido unas relaciones culturales y comerciales entre Oriente y Occidente que a veces han sido mucho más profundas de lo que a primera vista nos puede parecer. Han sido dos culturas muy diferentes y al mismo tiempo muy cercanas, en las que los desarrollos culturales de Oriente han tenido una enorme influencia en los progresos culturales, industriales y comerciales de Occidente.

Para Occidente, el Oriente era una tierra mezcla de riquezas, fascinación, realidades, fantasías, grandes maravillas y muchas leyendas, como la reina de Saba, la tierra donde nace el Sol, las sirenas, la morada del Anticristo, la Torre de Babel, los Reyes Magos y otras. Dentro de sus misterios encerraba amenazas, como los hunos, los mongoles y otros pueblos de las estepas. Y también fue la tierra de donde venía la seda, el té, las especias, la porcelana, la laca o la tinta, y de donde llegaron inventos como la brújula, la pólvora o el papel, que tuvieron una enorme influencia en el desarrollo de la cultura, las artes, la navegación y la guerra. Además, por aquellas tierras también contaban con imprentas de caracteres móviles antes de que en Europa apareciera la imprenta de Gutenberg, y eran capaces de volar gracias a las cometas.

Estas influencias y sus resultados han sido los temas de la exposición, que presenta al visitante gran cantidad de objetos y docu-

mentos venidos de Oriente, y sus réplicas o desarrollos en Europa en general y España en particular, procedentes de colecciones, entidades y museos principalmente españoles, entre los que, además del Museo de Artes Decorativas, se encuentran: Armería del Palacio Real, Biblioteca Colombina de la Catedral de Sevilla, Biblioteca Nacional, Jardín Botánico, Monasterio de Santo Tomás de Ávila, Museo Arqueológico Nacional, Museo Cerralbo, Museo del Ejército, Museo del Prado, Museo del Traje, Museo Nacional de Ciencias Naturales, Museo Naval de Madrid, Museo Textil de Tarrasa y otros.

Entre las muchas piezas de todos los tipos y todas las épocas presentadas en la exposición se puede citar un bello falconete de bronce de dos cañones con formas de serpientes, perteneciente al Museo del Ejército, porcelanas de la compañía de Indias, un álbum de láminas de botánica realizado durante la expedición de Malaspina y depositado en el Jardín Botánico, un dibujo de la expedición altruista de la vacuna de Balmis, y varios objetos del Museo Naval de Madrid, entre ellos una brújula portátil china (200 a. C.), una tinaja para pólvora procedente del pecio del galeón *San Diego*, hundido en Filipinas en el 1600, una brújula de faltriquera china (siglo XVIII), un dibujo de una pagoda de Macao de la expedición de Malaspina (1789-1794), un cuadro con una vista del puerto de Shanghai (1850) y un reloj de sol flotante (finales del siglo XVIII o principios del XIX).

Es una excelente exposición que nos hace recordar viejos tiempos a través de elementos de nuestra vida diaria, como la seda, la «china» o porcelana, los mantones de Manila o la pólvora y los fuegos artificiales.

M. G. F.



EXPOSICIÓN «LOS RUSOS EN LA GUERRA DE ESPAÑA, 1936-1939»

Dentro de su ciclo de actividades, el madrileño Centro Cultural Conde Duque (Conde Duque 9 y 11), del 24 de septiembre de 2009 al 10 de enero de 2010, celebró la exposición «Los rusos en la guerra de España, 1936-1939». Fue una muestra en la que sobre todo se presentaron fotografías de soviéticos que entre agosto de 1936 y febrero de 1939 sirvieron y combatieron en España al lado del bando republicano durante la Guerra Civil; gentes que para los españoles fueron conocidas y quedaron en el recuerdo como «Los Rusos». La muestra se completó con diversos documentos, mapas, cartas, organigramas, carteles, tarjetas postales, libros y condecoraciones, además de unos cuantos modelos de aviones de la época, procedentes de los fondos del Museo del Aire.

Según la documentación presentada, la cantidad de rusos que durante la Guerra Civil vino a España fue relativamente reducida; se cuantificó en un total de 2.105, entre diplomáticos, servicios de seguridad, asesores, instructores, combatientes e intérpretes. Entre ellos hubo 772 aviadores, de los que murieron 99; 351 tanquistas, de los que perecieron 53; 204 intérpretes, la mayor parte mujeres, de las que fallecieron tres, y «un número menor» de marinos (parece que no estaban contados). También intervinieron unos 600 asesores no combatientes. En cuanto al material enviado por la URSS y citado en la muestra, fue el siguiente: 648 aviones, 347 tanques, 60 vehículos blindados, 1.186 piezas de artillería, 340 morteros, 20.486 ametralladoras y 497.813 fusiles, 110.000 bombas de aviación, cuatro torpedos, y gran cantidad de proyectiles y cartuchos. Las armas hubo que pagarlas y, para ello, el Gobierno republicano tuvo que echar mano de las reservas de oro del Banco de España.

En el ámbito de la mar, la exposición hizo referencia a dos barcos de carga: el *Zyrianin* y el *Komsomol*. El carguero *Zyrianin*, de 2.593 toneladas, efectuó una entrada triunfal en el puerto de Barcelona el 14 de octubre de 1936 con víveres y ayuda humanitaria, y tuvo un gran recibimiento. De esta



entrada se presentaron ocho fotos en total. Cuatro de ellas recogían otros tantos momentos de la llegada del barco a puerto. Dos mostraban a la gente que esperaba al barco en el muelle para darle la calurosa bienvenida. Una recordaba el momento en que Companys recibía la visita del capitán del barco. Y la última fue tomada durante una recepción ofrecida a los tripulantes del barco en el hotel barcelonés *Majestic*.

El *Komsomol* fue un mercante de unas 6.700 toneladas registrado en Odesa, que en su tercer viaje a España con contrabando de guerra fue interceptado y hundido por el crucero *Canarias*, el 14 diciembre de 1936. Con referencia a dicho barco se presentaban cuatro fotografías. En una de ellas aparecía en el momento en que era alcanzado por el fuego del crucero *Canarias*. Dos mostraban momentos en que los naufragos del barco

eran recogidos por el crucero. Y la cuarta fue tomada el 7 de febrero de 1937 en Barcelona, durante un mitin «Pro-Komsomol» celebrado en el Teatro Price. La campaña «Pro-Komsomol» fue organizada por diferentes entidades y partidos políticos de la República española para desagraviar a la URSS ante la pérdida del barco, y estaba orientada a recaudar fondos para poder comprar otro barco para los rusos, con aportaciones populares recogidas a través de un comité nacional formado en Valencia y el comité catalán en Barcelona. El barco y la campaña «Pro-Komsomol» también estuvieron representados en tarjetas postales y carteles de la exposición.

Entre la gran cantidad de fotografías expuestas abundaban las de aviadores y tanquistas, además de otras de asesores, traductores, consejeros y algunas de marinos, como V. Tsipanovich, vicealmirante; Kicolai Guerasimivich, que entre agosto de 1936 y agosto de 1937 fue primero agregado y después consejero de la Marina de Guerra Republicana; Samuil Grigorievich, capitán de navío, o los marineros Lev Korobitshin y Alexei Korobitshin.

De los mapas presentados se puede destacar uno referido al dispositivo del Ejército del Norte, fechado el 21 de septiembre de 1937, con fuerzas de los Cuerpos XVI y XVII del Ejército de la República desplegadas en la zona comprendida entre Avilés, Gijón y Ribadesella.

Fue una exposición de pocas pretensiones, en la que el mayor aporte fue el de fotografías de individuos, pero en la que se echaron de menos más amplias referencias (quizá por falta documental) a otros aspectos de la contienda, como acciones de guerra, intervenciones en los frentes, y participación en las campañas navales, sobre todo de los submarinos.

En lo referente a la participación de extranjeros en la Guerra Civil, la conclusión de la exposición fue que la participación de gente de la URSS, cifrada en las citadas 2.105 personas, junto con la de las Brigadas Internacionales, con un total de 35.000 individuos (de los que a la vez nunca superaron



los 8.000), fue una cantidad muy reducida si se la compara con las ayudas recibidas por el bando nacional, que la exposición cifró en unos 99.000 (80.000 del *Corpo Truppe Volontarie* italiano, y 19.000 de la Legión Cóndor alemana).

M. G. F.



GACETILLA

Inauguración del «Erasmus Militar» en la Escuela Naval de Marín

Durante la mañana del día primero del mes de marzo, con la participación de 26 alumnos de diversos países de la Unión Europea, tuvo lugar la ceremonia de apertura y el acto de inauguración del ciclo de conferencias sobre «Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD)», dentro del «Erasmus Militar», que con motivo de la presidencia española de la Unión Europea se impartió a lo largo de esa semana en la Escuela Naval Militar.

La ceremonia de apertura fue presidida por el capitán de navío, comandante director de la ENM, Marcial Gamboa Pérez-Pardo, quien dio la bienvenida a los alumnos y les animó a aprovechar





los conocimientos que se iban a impartir por conferenciantes internacionales de primer nivel, y a disfrutar de su estancia en la ENM, así como conocer las comarcas de Marín y Pontevedra. El acto de inauguración estuvo presidido por el vicealmirante Enrique Pérez Ramírez, subdirector de Planes y Relaciones Internacionales del Ministerio de Defensa.

Este nuevo programa, que se ha denominado «Erasmus militar», depende de la Escuela Europea de Seguridad y Defensa (EESD), con sede en Bruselas, donde se estudian sus líneas de desarrollo a través de un Grupo de Implementación en el que están representados los Estados miembros de la UE. El programa promueve un intercambio de alumnos y profesores entre los centros de formación militar de oficiales de los países de la Unión, inspirado en el Erasmus universita-

rio. En septiembre de 2009 se impartió por primera vez un módulo educativo de esta iniciativa en Portugal, en rotación por las tres academias militares enclavadas en Lisboa.

El módulo común de enseñanza, organizado por la Dirección General de Reclutamiento y Enseñanza Militar (DIGEREM), inició su periodo lectivo el pasado 8 de febrero con una fase a distancia de tres semanas, a la que ha seguido esta fase presencial de una semana en cada una de las tres academias militares.

Toda la enseñanza del módulo se imparte en inglés y, si se supera, los alumnos recibirán un diploma homologado por la EESD que les reportará tres créditos académicos europeos (ECTS) que serán reconocidos en su currículo por las respectivas academias militares nacionales de procedencia.

La Virgen del Pilar, patrona del Arma Submarina

Como todos los años, la Santísima Virgen del Pilar de Zaragoza ha lucido el manto del Arma Submarina de la Armada española, esta vez con un motivo especial, ya que ha coincidido con el 95 aniversario de la firma por S. M. el rey Alfonso XIII del decreto de su creación.

El 22 de noviembre del año 2003, una representación del Arma Submarina de la Armada viajó a Zaragoza para donar, como ofrenda a la Santísima Virgen del Pilar, un manto alegórico del Arma que «La Pilarica» desde entonces luce todos los 17 de febrero. Este año, por coincidir con el Miércoles de Ceniza y no permitirlo la Liturgia, lo lució el día anterior.

Ese día, en la misa de 1200, y con la asistencia de personal submarinista de Madrid y Cartagena, se pidió por el Arma Submarina y por la Armada en la Santa Capilla de la Virgen del Pilar, en su basílica zaragozana.



Submarino clase S 70.

Clausura del XXIV Curso de Capacitación para el ascenso a suboficial mayor

El pasado día 5 de febrero se celebró en el salón de actos del edificio «Almirante Diego Brochero» de la Escuela de Suboficiales de la Armada el acto de clausura del XXIV Curso de Capacitación para el ascenso a suboficial mayor, presidido por el director de Enseñanza Naval, contralmirante Francisco José Cortés Uría.

En dicho acto, el comandante director de la escuela, capitán de navío Luis Sánchez García de Leonardo, impartió la última lección del curso, en la que resaltó la labor de la figura del suboficial mayor como asesor en materia de personal del jefe de la unidad, alentándoles a que en el trabajo diario ejerzan de líderes y sean ejemplo de sus subordinados,

recordándoles las virtudes que ante ellos deben ostentar, como son la lealtad, la cooperación, la iniciativa o el espíritu de equipo.

A continuación se efectuó la entrega de diplomas y orlas a los 14 subtenientes integrantes del XXIV Curso, después de la cual el almirante lo dio por clausurado.

Estuvo presente en el acto también el suboficial mayor de la Armada Manuel García Delgado, que quiso felicitar a todos los integrantes del curso por la superación del mismo con éxito.

Se ofreció una copa de vino español en la cafetería de alumnos a la que asistieron profesores y componentes del curso, así como sus familiares e invitados.





LIBROS

LÓPEZ TORRIJOS, Rosa: *Entre España y Génova. El Palacio de Don Álvaro de Bazán en el Viso*.—(ISBN: 978-84-9781-522-2). Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, Madrid, diciembre 2009. Formato 23 x 29,7 cm; 312 páginas.

En la última REVISTA GENERAL DE MARINA, correspondiente a los meses de enero y febrero, se incluía una reseña de un libro sobre el Palacio de El Viso del Marqués, escrito por la viseña María Nuño Chico y dedicado a los jóvenes, y se hacía referencia a la gran cantidad de publicaciones y artículos que han sido escritos a lo largo del tiempo sobre tan singular y magnífico edificio. Pues bien, he aquí un libro más, pero bien distinto al anteriormente mencionado y a muchos otros. En esta ocasión nos encontramos ante un extenso y profundo estudio, tanto histórico como artístico, de ese palacio que, como dice la autora del libro, «es el ejemplo más completo conservado de los palacios españoles».

La obra consta de dos partes: una primera, dedicada al origen de la familia del primer marqués de Santa Cruz, y una segunda más amplia, dedicada al origen y construcción del palacio. La citada primera parte abarca los dos primeros capítulos: Capítulo I: «Los Bazán. El linaje y los antecesores», y Capítulo II: «Las sedes del Mayorazgo». El Capítulo III, titulado «La construcción de un nuevo palacio», constituiría la segunda parte.

El excelente trabajo llevado a cabo por Rosa López Torrijos ha sido posible, en gran parte, al haber tenido acceso a la documentación contenida en el



archivo familiar de los marqueses de Santa Cruz, que durante muchos años no fue posible, salvo para casos muy excepcionales y puntuales, acceso que le fue facilitado por el actual marqués de Santa Cruz, don Álvaro Fernández Villareal. La calidad del papel, la extensa bibliografía utilizada y las numerosas ilustraciones, 112 en total, contribuyen a una mayor valoración del libro.

La madrileña Rosa López Torrijos es licenciada en Historia del Arte y en Historia Moderna y Contemporánea por la Universidad Complutense de Madrid, donde se doctoró en Historia del Arte en 1981. Actualmente es catedrática de Historia del Arte en la Universidad de Alcalá de Henares, donde ejerce el profesorado desde 1985. Aparte de su actividad docente, en el campo de la investigación

se dedica preferentemente a las relaciones artísticas hispano-italianas de los siglos XVI y XVII.

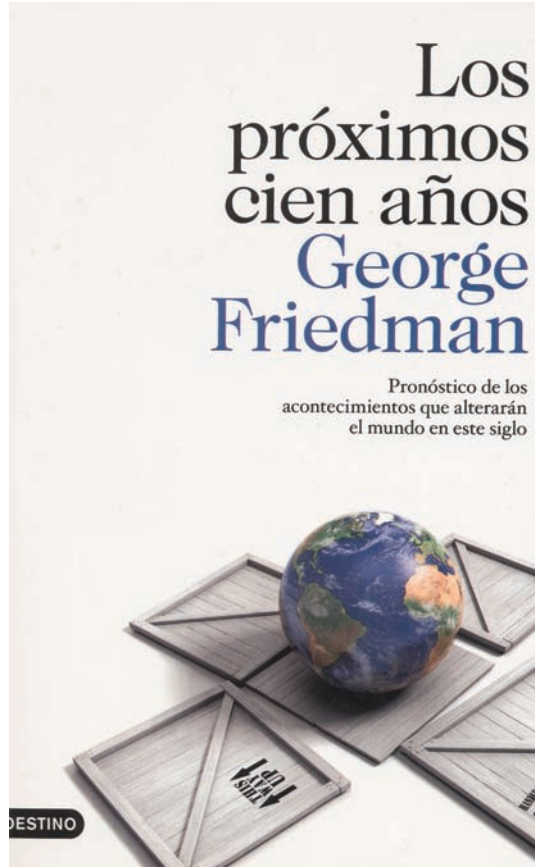
Ésta es la quinta publicación de la colección «Edificios Militares Singulares», originada con el fin de difundir el conocimiento del patrimonio artístico acumulado en el Ministerio de Defensa. Los títulos preliminares fueron dedicados al Real Observatorio de la Armada, la Capitanía General de Valencia, la Capitanía General de Sevilla y el Estado Mayor de la Defensa. A este respecto recordamos a los lectores de la REVISTA GENERAL DE MARINA el número monográfico publicado en el año 2007, dedicado a edificios y lugares emblemáticos de la Armada, y que entre sus artículos incluía uno de Marcelino González Fernández sobre el Palacio de El Viso del Marqués.

R. P. G.

FRIEDMAN, George: *Los próximos cien años*.—(ISBN 978-84-233-4217-4). Ediciones Destino, Colección Imago Mundi. Barcelona, enero de 2010; 369 páginas.

El pronóstico generalizado para los próximos años es que Estados Unidos seguirá siendo el país más poderoso del globo, aunque compartiendo su poderío con otros países en un mundo cada vez más multipolar. El politólogo George Friedman, presidente fundador de Stratfor (*Strategic Forecasting*), una empresa privada de consultoría geopolítica considerada una especie de CIA paralela, augura que los Estados Unidos, lejos de estar al borde del declive, apenas han comenzado su ascenso. En el libro que presentamos, Friedman sostiene que los próximos cien años no tendrán ese carácter multipolar, sino que será una época de absoluta hegemonía de los Estados Unidos. La pujanza de la economía, el dominio de los mares y del espacio, la aplastante superioridad militar (y tecnológica), los ingentes recursos y la práctica invulnerabilidad a una invasión, colocan a los Estados Unidos

como única superpotencia mundial. Predice acontecimientos que modificarán la configuración del mundo que conocemos: el declive demográfico de todas las naciones, la muy previsible decadencia europea, una nueva guerra fría con Rusia que terminará con el fin del inmenso país como gran potencia, la desaparición de la amenaza islámica, la revolución de las fuentes de energía, el derrumbamiento de una China sumida en una profunda crisis interna que podría llevarla a la desmembración y la aparición de nuevas potencias emergentes como Japón y Turquía, lo que pudiera no sorprender en exceso, pero



también como Polonia y México, algo que, desde luego, sorprende bastante más. Sobre el año 2050, Friedman vaticina una guerra entre Japón y Turquía de un lado y Estados Unidos y Polonia de otro, guerra que se desarrollará sobre todo en el espacio, que será una auténtica guerra mundial; pero teniendo en cuenta los enormes avances tecnológicos, no será una guerra total que pretenda la aniquilación del enemigo. Por supuesto, Estados Unidos obtendrá la victoria.

Predecir lo que va a suceder dentro de cien años pudiera parecer un intento vano o, si se quiere, frívolo, pero el autor considera que lleva a cabo un procedimiento racional para hacerlo: descubrir el orden que subyace al desorden de la historia y anticipar los acontecimientos, tendencias e innovaciones venideras. Sorprenden sus conclusiones, pero también resultó increíble que la postrada Alemania de 1920 hubiera derrotado en 1941 de forma absoluta a Francia, dominara a media Europa y hubiera firmado un pacto de alianza con la URSS.

El libro se lee de un tirón. Es brillante, ameno y ayuda a reflexionar. Sus conclusiones son plausibles, aunque, por supuesto, discutibles. En cualquier caso, de aquí a cien años, todos calvos.

J. R.

VEGA BLASCO, Antonio de la: *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada*.— (ISBN: 978-84-9781-449-2). Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica, Madrid 2009; 1.002 pp., 32 fotografías, 37 anexos.

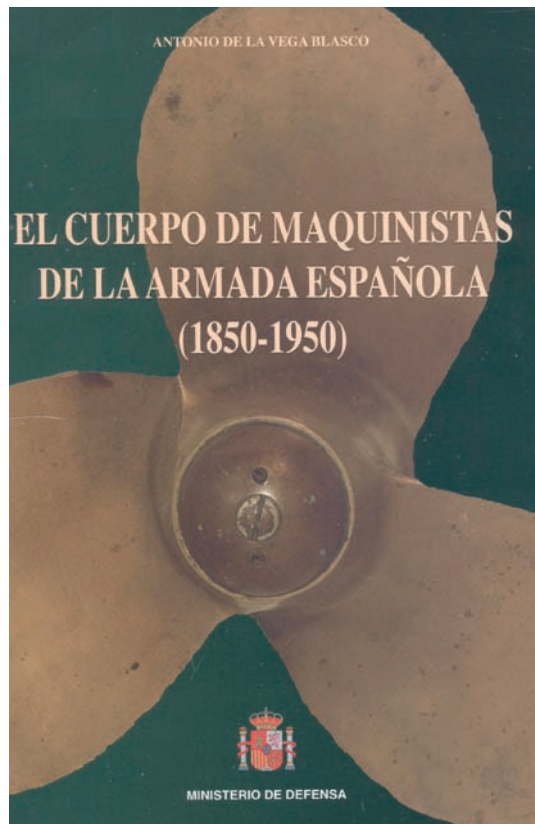
Sin exageración alguna, el lector tiene en sus manos un libro único y excepcional, largo tiempo esperado por aquellos que percibían que a la Marina, a la historia de la Marina, le faltaba algo sin lo cual estaría incompleta: la historia de un cuerpo que representó la historia del vapor en la mar, cuya introducción a bordo, de la mano de la Revolución Industrial, originó un cambio radical en la forma de llevar los barcos. El autor, profesional del Cuerpo de Máquinas de la Armada, le ha dedicado mucho tiempo y esfuerzo investigador, trabajando minuciosamente las circunstancias y el dato. La información que contiene es tan densa y novedosa que el lector corre el riesgo de perder el hilo argumental al quedar prendido su interés en cada página.

En este trabajo se da particular importancia —por su proximidad y consecuencias— a la Guerra Civil de 1936-1939. Son momentos de dramatismo en los que el autor se detiene en profundizar en las actitudes individuales, algo verdaderamente fuerte, que exige valor, pero de las que no se puede prescindir a la hora de escribir una historia como ésta. Hilvanando los capítulos cronológicamente, hace corresponder cada uno con los sucesivos reglamentos que rigieron la vida de los maquinistas, describiendo qué era el maquinista y qué papel jugaba en la Armada en cada periodo, con intención de recuperar al

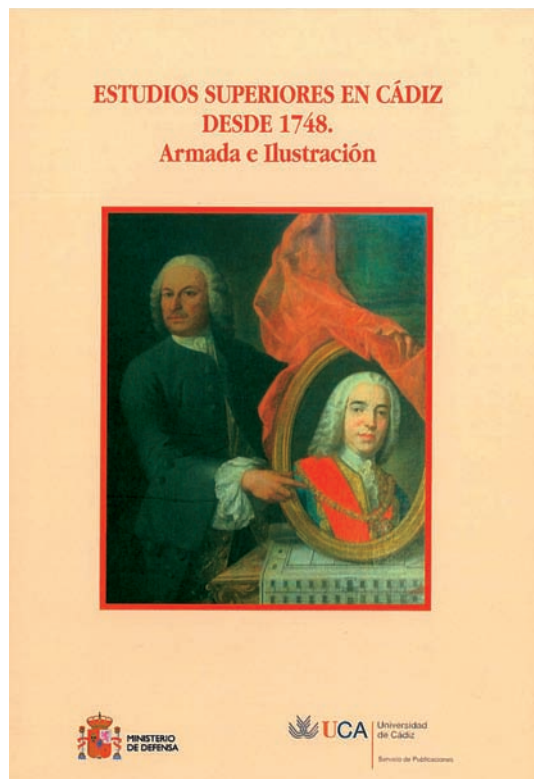
hombre en cada momento, su vida, la dureza de la profesión, su situación orgánica, sus obligaciones, el reconocimiento público de sus desvelos y sus problemas ante los posibles tratos desiguales con respecto a otros cuerpos de la Armada. En cada capítulo, dividido en varios apartados, se contempla la política nacional y las actividades de la Armada ocurridas en ese periodo, así como la evolución del material, y saca conclusiones de los cambios en el reglamento con respecto a las plantillas, sueldos, recompensas, retiros, uniformidad... y también con respecto al estatus de los maquinistas en cada momento. En el apartado «Vicisitudes» se acumulan hechos, distintos de los anteriores, en ocasiones menores, de poca importancia, pero que afectaron notablemente a la vida diaria de los maquinistas. El voluminoso apartado «Documentación aneja», un apartado de treinta y siete documentos, constituye una sólida y fiable base informativa sobre la que se ha construido la obra. Y por último, un «Apéndice fotográfico» constituido por 32 fotografías, muchas de ellas raras, importante aportación al texto en lo que se refiere a identificación de personas, uniformidad y material propio de la profesión.

Antonio de la Vega, ya doctor en Historia, analiza finalmente la evolución de los restos del Cuerpo al integrarse totalmente en 1944 en el recién creado Cuerpo de Máquinas de la Armada. Y cierra el periodo contemplado con fecha de 1950, al dar ya por terminadas las consecuencias de la Guerra Civil en lo que se refiere a los escalafones. Lo del Cuerpo de Máquinas ni lo toca; ahí queda para otro valiente. El libro es difícilmente superable, aunque no haya obras perfectas, pero sin duda alguna es de esas de obligada consulta que quedan para siempre en las bibliotecas.

J. A. O. A.



CANTOS CASANAVE, Marieta, y catorce más: *Estudios superiores en Cádiz desde 1748. Armada e Ilustración*.—(ISBN: 978-84-9828-245-0). SEGENTE y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz. Cádiz, 2009; 236 pp. Ilustraciones en blanco y negro.



Precedidos por palabras de la ministra de Defensa Carme Chacón y del rector de la Universidad de Cádiz Diego Sales Márquez, quince autores, entre los cuales seis militares, un civil de la Administración Militar y ocho civiles, en su mayoría profesores de la Universidad gaditana, exponen en catorce capítulos el ambiente cívico-militar, cultural-ilustrado, naval-militar y, muy importante, médico-docente para explicar el nacimiento en aquella ciudad del Real Colegio de Cirugía de la Armada, verdadero padre de la Universidad actual.

Debido a lo exiguo del espacio disponible relacionaremos simplemente los títulos de los capítulos y sus autores, para que se hagan los lectores una idea del contenido de este bien editado volumen: «Cádiz, enclave militar, ciudad cultural. A modo de introducción»,

por Marieta Cantos Casenave; «Una aproximación a la vida cultural en el Cádiz de las Cortes», por Alberto Ramos Santana; «El papel del Ejército en la cultura de la Ilustración», por Miguel Alonso Baquer; «La Marina de la Ilustración y Cádiz», por José María Blanco Núñez; «El Cuerpo de Pilotos y la vigía gaditana», por Alberto J. Gullón Abao; «La Real Academia de Matemáticas de Cádiz», por Juan Carrillo de Albornoz y Galbeño; «Ciencia y enseñanza en el Real Observatorio de Cádiz (1753-1798)», por Francisco José González González; «Antecedentes históricos del Instituto Hidrográfico de la Marina», por Francisco J. Pérez Carrillo de Albornoz; «Huellas del Real Colegio de Cirugía de Cádiz en la Biblioteca de la Universidad», por Rosario

Gestido del Olmo; «De la Real Sociedad Médica de San Rafael a la Real Academia de Medicina y Cirugía de Cádiz», por José Vilches Troya; «El Hospital de San Carlos en sus orígenes», por Juan Manuel García-Cubillana de la Cruz y José Manuel Blanco Villero; «El doctorado en la Facultad de Medicina de Cádiz en el siglo XIX», por Francisco Herrera Rodríguez; «La Facultad de Medicina heredera del Real Colegio de Cirugía de la Armada», por Felicidad Rodríguez Sánchez, y «La proyección internacional, tradición y seña de identidad de la Universidad de Cádiz. A modo de epílogo», por Alejandro del Valle Gálvez.

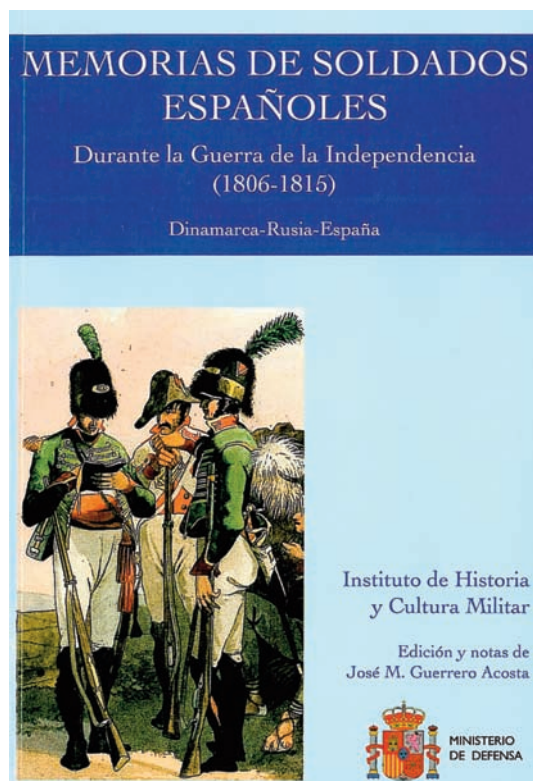
T. T. B. T.

GUERRERO ACOSTA, José María: *Memorias de soldados españoles durante la Guerra de la Independencia (1806-1815)*.—Instituto de Historia y Cultura Militar. (ISBN: 978-84-9781-543-7); 222 pp. Ilustraciones en blanco y negro y a todo color.

El Instituto de Historia y Cultura Militar, gracias al meticuloso trabajo del teniente coronel José M.^a Guerrero Acosta, presenta las memorias de tres oficiales españoles que, por mor de las guerras napoleónicas, combatieron en teatros tan duros y tan alejados de nuestra Península como fueron los de Dinamarca, Alemania, Polonia y Rusia. Dos de estas memorias se publican por primera vez; el manuscrito de una de ellas, anónimo, se conserva en la biblioteca de la antigua Escuela de Estado Mayor; la otra se había publicado únicamente en francés a finales del XIX.

Comienza esta publicación con las memorias del mayor Gallardo de Mendoza, que entre otras muchas cosas nos describe el terrible cruce del río Beresina en la retirada de Rusia de la Grand Armée (28.11.1812).

El capítulo 2 contiene las del capitán del antiguo Regimiento de Guadalupe don Rafael de Llanza y de Vals, que desde la Toscana pasó a Dinamarca, Francia, Rusia y España entre 1806 y 1813. Además de los impresionantes relatos de Rusia, cuenta con detalle su regreso a España a bordo de una fragata inglesa, en enorme convoy (suponemos exagera, pues habla de 600 velas) formado en San Petersburgo para llegar, con las tropas del Regimiento Imperial Alejandro, a Santander, donde finaliza su relato. Resulta curioso constatar cómo un oficial que ha sufrido penalidades sin cuento, terribles heridas, marchas sobre el hielo sin apenas comida... describe el espanto que produce en él mismo, y en la gente de transporte en la fragata, un temporal y un accidente marino, diciendo: «Mi fragata, calados los masteleros y con sólo una vela, y ésta con rizos, resistía admirablemente el furor de las olas. Yo, no acostumbrado a tales aventuras, disimulaba el miedo como podía haber hecho



en una acción de guerra, pero el mareo me atacó, y entonces tuve que hacer lo que los demás, que fue postrarme y pasar congojas mortales (...) por descuido del Capitán o Piloto dimos dos golpes en el conocido banco de Haesbroogh (...). Vi el terror general. En acciones bien críticas he podido disimular el miedo. En ésta no pude».

El capítulo 3 contiene el diario manuscrito de un oficial, anónimo, del Regimiento de Caballería de Dragones de Almansa, que entre 1807 y 1811 pasa por Hamburgo, Nieborg, Santander y Valencia, ofreciéndonos cantidad de datos curiosos, entre ellos el embarque de la división del marqués de la Romana en la flota inglesa para regresar a España y las maniobras que precedieron.

Al final del libro se reproducen unas preciosas láminas de uniformes de la división de De la Romana, de un álbum impreso en Hamburgo en aquella época y detalles de las banderas de los regimientos allí presentes.

J. M.^a B. N.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José M.: *Una Visión sobre la Historia Marítima Española*.— Colección Bazán. Edición no comercial. Navantia, S. A. Madrid, 2009; 397 pp. Ilustraciones.

Este libro es el número treinta de la Colección Bazán, que año tras año, desde 1980, ve la luz en el periodo navideño para ofrecernos diferentes aspectos del mundo naval y marítimo, normalmente centrados en nuestro frondoso pasado. Muy pocos son los autores que tienen en su haber más de un título de

esta colección, que constituye una biblioteca indispensable tanto para el estudioso como para el aficionado a esos temas. Pues bien, José M. Gutiérrez de la Cámara ha hecho «doblete», al ser también el autor de *La Marina española contra la piratería berberisca*, publicado en 2005. Animados por el éxito de aquel libro, en el que se enfrentó a un tema de gran trascendencia, aunque escasamente tratado, acometimos la lectura de su nuevo libro con optimistas presagios. Y no hemos salido defraudados. Se podrá estar o no de acuerdo con su «visión» sobre la historia marítima española. En algunos aspectos puntuales y en algunos enfoques nosotros discrepamos. Pero lo que nadie podrá negar es la honradez, seriedad y solvencia de su

punto de vista al acometer su revisión de la historia de nuestra Marina tan pródiga en episodios de luces y sombras.

Después de la presentación del presidente de Navantia, Aurelio Martínez Estévez, y de un jugoso prólogo a cargo de uno de los mejores conocedores del tema, José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío, secretario general de la Comisión Española de Historia Militar y académico correspondiente de la Real de la Historia, el libro arranca con un capítulo dedicado a los conceptos básicos para el análisis de la historia naval, para comenzar por el principio, los primeros pobladores, íberos, fenicios, griegos... y llegar a la Marina de nuestros días, la de las fragatas *F 100* que, como acertadamente dice el autor, son los mejores escoltas de la Europa occidental

El libro tiene una finalidad pedagógica, y a ello contribuye el optimismo que se deduce de su lectura y que propicia que nos sintamos orgullosos de pertenecer a la milenaria corporación del botón de ancla. Destacar el intento del autor en la búsqueda de los «porqués» de nuestros triunfos y de nuestras derrotas, así como de las circunstancias en las que los jefes responsables tomaron determinadas decisiones, y la influencia de la leyenda negra que



varias naciones europeas mantuvieron y realimentaron a través de los siglos para minar el Imperio ultramarino español, que constituye una obsesión del autor al ocuparse de ella en la mayoría de los capítulos. Quizá pueda llamar la atención a algunos lectores el desigual reparto extensivo que dedica a algunos episodios; así, a título de ejemplo, la empresa de Inglaterra —la «Invencible»— ocupa tres capítulos, mientras que a la Guerra de la Independencia, la emancipación americana o nuestra última Guerra Civil se dedican tan sólo unos brevísimos párrafos.

En fin, un magnífico libro para leer, meditar y aprender, en el que el autor ha hecho un meritorio esfuerzo para exponernos con concisión, claridad y estilo literario su «visión» de la Historia de nuestra Marina, a la que ha dedicado muchos años de estudio y meditación. Nuestra sincera felicitación al autor, extensiva a Navantía por ofrecernos un año más una obra de gran calidad e impecablemente editada.

M. J. F.

BRUSTAT-NAVAL, Fritz: *Operación «escape»*.—Editorial Acervo, Barcelona, 2004 (ISBN: 84-7002-477-9); también en Ediciones Altaya, 2008 (ISBN: 978-84-487-2565-8); traducción Pascual López Sánchez; 307 páginas.

Este libro, cuyo título en castellano, sin entenderse bien la razón, difiere sensiblemente del original: *Unternehmen Rettung. Letztes Schiff nach Westen* (*Operación salvamento. Último barco hacia el oeste*), narra la que los historiadores han calificado como la mayor operación de evacuación de la historia moderna: el rescate por mar, prácticamente la única vía posible entre enero y mayo de 1945, de una gigantesca masa humana de refugiados y heridos procedentes de Prusia oriental que huían del avance soviético. La cifra total de personas salvadas respecto de las que se conserva constancia documental asciende a 1.978.000 (1.291.918 refugiados, 444.757 heridos y 241.225 combatientes), pero se supone que la cifra real, considerando los que pudieron embarcar sin control y aquellos de los que se han perdido los registros, pudo rondar los tres millones.

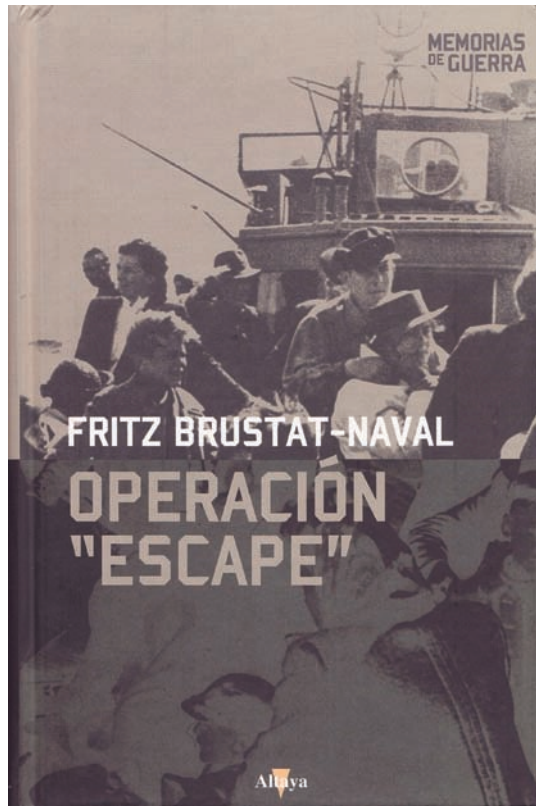
El organismo de la Kriegsmarine encargado de llevar a cabo tamaña operación fue la SEETRA, abreviatura de *Seetransport für die Wehrmacht* (transportes marítimos para el ejército), bajo el mando del contralmirante Konrad Engelhardt (1898-1973), quien actuaba por delegación directa del gran almirante Dönitz. El pormenorizado relato de los hechos que nos presenta Brustat-Naval (307 páginas dedicadas a un periodo de poco más de cuatro meses) viene autorizado por un prólogo de Dönitz, por documentación y testimonios directos de Engelhardt (especialmente relevantes en el caso del ataque al *Cap*

Arcona) y, finalmente, por la participación directa del autor en los acontecimientos como Kapitänleutnant (teniente de navío) de la reserva naval, a las órdenes de Engelhardt.

Como no podía ser de otro modo, la narración se detiene en los dantescos hundimientos del *Wilhelm Gustloff* y el *Steuben*, ambos víctimas de los torpedos del submarino soviético *S 13*, al mando del capitán de corbeta Alexander Marinesko (se intercalan fragmentos de los partes soviéticos que se someten a contrastación con los correspondientes alemanes), así como en los del *Goya*, el *Cap Arcona*, el *Thielbek* y el *Deutschland*. Con todo, la terrible cifra de víctimas de estos seis hundimientos (y de otros no tan conocidos: el *Inster*, el *Graudenz*, el *Geheimrat Löffler*...), unos 20.000, no llega al 1 por 100 del total de personas finalmente salvadas.

Resulta aconsejable para seguir la lectura hacerse con un mapa de la costa del Báltico, aunque de poco servirá si no se tiene en cuenta que Prusia oriental ya es historia y que Königsberg, la ciudad natal de Immanuel Kant, hoy se llama Kaliningrado; Gotenhafen, Gdynia; Pillau, Baltijsk; Dantzig, Dansk; Kolberg, Kolobrzeg; Memel, Klaipeda... Un elemental aunque socorrido mapa con los antiguos topónimos alemanes lo tenemos en el excelente artículo «El hundimiento del *Wilhelm Gustloff*», del capitán de navío Juan Génova Sotil (REVISTA GENERAL DE MARINA de julio de 2004).

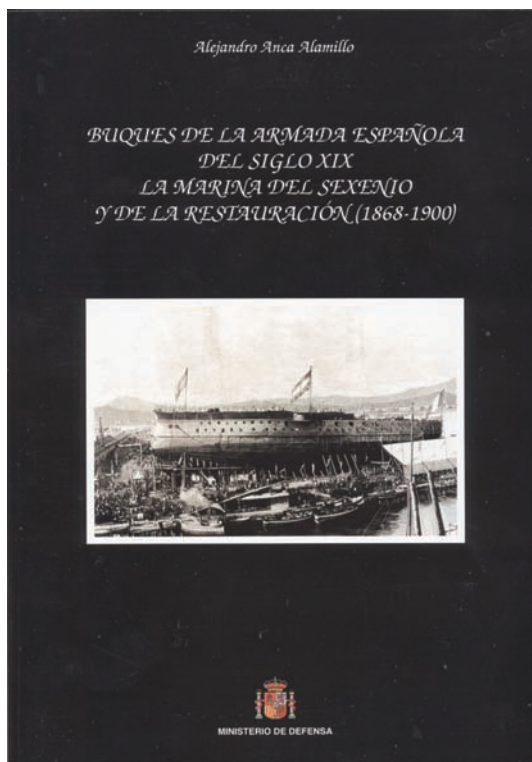
Éste es el único libro de Fritz Brustat-Naval publicado en español, pero el autor ha escrito otros sobre historia naval, de los que el más conocido puede que sea *Nasses Eichenlaub* (*Hojas de roble mojad*), biografía del Fregattenkapitän Reinhard «Teddy» Suhren (1916-1984), quien al mando del submarino alemán *U 564* echó a pique 18 buques mercantes aliados, totalizando 96.444 toneladas, a las que hay que añadir las



900 de la corbeta británica HMS *Zinnia* (el libro está disponible en inglés: *Teddy Suhren. Ace of Aces*). Le sigue *Ali Cremer: U 333*, también relato biográfico, esta vez relativo al Korvettenkapitän Peter-Erich Cremer (1911-1992), seis buques hundidos, 26.873 TRB (también hay edición en inglés: *U 333. The Story of a U-Boot Ace*).

R. M. M.

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Buques de la Armada española del siglo XIX. La Marina del Sexenio y de la Restauración (1868-1900)*.—(ISBN: 978-84-9781-528-4). Ministerio de Defensa, Madrid, octubre 2009; 156 pp. Ilustraciones.



Este nuevo libro de Alejandro Anca, prolífico historiador y publicista naval, es la continuación retrospectiva de otro que publicó un año antes con el título *Buques de la Armada española del siglo XX*, en el que se reseñan unas 900 unidades, agrupadas por tipos de buques y clases, que comprenden desde acorazados hasta remolcadores, además de tres anexos en el que se recogen tres listados: unidades del tren naval, buques auxiliares de la Armada y buques de la Marina Mercante requisados por ambos bandos en la Guerra Civil (1936-1939).

En aquel primer libro se incluyen todas las unidades que fueron dadas de alta entre los años 1901 y 2000, y para cada una de ellas proporciona un sinfín de datos: nombre, fechas de puesta de quilla, botadura, entrega a la Armada

y baja; eslora, manga, puntal, calado y desplazamiento; características de su planta propulsora, potencia y velocidad máxima; armamento: número y tipo

de cañones, misiles torpedos, etc.; autonomía; tipo de combustible y su capacidad; dotación... Para cada clase de buque se incluye una fotografía, así como unas notas ampliatorias sobre el astillero de construcción, cambios de denominación, datos sobre su electrónica, vicisitudes reseñables durante su vida operativa, etcétera.

El libro recientemente publicado sigue la misma pauta que el anterior en lo que se refiere a los datos que proporciona, y en él se incluyen las unidades que entraron en servicio entre septiembre de 1868 y diciembre de 1900, es decir, los periodos conocidos por «Sexenio y Restauración», aunque las fotografías de algunos buques han sido reemplazadas por dibujos a plumilla que, basados en fotografías que el autor no ha conseguido obtener —y dada su experiencia y tenacidad es difícil que alguien lo logre—, vieron la luz en distintas publicaciones de la época. En el libro se reseñan más de 300 unidades, además de las que se incluyen en los tres anexos siguientes: «Buques de la Trasatlántica que prestaron servicio en las guerras de Cuba; Otras unidades militarizadas en las guerras coloniales, y Tren Naval».

Alejandro Anca tiene un tercer libro en imprenta dedicado a la Marina isabelina, está preparando otro sobre la Marina en el reinado de Fernando VI y recopilando documentación para otros que abarcarán hasta 1714, año del nacimiento de la Real Armada en el reinado del primer rey Borbón, Felipe V.

Este magno proyecto constituirá una magnífica fuente de información y una referencia obligada para todos los estudiosos de nuestra Armada, evitándoles, en la medida de lo posible, la investigación sobre los datos que en esta serie de libros se detallan y con la garantía de que todos ellos han sido contrastados en fuentes documentales de primera mano y publicaciones de reconocida solvencia por un verdadero entusiasta del tema, acreditado en el campo de la historiografía naval por la meticulosidad en la investigación y la seriedad en su tratamiento.

Añadir que ambos libros publicados tienen el valor añadido de integrar sendos prólogos del almirante general Antonio Moreno Barberá, ex AJEMA y ex JEMAD. Sólo cabe felicitar al autor, agradecerle su magnífico trabajo, animarle para la pronta conclusión de su ambicioso proyecto y reconocerle los largos años dedicados a su labor investigadora, con lo que demuestra su gran cariño a la Armada.

M. J. F.



Vista de la isla de Alborán. (Foto: F. Hernández Moreno).