

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
JUNIO 2010





| | |
|--------------------|-----|
| CARTA DEL DIRECTOR | 763 |
| CARTAS AL DIRECTOR | 765 |

TEMAS GENERALES

| | |
|--|-----|
| LA PIRATERÍA MARÍTIMA. UNA AMENAZA GLOBAL | 767 |
| Capitán de fragata de la Marina portuguesa Henrique Peyroteo Portela Guedes | |
| EL ARMAMENTO DE USO PARTICULAR DE UN MARINO | 777 |
| Teniente de Intendencia Jesús García Ladrón de Guevara | |
| MIS MAQUETAS DE LA ARMADA ESPAÑOLA | 789 |
| Alférez de navío Juan José Gomila Madrid | |
| DON ANTONIO POSADA Y DE LA CONCHA, TENIENTE GENERAL DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA | 797 |
| Antonio Luis Martínez y Guanter | |
| LAS LECCIONES DE LA HISTORIA | 803 |
| Coronel de Infantería de Marina (R) Gonzalo Parente Rodríguez | |

TEMAS PROFESIONALES

| | |
|--|-----|
| LA UVICOA EN APOYO DE LA FUERZA | 805 |
| Capitán de navío jefe del CAE-UVICOA Francisco Díaz Martínez | |
| ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD EN PROGRAMAS DE OBTENCIÓN DE SISTEMAS DE ARMAS | 817 |
| Capitán de corbeta (Ing) Francisco Antón Brage | |
| UN NUEVO KIT | 825 |
| Capitán de corbeta José María Seijo Casal | |

VIVIDO Y CONTADO

| | |
|---|-----|
| CRÓNICA DE UNA VUELTA AL MUNDO | 833 |
| Capitán de corbeta José María Fuente de Cabo y capellán SARFAS Simón Agulla González | |

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 | |

EDITA:



Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que gustosamente brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquéllos.

Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO: 076-10-017-0 (edición en papel)
NIPO: 076-10-018-6 (edición en línea)
Imprime: Imprenta Cuartel General de la Armada

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

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

CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

El Día Marítimo Europeo, celebrado recientemente en Gijón, vuelve a poner de manifiesto la importancia de los espacios marítimos para el bienestar, qué digo bienestar, incluso para la supervivencia de los pueblos, tanto si están bañados por los mares y océanos como si se encuentran anclados, al socaire, tierra adentro. Así lo ha entendido la Unión Europea al institucionalizar esta jornada, como en su día hiciera la Alianza Atlántica cuando formalizó el NATO Sea Day.



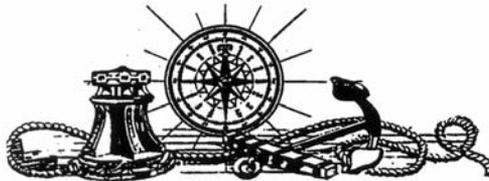
A pesar de los inmensos avances logrados —y por lograr— por los transportes aéreos y terrestres, tanto en rapidez como en volumen, sigue siendo por mar por donde fluye la savia indispensable para que se mantenga vivo el necesario proceso de desarrollo de la sociedad de que formamos parte. Este trasiego continuo de materias básicas requiere la prestación de una adecuada seguridad, Seguridad Marítima, para lo que se precisa la preparación y aplicación de las pertinentes medidas, tanto preventivas como correctivas, especialmente las primeras. Y así lo entendió el pueblo de Gijón con su extraordinaria respuesta. Vaya desde aquí nuestro reconocimiento y felicitación.

Hay un gran número de *hobbies* que tienen —o pueden tener— relación con las cosas de la mar; de hecho, en la REVISTA GENERAL DE MARINA aparecen dos secciones tradicionales referidas a la pintura y a la filatelia. Pero no cabe duda que el modelismo, el naval en nuestro caso, tiene algo especial, quizá por la belleza de muchas de sus obras o por la dificultad y el esfuerzo que requiere la elaboración de un buen modelo, lo que obliga a dedicarle bastante tiempo y a disponer de grandes dosis de paciencia. Juan José Gomila, a través de su artículo *Mis maquetas de la Armada Española*, nos cuenta su experiencia en este campo.

Y aprovechamos para mencionar la magnífica exposición de modelos de barcos de diferentes épocas que con el título *Del Atlántico al Pacífico* ha presentado Miguel Godoy Sánchez, modelista del Museo Naval de Madrid, en el Paseo de la Arquería (Nuevos Ministerios) y que se mantendrá abierta del 6 de mayo al 30 de junio.

Una historia marítima como la española no podría haber tenido lugar sin el concurso de una ingente cantidad de marinos ejemplares que lo dieron todo en el cumplimiento del deber, alcanzando muchos de ellos los más altos grados en la Armada en aquellos tiempos en que mares y océanos tenían sabor español. Algunos alcanzaron gran fama, bien en vida o tras su fallecimiento, pero hubo muchos que incomprensiblemente han permanecido casi en el anonimato a pesar de su brillante trayectoria y apasionante biografía. Afortunadamente, algunos de nuestros colaboradores se encargan de hacernos llegar de vez en cuando las aventuras y desventuras de algunos de esos marinos, para que en cierto modo les rindamos un pequeño homenaje. En el mes de mayo hemos tenido la oportunidad de saber algo más sobre los hechos de cierto número de ellos: sobre Francisco Javier de Uriarte y Miguel A. Irigoyen, gobernadores de la Isla de León durante el asedio francés, gracias a unas jornadas marítimas celebradas en San Fernando por el Ayuntamiento y el Instituto de Historia y Cultura Naval; sobre José de Vargas y Antonio Pareja, que combatieron en Trafalgar, nos ilustró el capitán de navío José M.^a Blanco en una magistral conferencia dada en el salón de actos del Cuartel General de la Armada; y de la vida y hechos de Antonio Posada y de la Concha, teniente general de la Real Armada, nos da cuenta en este número Antonio Luis Martínez y Guanter, colaborador frecuente de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

Guillermo VALERO AVEZUELA



CARTAS AL DIRECTOR

El Ciudad de Valencia

Al leer el artículo El ciudad de Valencia: un buque con historia, publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de marzo 2010, en la página 231 he visto unos datos que considero inexactos.

Sé, con toda certeza, que el entonces teniente de navío Luis Blanca Carlier formó parte de la primera dotación de dicho crucero auxiliar, embarcando en Cádiz en los primeros días de noviembre de 1936 en calidad de segundo comandante. Por tanto, no es cierto que este puesto lo desempeñase un teniente de navío de la Reserva Naval y, por consiguiente, tampoco lo es que el único oficial del Cuerpo General en la dotación del Ciudad de Valencia fuera el comandante.

Los datos que poseo son que dicho buque fue armado en noviembre de 1936 en el Arsenal de La Carraca con un cañón de 120 mm, dos de 101,6 mm, otro de 47 mm y dos ametralladoras antiaéreas.

En el Volumen II (pág. 973) de la Guerra silenciosa y silenciada, de los almirantes Fernando y Salvador Moreno de Alborán, vemos que el capitán de corbeta Carlos Pardo y Pascual de Bonanza fue su primer comandante, que tomó el mando el 27 de octubre de 1936.

El Ciudad de Valencia llegó a Ferrol, procedente de Cádiz, el 20 de noviembre de 1936, y el 22 zarpó para el Cantábrico, participando en el apresamiento del mercante ruso Rona el día 26.—Joaquín J. Piñeiro Carneiro.

N. de la R.—*En la REVISTA anterior, correspondiente al mes de mayo, una de las noticias relativas a la Marina de los Estados Unidos (página 726) sobre el cese por crueldad de una comandante de un barco norteamericano lleva a confusión en su último párrafo. Se dice que la revista Time la define como un Comandante Bligh femenino, asociándola con el protagonista del Motín del «Caine», pero sabemos que el captain Bligh (Royal Navy) fue el comandante del HMS Bounty (Charles Laughton en la película Rebelión a Bordo). Se confunde con el Lieutenant Commander Queeg (US Navy), comandante del USS Caine (Humphrey Bogart en la película El motín del «Caine»). Son dos motines: el primero existió realmente; el segundo, no; fue una novela. Pero las dos películas son buenas.*

SUSCRÍBASE A
REVISTA GENERAL DE MARINA
FUNDADA EN 1877

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

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

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

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

Por el periodo de un año, a partir del mes de _____

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

Nombre Primer apellido Segundo apellido

Domicilio, calle, plaza Número Piso Cód. Postal

Ciudad Provincia Teléfono

Correo electrónico DATOS BANCARIOS

| ENTIDAD | OFICINA | DC | N.º CUENTA | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---------|----|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

FECHA Y FIRMA

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

LA PIRATERÍA MARÍTIMA. UNA AMENAZA GLOBAL

Henrique PEYROTEO PORTELA GUEDES
Capitán de fragata de la Marina portuguesa



A sociedad actual está viviendo tiempos de grandes cambios, con permanentes transformaciones a nivel mundial, tanto en lo político como en lo económico, de modo que los acontecimientos en una región terminan impactando en otras regiones. El mundo se está volviendo pequeño, cada vez las fronteras son más reducidas y prácticamente no existen barreras geográficas. El recrudecimiento de la piratería marítima acaba siendo una consecuencia indirecta de todas estas transformaciones, que comúnmente llamamos globalización y que poco a poco se hacen sentir y tienen una influencia directa en nuestra sociedad. La piratería se está volviendo paulatinamente una amenaza a escala global, no tanto por el hecho en sí sino por la inseguridad que viene causando a todos los que andan en la mar, independientemente de la región del globo por donde navegan.

Actualmente, la preponderancia se reparte entre el continente africano y el sudeste asiático. En el primero el predominio está en el golfo de Adén, Somalia y aguas de Nigeria, y en el segundo prevalece en las aguas de Indonesia, Malasia, así como en los estrechos de Malaca y Singapur.

Normalmente, los sitios donde se registra el mayor número de actos ilícitos están asociados a los países con un nivel de pobreza elevado, inestabilidad gubernamental y escasa vigilancia costera en las proximidades de las rutas de navegación. Los piratas se aprovechan normalmente de la debilidad de sus Estados para llevar a cabo este tipo de actividad, que cada vez es más lucrativa y, hasta el momento, con pequeños riesgos asociados dado el vacío penal existente. Por lo regular tienen grandes posibilidades de quedar impunes. Esta forma fácil de ganar dinero ha hecho aumentar el número de los que buscan en la piratería el sustento personal e incluso la forma de enriquecerse.

El *modus operandi* de los piratas, así como los medios utilizados en los ataques a buques mercantes, ha evolucionado mucho, variando según el lugar

del globo donde éstos ocurran. Por ejemplo, en el Cuerno de África los piratas utilizan cada vez métodos más sofisticados, como teléfonos móviles, GPS y comunicaciones por satélite, y van armados con ametralladoras AK 47 y lanzagranadas, atacando a distancias cada vez mayores de la costa. En esta región del mundo el objetivo principal de los piratas es secuestrar el mayor número posible de buques para posteriormente obtener abultados rescates, del orden de millones de euros. Estos mismos actos en otras regiones tienen como objetivo principal robar bienes y dinero destinado a pagar los gastos del buque en puerto. Algunos armadores han optado por no correr riesgos con sus buques en el golfo de Adén en las navegaciones entre Asia y Europa o América y viceversa, optando por el cabo de Buena Esperanza. Prefieren dar la vuelta al continente africano (ruta más segura) a pasar por el canal de Suez (ruta más corta). Este aumento sustancial de la derrota obliga a un mayor número de días de navegación, lo que hace que los armadores se vean obligados a subir considerablemente el coste de los fletes, aumentando irremisiblemente el precio de las mercancías transportadas. Para hacernos una idea, un barco portacontenedores navegando desde Singapur a Vigo, atravesando el canal de Suez, a una velocidad media de 15 nudos, tardaría unos 20 días y recorrería 7.444 millas náuticas. Al mismo buque, la derrota por el cabo de Buena Esperanza le llevaría unos 30 días de navegación y 10.923 millas, es decir, 3.479 millas (6.443 km) y 10 días más de navegación, lo que significa un 50 por 100 más en tiempo y distancia.

En Somalia, la piratería se ha convertido en una profesión rentable en la que están involucradas más de un millar de personas que hacen de esta profesión su sustento. A pesar del esfuerzo internacional para contrarrestar el crecimiento de esta actividad con más de 50 buques de guerra en la región, los resultados aún están por debajo de lo esperado. A pesar de esto, no hay ninguna duda de que esta presencia naval no sólo ha funcionado como un buen elemento disuasorio, sino que también ha contribuido mucho a la protección de los mercantes que diariamente navegan en el golfo de Adén y aguas de Somalia. Con todo, la zona a patrullar es tan amplia que por más buques que se pongan jamás se conseguirá alcanzar el éxito total. Es evidente que para conseguir una reducción de los actos de piratería en la región es indispensable que los países que navegan por el golfo de Adén arreglen los mecanismos necesarios para ejercer su autoridad de Estado en la mar. Entretanto, para que eso pueda acontecer, es indudablemente necesario que Somalia, país de donde procede la mayoría de los piratas que actúan en esa región, deje de ser un Estado fallido y vuelva a tener un gobierno efectivo y que sus instituciones públicas sean una realidad. Para conseguir este objetivo tendrá que contar con la unión de esfuerzos a nivel internacional; de otra forma, con los escasos recursos actuales de este país, será una misión imposible.

Los números y las tendencias del año de 2009

En el último año, según el IMB (1) se registraron 406 actos de piratería en todo el mundo. De estos, 202 (49,8 por 100) resultaron ataques consumados y los 204 restantes quedaron sólo en tentativa. A pesar de haber sido el número de actos ilícitos del año pasado el más elevado desde 2003, éstos siguen siendo inferiores a los valores registrados en 2000 (469) y 2003 (445), años en los que hubo el mayor número de incidentes de las últimas dos décadas. De los 406 registrados, 131 (32,3 por 100) tuvieron lugar en el golfo de Adén y en el mar Rojo, 80 (19,7 por 100) en aguas de Somalia y 28 (6,9 por 100) en Nigeria, lo que indica que en estos tres lugares, pertenecientes al continente africano, tuvo lugar el 58,9 por 100 del total de estos actos. Al contrario de lo que muchos puedan pensar, los ataques apenas se dan en buques navegando, pues de los 202 consumados, 101 (50 por 100) tuvieron lugar fondeados y 16 (7,9 por

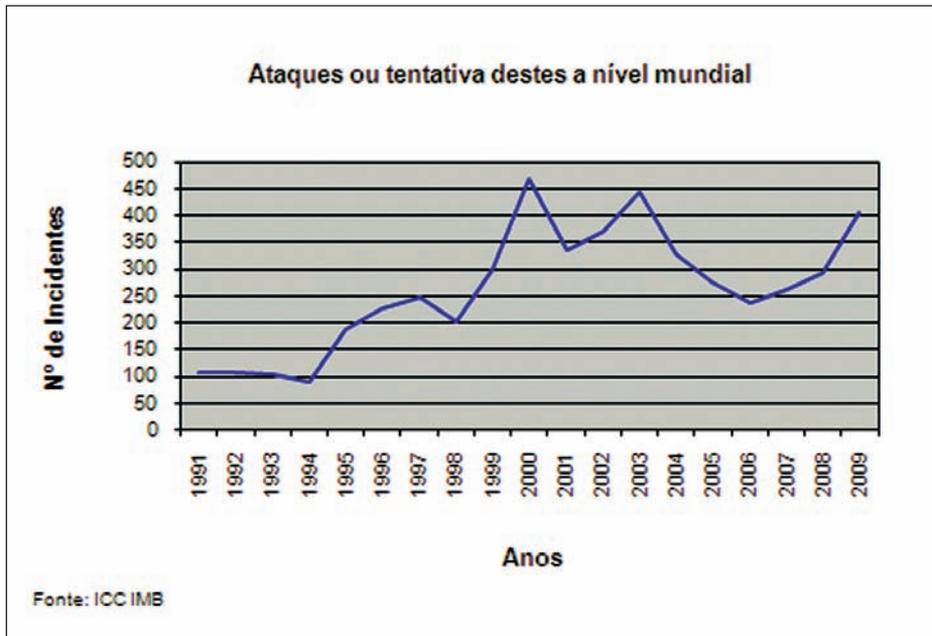


Figura núm. 1. Número anual de actos de piratería entre 1991 y 2009.

(1) El International Maritime Bureau (IMB) fue establecido por la Cámara Internacional de Comercio, organización internacional fundada en 1919 para promover y apoyar el comercio internacional y la globalización.

100) atracados. A nivel mundial, los puertos y fondeaderos con más incidentes están situados en las ciudades de Chittagong en Bangladesh y Lagos en Nigeria, con 17 y 15 respectivamente.

En 2009 hubo también un aumento muy significativo del uso de la fuerza, pues mientras que en el año 2008, de los 293 incidentes registrados, sólo en 139 (47,4 por 100) se utilizaron armas de fuego, el año pasado ese número aumentó a 240 (59,1 por 100), lo que nos muestra que los piratas se están volviendo más violentos en los abordajes a buques. A pesar de todo, el número total de navíos secuestrados fue idéntico al de 2008, o sea 49, que en 2008 significaba el 16,7 por 100 y en el año 2009 apenas un 12 por 100. Solamente los piratas somalíes secuestraron 46 buques (93,9 por 100) y 867 tripulantes (82,4 por 100). El 12 de febrero de este año aún seguían seis navíos y sus tripulaciones secuestrados desde 2009, esperando el pago del rescate para ser liberados.

El tipo de buques con mayor número de ataques son los graneleros, con un 26,8 por 100 (109) del total, seguidos de buques de transporte de productos químicos con 16,7 por 100 (68) y de contenedores con un 15,5 por 100 (63). El hecho de que estos tres tipos de buques sean los más afectados se debe a sus velocidades y altura de la obra muerta (2), pues los piratas seleccionan para sus ataques a buques con velocidades inferiores a 16 nudos y ocho metros de obra muerta.

Con relación a la nacionalidad de los barcos, los países más afectados son Panamá con 69 (17 por 100), Liberia con 38 (9,4 por 100) y Singapur con 32 (7,9 por 100). Un dato a señalar es que de los 69 buques de bandera panameña ninguno era de Panamá, pues todos utilizaban bandera de conveniencia.

Destacar que en este último año los piratas somalíes ampliaron su zona de actuación, efectuando ataques a lo largo de Kenia, Tanzania, Seychelles y Madagascar, entre otras zonas del océano Índico. El ataque más alejado de tierra hasta el momento se produjo a 1.050 millas al este de Mogadiscio (Somalia) el 11 de noviembre de 2009, resultando secuestrado el buque granelero M/V *Filitsa* de bandera de las islas Marshall. El IMB en sus recomendaciones sugiere a los armadores que sus buques naveguen a distancias superiores a 600 millas de la costa este de Somalia.

Somalia. Puntland como epicentro de la piratería

Somalia se encuentra geográficamente localizada al nordeste del continente africano, en la región denominada Cuerno de África, y posee una extensión

(2) La obra muerta es la parte del casco del buque que está por encima del agua.

de costa de unos 3.025 km. Las costas norte y este están bañadas respectivamente por las aguas del golfo de Adén y océano Índico, pasando por las primeras toda la navegación que va o viene del canal de Suez y por las segundas todo el tráfico que va o viene del cabo de Buena Esperanza.

Este país obtuvo la independencia el 1 de julio de 1960, siendo el último gobierno efectivo el liderado por el general Muhammad Siad Barre, caído en 1991. A partir de ese año Somalia se convirtió en un Estado fallido, debido esencialmente a la ausencia de un gobierno efectivo. Las instituciones públicas cesaron sus funciones y las Fuerzas Armadas fueron disueltas. La anarquía impera en casi todo el país, con excepción de las zonas Somaliland al noroeste y Puntland al nordeste, donde aun existen algunos resquicios de ley y orden. Últimamente Somalia está gobernada por el Gobierno Federal de Transición (3), establecido en octubre de 2004 en Mombasa (Kenia).

La población actual ronda los 10 millones de habitantes agrupados en cinco grandes familias de clase (*Hawiye, Isaak, Darod, Rahanwein y Dir*), que a su vez se subdividen en decenas de subclases. El país presenta una de las mayores tasas anuales de natalidad del mundo, que se estima en 44 nacimientos por cada 1.000 habitantes: como media, cada mujer somalí tiene entre seis y siete hijos. La población es joven, siendo la media de 17 años de edad y la esperanza de vida llega a los 50 años.

En Somalia existen varias células de piratería que colaboran activamente entre ellas. Cada célula está constituida por elementos del mismo clan. Se considera que el epicentro se encuentra en la región de Puntland e incluye elementos de las más diversas áreas de la sociedad local, como, por ejemplo, miembros del Gobierno y de las fuerzas de seguridad. Los grupos más importantes y profesionales están localizados en los distritos de Mudug y Nugaal situados al sur de Puntland y operan a partir de Xarardheere, Hobyó, Garacad y Eyl. En la parte norte de Puntland, en el distrito de Bari, también existen grupos de piratas activos que operan en Boosaaso y Caluula, pero éstos no se dedican en exclusiva a la piratería, sino que están involucrados en el narcotráfico y tráfico de personas. Los piratas de la región de *Mudug* pertenecen normalmente al clan de *Hawiye* y actúan en aguas de Somalia partiendo de Xarardheere, Hobyó y Garacad, a donde llevan normalmente los buques secuestrados. Los piratas de los distritos de Nugaal y Bary pertenecen al clan de *Darod* y actúan principalmente en el golfo de Adén partiendo de Eyl, Boosaaso y Caluula, llevando los buques secuestrados a la costa este, entre Eyl y Garacad.

(3) El actual presidente es Sharif Sheikh Ahmed desde el 31 de enero de 2009. El primer ministro es Omar Abdirashid Ali Sharmarke, desde el 13 de febrero de 2009.

Las operaciones navales. La piratería marítima en Somalia

La operación OCEAN SHIELD

Esta operación naval, llevada a cabo por la OTAN desde el 17 de agosto de 2009, es considerada como la contribución que la comunidad internacional está efectuando en beneficio de la seguridad de las rutas marítimas y comerciales en el Cuerno de África. Está bajo la responsabilidad del Joint Command Lisbon en Portugal, y el control táctico del día a día está atribuido al Allied Maritime Component Command en Northwood (Reino Unido). En esta operación la OTAN utiliza la Standing NATO Maritime Group1 (SNMG1), formada por buques de diferentes naciones aliadas y dedicado a la disuasión de la piratería en la región y a la protección de la navegación contra este tipo de actividades ilícitas. Su área de operación tiene un millón de kilómetros cuadrados, entre el golfo de Adén y la ensenada de Somalia.

Normalmente la SNMG1 actúa en el océano Atlántico y en el mar Mediterráneo en diferentes misiones y en los más variados escenarios en situaciones de paz, crisis o conflicto. La presencia de la OTAN en el Cuerno de África y sudeste asiático viene a demostrar la importancia que la Alianza da a la piratería marítima en estas áreas.

La operación OCEAN SHIELD viene a dar continuidad a las operaciones ALLIED PROTECTOR —que transcurrió del 24 de marzo al 16 de agosto del



Fragata *Alvares de Cabral*, que tomó parte en la Operación OCEAN SHIELD.

2009 con la participación de la SNMG1 — y ALLIED PROVIDER, que transcurrió del 24 de octubre al 12 de diciembre de 2008 en el mar de Arabia y que contó con la participación de la SNMG2.

La operación ATALANTA

Esta operación naval, llevada a cabo por la Unión Europea, es la primera realizada en el ámbito de la Política Europea de Seguridad y Defensa. Fue lanzada formalmente el 9 de diciembre de 2008 por un periodo de 12 meses. El 15 de junio de 2009, el Consejo de la Unión Europea decidió prolongar la misión un año más a partir del 13 de diciembre de 2009. Su principal misión es combatir la piratería a lo largo de la costa de Somalia, teniendo como soporte legal las condiciones fijadas por el derecho internacional aplicable, en particular por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008) y 1846 (2008) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Sus principales objetivos son:

- La protección de los buques del «Programa Mundial de Alimentos», que aseguran la ayuda alimentaria a las poblaciones más alejadas de Somalia.
- La protección de los buques mercantes vulnerables que navegan por las costas de Somalia.
- La disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y asaltos a mano armada contra buques a lo largo de la costa de Somalia.

Para esta operación se ha empleado la European Union Naval Force, llamada normalmente Combined Task Force 465 (CTF 465). El mando operativo en tierra está a cargo del contralmirante Peter Hudson, de la Marina inglesa, en el Cuartel General de la OTAN en Northwood, situado al noroeste de Londres (Reino Unido). El mando de la fuerza en la mar, en el periodo comprendido entre diciembre de 2008 y el 6 de abril de 2009, estuvo a cargo del comodoro Antonios Papaioannou de la Marina griega. Posteriormente, hasta el 13 de agosto de 2009, fue el capitán de navío Juan Garat Caramé de la Armada española quien desempeñó estas funciones a bordo de la fragata española *Numancia*. En el momento de escribir este artículo, 22 de febrero de 2010, el mando de la fuerza estaba a cargo del contralmirante italiano Giovanni Gumiero.

También han contribuido con la CTF 465 buques y aeronaves de patrulla marítima del Reino Unido, Francia, Grecia, Suecia, España, Holanda, Alemania y Bélgica, entre otros.

La Marina portuguesa al más alto nivel en el Cuerno de África

Durante el año 2009, la Marina portuguesa participó al más alto nivel con las grandes marinas de otros países, bien por ejercer el mando de la Fuerza de la OTAN (SNMG1) o por haber estado presente en el Cuerno de África en la lucha contra la piratería. De hecho, la Marina portuguesa desempeñó un papel importante en el golfo de Adén y en la ensenada de Somalia, donde tuvo dos de las más importantes unidades navales destacadas: la fragata NRP *Corte Real*, que participó en la operación ALLIED PROTECTOR del 24 de marzo al 29 de junio de 2009, y posteriormente la fragata N. R. P. *Álvares Cabral*, que estuvo presente en la operación OCEAN SHIELD del 9 de noviembre de 2009 al 25 de enero de 2010. Estas dos unidades navales estuvieron integradas en la SNMG1, cuyo mando estuvo a cargo del contralmirante portugués José Domingos Pereira da Cunha, que tomó posesión en Ferrol el 23 de enero de 2009 y cesó en sus funciones el 25 de enero de 2010 en Muscat (Omán).

Durante su presencia en el Cuerno de África las fragatas portuguesas estuvieron involucradas en diversas misiones, de las cuales destacan: la escolta de elevado riesgo de navíos mercantes en el golfo de Adén a lo largo del corredor de tráfico internacional recomendado (IRTC) (4), la patrulla en aguas del Golfo y Somalia, y también la escolta de buques del «Programa Mundial de Alimentos» de la ONU. En el transcurso de estas misiones los navíos portugueses fueron llamados a hacer frente a situaciones reales de secuestro de buques mercantes y a salvaguardar la vida humana en el mar, con intervenciones dignas de reseñar por la forma brillante de llevarse a cabo. Se destaca la presencia de la fragata N. R. P. *Corte Real* en dos acciones sucesivas para evitar la tentativa de secuestro de los navíos M/V *Kition* y M/V *Maersk Phoenix*, respectivamente el 1 de junio y el 22 de junio de 2009, y la asistencia de ayuda humanitaria prestada al *Dhow Vishvakalyan* el 13 de junio de 2009. Por otro lado, la fragata *Álvares Cabral* también llevó a cabo con éxito acciones para evitar los posibles secuestros a un *dhow* y al pesquero español *Ortube Berria*, respectivamente el 19 y el 29 de noviembre de 2009.

Premio internacional otorgado a la fragata *Corte Real*

La Organización Marítima Internacional (IMO), en su sede de Londres, entregó el 23 de noviembre de 2009 a la fragata portuguesa *Corte Real* el «Award for Exceptional Bravery at Sea». Este premio le fue atribuido por la forma brillante como desempeñó su papel en la lucha contra la piratería a lo

(4) Del inglés *International Recommended Transit Corridor* (IRTC).



Equipo de abordaje del *Corte Real* a bordo del buque pirata (Foto: NRP *Corte Real*).

largo de la costa de Somalia, contribuyendo a salvaguardar la seguridad en aquella región del globo. Este galardón, creado por la IMO en el año 2006 con el objetivo de reconocer actos de «excepcional bravura» en acciones de salvamento de vidas y en la prevención de daños contra el medio ambiente marino, fue entregado por el secretario general de la IMO al comandante del buque, que estaba acompañado por el embajador portugués en Londres. La entrega de este premio a la fragata portuguesa vino no sólo a reconocer la valía de la dotación en el desempeño de la misión en la operación ALLIED PROTECTOR en el Cuerno de África, sino también a premiar y dignificar el esfuerzo de la Marina y del Estado portugués en la lucha contra la piratería.

BIBLIOGRAFÍA

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual report 2009. United Kingdom. ICC: International Maritime Bureau (2010).
International Maritime Bureau. Disponible en [http:// www.iccc-ccs.org](http://www.iccc-ccs.org). Acceder en 022100FEV10.

N. de la R.—Artículo original en portugués, traducido por el capitán de navío Fernando de la Guardia Salvetti.



Atardecer en Rota. (Foto: A. del Real Pasquín).

EL ARMAMENTO DE USO PARTICULAR DE UN MARINO

Jesús GARCÍA LADRÓN DE GUEVARA



A competencia sobre armas es actualmente de titularidad estatal, ya que así lo establece el artículo 149.1 apartado 26 de nuestro texto constitucional. El Estado, en base a la Ley 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, atribuye la competencia en materia de armas y explosivos a la Guardia Civil a través del Servicio de Intervención de Armas y Explosivos de este instituto armado, sin perjuicio de las competencias que tiene la

Dirección de Armamento y Material del Ministerio de Defensa para el armamento de guerra.

La Intervención de Armas de la Guardia Civil desarrolla su competencia conforme a la Ley 1/92, de 21 de febrero, de Protección de Seguridad Ciudadana, el Real Decreto 137/93, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas (R. A.), y el Real Decreto 230/98, de 16 de febrero, que aprueba el Reglamento de Explosivos.

Las armas se clasifican en tres grupos:

- Armas para uso particular con la correspondiente licencia (art. 3 R. A.).
- Armas de guerra (art. 6 R. A.).
- Armas prohibidas (arts. 4 y 5 R. A.).

Armas para uso particular

El Reglamento de Armas (1), en su artículo 3, establece siete categorías de armas, cuya adquisición puede ser autorizada:

(1) Real Decreto 137/93 de 29 de enero. Reglamento de Armas.

- Primera categoría.— Armas de fuego cortas: pistolas y revólveres.
- Segunda categoría.— Armas de fuego largas para funciones de vigilancia y guardería.
Armas de fuego largas rayadas utilizadas en caza mayor.
- Tercera categoría.— Armas de fuego largas rayadas para tiro deportivo: armas de fuego largas de ánima lisa.
Armas de aire comprimido u otro gas, sean lisas o rayadas, de fuerza superior a 24,2 julios en el proyectil.
- Cuarta categoría.— Categoría general de pistolas, carabinas de aire o gas comprimido.
- Quinta categoría.— Armas blancas: cuchillos o machetes militares.
- Sexta categoría.— Armas de fuego antiguas o históricas.
Con carácter general, toda arma anterior al 1 de enero de 1870, y las armas de avancarga.
- Séptima categoría.— Armas de inyección anestésica.
Ballestas.
Armas de lanzar cabos y el lanzador de ayudas.
Armas de sistema «Flobert».
Arcos, armas para lanzar líneas de pesca y fusiles utilizados para lanzar arpones en la pesca deportiva.
Pistolas lanzabengalas.

Armas de guerra

A diferencia de las anteriores, se prohíbe su adquisición, tenencia y uso por particulares. El artículo 6 del Reglamento de Armas, recientemente modificado por el R D. 1628/2009, enumera aquellas armas que considera de guerra y establece una relación específica en base, principalmente, al calibre del arma:

- a) Armas de fuego o sistemas de armas de fuego de calibre igual o superior a 20 milímetros.
- b) Armas de fuego o sistemas de armas de fuego de calibre inferior a 20 milímetros, cuyos calibres sean considerados por el Ministerio de Defensa como de guerra.
- c) Armas de fuego automáticas.
- d) Las municiones para las armas indicadas en los apartados a) y b).
- e) Los conjuntos, subconjuntos y piezas fundamentales de las armas y municiones indicadas en los apartados a) al d), así como, en su caso, sus sistemas entrenadores o subcalibres.
- f) Bombas de aviación, misiles, cohetes, torpedos, minas, granadas, así como sus subconjuntos y piezas fundamentales.



Armamento de guerra.

- g) Las no incluidas en los apartados anteriores y que se consideren como de guerra por el Ministerio de Defensa.

Corresponde al Gobierno, a propuesta conjunta de los ministerios de Defensa y del Interior, determinar las armas comprendidas en este artículo que pueden ser utilizadas como dotación de los miembros de las fuerzas y cuerpos de seguridad.

El Gobierno, en los supuestos previstos en el artículo 81.1.c) 9.º del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, a propuesta conjunta de los ministerios de Defensa y de Interior, fijará por orden ministerial los términos y condiciones para la tenencia, control, utilización y, en su caso, adquisición de armas de guerra por parte de las empresas de seguridad privada, así como las características de éstas.

El armamento de guerra sólo podrá ser utilizado por los miembros de las Fuerzas Armadas en activo, en el ejercicio de sus actividades estrictamente castrenses (maniobras, misiones, ejercicios, etc.). Está excluido el uso de este tipo de armamento y munición a los cuerpos policiales, siendo los ministerios de Defensa e

Interior, conjuntamente, quienes determinan el armamento de guerra que se adoptará en su dotación. Como ejemplo está el uso del fusil HK de 5,56 x 45 por parte de las unidades más operativas del Cuerpo Nacional de Policía.

No obstante, debido a los recientes ataques sufridos por buques pesqueros españoles que desarrollan sus actividades en aguas sometidas a especiales situaciones de riesgo para la vida e integridad de sus tripulantes, se ha modificado parcialmente la referida normativa por el R. D. 1628/2009, de 30 de octubre, autorizándose a los miembros de la seguridad privada el uso de armas de guerra previa autorización gubernativa conjunta de los ministerios de Defensa y del Interior. Así, en el artículo 81 del Reglamento de Seguridad Privada se ha añadido el punto 3.c) 9, que incluye como lugar de uso de armas de fuego por parte de la seguridad privada los buques mercantes y buques pesqueros que naveguen bajo bandera española en aguas en las que exista grave riesgo para la seguridad de las personas o de los bienes de ambos.

Conviene puntualizar que no hay licencia que ampare el uso particular de este tipo de armas de guerra. Por tanto, si bien en el ámbito castrense se puede usar una ametralladora para diferentes ejercicios de carácter militar, es totalmente ilegal su uso con carácter particular por parte de un oficial de la Guardia Civil o de la Armada para, por ejemplo, ir a una montería. Con este armamento el cazador vulneraría gravemente el Reglamento de Armas y el Código Penal (2).

Armas prohibidas

Una última clasificación de tipos de armas son las prohibidas, que se enumeran en los artículos 4 y 5 del Reglamento de Armas y que no pueden ser compradas, usadas ni ser objeto de tenencia por particulares.

Las incluidas en el artículo 4 están también vetadas para el uso profesional a los componentes de las Fuerzas Armadas y cuerpos de seguridad del Estado. Son las que pretenden modificar el potencial ofensivo del arma o enmascarar su esencia: bastones que esconden en su interior una espada, navajas de grandes dimensiones, defensas de alambre, etcétera.

Las relacionadas en el artículo 5 pueden ser utilizadas en determinados casos por las Fuerzas Armadas y cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, así como por otro personal autorizado: funcionarios de prisiones, seguridad privada, policía portuaria, etc. Son las siguientes:

- Armas semiautomáticas de las categorías 2.^a.2 y 3.^a.2, cuya capacidad de carga sea superior a cinco cartuchos.

(2) L. O. 10/1995, de 23 de noviembre.

- Aquellos *sprays* que no estén aprobados por Sanidad.
- Las defensas eléctricas, de goma, tongas o similares.
- Los silenciadores aplicables a las armas de fuego.
- La cartuchería con balas perforantes, explosivas o incendiarias, así como los proyectiles correspondientes.
- Las municiones para arma corta con proyectiles *dum dum* o de punta hueca, así como los propios proyectiles.

También quedan prohibidas, salvo para exposición, las imitaciones de armas de fuego que por su veracidad puedan causar confusión.

En resumen, las armas de las que los profesionales de la Armada podemos hacer uso particular son las contempladas en el artículo 3 del Reglamento de Armas y autorizadas en nuestra licencia de armas. En cuanto al resto, las de guerra y las prohibidas del artículo 5, aquellas que dentro del ejercicio de la profesión determine la autoridad competente como utilizables para el servicio.

Licencias

Veamos ahora las licencias que autorizan el uso de armas del artículo 3 R. A.:

Tipo A para el siguiente personal:

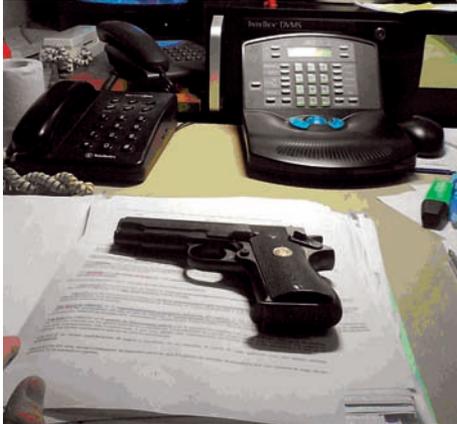
- Oficiales generales, oficiales superiores, oficiales y suboficiales de los Ejércitos, la Armada y los Cuerpos Comunes de la Defensa, así como los cabos primeros especialistas veteranos de la Armada.
- Miembros de la Guardia Civil.
- Funcionarios policiales del Cuerpo Nacional de Policía.
- Miembros de los cuerpos de policía autonómica y local.
- Miembros del Servicio de Vigilancia Aduanero.

Tiene vigencia mientras el citado personal se encuentre en situación de activo o disponible (segunda actividad para la policía o reserva transitoria para Ejércitos y Armada).

Tiene la eficacia de las licencias B, D, E, F y la autorización especial AE. La expide la misma autoridad que otorga la Tarjeta de Identidad Profesional.

En el caso de los militares, el soporte físico de la licencia de armas será la Tarjeta de Identidad Militar (TIM), modelos A y B. Para los miembros de la Policía será la Tarjeta de Identidad Profesional (TIP).

Tipo B: para autodefensa. Se concede discrecionalmente a profesionales y autoridades para su autoprotección: políticos, jueces, fiscales, joyeros... Tiene una vigencia de tres años y la concede el director general de Operaciones de la Guardia Civil por delegación de su director general.



Pistola modelo Astra 9 mm Parabellum
(1.ª categoría).



Prácticas de tiro.

Tipo C: para personal de seguridad privada debidamente habilitado para uso de armas. El ejemplo más común es el escolta privado o el vigilante de seguridad habilitado para el uso de armas. Tiene una vigencia de cinco años. Estas armas no pueden salir del ámbito de la empresa de seguridad.

Estos tres primeros tipos de licencias (A, B y C) habilitan para el uso de armas cortas. También la licencia tipo F, como veremos a continuación.

Tipo D: habilita para el uso de armas largas rayadas para caza mayor. Su vigencia es de cinco años, salvo para los mayores de 60 años, que será bianual, y para los mayores de 70, que será anual. La conceden los jefes de zona de la Guardia Civil.

Tipo E: habilita para el uso de armas largas para caza menor. Tiene una vigencia de cinco años, salvo para los mayores de 60 y 70 años, para los que será bianual y anual respectivamente. La conceden, por delegación, los jefes de comandancia de la Guardia Civil.

Tipo F: para el uso de armas de tiro de concurso, para la práctica de tiro olímpico o de cualquier otra modalidad deportiva debidamente legalizada que utilice armas de fuego. Tiene una vigencia de tres años. La concede el subdirector general de Operaciones de la Guardia Civil, por delegación.

Tipo AE: habilita para el uso de armas largas de las categorías 3.ª y 7.ª 2 y 3. Tiene una vigencia de cinco años y la conceden los jefes de comandancia por delegación de los delegados y subdelegados del Gobierno.

Libro de Coleccionistas L: tiene una vigencia indefinida y es para armas inutilizadas, objeto de coleccionismo. Es concedido por el subdirector general de Operaciones de la Guardia Civil, por delegación del director general.

Tipo AEM: autorización especial de uso de armas por menores. Para edades comprendidas entre 14 y 18 años, con una vigencia hasta su mayoría de edad. La conceden, por delegación, los jefes de comandancia de la Guardia Civil, con la particularidad de que sólo se podrán utilizar (nunca poseer) armas de la 2.^a o 3.^a categorías, y siempre que se vaya acompañado de un poseedor de licencia D, E, o F.

Todas las armas de propiedad privada deben de estar acompañadas por una Guía de Pertenencia.

Guía de Pertenencia

La Guía de Pertenencia será expedida a los oficiales y suboficiales de la Armada por los siguientes tres organismos, dependiendo de la categoría del arma:

- Intervención de Armas de la Armada.
- Intervención de Armas de la Guardia Civil.
- Ayuntamientos, a través de los negociados de la Policía Local.

Para las armas de 1.^a categoría, la Guía de Pertenencia la expedirá la Intervención de Armas de la Armada (revólveres y pistolas).

Para las armas de la 4.^a categoría (armas de CO₂ o aire comprimido), será el ayuntamiento de residencia del interesado el encargado de expedirla. En este caso no se denomina Guía de Pertenencia, sino Tarjeta de Pertenencia, que podrá ser de tipo A (armas con posibilidad de hacer varios impactos) o de tipo B (armas de un solo impacto). La de tipo A tiene una validez de cinco años y la de tipo B tiene una validez permanente. El alcalde es la autoridad competente para expedirla.

Para el resto de armas, el organismo competente para su expedición es la Intervención de Armas de la Guardia Civil.

El marino, dependiendo del tipo de arma que quiera adquirir, ha de dirigirse a uno u otro organismo. Así, el aficionado a la caza, al adquirir una escopeta, deberá iniciar el expediente ante la Intervención de Armas de la Guardia Civil correspondiente a su población de residencia. Si quisiera una escopeta de perdigones, será su ayuntamiento el competente. En el caso de tratarse de un arma corta de la 1.^a categoría, es la Intervención de Armas de la Armada la quien tiene la competencia.

Cuando se trate de un arma de nuestra propiedad, no ha de olvidarse la tramitación de los correspondientes seguros, licencias deportivas y demás documentos específicos que exigen la legislación estatal y autonómica.

Permiso de Armas

El formato de la Licencia de Armas para el personal civil ha sido sustituido, y consiste ahora en una tarjeta de plástico. Aquí mostramos los dos modelos, el antiguo y el actual. Para el personal militar (oficiales y suboficiales en activo), el Permiso de Armas será la TIM, modalidad A o B.

| DATOS DEL TITULAR | | LICENCIAS Y AUTORIZACIONES ESPECIALES QUE POSEE | | | | | |
|---|--|---|---|-----------------|--------------|---|-------|
| 1 APELLIDOS D.N.I. 790324 | | TIPO | DENOMINACION | FECHA CONCESION | VALIDA HASTA | AUTORIDAD QUE LA CONCEDE | SELLO |
| 2 NOMBRE Gregorio | | B | Licencia de armas de fuego cortas para particulares. | ***** | ***** | Director General de la Guardia Civil P. D. Subdirector General de Operaciones | |
| 3 FECHA DE NACIMIENTO 31-03-1973 | | D | Licencia de armas largas rayadas para caza mayor. | 09/10/2002 | 09/10/2007 | Director General de la Guardia Civil P. D. Jefe Zona CANTABRIA | |
| 4 DOMICILIO SANTANDER | | E | Licencia de armas largas rayadas calibre 5,6 mm., escopetas y aserradas. | 09/10/2002 | 09/10/2007 | Delegado del Gobierno P. D. CANTABRIA Jefe Comandancia CANTABRIA | |
| 5 CODIGO POSTAL 49001 | | F | Licencia de armas de concurso de tiro deportivo de afiliados de Federaciones deportivas. | 09/09/2002 | 09/09/2005 | Director General de la Guardia Civil P. D. Subdirector General de Operaciones | |
| 6 MUNICIPIO DE RESIDENCIA SANTANDER | | AE | Autorización especial de armas de avanzada, armas de fuego antiguas o históricas y de sistema Robert. | 09/10/2002 | 09/10/2007 | Delegado del Gobierno P. D. CANTABRIA Jefe Comandancia CANTABRIA | |
| 7 PROVINCIA DE RESIDENCIA CANTABRIA | | AEM | Autorización especial de uso de armas para menores. | ***** | ***** | Director General de la Guardia Civil P. D. Jefe Comandancia | |
| FIRMA DEL TITULAR <i>Gregorio López Meléndez</i> | | RESTRICCIONES USO DE LENTES CORRECTORAS PRECISA ENTREGA DEL VASO ANUALMENTE | | | | | |



Guía de Pertinencia

GUIA DE PERTINENCIA DE ARMAS TIPO: "D"

| | | | |
|--|--------------|--|----------------|
| GUIA NUM. | ARMA | CALIBRE | CATEGORIA |
| D-9612639L-4 | RIFLE | 308 | 2.2 |
| MAPA | MODELO | SERIE | NUMERO |
| SAVAGE | -NA- | -F- | 792.582 |
| PROCEDENCIA Santoña, Armería Antonia López.- | | | |
| APELLIDOS PROPIETARIO SANTANDER | | NOMBRE PROPIETARIO SANTANDER | |
| FECHA EXPEDICION 08 Octubre 1.999. | | CODIGO INTERVENCION 39032001.- | |
| EL INTERVENTOR DE ARMAS Santander.- | | FIRMA DEL TITULAR <i>D. Santander</i> | |

Fdo.: MAXIMINO GARCIA GARCIA

Antigua guía de Pertinencia (4).

| | | |
|--|--|--|
| GUIA DE PERTINENCIA DE ARMA DE FUEGO | | |
|  | | |
| N.º de Arma JOSE ANTONIO | | |
| FECHA DE EMISIÓN 12/11/1955 | | |
| FECHA DE EXPIRACIÓN 12/11/1955 | | |
| EL REGISTRADOR DE ARMAS Y EXPLOSIVOS <i>Mariano Moreno</i> | | |
| Intervención de Armas y Explosivos | | |

| CAÑONES INTERCAMBIABLES | | |
|-------------------------|---------|-----------|
| NUMERO | CALIBRE | CATEGORIA |
| | | |

Esta Guía de Pertinencia acompañará siempre al arma, tanto en los casos de uso, depósito y transporte (Art. 89.2 del Reglamento de Armas).

Actual guía de Pertinencia.

(4) El modelo antiguo de Guía de Pertinencia civil, al igual que el Permiso de Armas, ha sido sustituido por una tarjeta de plástico.



Evacuación médica de la fagata *Victoria* efectuada por el helicóptero de la Décima Escuadrilla.
(Foto: A. Pintos Pintos).

MIS MAQUETAS DE LA ARMADA ESPAÑOLA

Juan José GOMILA MADRID



Iniciación al modelismo naval



COMO sucede con muchas otras actividades, al modelismo naval se llega por afición; bien por vivir en un puerto de mar o por estar relacionado con alguna de las diversas marinas existentes (de guerra, mercante, de pesca, deportiva, etc.). De ellas saldrán, con toda seguridad, los modelos que formarán la futura colección del nuevo maquetista.

Tres posibilidades o modos de trabajo, principalmente, se presentan en el variado mundo del modelismo naval: maquetas de barcos en plástico, barcos semiconstruidos —los llamados *kits* de montaje— y la realización de un modelo partiendo de unos planos de construcción. Este orden sería el camino lógico para el practicante, yendo de menor a mayor dificultad. Y dentro de la última de ellas nos encontramos con el modelismo estático o con el de modelos capaces de navegar.

El estático, como su nombre indica, se refiere a barcos fijos, sin movimiento, que resultan normalmente muy decorativos. Sus modelos representan barcos históricos; barcos que por lo general, por uno u otro motivo, han tenido un papel destacado en la historia o han realizado alguna hazaña puntual.

Los barcos capaces de navegar son aquéllos a los que se les ha acoplado un pequeño motor —eléctrico, de gasolina o de vapor— y son dirigidos mediante sistemas de radio control, pudiendo hacer diversas maniobras, como dar atrás, hacer ciabogas o atracar. El modelista que se inicia debe definir desde el primer momento a qué tipo de modelismo piensa dedicarse. Hay que tener en cuenta que la confección del casco y el encolado de piezas para un modelo estático distarán mucho de los de un modelo para navegar.

Existe un amplio abanico de herramientas para el trabajo del modelista: cuchillas, alicates de diferentes tipos, sierras de diversos usos, limas, escofinas, gubias, pinzas, taladros y un largo etcétera. El tiempo le irá diciendo al

modelista lo que le vaya haciendo falta. Hay que comprar las herramientas a medida que se vayan necesitando; no hay que cargarse de herramientas y útiles que quizá nunca lleguen a usarse.

El taller

Y si hemos mencionado las herramientas, tenemos que hablar forzosamente del taller: el lugar donde el modelista desarrollara su trabajo y pasará gran cantidad de horas, unas trabajando y otras planificando la tarea, estudiando planos, consultando libros, fotos, etc. El taller ideal es aquél en el que el modelista puede disponer de una habitación para él solo, donde desplegar los planos y poder dejar piezas y operaciones a medio realizar, sabiendo que nadie los va a tocar. Pero este caso no se da con frecuencia, y en muchas ocasiones uno tiene que adaptarse a lo que hay: una mesa de cocina, unos pocos metros en un trastero o cualquier otro lugar de las cada vez más reducidas viviendas.

Los kits de montaje

Los *kits* de montaje tienen la ventaja de que contienen todas las piezas necesarias para realizar las maquetas y que vienen cortadas; y lo que es más importante, la secuencia y el orden de montaje y los colores con los que se debe pintar el modelo. Naturalmente todo esto se paga, y no puede decirse que los *kits* de montaje sean precisamente baratos.

Durante la construcción del modelo el modelista está relajado y agradablemente ocupado, haciendo algo que le gusta. Al acabar presenta un bonito barco que es elogiado por las personas que lo ven, e incluso lo coloca en una urna de cristal que realza la maqueta y la protege de la suciedad.

Construcción de un modelo partiendo de los planos

Para realizar un modelo partiendo de un plano hay que contar con un buen plano. Cuanto más completo sea, más fácil y sencillo resultará construir el modelo, ahorrándonos tiempo y esfuerzo en su interpretación. Un buen plano debe tener al menos tres vistas del modelo a construir:

- Una primera, denominada plano de formas, en la que se vea la falsa quilla y las cuadernas individualizadas.
- Otra segunda vista contemplará el alzado o costado de todo el barco, mostrando sus elementos de perfil.
- En la tercera vista se mostrará la cubierta, o cubiertas, con vistas de sus elementos y accesorios incorporados.

Todo plano viene dado con su escala; ésta está representada por dos cifras separadas por una barra o dos puntos (1/30 ó 1:30). La primera cifra indica la unidad de medida que se utiliza en ese plano, y la segunda la equivalencia de esa unidad de medida del plano a la realidad. Por ejemplo, una escala 1/30 quiere decir que una unidad medida en el plano representa 30 unidades en la realidad.

Una vez sacada la falsa quilla, que es como la columna vertebral de un cuerpo, se ensamblan las cuadernas —equivalentes a nuestras costillas— a la falsa quilla mediante unas hendiduras, encolándolas cuando estén perfectamente alineadas. Cuando está todo seco se empieza con el forrado del casco, adaptando al contorno de las cuadernas unas finas tiras de madera llamadas tracas, que le irán dando forma al casco del buque. Una vez terminado, dependiendo del modelo, se laca o se enmasilla y se pinta. A continuación se monta la superestructura, palos, botes, etcétera.

Mis maquetas

Se dice que el nacimiento de las maquetas navales fue consecuencia de las horas de descanso o retiro de los marinos, ya que invertían su tiempo libre en la creación de los modelos, principalmente de aquéllos en los que habían pasado gran parte de su vida. Yo, mientras estuve embarcado, consideré este arte como algo muy difícil y lejano. Por otro lado, el poco tiempo libre del que disponía lo dedicaba, como casi todos, a la familia y al descanso, de los que no se podía disfrutar tanto como se quería. La afición por las maquetas entró en mí estando destinado en tierra; quizá por añoranza de los años transcurridos a bordo de los buques. Lo primero que se me ocurrió fue comprar en una tienda de modelismo un *kit* de plástico de un portaaviones americano. Lo monté rápidamente, pero le encontré escaso valor al simple hecho de pegar piezas que ya venían terminadas. Yo quería algo más personal.

Cierto día un amigo me dejó los planos de montaje de un *kit* del *Juan Sebastián de Elcano*. Fijándome en dichos planos fui dándole forma a un taco de madera y continué después haciendo las piezas. Ésa fue mi primera maqueta: un gran logro para mí en su día y, aunque al contemplarla ahora veo que no era como para tirar cohetes, le tengo un gran cariño, pues sin ella no hubiese nacido en mí la afición por el modelismo naval. De hecho estoy preparando todo para comenzar de nuevo la maqueta de nuestro querido buque escuela y puedo asegurar que la construcción no se parecerá mucho a la primera.

En el año 1998 se me metió en la cabeza la idea de hacer la corbeta *Descubierta*, de cuya dotación de quilla formé parte. Era un modelo que no estaba comercializado; no existían piezas; había que crearlo todo. Empezaba lo bonito.

Mi primer paso, después de conseguir los planos, fue ver el tamaño que quería que tuviese la maqueta. Ése es otro aspecto que hay que tener muy en



Mi primera maqueta.



Corbeta *Descubierta*.

cuenta: hacer la maqueta pensando en el sitio donde va a ir colocada, sobre todo en las casas, en las que normalmente no se anda sobrado de espacio.

Como en la anterior ocasión, me hice con un buen taco de madera y empecé a darle forma. Una vez hecho el casco empecé con la superestructura, armamento y todas las piezas, apoyándome además en fotografías y vídeos filmados a propósito para la ocasión. Me pasé horas y horas viéndolos y tomando anotaciones y más anotaciones. Muchas veces, después de hacer una pieza en la que tardaba dos o tres horas, la miraba y si no me gustaba iba directamente a la basura.

Por último llegué a la parte más agradecida, el pintado y colocación de radares, candeleros, etc. Después de unos nueve meses la di por terminada. Realmente me sentí satisfecho de lo que había hecho.

En el año 2000 afronté mi segundo gran reto con el buque en el que mi padre había realizado sus últimos cinco viajes antes de quedar como pontón: el buque escuela *Galatea*, cuya historia ya conté en el número de agosto-septiembre de 2006 de esta REVISTA GENERAL DE MARINA. Saqué las cuaderñas del plano del buque y fui ensamblándolas en la quilla, forrando el casco con tiras de madera, enmasillando, lijando varias veces... hasta que quedó perfecto.

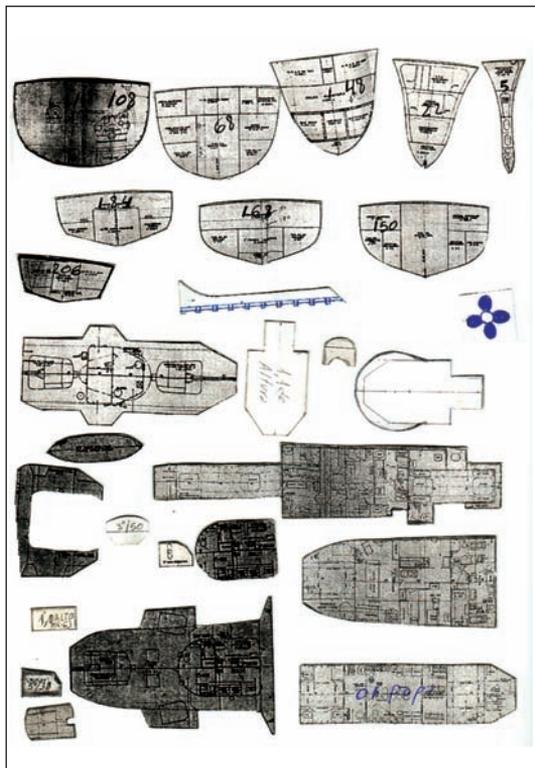


Galatea.

Haciéndolo de esta forma, es decir, construyendo las cuadernas basándose en el plano, la satisfacción es mucho mayor que como lo había hecho anteriormente, dando forma a un taco de madera. Con esta maqueta tuve la feliz idea de ir fotocopiando los pasos más importantes de la construcción. Disfruté enormemente por la gran cantidad de arboladura, con todos sus cables, drizas, motones, pescantes, botes y demás piezas, hechas todas a mano. Aunque en principio pensé colocarle sus velas, cuando contemplé la belleza de sus palos desnudos, con toda su cabullería, opté por dejarla así. Tras unos diez meses de arduo trabajo la di por finalizada.

Pasados ocho años, estando ya en la reserva, me entró de nuevo el gusanillo y, después de convencer a mi esposa de que había en la casa un hueco para otra maqueta, me puse otra vez manos a la obra. Esta vez elegí el *Almirante Valdés*, mi primer barco en la Armada, cuyos planos conseguí en el Archivo del Arsenal de Cartagena. En realidad, los planos que obtuve correspondían a un destructor *Fletcher* tipo *Lepanto*. El *Almirante Valdés* tenía

ciertas diferencias en la superestructura y armamento, por lo que tuve que hacer muchas reformas a los planos hasta que conseguí hacer una plantilla.



Plantilla.

También hice el casco partiendo de las cuadernas, con el consiguiente trabajo ya referido anteriormente de enmasillar y lijar. Me apoyé en muchas fotos, pues toda ayuda es poca, gracias a que otra de mis aficiones es la de coleccionar fotos de buques de nuestra Armada, lo que me fue de bastante utilidad para observar un gran número de detalles.

En esta ocasión, gracias a estar en la reserva, pude dedicar mucho más tiempo diariamente a la realización del modelo, por lo que lo terminé en tan sólo siete meses.

Me he decidido a escribir este artículo porque sé que son muchos los compañeros que



Destructor *Almirante Valdés*.



Montaje fotográfico de maqueta.



Montaje fotográfico de maqueta.

tienen esta afición, tan nuestra, y he tomado como referencia una de las secciones de nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA, como es la del *Pañol de Pinturas*, a través de la cual vamos conociendo personas vinculadas a la Armada que disfrutan dedicando parte del tiempo a un bonito *hobby*. Sería bonito que por medio de la REVISTA nuestros maquetistas pudiesen dar a conocer sus modelos, principalmente los dedicados a unidades de nuestra Armada, explicando a su vez sus experiencias, anécdotas y técnicas relacionadas con el maquetismo.

Como dije anteriormente, otra de mis aficiones es la fotografía, por lo que aprovecho para mandar unas composiciones fotográficas de mis maquetas, tanto navegando como en puerto.

DON ANTONIO POSADA Y DE LA CONCHA, TENIENTE GENERAL DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA

Antonio Luis MARTÍNEZ Y GUANTER



INO al mundo don Antonio en la villa de Villaviciosa el año del Señor de 1722, muy posiblemente en el Palacio de Estrada, en la calle García Caveda núm. 6, o en el Palacio de Posada, sito en la misma pero en su núm. 10. Fueron sus padres don Andrés Posada Álvarez de la Nava y su esposa doña Teresa de la Concha Blanquín.

Comenzó muy joven su carrera militar, pues lo hizo en un principio en el Ejército y, siendo ya oficial, pidió pasar a la Real Armada, para lo que pasó el examen preliminar con buenas notas, siendo incorporado a la Armada por Real Orden del 19 de diciembre del año de 1740, pero ya con el grado de teniente de navío. Con este grado embarcó de oficial subordinado en uno de los navíos de la división del general don Blas de Lezo, que zarpó rumbo a Cartagena de Indias donde iba a empeñarse en la defensa de tan importante plaza y su puerto.

El día 15 de marzo se presentó ante Cartagena de Indias la enorme formación naval inglesa, compuesta por 36 navíos, de ellos nueve de tres baterías y 80 cañones y el resto de dos baterías y entre 50 y 70 cañones, con 12 fragatas, nueve brulotes y varias bombardas, todos bajo el mando del almirante Edward Vernon, quien las había repartido en tres divisiones: se reservó el mando personal de una de ellas, puso una al mando del vicealmirante Ogle y la otra al mando del comodoro Lestock, con una dotación en total de unos 17.000 hombres.

Las fuerzas del Ejército transportadas en aquel convoy de más de 170 velas sumaban unos 12.000 hombres, bajo el mando inicial del general Cothart, que precisamente falleció en la travesía, por lo que le sucedió el general Wentworth, que fue quien se llevó el disgusto.

Por parte española se contaba con las fuerzas siguientes: 1.100 soldados del Ejército, 300 milicianos naturales del país, dos compañías de negros libres (sin especificar número, pero que no serían más de 250) y 600 indios flecheros —o sea, con arcos y flechas—, por lo que el total era de unos 2.000 hombres.

Con esta abrumadora diferencia de fuerzas a favor del enemigo, intentar hacerle frente parecía más que temeridad locura, pero allí estaba este marino que «siendo medio hombre» valía por cien, y bien que lo demostró, aunque en ello le fuese la vida.

Comenzó el ataque y los ingleses fueron contenidos en un principio, pero la desproporcionada cantidad de efectivos iba haciendo que poco a poco se acercasen a la boca de la bahía interior. Cuando ya lo había conseguido, el general Wentworth se encontró que sus fuerzas estaban muy mergadas por el tiempo pasado a bordo, pues según cálculos habían muerto unos 8.000 de sus hombres —siendo datos británicos, hay que dudar de su exactitud—, lo que le impidió efectuar el desembarco y le forzó a reembarcar para regresar a su isla.

En uno de los combates librados en las fortalezas que protegían la entrada a la bahía, fue herido Posada. Al recuperarse de sus heridas embarcó en diferentes buques, en los que fue adquiriendo experiencia. El 20 de marzo de 1744, por real orden, se le notifica su ascenso al grado de teniente de fragata. Con este grado se le asignaron ya algunos mandos de buques menores, con los que realizó varios tornaviajes a Tierra Firme y a las Antillas en comisión de correo, hasta que por otra real orden, de 28 de octubre de 1751, es ascendido a teniente de navío.

Pasó a embarcar en diferentes buques, realizando al principio misiones de corso por el Mediterráneo para controlar la piratería de las regencias norteafricanas, así como viajes en misión de correo a Tierra Firme y a las Antillas. Continuó como oficial subordinado en diversos buques hasta aterrizar como alférez de la Real Compañía de Guardiamarinas del Departamento de Cádiz en julio de 1760. Allí, por Real Orden de 19 de ese mismo mes, es ascendido a capitán de fragata.

Como debía cumplir su periodo de mando a bordo, pasó a formar parte de la escuadra del marqués de Socorro, participando en la defensa de La Habana, que fue atacada el 6 junio de 1762 por la escuadra del almirante George Pocock, compuesta por 23 navíos, 24 fragatas, tres brulotes y otros buques menores. El cuerpo de desembarco ascendía a 14.000 hombres, transportados en 150 buques y al mando del conde de Albemarle.

El castillo del Morro tenía 64 cañones, entre sus frentes terrestre y marítimo. La guarnición inicial la componían 3.000 soldados de línea, 50 de marina, 50 artilleros y 300 gastadores negros, que se relevaban cada tres días. Más adelante se reforzó el Morro con las dotaciones de los buques, que llegaron a alcanzar la cifra de 479 entre condestables, marineros artilleros de mar y marineros. El día 11 los británicos ocuparon la Cabaña.

Desde la fortaleza se oía talar el monte para la fortificación de los asaltantes. El día 1 de julio destacaron los británicos cuatro buques para batir la fortaleza desde el lado de la mar, acercándose lo máximo que les permitía su calado para realizar el fuego más certero y potente.

Por la parte de la mar el fuerte estaba defendido por la batería de Santiago: 30 cañones del castillo frente a 143 de cada banda de la línea de cuatro buques británicos. El *Cambridge* fue el que más se acercó, por lo que perdió a su capitán, tres oficiales, la mitad de su dotación y toda su arboladura, quedando tan maltrecho que se hubiera ido a pique bajo los mismos muros del castillo de no haber sido tomado a remolque por el *Marlborough* en una arriesgada maniobra.

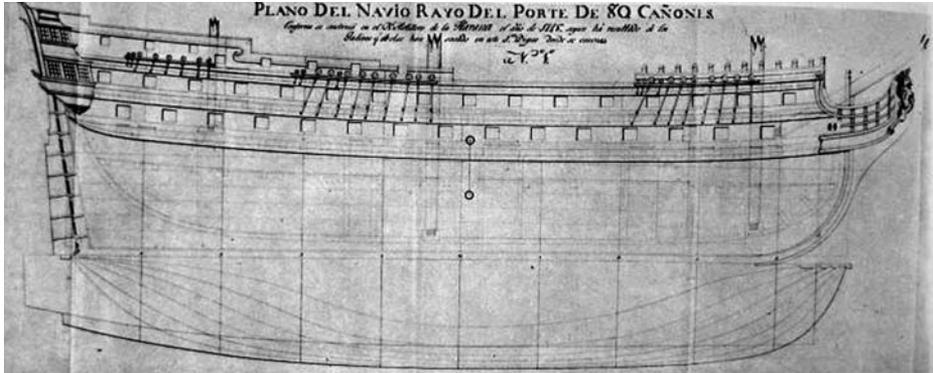
Le substituyó el *Dragón*, que continuó en el empeño, y si bien desmontó a Velasco muchas piezas, tuvo también que apartarse con grandes averías. El *Stirling* se separó ileso, pero su capitán fue depuesto por el almirante por no haberse acercado más al Morro. Pesó mucho en esa decisión el que fuera el más antiguo de los cuatro capitanes.

El día 30 de julio hizo explosión la mina que derribó parte del muro, por donde se precipitaron los británicos por medio de una rampa de madera. Fue imposible mantener la defensa, muriendo los insignes capitanes de navío Velasco y González-Valor de Bassecourt, lo cual obligó a izar la bandera blanca para evitar más muertes irremediables.

Al ser rendida la ciudad, Posada fue hecho prisionero y transportado a la Península. Estuvo destinado en el mismo departamento cumpliendo diferentes comisiones, hasta que le llegó una Real Orden de 15 de enero de 1766 por la que se le comunicaba su acenso al grado de capitán de navío. Se le entregó entonces el mando de un navío con el que realizó cruceros por las zonas de los cabos de Santa María y San Vicente, en los que además de proteger las rutas de acceso a la Península de los buques provenientes de las Antillas cumplía la misión de enseñanza en las primeras prácticas de náutica a los guardias marinas.

Por Real Orden de 4 de diciembre de 1770 se le destina como teniente de la Real Compañía de Guardiamarinas del Departamento de Cádiz. Y cinco años más tarde, en febrero de 1775, es ascendido a brigadier, empleo que había sido instaurado sólo dos años antes.

El 24 de abril de 1779 es ascendido a jefe de escuadra, enarbolando su insignia en el navío *Rayo*, de tres baterías y 100 cañones. Es destinado como general subordinado de don Luis de Córdova, con el que participa en el bloqueo de Gibraltar de 1782, durante el cual tuvo lugar el desastroso ataque de la baterías flotantes inventadas por el ingeniero francés D'Arçon, que al ser bombardeadas por las balas rojas de la fortaleza del Peñón fueron presas del fuego, por lo que algunas saltaron hechas astillas al explotar su santabárbara. El resultado fue de 338 muertos, 638 heridos, 80 ahogados y 300 prisioneros, participando en el rescate todos los botes y lanchas de los navíos de la escuadra, bajo el mando de don Antonio Posada.



Plano del navío *Rayo* de 80 cañones.

En socorro del Peñón, los británicos enviaron un convoy con la escolta de la escuadra a las órdenes del almirante Howe. Al ser divisados zarpó la escuadra española al mando del general don Luis de Córdova, que se vio forzada a correr sobre la costa africana un fuerte temporal, mientras que la británica hacía lo mismo sobre el Mediterráneo. Al sobrevenir la calma los británicos pudieron arribar antes al Peñón, por lo que don Luis quedó a la espera de su salida para batirla. El combate tuvo lugar después que Howe abandonase el fondeadero del Peñón rumbo al Atlántico y la escuadra española le diese alcance a la altura de Espartel el 20 de octubre.

Los británicos admiraron el modo de maniobrar de los españoles, su pronta línea de combate, la veloz colocación del navío insignia en el centro de la fuerza y la oportunidad con que forzó la vela la retaguardia acortando las distancias. El combate tuvo una duración de cinco largas horas.

Los buques enemigos, por ir forradas de cobre sus obras vivas, tenían más andar, lo que les permitió mantener en todo momento la distancia en el combate. Cuando se incorporaba la mayor parte de la escuadra española, los ingleses decidieron rehuir el enfrentamiento por el mayor número de navíos españoles. Cazaron velas, ciñeron y, mostrando sus popas, se fueron alejando del alcance de la artillería española.

Por su esmerada acción en el combate anterior, al que no pudo llegar a tiempo por el mal andar de su navío, don Antonio Posada fue ascendido a teniente general por Real Orden de 11 de febrero de 1783.

No tenemos más datos sobre si participó en algún combate más, las escuadras que pudo mandar o los destinos que pudo ocupar. Lo que sí sabemos es que, bien por enfermedad o por quedar sin destino, debió dársele algún pasaporte para regresar a su casa, pues allí, en su villa natal de Villaviciosa, y muy posiblemente en la casa de García Caveda núm. 6, le sobrevino el óbito el día

28 de noviembre de 1795, contando entonces con 73 años de edad, de ellos 55 de distinguidos servicios en la Real Armada, aparte de cuatro más en el Ejército, para el bien de su rey y de España.

Estaba en posesión de varias cruces y medallas, entre ellas la Cruz pensionada de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III. Hay que hacer notar que su carrera fue fulminante, ya que alcanzó el grado de teniente general con tan sólo 51 años de edad y 33 de servicio en la Real Armada.

BIBLIOGRAFÍA

Enciclopedia Universal Ilustrada. Espasa. Tomo 46; 1922, p. 765.
GARCÍA-MAURIÑO RAMÍREZ, Carlos (descendiente del biografiado).



Ejercicios de la Unidad de Guerra Naval Especial (UGNE).
(Foto: M. Garri Álvarez).



LAS LECCIONES DE LA HISTORIA

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ



OY más que nunca, las operaciones militares en curso deben ser estudiadas e interpretadas para deducir las consecuencias prácticas que pudieran ser aplicadas de inmediato. En el siglo XXI, los acontecimientos ocurren con una velocidad tal que no dan tiempo a la reflexión sosegada que caracterizaba a los estudios clásicos de las operaciones militares, porque el nivel de los analistas estratégicos se encuentra demasiado alejado de la realidad del «día a día». Su actividad se considera como si fuese un trabajo para los archivos, guardando los hechos como recuerdos históricos, más ligados a la nostalgia de los tiempos pasados que a la aplicación inmediata de opciones reales como verdaderas lecciones de la Historia.

Estas ideas son, precisamente, las que han sugerido los historiadores norteamericanos ante la situación que acabo de describir, cuando fueron llamados por el Pentágono para que ayudasen a interpretar los sucesos de la Guerra de Afganistán, tal como se describe en un artículo publicado en el *New York Times* (31 de diciembre de 2009), con el título «Army History Finds Early Misteps in Afganistan», que hace referencia a un grupo de siete historiadores a quienes se encargó hacer un informe sobre la marcha de la Guerra en Afganistán. Este trabajo, con el título *Una Guerra Diferente (A Different Kind of War)*, cubre el periodo de 2001/2005, y fue publicado en la primavera de este año. Abarca los sucesos bélicos ocurridos en el campo de batalla, que debieran ser tenidos en cuenta, no sólo para la formación de los nuevos mandos, sino por los dirigentes militares responsables de las operaciones en curso para corregir los fallos ocurridos, aplicando las soluciones inmediatas.

El informe histórico, de más de 400 páginas, ofrece y apunta conclusiones para lo uno y lo otro. Destaca el valor de las operaciones especiales en el contexto de esta guerra, que califica como cívico-militar. Se reconoce que una

cosa es hacer la guerra y otra muy distinta es practicar las operaciones de paz (*peacekeeping* o *nation-building*), para las que las tropas no estaban preparadas ni dotadas. El grupo de historiadores recorrió Afganistán, entrevistando a los mandos militares de todos los niveles. Así, cuentan anécdotas variadas, como la de un teniente coronel que tuvo que comprar libros por Internet sobre tácticas de insurgencia para sus mandos subordinados porque no tenían conocimientos sobre este tipo de operaciones. En otro caso, un oficial que estaba encargado de «asuntos civiles» recibió un millón de dólares para gastar, pero los requisitos burocráticos eran tan complicados que no pudo emplear un solo dólar.

En el caso de nuestra formación militar y análisis de operaciones en curso, parece bueno aplicar métodos norteamericanos como éste. Porque también casos como los de la piratería o la participación en operaciones de paz podrían requerir el asesoramiento de quienes tienen conocimientos históricos de aplicación real. En este tiempo es necesario dar a los mandos militares, actuales y futuros, posibilidades de contraste con situaciones ocurridas que puedan ofrecer lecciones válidas. Por eso, con estas líneas intento sólo reclamar que se preste la atención debida a quienes se dedican a estudiar la Historia y así poder contar con su asesoramiento a la hora de la toma de decisiones de carácter militar.





TEMAS PROFESIONALES

LA UVICOA EN APOYO DE LA FUERZA

Francisco DÍAZ MARTÍNEZ
Jefe del CAE-UVICOA



Introducción



En un artículo anterior, que versaba sobre las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) en la enseñanza y publicado en el número de enero-febrero de 2010 de la REVISTA GENERAL DE MARINA, se destacaba la importancia de estas tecnologías en la actual sociedad de la información y del conocimiento y, más concretamente, se señalaba su papel en apoyo a unos sistemas educativos más flexibles, modernos y más accesibles. Dicho artículo finalizaba señalando el gran esfuerzo que están

llevando a cabo las FAS en general y la Armada en particular con la inclusión de la enseñanza virtual en su oferta educativa, para transformar y modernizar sus sistemas clásicos de enseñanza. Ya en el año 2000, el Plan de Innovación Tecnológica para la Enseñanza en la Armada (PITEA) proponía un nuevo modelo de enseñanza, que llamaba «Enseñanza Distribuida», con el que se pretendía promover la modernización de la enseñanza en la Armada, consecuencia de los cambios producidos en las propias Fuerzas Armadas y del impacto de una sociedad dominada por las nuevas tecnologías.

Estas necesidades quedaban satisfechas con la incorporación a la DIENA de la Universidad Virtual Corporativa de la Armada (UVICOA), un sistema de formación continua independiente del lugar y del tiempo, que salva las limitaciones de la formación presencial y aumenta las oportunidades de formación, especialmente para el personal embarcado. De esta forma se convertía la enseñanza en una ventaja competitiva para la captación, motivación y retención del personal en la Armada. Todo ello con el fin último de contar con un personal más preparado que permitiese mejorar la eficacia de las unidades de la Fuerza.

Como consecuencia del PITEA, en el año 2002 se elaboró el «Modelo Conceptual de Gestión del Conocimiento para la DIENA», con los objetivos específicos de proporcionar a la Armada un sistema de formación ágil y eficaz que incorporase las nuevas tecnologías, definir al mismo tiempo un nuevo modelo de aprendizaje y finalmente establecer los procedimientos necesarios que permitieran una formación *just-in-time*, es decir, que las escuelas y profesionales de la Armada pudieran acceder a los contenidos, recursos y servicios formativos donde, como y cuando los necesitaran.

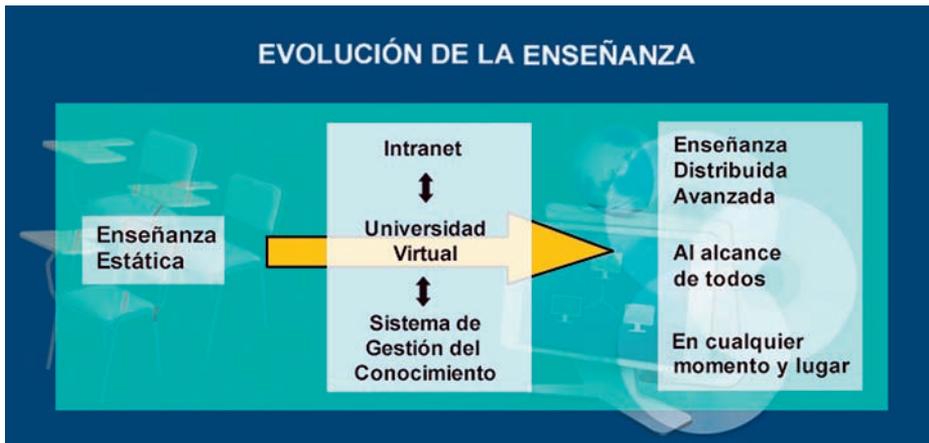


Figura 1.—Evolución de la enseñanza.

En efecto, la enseñanza general, y por tanto la de las Fuerzas Armadas, camina hacia esa nueva modalidad de estudios, que convierte al alumno en el protagonista del nuevo sistema educativo. El objetivo de esta nueva metodología de enseñanza es formar profesionales críticos, creativos e independientes, con capacidad para resolver problemas y seguir aprendiendo a lo largo de toda su vida profesional.

Con esta nueva modalidad de estudios, el aprendizaje no se reduce a la transmisión de unos conocimientos teóricos, sino también al desarrollo de unas habilidades y capacidades generales y específicas. La forma de estudio es más autónoma, reflexiva, multidisciplinar, cooperativa y práctica. Aunque el profesor sigue teniendo una función de guía, se exige al alumno que opine, resuelva, consulte y ponga en práctica lo que ha aprendido.

La adopción de esta nueva modalidad de estudios afecta a la metodología del aprendizaje. La clase magistral va a compartir protagonismo con el uso de técnicas que promueven la obtención y el desarrollo de dichas habilidades y competencias. Ya no basta con adquirir conocimientos, indispensables en todo caso, sino que hay que «saber hacer».

Como consecuencia, la Armada necesitaba disponer de un sistema que pudiera dar respuesta a los nuevos planteamientos en materia de enseñanza, que permitiera reducir las horas de clases presenciales y fomentara la participación en seminarios, grupos reducidos, debates o exposiciones, y facilitara las oportunidades de aprendizaje.

Experiencias en las FAS extranjeras

Posiblemente la primera experiencia en el campo de la Enseñanza Virtual en el extranjero la desarrolló la Marina de los Estados Unidos, que ya en 1998 inició la adaptación y el empleo de las nuevas tecnologías a la enseñanza y al adiestramiento. En efecto, propuso y adoptó un modelo de enseñanza llamado *Navy-wide Distributed Learning* con objeto de aplicar a la enseñanza las estrategias y tecnologías existentes y disponibles.

Este concepto pretendía hacer llegar la enseñanza a los alumnos con independencia del tiempo y del espacio, utilizando todos los recursos tecnológicos disponibles y facilitando la formación continuada, a la vez que se pasaba de un conocimiento estático a uno dinámico.

Con este mismo propósito, la Marina Real Británica ha implantado un sistema de enseñanza virtual, llamado *Mobile Training*, el cual permite a los posibles alumnos participar en los cursos utilizando consolas portátiles individuales que funcionan con total autonomía y a las que previamente se les cargan los contenidos didácticos.

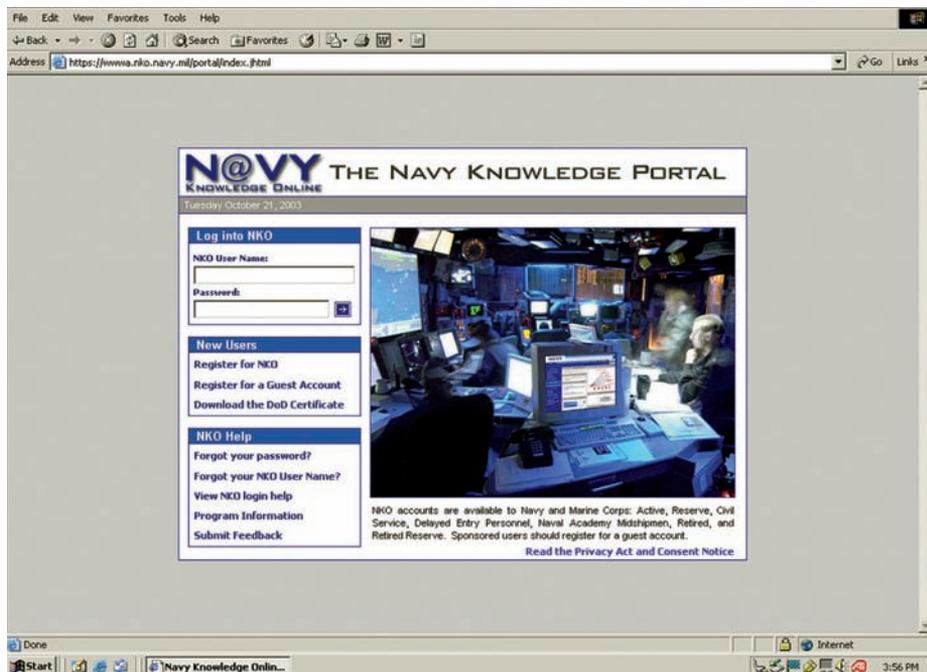


Figura 2.—Experiencias en otros países.

El Campus Virtual Corporativo del Ministerio de Defensa (CVCDEF)

De vuelta en nuestro país, diré que la Orden DEF/2653/2009, de 14 de septiembre, ha creado el Campus Virtual Corporativo del Ministerio de Defensa (CVCDEF) con el fin de constituir un sistema integrado de enseñanza en un entorno virtual en el ámbito del MINISDEF. Según se establece en la disposición adicional segunda de esta OM, «La creación del CVCDEF hace necesaria la convergencia de los sistemas de enseñanza virtual en marcha. El resultado de esta convergencia será la integración de los actuales sistemas en el CVCDEF». Al estar este campus estructurado en dominios, podemos decir que la UVICOA ya constituye el dominio de la Armada dentro de ese campus virtual.

La Universidad Virtual Corporativa de la Armada (UVICOA)

Pero, ¿qué es realmente la UVICOA y cuál es su papel en la Enseñanza Naval? El sistema UVICOA se sustenta sobre una sólida base tecnológica y

procedimental, y su uso está normalizado. La arquitectura tecnológica del sistema es una combinación de *hardware* (HW), *software* (SW) y las TIC. En cuanto a los procedimientos que se aplican, están basados en las metodologías más modernas de enseñanza no presencial, acordes con el nuevo sistema educativo.

La UVICOA proporciona un «conocimiento corporativo» por medio del cual se garantiza la disponibilidad de lo que hay que saber en la institución, para cada puesto y con independencia de las personas físicas que lo ocupan. Esto permite que *cuando un miembro de la dotación de una unidad cambia de destino, su conocimiento no se pierda*.

Como puede verse en el siguiente esquema, la estructura de la UVICOA ha sido diseñada para dar apoyo a la Enseñanza Naval en su concepción más amplia, con una profunda vocación práctica. De hecho, el sistema integra aplicaciones que facilitan y potencian el *aprendizaje*, la *colaboración* y el *acceso a la información* de todo el personal de la Armada.

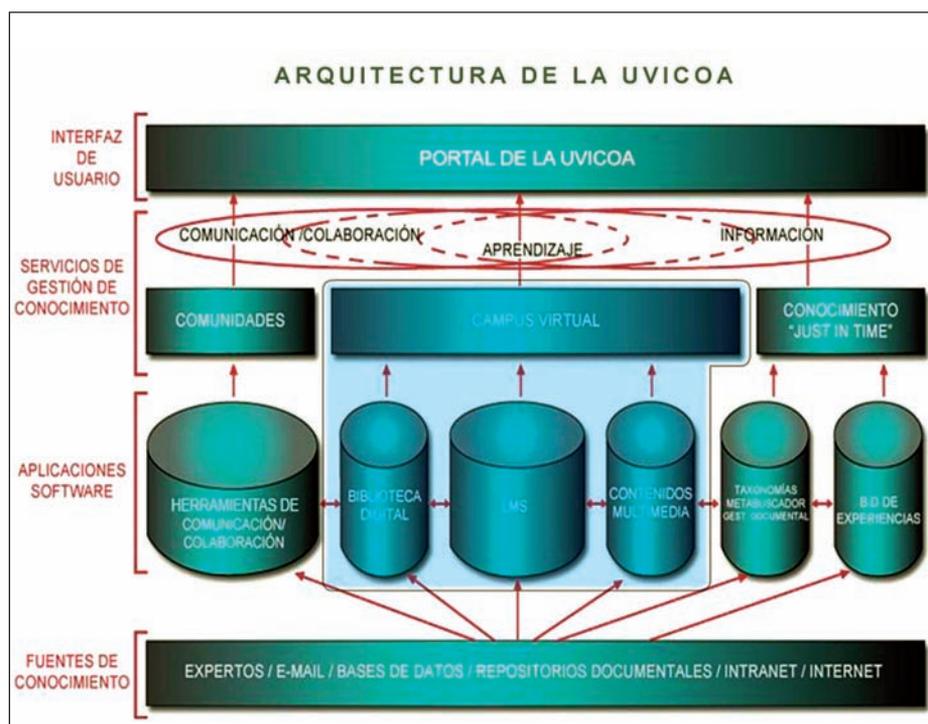


Figura 3.—Arquitectura de la UVICOA.

Potencialidades y flexibilidad de la UVICOA

Una de las utilidades destacadas del sistema UVICOA es la posibilidad de impartir y grabar clases virtuales. Las grabaciones pueden descargarse y distribuirse por correo electrónico o en soporte físico. Asimismo, pueden publicarse dentro del propio sistema UVICOA (Mapa del Conocimiento, Biblioteca Digital, etc.) para un posterior acceso vía Intranet o Internet.

Con este fin se utiliza la Sala de Reuniones UVICOA, que es una herramienta avanzada de aprendizaje y colaboración en tiempo real que combina clases virtuales altamente interactivas, reuniones virtuales y «seminarios web», con un sistema de administración de contenidos didácticos. Con ayuda de esta herramienta se puede celebrar, de manera virtual, una reunión de trabajo, impartir una clase o grabar una presentación o una clase magistral, que podrán usarse con posterioridad.

DIRECCIÓN DE ENSEÑANZA NAVAL

UVICOA

INICIO QUIERES SOMOS CURSOS CORTERIDOS APLICACIONES AYUDA MAPA WEB

Accesos Directos

- Plataforma de Aprendizaje
- Sala de Reuniones
- Mapa del Conocimiento
- Biblioteca Digital
- Contenidos Didácticos
- Multimedia

Últimas noticias

- La UVICOA cierra 2009 con la participación más alta de su historia
- La UVICOA ofrece acceso libre a todos sus contenidos multimedia
- ESUBO utiliza la UVICOA para la fase no presencial del CASMA
- Concluye la fase de desarrollo del Portal de la Enseñanza en la Escuela Naval Militar
- Comienza el curso de actualización para desempeño de los cometidos de Cabo Mayor

Últimas convocatorias

- UVICOA-INTENDENTE MONTOJO GESTION DE DOCUMENTOS CONTABLES (UEP) (6U021 2010 001)
- UVICOA-TUTORES ON-LINE (6U005 2010 001)
- UVICOA-LINK-11 (67024 2010 001)
- UVICOA-LINK-15 OPERACION (67027 2010 001)
- UVICOA-SONAR DE 1160 (I) LF (6U105 2010 001)

Conozca el nuevo portal

Curso de inglés online autorizado TEST DE NIVEL

UVICOA recomienda

Contactar

Premio a la Gestión del Conocimiento 2007 del Ministerio de Administraciones Públicas

Bienvenidos a la UVICOA

La UVICOA renueva su portal. El nuevo portal propone un diseño moderno y ergonómico, alineado con la línea corporativa de la Armada. La navegación es ahora más fácil y amigable.

El portal de la UVICOA ofrece a sus visitantes las últimas noticias y novedades, nuevos contenidos didácticos, clases virtuales y otros recursos del ámbito de la enseñanza. Así mismo se potencia la participación de los usuarios por medio de actividades y cuestionarios.

Le damos la bienvenida al nuevo portal de la UVICOA y esperamos que lo encuentre útil e interesante.

Resumen de las noticias

Figura 4.—El portal de la UVICOA.

Durante el desarrollo de un curso UVICOA se pueden presentar distintas circunstancias en función de la conectividad existente, es decir, de la capacidad de acceder a los contenidos multimedia del curso, de la posibilidad de asistir a sus clases virtuales y de participar en otras actividades adicionales en el marco del curso.

Cuando la conexión a Intranet es constante y rápida a lo largo del curso, el acceso a los contenidos multimedia se lleva a cabo con normalidad vía Intranet. La asistencia a las clases virtuales es en tiempo real y las distintas actividades, llevadas a cabo *on-line* durante el curso, dejan «traza» en el sistema.

Características de los cursos

Los cursos que se imparten a través de la UVICOA siguen los planes de estudios correspondientes. A lo largo de su desarrollo se utilizan todo tipo de contenidos. Algunos son aportados por los propios profesores y suelen ser documentos y presentaciones. Otros, en cambio, pueden proceder de la extensa colección de contenidos multimedia de la propia UVICOA, que cuenta con más de mil unidades multimedia interactivas, relacionadas con una gran variedad de áreas de conocimiento naval (Seguridad Interior, Motores, Electricidad, Táctica, Maniobra, Navegación, Meteorología, etc.). Estas unidades multimedia se utilizan en la enseñanza de un amplio conjunto de sistemas y equipos embarcados (turbinas, motores, frío y aire acondicionado, equipos auxiliares de navegación, comunicaciones, sistemas de información, etc.), además de otros cursos transversales, como son los de Idiomas u Ofimática.

Estos contenidos multimedia constituyen una parte muy importante de la UVICOA y contienen textos, imágenes, audio y vídeo en formato digital, combinados de manera que el usuario que los utiliza es capaz de asimilar fácilmente las ideas que están detrás de una materia determinada.

Con esta nueva modalidad de estudios, todos los cursos son impartidos por uno o varios profesores, también llamados tutores *on-line*, pertenecientes a la escuela o centro docente responsable del curso. Tal y como se establece en la Instrucción núm. 002/2008, de 18 de diciembre, del almirante director de Enseñanza Naval, sobre normativa aplicable a los cursos impartidos por la UVICOA, el tutor *on-line* es la figura clave en esta nueva modalidad de enseñanza. Él es quien gestiona, secuencia y organiza los contenidos, adaptándolos a las necesidades de los alumnos. También sigue de cerca y estimula el aprendizaje del grupo, organiza las dinámicas de interacción y participa activamente en el proceso de evaluación.

La formación de los tutores se convierte en un elemento imprescindible para conseguir la adaptación de los profesores a su nuevo papel de formadores *on-line*. Esta formación debe ser esencialmente práctica, e impartirse en el mismo medio que utilizan los alumnos para sus cursos virtuales. Es decir, un

profesor/tutor que va a trabajar en un medio virtual debe formarse en un medio virtual, siendo a la vez alumno y tutor. Así se hace en la Armada, pues se utiliza la propia UVICOA para la formación de los tutores.

La UVICOA Embarcada

Ahora bien, la falta de conectividad a bordo de los buques navegando supone una importante limitación a la hora de participar en las distintas actividades de la UVICOA. En esos casos el acceso a los contenidos es prácticamente imposible, así como el seguimiento de las actividades de los alumnos por parte de los tutores.

Por ello, cuando la conectividad es intermitente o insuficiente a lo largo del curso, el acceso a los contenidos multimedia se debe llevar a cabo «en local», ya sea a través de la UVICOA Embarcada, de los *Packs UVICOA* instalados a bordo de las unidades o utilizando los DVD entregados en mano o enviados por correo a los alumnos.

Precisamente la UVICOA Embarcada, que es una extensión a bordo del sistema central situado en el Centro de Ayudas a la Enseñanza de la DIENA, ha sido desarrollada con el fin de paliar esta situación de falta de conectividad

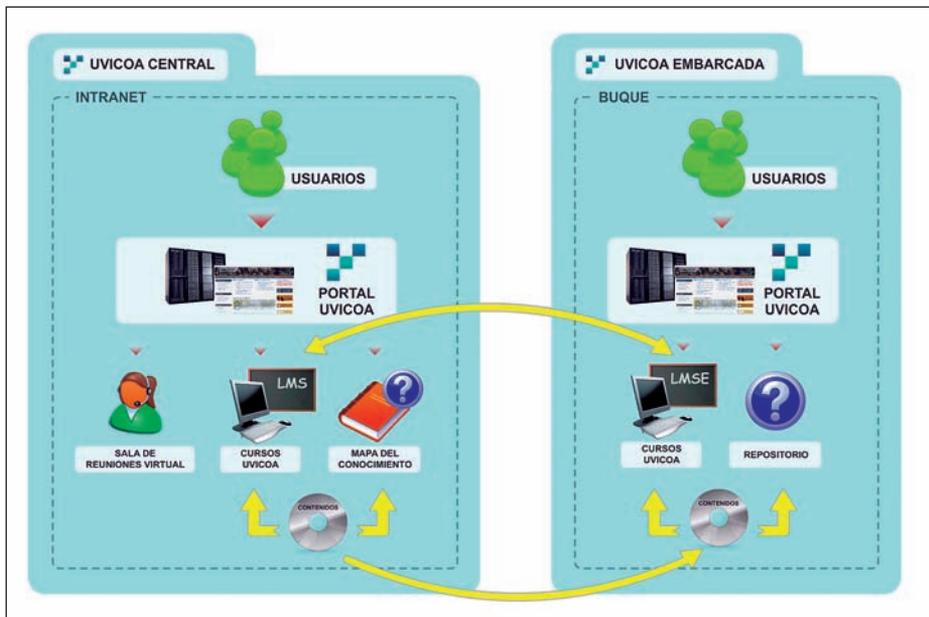


Figura 5.—La UVICOA Embarcada.

y facilitar el acceso a la enseñanza al personal embarcado. La UVICOA Embarcada es un conjunto de *hardware* (servidor dedicado o compartido y conectado a la red informática del barco) y *software* (aplicaciones y contenidos) instalados a bordo, así como de procedimientos que permiten la realización de los cursos UVICOA y el acceso libre a los contenidos didácticos para su consulta, cuando no haya conexión con la UVICOA Central.

El sistema, en el momento de existir conectividad, actualiza automáticamente los contenidos a bordo por medio del sistema de sincronización de contenidos (SICO) de la UVICOA y, además, envía automáticamente los datos de seguimiento de las actividades de los alumnos a la plataforma de aprendizaje en la UVICOA Central, desde la que pueden ser seguidos por el tutor en la correspondiente escuela.

La UVICOA Embarcada ya ha sido introducida en las unidades de la 31.^a Escuadrilla y de la Fuerza de MCM, estando prevista su instalación a bordo de las unidades de nueva construcción, en las de la 41.^a Escuadrilla y en las del Grupo 2. Las demás unidades de menor porte continuarán utilizando los *Packs* UVICOA.

Aceptación del sistema UVICOA

Cabe destacar que las *Líneas Generales de la Armada de 2007* señalan, entre las medidas de progreso conseguidas en el campo de la formación y dentro del proceso de hacer de la Armada plenamente profesional una opción atractiva, la implantación del PITEA, con el consiguiente incremento de las oportunidades de formación, especialmente para el personal embarcado, y la creación de la Universidad Virtual Corporativa de la Armada (UVICOA).

Como consecuencia de ello, las diferentes autoridades de la Armada están dando su apoyo claro a la UVICOA, lo que se refleja en las distintas directivas e instrucciones publicadas, que hacen que el personal de la Armada de todas las categorías se esté beneficiando de este sistema y mejore su preparación.

En efecto, desde mediados del año 2004, la UVICOA viene contribuyendo de manera significativa al esfuerzo que, en el campo de la enseñanza, está llevando a cabo la Dirección de Enseñanza Naval en beneficio de la mejor preparación del personal de la Armada. El interés sobre esta nueva forma de enseñanza viene incrementándose desde entonces, hasta el punto de contar en la actualidad con un número muy significativo de alumnos en los cursos impartidos por este sistema, siendo aún más significativo el total de solicitantes de todas las unidades y centros de la Armada, así como de otros ejércitos y del Órgano Central del Ministerio de Defensa.

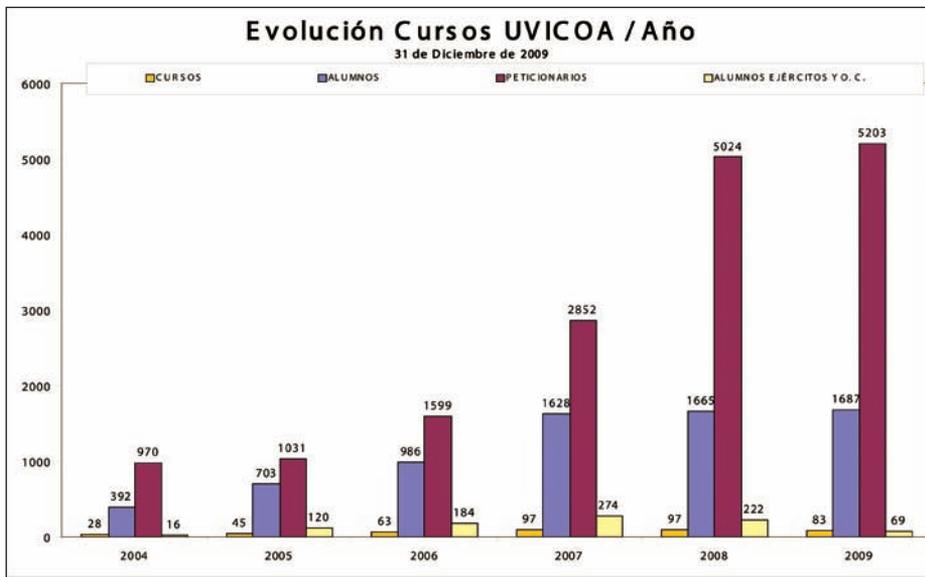


Figura 6.—Evolución de los cursos UVICOA.

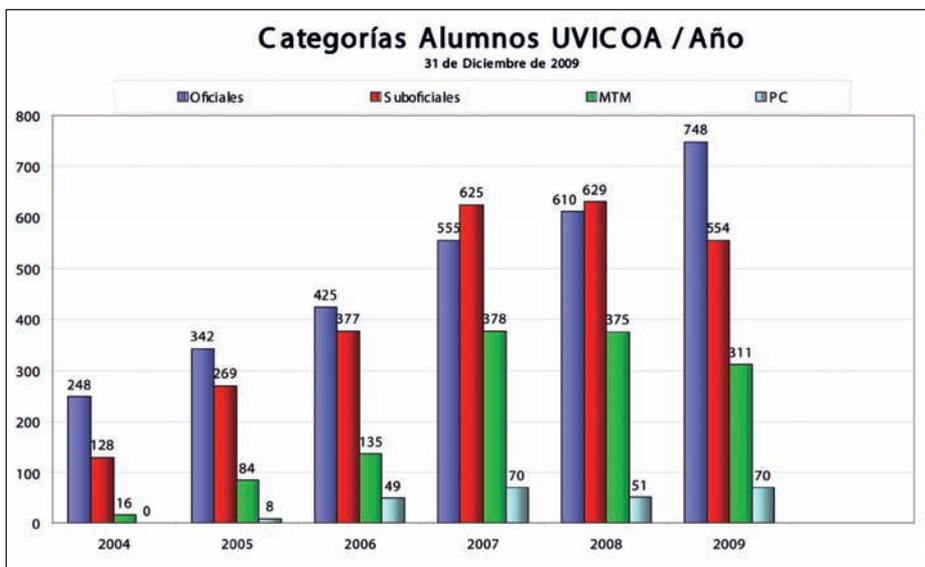


Figura 7.—Categoría de alumnos UVICOA.

Como se aprecia en estos gráficos, se puede decir que los cursos UVICOA o con fase UVICOA están teniendo una gran demanda.

Podemos señalar, como medida de aceptación del sistema por parte del personal de la Armada, los favorables resultados de las diferentes encuestas de motivación y satisfacción de sus usuarios.

El futuro

La UVICOA ha logrado un alto grado de implantación dentro de la Enseñanza Naval. Ahora bien, motivado por la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar, la enseñanza militar en general, y por tanto la Enseñanza Naval, está viviendo una importante reforma en su camino de convergencia con la enseñanza general. Esta última, a su vez, está inmersa en el proceso de construcción del Espacio Europeo de Educación Superior, lo que supondrá una revisión de los procedimientos de enseñanza que se empleen en el futuro y que influirán en la calidad de la enseñanza.

Por otro lado, el continuo e imparable avance de las TIC se traduce en un gran impacto en todos los ámbitos de nuestra vida y hace cada vez más difícil que podamos actuar eficientemente prescindiendo de ellas.

Todos estos factores afectan directamente a la UVICOA, que debe evolucionar. Esta evolución no puede dejarse al libre albedrío, sino debe tener en cuenta el progreso de todos y cada uno de los elementos de su entorno, para así poder atender las necesidades de la organización.

Conclusiones

La Armada está dando una gran importancia a las nuevas tecnologías en apoyo de la preparación de su personal, y las emplea tanto en la enseñanza de formación como en la de perfeccionamiento. La aplicación de las nuevas tecnologías simultáneamente al aprendizaje, al acceso a la información y a la comunicación y colaboración, así como la calidad de los contenidos de sus cursos, convierten la UVICOA en un sistema muy avanzado, que cuenta con una gran aceptación entre el personal de la Armada.

La Armada ha llevado las escuelas a los barcos mediante la UVICOA, la cual permite el aprendizaje continuado desde cualquier lugar y en cualquier momento, el fomento del intercambio de la información y la colaboración *on-line* y el acceso inmediato a las fuentes del conocimiento desde un punto único.

La UVICOA se ha convertido en una herramienta que está transformando la enseñanza de perfeccionamiento en la Armada y puede contribuir a la transformación de la enseñanza de formación del futuro.

Podemos decir que el Sistema UVICOA proporciona una mayor flexibilidad, con la adaptación de la enseñanza a los momentos idóneos para los alumnos de los cursos, a la vez que permite revitalizar las escuelas por destinos como parte del adiestramiento a bordo. Se consigue una mayor y mejor capacitación de la dotación, lo que redundará en el aumento de la operatividad, por la disminución de incidencias por operación o mantenimiento inadecuados, además de reducirse los tiempos de desembarco de los miembros de la dotación por asistencia a cursos presenciales. Además, el sistema permite la transmisión de experiencias de unas dotaciones a otras.

Todo ello contribuye a mejorar la calidad de la Enseñanza Naval y a aumentar la eficacia de la Fuerza.

BIBLIOGRAFÍA

- Plan de Innovación Tecnológica de la Enseñanza en la Armada (PITEA). Centro de Ayudas a la Enseñanza. Dirección de Enseñanza Naval. Madrid, julio de 2000.
- Modelo Conceptual de Gestión del Conocimiento para la DIENA. Abril, 2002.
- Mapa del Conocimiento en la Armada. Centro de Ayudas a la Enseñanza. Dirección de Enseñanza Naval. Madrid, octubre de 2007.
- Guías del Alumno para los Cursos UVICOA*. Centro de Ayudas a la Enseñanza. Dirección de Enseñanza Naval.- Madrid.
- Instrucción 002/2008, de fecha 19 de diciembre, del almirante director de Enseñanza Naval sobre *Normativa aplicable a los cursos impartidos por la UVICOA*.
- E-Learning* en el Ministerio de Defensa. Presentación de la Subdirección General de Servicios Técnicos y Telecomunicaciones del MINISDEF. Madrid, 2006.
- Sistema de Campus Virtual del SICONODEF. MINISDEF. IGECIS. Madrid, 2006.
- Orden DEF/2653/2009, de 14 de septiembre, por la que crea el Campus Virtual Corporativo de la Defensa (CVCDEF).
- ROSIQUE FUENMAYOR, Francisco: *La UVICOA, Premio a la Gestión del Conocimiento 2007*. REVISTA GENERAL DE MARINA, junio 2009.
- DÍAZ MARTÍNEZ, Francisco: *Las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en la Enseñanza*. REVISTA GENERAL DE MARINA, enero-febrero 2010.

ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD EN PROGRAMAS DE OBTENCIÓN DE SISTEMAS DE ARMAS

Francisco ANTÓN BRAGE



*El progreso y el desarrollo son imposibles si uno sigue
haciendo las cosas tal y como siempre las ha hecho.*

Wayne W. Dyer

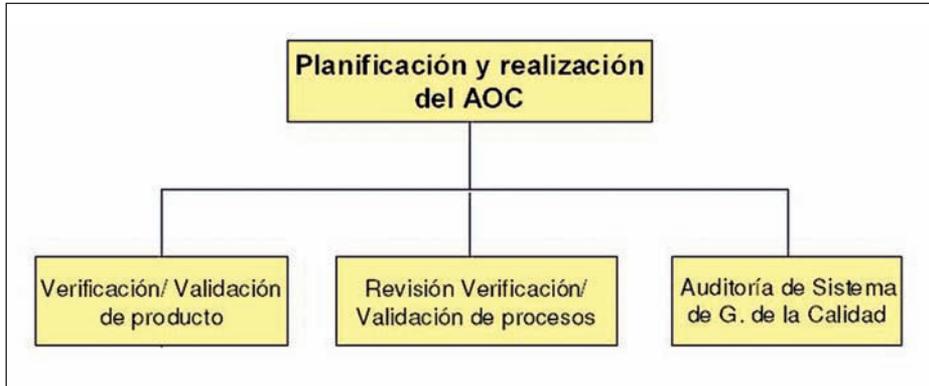
La calidad puede no ser lo que piensas



NTE la pregunta ¿qué es la calidad?, probablemente obtuviésemos tantas definiciones diferentes como individuos encuestados, pero casi todas estarían asociadas con la excelencia, el lujo o la superioridad.

Desde el punto de vista de la gestión de la calidad, el error proviene de considerar la «calidad» como una característica inherente al servicio, producto o cosa de que se trate, dotándola por tanto de un componente subjetivo. Así, se habla de «materiales de primera calidad», o se identifica un *Ferrari* como un coche de «gran calidad». Lo correcto sería evaluar la calidad de dicho servicio, producto o cosa en función del cumplimiento de los requisitos exigidos, lo cual llevaría a poder considerar un coche *Tata* como un vehículo de «calidad» siempre y cuando cumpla con los requisitos deseados por el cliente.

En el ámbito de adquisición de bienes y servicios para la defensa, la definición aplicable de «calidad» se encuentra en la norma ISO 9000:2005 «Sistemas de Gestión de la Calidad: Fundamentos y Vocabulario», que establece que «calidad» es el «grado en el que un conjunto de características inherentes cumple con los requisitos».



Actividades de AOC.

En la actualidad se ha asumido que es más rentable prevenir los fallos de calidad que corregirlos, y se incorpora el concepto de la «prevención» a la gestión de la calidad, bajo la denominación de Aseguramiento de la Calidad (AC). Es mejor hacer las cosas bien a la primera. La definición técnica se encuentra en la norma ISO 9000:2005, que define el AC como la «Parte de la gestión de la calidad orientada a aumentar la capacidad de cumplir con los requisitos de la calidad».

Con este artículo se pretende proporcionar al lector una visión global del proceso de Aseguramiento de la Calidad en la adquisición de Sistemas de Armas por parte del Ministerio de Defensa, conocido como Aseguramiento Oficial de la Calidad (AOC).

Aseguramiento oficial de la calidad

De acuerdo con el artículo 4.2 del Real Decreto 1126/2008, de Estructura Orgánica Básica del Ministerio de Defensa, corresponde a la Dirección General de Armamento y Material (DGAM) la función de «dirigir y, en su caso, ejecutar la inspección técnica y económica de la actividad industrial relacionada con los bienes y servicios para la defensa, e intervenir como órgano técnico en el aseguramiento de la calidad del armamento y material de defensa».

El objetivo del proceso de AOC es obtener la confianza necesaria de que el suministrador es capaz de proporcionar productos que cumplen con todos los requisitos contractuales. Con este objetivo se desarrolla una serie de tareas encaminadas al seguimiento sistemático y regular de los elementos

cumplan los requisitos. De esta forma se produce una notable disminución de los recursos humanos que el comprador debe aplicar para el seguimiento del contrato.

En la política actual se establece que la capacidad defensiva de las naciones de la OTAN depende en gran medida de la calidad de sus sistemas de armas, por lo que la calidad de dichos sistemas debe ser garantizada con anterioridad a su entrega al cliente por parte de los contratistas. El tiempo empleado y el coste incurrido durante el desarrollo de los modernos y complejos sistemas de armas exigen que se le dé al comprador el derecho a tener una visión completa de las actividades de diseño y producción de los contratistas, con objeto de obtener la confianza necesaria en el producto resultante. El control eficaz de la calidad es vital en la detección de errores y discrepancias. Esta actividad debería comenzar ya en las fases iniciales de diseño, con el fin de reducir los costes de producción motivados por reprocesados o reparaciones.

Establece, además, que la calidad debe ser un objetivo de todos los participantes y no debe centrarse únicamente en el contratista. Así, el usuario tiene la responsabilidad de definir sus necesidades con la mayor precisión y alcance posible; el comprador tiene la responsabilidad de trasladar las necesidades del usuario a las especificaciones técnicas apropiadas; y por último, el contratista tiene la responsabilidad de diseñar y/o producir el producto cumpliendo los requisitos del contrato, extendiéndose esta responsabilidad a todos sus subcontratistas.

Estructura organizativa. El proceso de unificación

El proceso de unificación de las inspecciones comienza en el año 1987, cuando se publica la Orden Ministerial 13/87 por la que los servicios inspectores de la DGAM quedan integrados en las denominadas Inspecciones Técnico-Receptoras de Defensa (INTERDEF), con dependencia de la DGAM a través del Área de Inspecciones Industriales (AII), adscribiéndose a dichas INTERDEF las antiguas inspecciones de Tierra y Aire.

La integración de las Inspecciones Regionales de la Armada se produce por Orden Ministerial 20/1988, quedando fuera de dicha integración las Inspecciones de los Departamentos Marítimos (ICO) que siguen manteniendo responsabilidades en materia de calidad en el ámbito de las construcciones navales reguladas, a lo largo del tiempo, por diversos *modus operandi* aprobados por el director general de Armamento y Material.

Por Orden 188/2000 se reestructuran las INTERDEF y pasan a denominarse Inspecciones Técnicas Delegadas de Defensa (INTECDEF) en respuesta a una necesidad de adaptar mejor su localización a una nueva ordenación territorial y al cambio de cometidos referentes a la recepción.

La organización actual se establece en el año 2002, cuando por R. D. 915/2002 se produce la integración de las INTECDEF, como Áreas de Inspección Industrial (AII), en las delegaciones de Defensa, con la excepción de la INTECDEF núm. 1 (Madrid), que mantiene su denominación y dependencia orgánica del AII. En el año 2005, las tareas que en materia de calidad desempeñaban las ICO pasan a ser asumidas por las AII emplazadas en los astilleros de la actual Navantia (Ferrol, Cartagena y San Fernando).

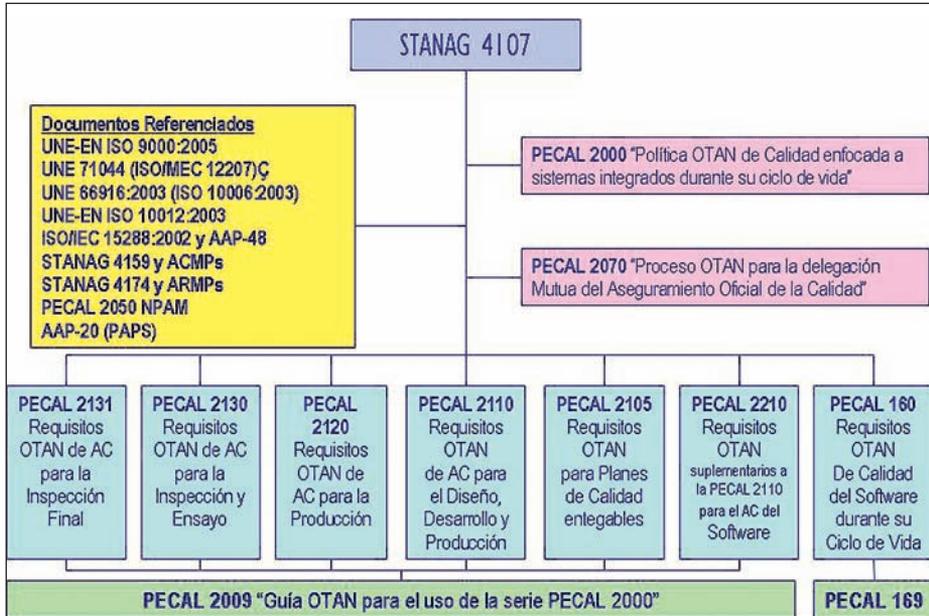
En la actualidad existe un total de quince AII distribuidas por toda la geografía española, que dependen orgánicamente de las delegaciones de Defensa y funcionalmente del Área de Inspecciones Industriales de la Subdirección de Inspección y Servicios Técnicos de la DGAM.

Normativa específica de calidad

La normativa específica del Ministerio de Defensa en materia de calidad está recogida en una serie de documentos conocidos como Publicaciones Españolas de Calidad (PECAL), que se corresponden con las publicaciones análogas de la OTAN conocidas como *Allied Quality Assurance Publications* (AQAP). De forma general se puede decir que las PECAL establecen los requisitos contenidos en la norma ISO 9001 «Sistemas de gestión de la calidad. Requisitos» que son aplicables, y el grado en que son aplicables. Además, se definen unos requisitos específicos y adicionales OTAN.

Existen dos tipos de PECAL: contractuales y guía.

- Contractuales: Según lo dispuesto en la Instrucción 39/1998 del secretario de Estado de Defensa, en los contratos se deberá establecer la PECAL aplicable, en la que se especifican los requisitos de gestión de calidad que deben cumplir los suministradores. Este tipo está constituido por las siguientes publicaciones:
 - PECAL 2110 «Requisitos OTAN de Aseguramiento de la Calidad para el Diseño, Desarrollo y Producción».
 - PECAL 2120 «Requisitos OTAN de Aseguramiento de la Calidad para la Producción».
 - PECAL 2130 «Requisitos OTAN de Aseguramiento de la Calidad para la Inspección y Prueba».
 - PECAL 2131 «Requisitos OTAN de Aseguramiento de la Calidad para la Inspección Final».
 - PECAL 2105 «Requisitos OTAN para Planes de la Calidad entregables».
 - PECAL 2210 «Requisitos OTAN de Aseguramiento de la Calidad del *software*, suplementario a la PECAL 2110».

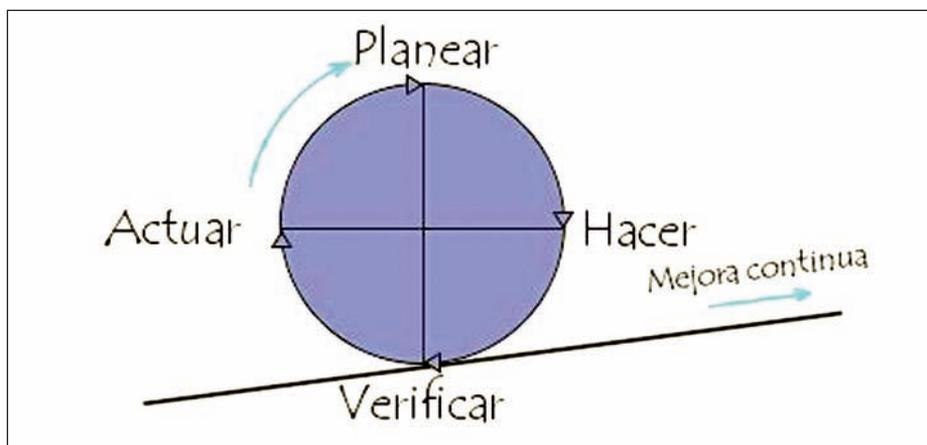


Normativa de calidad.

- PECAL 160 «Requisitos OTAN de calidad del software durante su Ciclo de Vida».
- Guía: son documentos complementarios a los contractuales y sirven de ayuda en su interpretación y para utilizarse cuando se acomete la evaluación de las disposiciones de calidad de los suministradores en cuanto al cumplimiento con estas PECAL. A este tipo pertenecen las siguientes publicaciones:
 - PECAL 2009 «Guía OTAN para el uso de la serie PECAL 2000».
 - PECAL 169 «Guía OTAN para la PECAL 160».

El representante para el Aseguramiento oficial de la Calidad (RAC)

El representante de Aseguramiento oficial de la Calidad (RAC) es el protagonista principal en la realización de los servicios de Aseguramiento oficial de la Calidad del Ministerio de Defensa, puesto que tiene la responsabilidad y la autoridad delegada para planificar y ejecutar el AOC.



Ciclo Deming (PDCA).

Las actividades que debe realizar un RAC son consecuencia de:

- Un contrato de adquisición con exigencia de PECAL, al que se le aplicarán los términos contenidos en la Instrucción del SEDEF 39/1998.
- Una petición de AOC en los términos y condiciones establecidas en el STANAG 4107 «Aceptación mutua entre Servicios Oficiales de Calidad y utilización de las Publicaciones Aliadas para el Aseguramiento de la calidad» y PECAL 2070 «Proceso OTAN para la delegación mutua del AOC».

Las actuaciones del RAC están reguladas por:

- Las facultades que le otorgan el contrato y su designación por la INTECDEF/AII correspondiente.
- Los derechos que le confiere la norma PECAL/AQAP contractual.
- Las obligaciones marcadas en la documentación aplicable del AII.

El RAC de un contrato determina la necesidad de llevar a cabo AOC en las instalaciones de subcontratistas en función de las áreas de riesgo identificadas. Si es necesario, se inicia el proceso de delegación de AOC nacional (entre AII/INTECDEF núm. 1) o internacional en función de la STANAG 4107.

Conclusiones

La OTAN ha identificado la necesidad de que la calidad de los sistemas de armas sea garantizada antes de su entrega. Con este fin se ha desarrollado una normativa específica relativa al aseguramiento de la calidad en la que se establecen los requisitos mínimos que deben cumplir los contratistas.

Los RAC, encuadrados dentro de las AII, tienen la responsabilidad y autoridad delegada para supervisar el cumplimiento de dichos requisitos. Sus actividades están enmarcadas en lo que se conoce como AOC, y en su planeamiento y ejecución se sigue lo establecido en los procedimientos del Área de Inspección Industrial.

En la carrera por la calidad no hay línea de meta.

(Robert Kearns).



BIBLIOGRAFÍA

CROSBY, Philip: *La calidad no cuesta.*

CROSBY, Philip: *Calidad sin lágrimas.*

PECAL 2000 «Política OTAN de calidad enfocada a sistemas integrados durante su ciclo de vida».

http://www.mde.es/dgam/serviciostecnicos_aseguramiento.htm

UN NUEVO *KIT*

José María SEIJO CASAL



*Los sabios son los que buscan la sabiduría;
los necios piensan ya haberla encontrado.*

Napoleón I Bonaparte. Emperador francés
(1769-1821)

Otras herramientas



A mar es vital para el desarrollo y la prosperidad de un país de condición marítima acusada como es España, y para garantizar su libre uso y proteger nuestros intereses marítimos, allá donde se encuentren, es imprescindible contar con una Armada a la altura que las circunstancias demanden.» (1).

Hoy en día convivimos con amenazas diferentes a las que fueron tradicionales; tenemos nuevas organizaciones, instituciones y estructuras sociales y políticas; se nos plantean distintas exigencias y requerimientos...; y todo ello reclama nuevas herramientas para hacerse valer.

Y «nuevas herramientas», trasladado al ámbito de la Armada, no se debería traducir simplemente como buques más modernos, pues al fin y al cabo seguirían siendo las mismas herramientas. El concepto de «nuevas» debería interpretarse como el de «otras herramientas». Y eso es lo que en este artículo vengo a proponer (2).

(1) *Líneas Generales de la Armada*, 2007.

(2) Cada una de las nuevas herramientas propuestas son probablemente dignas de un artículo propio que desarrolle y explique en profundidad las posibilidades y características de cada una de ellas. Ese objetivo no sólo alargaría esta exposición en demasía, sino que probablemente me obligase a entrar en asuntos de doctrina, presupuesto, táctica e ingeniería que lo harían muy complejo. Así he considerado más apropiado intentar demostrar que existe campo para «nuevas rutas» y dejar que aquellos que quieran, puedan y quizá deban, «las naveguen».

Protección del litoral en superficie

Creo que no habrá muchas discrepancias si afirmo que la Armada debería luchar por recuperar y no abandonar su papel en el litoral. Pero la competencia que ofrecen otras instituciones nos obliga a oponer duramente por nuestro lugar.

En el cumplimiento de las misiones que abarcan la acción del Estado en la mar y la vigilancia y seguridad en los espacios marítimos de interés, nuestras fragatas y patrulleros, con las aeronaves y embarcaciones de las que disponen, sufren unas limitaciones frente a las amenazas actuales que, en muchos casos, no les permiten ser las herramientas más adecuadas para cumplir esas misiones.

«Si queremos que la Armada se aprecie como un valioso elemento para la defensa de los intereses marítimos nacionales, con todo lo que ello representa para la seguridad y bienestar de los españoles» (3), es muy posible que halla que adquirir medios distintos a los actuales. Unos buques más rápidos, con



Salvamar de 21 metros de eslora.

<http://www.salvamentomaritimo.es/index.asp?lan=SP&menu=X1&open=8>

(3) *Líneas Generales de la Armada*, 2007.

gran capacidad de maniobra, resistentes a la mar, poco pero suficientemente artillados, con medios suficientes para cierta permanencia en la mar, y con pequeñas dotaciones, podrían ser herramientas mucho más útiles.

Unas lanchas similares a las que usa Salvamento Marítimo, adaptadas con facilidad a las características antes reseñadas — pues ya las cumplen la mayoría de ellas—, serían de gran valor para realizar las

escortas de unidades valiosas, tanto en las salidas y entradas de puerto como en el estrecho de Gibraltar u otras zonas que se consideren necesarias. Si además se les dota de la capacidad de montar pequeños y sencillos sistemas de armas que, en un momento dado, pudiesen ser utilizados para detener un buque de gran porte que represente una amenaza, se convertirían en las más eficaces herramientas de protección de nuestro litoral ante cualquiera de las modernas amenazas.

Situar pequeñas flotillas de dos o tres lanchas en puertos civiles estratégicos y en las bases navales, con capacidad de despliegue (4), nos proporcionaría una adecuada protección del tráfico mercante y de los puertos y bases nacionales, sería altamente disuasoria y, seguramente, más eficaz contra lo que llamamos amenaza asimétrica que nuestros actuales buques (5).

Estas embarcaciones, con posibilidad de alcanzar velocidades superiores a 40 nudos pero también de navegar con gran precisión a velocidad de uno y dos nudos, serían además estupendas plataformas desde donde desplegar modernos y sencillos sónares de barrido lateral, que en un momento dado podrían ser necesarios ante amenazas de minas o artefactos, o incluso, debido



Buque para protección de puertos, en estado de desarrollo en Estados Unidos. <http://www.gizmag.com/go/6023/>.

(4) Como se transportan actualmente las lanchas del Instituto Hidrográfico.

(5) Un grupo de dos o tres lanchas, mandado por un alférez de navío, podría estar integrado a su vez en una flotilla de dos o tres de esos grupos, mandados a su vez por un teniente de navío, con capacidad para ser desplegados en los diferentes puertos principales de una comunidad autónoma o región geográfica delimitada.

a su capacidad de maniobra, serían capaces de actuar como adecuadas plataformas de apoyo desde donde pudiesen trabajar buceadores (6).

Cabe remarcar que una ventaja añadida de estas embarcaciones respecto a las ya utilizadas por otras instituciones relacionadas con la seguridad marítima sería el que nuestras dotaciones probablemente tengan mayor instrucción en el empleo de tácticas navales que les permitan actuar de forma coordinada y bajo una cadena de mando y control que haga efectiva la implantación de reglas de enfrentamiento en la mar, además de la ya citada posibilidad de montar sistemas de armas «militares» (que podrían ser incluso de tipo modular).

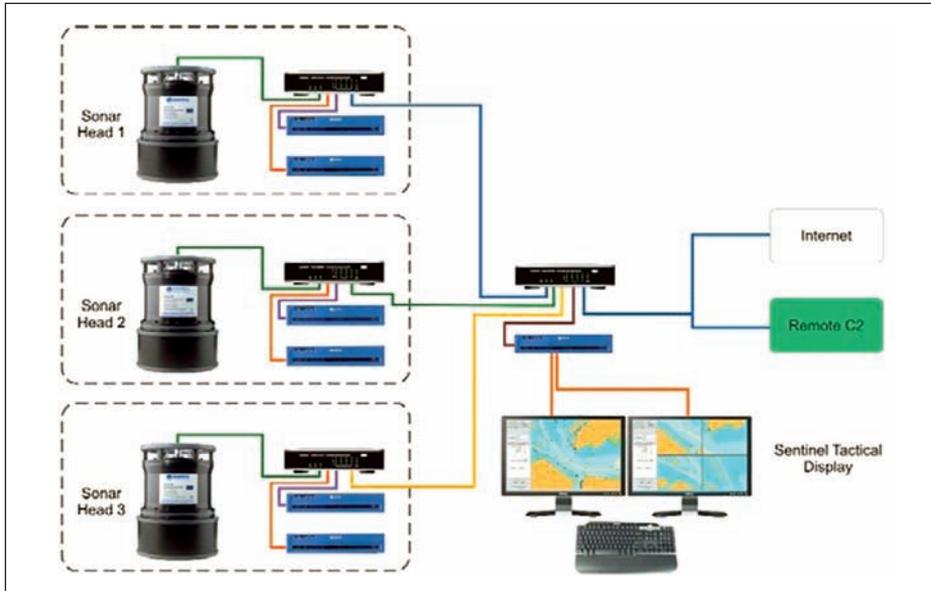
El litoral submarino

Todo el mundo percibe el gran número de aficionados al buceo que existe en cualquier lugar del mundo. Lo que quizá no sea tan conocido es el gran avance en técnicas y sistemas que está teniendo el buceo civil, profesional y deportivo.

Este hecho, unido a la amenaza terrorista, puede llegar a producir importantes quebraderos de cabeza a los responsables de la seguridad de cualquier país. Cualquier puerto nacional tiene sus «puertas submarinas» abiertas, y los medios de seguridad existentes simplemente no existen en nuestros puertos.

Ya hay varias empresas que han desarrollado, con elevados niveles de eficacia, modernos sónares para la detección de buceadores y armas no letales antibuceador, que tendrían utilidad en este campo. Su despliegue y utilización en los puertos civiles podría no ser necesariamente una misión militar. Pero la presencia sospechosa de buceadores no identificados en un puerto debería llevar a considerar la posibilidad de que se hayan instalado artefactos explosivos bajo el agua y, hoy por hoy y a nivel nacional, las únicas unidades con capacidad de neutralización y desactivado bajo el agua están en la Armada. Por ello, la reacción ante una alerta o amenaza llevaría necesaria y casi obligatoriamente a la activación de nuestras unidades de buceo. Y precisamente por ello, nuestra presencia, capacidad de intervención y preparación en este campo debería ser intensa, aportando así un relevante elemento a la defensa de nuestro litoral.

(6) En el contexto de amenaza terrorista actual o incluso en un contexto de conflicto armado abierto con otro país, la amenaza de minas y artefactos podrían dificultar el acceso a nuestros puertos. Los buques de MCM no podrían asumir la protección de todos los puertos nacionales, y menos aún si están involucrados en otras misiones dentro de los contextos citados, quizá desplegados en aguas extranjeras. Por ello, una herramienta sencilla pero eficaz podría ser de importante utilidad para, al menos, reducir el nivel o la probabilidad de que la amenaza se convierta en daño.



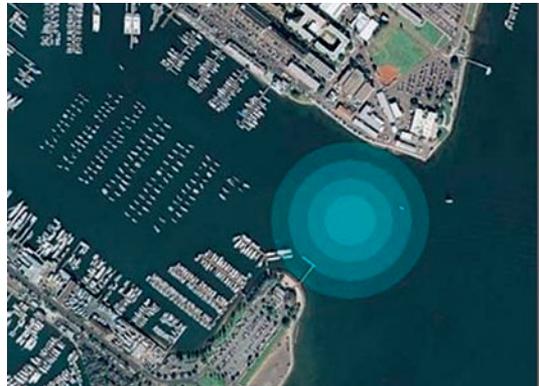
Sistema de red de sónares Sentinel.

<http://www.marinebuzz.com/2007/10/27/sentinel-ids-marine-intruder-detection-sonar-solution-to-underwater-threat/>

Buques nodriza

Y si las lanchas propuestas más arriba pueden resultar eficaces en las aguas nacionales y «queremos que la Armada se aprecie como un eficaz instrumento de política exterior y un factor de prestigio en el tablero internacional» (7), ¿por qué no llevarlas allá donde las podamos necesitar?

Disponemos de unidades de mediano porte que llevan helicópteros a bordo y son



Sector de vigilancia ofrecido por un sónar Sentinel instalado a la entrada de un puerto.

(7) *Líneas Generales de la Armada 2007.*



Equipos de buceo del grupo guerrillero tamil LTTE en Sri Lanka.

<http://www.marinebuzz.com/2009/02/22/weekend-view-underwater-scooters-of-terrorists-captured-in-sri-lanka/>

capaces de operar con ellos con estados de la mar poco favorables. ¿No podríamos ser igualmente capaces de dar y recuperar lanchas como las citadas en el punto anterior dentro de un amplio abanico de estados de la mar?

Las ventajas parecen bastante evidentes. Además de contar con embarcaciones con las características antes citadas, se podría buscar cierta protección a nuestras dotaciones. Ya la infantería adoptó los carros de combate y vehículos con blindaje para ofrecer refugio a sus hombres. Nuestras dotaciones se aproximan a los esquifes piratas «casi amontonados» en las *rhibs*, sin ningún tipo de abrigo más allá del de sus equipos personales. La necesidad de cierta protección o blindaje será evidente a partir del día que una ráfaga de un fusil ametrallador AK o una granada de RPG caiga sobre alguno de los equipos de abordaje.

Unos buques nodriza que en condiciones de mala mar fueran capaces de desplegar dos o tres lanchas con buenas capacidades marineras, artilladas y con apropiadas características de blindaje, podrían ser útiles herramientas para luchar contra la piratería en ultramar, para proteger a unidades valiosas durante el tránsito por pasos complicados, como canales y estrechos, o para proteger a buques y fuerzas de desembarco durante sus operaciones en las proximidades de la costa.

Nuevos compañeros

Afronta la Armada otra importante dificultad. El verdadero protagonismo de las Fuerzas Armadas en la actualidad tiene su origen en las operaciones de paz, y ellas transcurren principalmente en tierra, o al menos en sus aspectos más visibles para la opinión pública.

Por ello se hace necesario realizar un esfuerzo para hacerse valer en estas operaciones. Pero no sólo en operaciones de paz que tengan su desarrollo en la mar, pues, como ya digo, son menos visibles que las de tierra y por tanto la percepción de utilidad por la opinión pública es menor. No debemos olvidar que en la era de la globalización y de los medios de comunicación puede llegar a tener más influencia el cómo se cuenta lo que se hace que lo que realmente se hace.

No estoy hablando sólo de *marketing*. Si la Armada consigue ser más útil en las operaciones terrestres de paz, conseguirá mejor *marketing* y, por tanto, más recursos para adquirir mejores herramientas.

Si se «quiere impulsar la valoración de la dimensión marítima en la estrategia militar, tanto en el plano de la defensa nacional como en su aportación útil y valiosa a la seguridad compartida» (8), el camino podría ser que la Armada lidere una mayor integración operativa con los ejércitos de Tierra y Aire. De hecho, nuestra Marina ya es núcleo de unión de unidades navales, terrestres y aéreas.

El que las unidades del Ejército de Tierra se puedan desplegar desde nuestros buques con la misma facilidad y habilidad con que lo hace nuestra Infantería de Marina, y el que las aeronaves del Ejército del Aire profundicen en la cooperación y coordinación que ya hacen con nuestros buques, alcanzando niveles de integración semejantes a los que tienen nuestras aeronaves, daría a la Armada una capacidad de apoyo a las operaciones de paz superior a la actual, haciendo prevalecer su utilidad y necesidad.

Pero en este contexto de operaciones de paz y misiones de ultramar es necesario contar también con nuevas herramientas. Proporcionar a nuestros buques la capacidad de desplegar aeronaves no tripuladas con misiones de reconocimiento y ataque o embarcaciones no tripuladas con misiones de localización de minas o artefactos sumergidos puede incrementar su utilidad de manera exponencial a la hora de operar en litorales extranjeros bajo amenazas asimétricas.

Y sin que ello vaya en detrimento de ambiciones necesarias en el ámbito tradicional. Como puede ser la deseada llegada del Tomahawk, que en un contexto de enfrentamiento abierto puede convertir a la Armada en elemento principal para la consecución del objetivo buscado.

(8) *Líneas Generales de la Armada, 2007.*

Una revolución naval

El *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española* ofrece para el término *revolución* el significado de «Cambio rápido y profundo en cualquier cosa» (9). No voy a sentenciar con rotundidad que en la Armada hace falta una revolución. Pero me atrevo a afirmar que si «la Armada quiere ver potenciada su imagen poniendo en valor lo mucho que puede aportar a la seguridad de España y estimulando la conciencia marítima, dentro de la conciencia de defensa» (10), entonces hacen falta medios diferentes.

Y no sólo para la lucha asimétrica en lugares alejados de España. Un periodo de inestabilidad en uno de los países ribereños del norte de África podría llevar a los grupos de poder presentes en el mismo a utilizar armas y medios asimétricos para hostigar nuestro litoral y líneas de comunicación marítima. ¿Podemos imaginarnos lo que sería una Somalia en el Mediterráneo? Los posibles escenarios actuales nos obligan «a hacer el camino con mente abierta y actitud creativa que nos ayuden a encontrar soluciones válidas ante circunstancias nuevas» (11).

Si la Armada no sabe hacerse con las herramientas que hagan valer su utilidad frente a las nuevas amenazas, otros vendrán que las proporcionarán. En este artículo, y quizá con algo de osado atrevimiento pero también con espíritu de humildad constructiva, simplemente he tratado de ofrecer nuevos caminos o líneas de pensamiento que puedan ayudar a abrir las puertas a otras y nuevas herramientas que, eso sí, estoy convencido que son necesarias.

Todos los nuevos caminos generan incertidumbres, pero sólo los que los toman con decisión los convierten, con mayor o menor esfuerzo, en decisiones acertadas.



(9) http://buscon.rae.es/draeII/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=revolución

(10) *Líneas Generales de la Armada*, 2007.

(11) *Líneas Generales de la Armada*, 2007.



CRÓNICA DE UNA VUELTA AL MUNDO

José M.^a FUENTE DE CABO

Simón AGULLA GONZÁLEZ
Capellán SARFAS



N el año 2007, la fragata *Álvaro de Bazán* realizó el crucero «Luis Váez de Torres» de circunnavegación, primera vuelta al mundo de un buque de guerra español después de que 141 años antes lo hiciera la fragata blindada *Numancia* de Méndez Núñez.

En aquellos meses, que nos llevaron por lugares como Maldivas, Malasia, Australia, Samoa y otros, el *Páter* y el segundo comandante, con las valiosas colaboraciones e ideas de otros miembros de la dotación y con el incondicional apoyo

de los dos comandantes que tuvo el buque durante su periplo, escribimos algunas crónicas, más bien emanadas del corazón y de los sentimientos que aquellas singladuras nos inspiraban que del rigor náutico, geográfico u operativo.

Recogemos aquí tres de ellas sobre momentos que nos parecen especialmente entrañables, con nuestro recuerdo a todos los que vivimos a bordo aquellos inolvidables instantes.

Día 4 de febrero de 2007. La puerta de Suez

Ya hemos cruzado el canal de Suez; navegando por el desierto, el Sinaí por babor. Hemos oído las primeras palabras en árabe por los canales marítimos de radio, atropelladas y presurosas, como siempre. Como siempre, «la puerta de Suez», que cruzábamos de vuelta hace poco más de un año, sin sospechar que nos estaba esperando.

El umbral del mar Rojo, la salida de nuestra cultura, la entrada a un mundo diferente y fascinante, de miradas perdidas y tiempo infinito, donde las cosas suceden de otra manera, donde la gente tiene menos y sonrío más. Mundos apasionantes y olvidados, lejos del recuerdo de nuestra Europa del bienestar, a veces tan buena y a veces tan aburrida y monótona.

Es realmente «la puerta de Suez». No nos verá volver esta vez, que nuestra derrota abrazará por completo el globo terráqueo y nos verá surgir en sus cinco continentes, Dios mediante.

Navegamos en este estrecho corredor entre dos continentes que es el mar Rojo, y mirar la carta se nos antoja apasionante una vez más. Tras la estrecha gola del golfo de Suez, poblada de pozos petrolíferos y abundante tráfico mercante, nos quedan mil doscientas millas en un mar repleto de arrecifes de coral, donde vieron su fin muchos buques en tiempos pretéritos. Mil doscientas millas entre Asia y África, en un mar donde alternan enormes petroleros en ruta hacia las sedientas refinerías occidentales, y embarcaciones primitivas con timón de codaste y casco de madera. Más adelante, la puerta definitiva: Bab el-Mandeb. Después de ella, y tras una breve parada en Djibuti, una mar inmensa que nos llevará a Oceanía. Como antes, como siempre, rumbo al horizonte, rumbo a la Cruz del Sur.

Día 12 de abril de 2007. Samoa-Hawai

Día 25 por la tarde. Envuelta en chubascos, aparece Tutuila, una isla de muy escasas planicies, con elevaciones que caen directamente sobre el mar de forma casi vertical. Ni un resquicio de tierra falta por cubrir de espesa vegetación. El color verde intenso lo llena todo y sólo se interrumpe al fundirse en el



Isla de Tutuila entre chubascos.

azul del mar en una costa abrupta, rocosa, que de cuando en cuando deja sitio a playas solitarias. A mitad de isla se abre la bahía de Pago Pago, una estrecha porción de agua flanqueada por dos auténticas paredes verdes, que nos parece una imagen de los albores de la humanidad, el escenario ideal del «Parque Jurásico». Las casas salpican el paisaje en las zonas bajas. Al fondo de la bahía, el minúsculo pueblo de Faga Togo. Más arriba, dominar la verticalidad se torna imposible excepto para las acacias, los cocoteros y plantas tropicales cuyos nombres desconocemos, de enormes hojas. Poco después de atracar, la noche llega y lo invade todo. El verde se vuelve negro; negros también los azules del cielo y del mar. Nos queda solamente la Luna y la Cruz del Sur... La dotación, algo impactada de pasar del bullicio de Sydney al sosiego, casi estremeedor, de Samoa.

Las islas, volcánicas; con una vegetación exuberante, playas de aguas cálidas y arenas coralinas. Descansamos; nos rodea con sus brazos el sosiego y la tranquilidad samoanos.

En la tarde del día 28 salimos hacia Hawai, la que será nuestra primera escala ya de nuevo en el hemisferio norte. La minúscula isla de Tutuila se hace pequeña en el horizonte. Esta noche quedará nuevamente sumida en la oscuridad; en la oscuridad para nuestro mundo, olvidada como tantas otras

islas perdidas. En Samoa seguirá lloviendo, un día habrá pasado, llegará la noche y después otro día. La vida allí seguirá, apacible, casi indolente. La isla se torna pequeña en el horizonte, en la carta... Qué grande es el mundo, qué pequeños somos en medio de este océano enorme...

Arrumbamos continuamente al nornordeste, atravesando la llamada «zona de convergencia intertropical», cinturón cercano al Ecuador con predominio de calmas (las *doldrums*) y aparatosos cumulonimbos, que descargan en fuertes chubascos, como los que pudimos ya sentir sobre nosotros en Pago Pago. Rebasada esta zona, volvemos al alisio, esta vez del nordeste, que nos acompaña hasta Hawai, soplando de bonancible a fresco.

Vamos dejando atrás países tan curiosos como desconocidos: Tuvalu, que con 25 km² y 12.000 habitantes es el segundo más pequeño del mundo (el menor de todos es Nauru, en este mismo océano). Pasamos por aguas de Kiribati, país formado por multitud de islas dispersas que, aunque distan hasta 4.800 km entre sí, tiene una minúscula extensión donde viven 85.000 habitantes. Dejaremos, en fin, el atolón estadounidense de Palmyra al este, antes de llegar a Hawai.

Cada día se incluyen en la orden diaria reseñas de tantos navegantes españoles que surcaron las aguas de este «océano español», como acertadamente se le ha llamado. Que sepamos que nuestros ancestros anduvieron por aquí, en estas aguas que nosotros ahora reconquistamos para España...

El día 1 de abril, Domingo de Ramos, cruzamos de nuevo el Ecuador. Dejamos irremediamente el hemisferio austral, después de 37 días. Parece que fue ayer cuando cruzamos la línea equinoccial en febrero, en el mar de Java. Irremediamente se aleja, se escapa bajo el horizonte, apagándose su luz, pasando del mar de los sueños al de los recuerdos.

¡Mis sueños; dónde están! Quedaron en la costa meridional de Australia, tan inhóspita como fascinante, quedan los grandes albatros y petreles que pueblan por doquier aquellas latitudes, desafiantes de la «gran marejada austral», que tantas veces he soñado a través de los libros de Moitessier, Slocum, Dumas y otros locos navegantes que se aventuraron en solitario por esas aguas. Allí fui feliz unos días. Aquella mar tendida, larga, imponente, me recordaba el temor obsesivo del navegante Joshua Slocum a ser sorprendido por la ola cruzada e irse «por ojo», como así le sucedió. Y aunque nuestro barco la cabalgaba con dominio y seguridad, no podía dejar de sentirme muy pequeño en medio del océano.

Vuelvo la mirada hacia proa y mis recuerdos van dando paso a la ilusión de lo por venir: Hawai, América, el Atlántico... ¡y nuestra casa! Mi imaginación vaga de nuevo con versos de Alberti:

«Del barco que yo tuviera,
serías la costurera,
las jarcias, de seda fina;

de fina holanda, la vela.
 ¿Y el hilo, marinerito?
 Un cabello de tus trenzas.»

En el ínterin, la vida continúa con nuestros trabajos y ejercicios: jornadas de seguridad operativa, zafarrancho de combate, simulacro de abandono de buque, adiestramiento en contraincendios, vuelo, etc., sin olvidar las diarias faenas domésticas, que no en vano un barco de guerra es, además de un arma, la casa de una gran familia de más de doscientas personas.

En las noches, la Estrella Polar gana altura, al tiempo que la Cruz del Sur mengua. «No, por favor, volvamos a mi sueño, volvamos allá para siempre...».

Milla tras milla, recalamos en la isla de Oahu, la más poblada del archipiélago hawaiano. En la mañana del 4 de abril, Miércoles Santo, atracamos en la base naval del histórico Pearl Harbor.

Día 19 de mayo de 2007. La llegada

Dejamos Puerto Rico (mi viejo San Juan) y comenzamos a cruzar el Atlántico. Volvemos al océano que nos vio partir. Las temperaturas bajan según ganamos latitud.

Es domingo 13 de mayo, día de la Virgen de Fátima y del Santo Cristo de los Milagros, cuando llegamos a Punta Delgada, en la isla de Sao Miguel. Volvemos a estas islas verdes, apacibles, nostálgicas, evocadoras; encrucijada de caminos atlánticos, de sueños marineros. Soñando despiertos, creemos ver Galicia en sus verdes prados. Queda poco por la proa.

En el muelle nos reencontramos con el dibujo del barco, recuerdo de nuestra visita de hace dos años, cuando recalamos aquí de camino a Norfolk.

Más a poniente de Sao Miguel se encuentra la isla Terceira, testigo de hechos heroicos de quien da nombre a nuestro barco: *Álvaro de Bazán*, que desde su nao capitana, el galeón *San Martín*, logró la toma de la isla en algo más de media hora.

El 16 de mayo dejamos este bastión de tierra volcánica en medio del abismo oceánico, acompañados por el anticiclón en nuestra derrota de regreso. Dos días más tarde, horas después de despedir a nuestro helicóptero, *Canguro*, que adelanta su salto a tierra en previsión de un posible empeoramiento del tiempo, avistamos costa gallega. Reconocemos Finisterre, Toriñana, Villano, Sisargas... nombres que saben a casa.

Y el 19 de mayo, la Virgen del Carmen nos devuelve felizmente a nuestro origen. Llegamos. Tras montar Prioriño y el Segaña, embocamos la estrecha gola entre castillos y poco después atracamos a los sonos de la banda de música. Tiempo ferrolano, como ha de ser. Nuestras familias llenan el muelle de alegría.



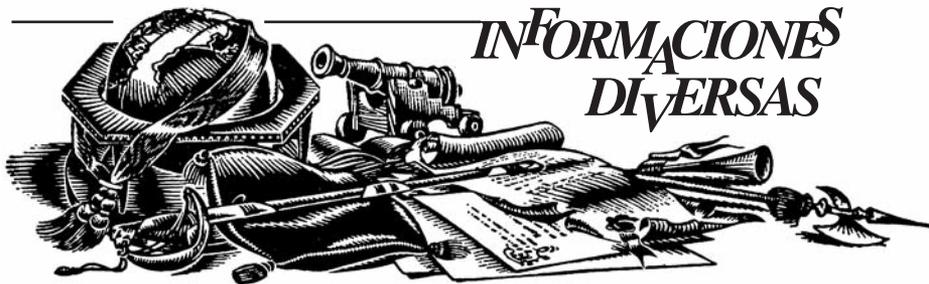
Llegada a puerto luciendo las banderas de los diez países visitados.

Como decía el navegante Eric Tabarly, nos despedimos con un torpe «adiós», «buen permiso», «hasta luego»... ¡Cuatro meses compartiendo la vida! Nos vamos a casa con una extraña sensación. ¡Otra vez a recomenzar nuestra feliz vida familiar! Pero... mientras abrazamos a nuestros seres queridos, vemos, como borrosamente, islas, océanos...y Australia en el horizonte. ¡Rumbo al horizonte, rumbo a la Cruz del Sur...! Mi mirada flota, se pierde, se nubla entre el gozo de la llegada y la imaginación desbordada.

Y antes de irme con mi familia, al volver la vista atrás y ver el barco, tan quieto, tan sin vida, tan triste ahora, lo imagino aún cabalgando con fuerza aquella mar austral

inmensa, ahora tan lejana, y pienso: ¡Dios mío, qué grande es el mundo!





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENT AÑOS



Lo primero que nos trae esta REVISTA es una reseña del capitán de navío de 1.^a clase Víctor María Concas sobre el *Segundo Congreso de la Asociación para el progreso de las Ciencias, celebrado en Valencia del 15 al 20 de Mayo de 1910*, congreso que fue inaugurado con un discurso magistral del eminente sabio José de Echegaray. Vienen a continuación los siguientes artículos: *Las líneas de torpedos eléctrico-mixtos*, por el

teniente de navío Carlos Preysler; *Las nuevas construcciones*, por el teniente de navío de 1.^a clase Manuel Carballo y Gargollo, en el que se hace referencia a los trabajos desarrollados por la Sociedad Española de Construcción Naval; *Enseñanza en la Marina Mercante*, por el teniente de navío Ángel Blanco y Serrano, en el que se critica el trasegado plan de estudios de 1850; *Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos*, sexto artículo que nos ofrece el autor sobre dicho tema, dedicado en esta ocasión a los timones y aparatos de gobierno; *Razones y proporciones*, por el comisario de Marina José María Carpio, continuación del publicado en el mes de abril; *Un nuevo sistema de Táctica Naval*, por el teniente de navío de primera Manuel Andújar, extracto de una conferencia impartida por el contralmirante Borresen, jefe de Estado Mayor de la Marina noruega, e *Historia oficial de la guerra marítima ruso japonesa*, publicada por el Estado Mayor General de la Marina japonesa.

Las *Noticias de la prensa profesional extranjera* nos traen una noticia de Alemania (*El acorazado Rheinland*), acompañada de otras que, bajo el título de *Miscelánea*, comprenden las siguientes: *El explorador de escuadra moderno en las diferentes marinas*. *El problema de la exploración*, traducido de *Le Yacht*; *La catástrofe del sumergible Pluviose*; una nota de gratitud por la ayuda prestada por el *Princesa de Asturias* ante el terremoto de Mesina, y una última nota sobre el alumbrado de los barcos.

Con la *Bibliografía* y el *Sumario de Revistas nacionales y extranjeras* concluye este número.

G. V. A.

HACE CINCUENTA AÑOS



Como decíamos el mes pasado, en el número de junio de hace cincuenta años se publicaban juntos los meses de mayo y junio, por lo que relacionamos la mitad de los artículos, que completaremos ahora. Tenemos el titulado *Comandancias de Marina y sus problemas*, del capitán de corbeta J. García Mayor, y a continuación: *Comunicaciones por submarino entre Alemania y Japón durante la Segunda Guerra Mundial*, por el capitán de

fragata F. Moreno, y *Divulgaciones sobre las radiaciones infrarrojas y su empleo militar*, por el capitán de corbeta J. A. del Rivero.

En la Sección de *Notas Profesionales* tenemos un extenso artículo sobre *Evolución de la lucha antisubmarina*, por el teniente de navío Francisco Obrador, seguido de: *Midway y Saipan*, por el almirante Iachino, de la Marina italiana, traducido de la *Rivista Marittima*, magistral estudio comparativo de ambas batallas, a cual de mayor importancia, pues si la primera marcó el final del periodo ofensivo japonés, la segunda constituyó la acción naval más importante de la contienda; *El Skate emerge en el Polo Norte*, del capitán de corbeta William H. Layman, traducido por el teniente de navío R. A. Maldonado, en el que se relata la hazaña del USS *Skate* (SNN 578), que fue el primero en emerger en el Polo Norte, el 17 de marzo de 1959, sólo unos meses después del éxito del USS *Nautilus* en su travesía por debajo de dicho Polo; *Poder Naval y proyectos soviéticos de expansión*, por Maurice. H. Heller, traducido del *Proceedings* por el teniente de navío Juan Barceló; *El cementerio del Atlántico*, de la revista Columbia, traducido por el capitán de corbeta Alfonso de Eguía; *Usos y costumbres de los helicópteros*, por Jacques Bally, traducido por el teniente de navío Agustín Guimerá Peraza de la *Revue Maritime*, y *Pesadilla japonesa; el bloqueo con minas*, por el capitán de fragata José Moscoso del Prado.

Con las *Misceláneas*, el *Noticiero*, y un artículo sobre *El monitor Puigcerdá (1875-1900)*, de Juan Llabrés, asesor de Marina de Distrito, 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 JUNIO

Día Año

1 1495.—Con esta fecha, los Reyes Católicos, desde la ciudad de Arévalo, envían por carta una reprimenda a Colón por no entregar los alimentos enviados desde Castilla para los españoles de La Española. De estas reducciones, Colón y su hermano no eran responsables, sino los lugartenientes Alonso Sánchez de Carvajal y Juan de Oñate.

2 1505.—Muerta la reina Isabel, Colón en esta fecha escribe al rey Fernando diciéndole: «El gobierno y las posesiones que tenía eran el caudal de mi honor; fui injustamente expulsado de ellas; muy humildemente suplico a Vuestra Alteza que ordenéis que le sea entregado a mi hijo Diego el gobierno que yo tuve».

3 1568.—El fraile agustino Andrés de Urdaneta, marino y explorador; famoso por descubrir y documentar la ruta a través del Pacífico, desde Filipinas a Acapulco en la expedición de Legazpi, conocida como «Ruta de Urdaneta o tornaviaje» seguida por los galeones de Manila, muere en este día en su convento de México.

4 1584.—Walter Raleigh, favorecido por la reina Isabel de Inglaterra, obtuvo permiso para

hacer una expedición por su cuenta a tierras de América. Arribó por estas fechas a Carolina del Norte, hacia Wocokon, y plantó una colonia que fracasó al poco tiempo.

5 1540.—Hernando de Soto, adelantado de la Florida, en su largo viaje de exploración por aquellas tierras lleno de penalidades, llega al pueblo de Chiaha, donde el cacique les dio la bienvenida en son de paz y les proveyó de abundante comida para que repusieran fuerzas.

6 1762.—Al alba de este día, la Armada británica, compuesta por cincuenta navíos y catorce mil hombres, se dispone a tomar La Habana. Rindieron el Castillo del Morro, defendido por una guarnición al mando del capitán de navío Luis de Velasco. La ciudad cayó tras dos meses de sitio.

7 1585.—John Davis, en su viaje de exploración por el Ártico, trata de encontrar un paso por el norte del continente americano que comunique los dos océanos.

8 1501.—Alonso de Ojeda, decidido a hacer nueva exploración por las costas de Venezuela, en esta fecha capituló con los Reyes Católicos. Se le nombró gobernador de Coquibacoa por los resultados del primer viaje, otorgándole el derecho a fundar una colonia en su territorio.

9 1537.—En este día llegan los españoles a Chocontá, municipio de Gundinamarca (Colombia). Día de fiesta de Pentecostés, fue llamado «Pueblo del Espíritu Santo», situado al lado del río Funza; celebró misa este día el padre fray Domingo de las Casas.

10 1509.—En este día llega a La Isabela Diego Colón, virrey y gobernador de la isla, acompañado por su esposa María de Toledo, de la Casa de Alba, con un numeroso séquito para su servicio.

11 1764.—Con la Paz de París Inglaterra devolvió a España las islas Filipinas. En esta fecha la flota del almirante Cornish y las tropas del general William Draper se alejaron definitivamente de Manila.

12 1572.—En el valle de Zaquencipá en Colombia, el capitán español Hernán Suárez de Villalobos funda en este día la villa de Nuestra Señora de Leyva, con veintisiete familias, conocida actualmente como Leyva.

13 1677.—Muere en este día Diego de Rosales, jesuita español y capellán del ejército; acompañó a los gobernadores por territorio araucano. Como cronista destaca su obra *Historia general de Chile*, cuya primera parte describe al país físicamente y la segunda trata del descubrimiento y conquista.

14 1523.—Francisco de Garay, gobernador de Jamaica, obtuvo una patente de la Corona de Castilla para explorar y fundar una colonia. Garay sale de Jamaica en este día al frente de once barcos y setecientos hombres para renovar la fallida colonia en el río Panuco.

15 1524.—Con motivo de la fundación de la ciudad de León en Nicaragua por Francisco Hernández de Córdoba, en este día el capellán de la expedición, el sacerdote secular Diego de Agüero, celebra su primera misa en dicha ciudad.

16 1595.—La segunda expedición al Pacífico de Álvaro de Mendaña hace escala en el puerto peruano de Paita. Los paitenos dan una emotiva despedida a Isabel de Barreto, esposa de Mendaña, quien logró que gran cantidad de paitenos descendientes de españoles se unieran a la expedición, colonizando posteriormente las islas Marquesas y Salomón.

17 1535.—Decapitados Juan Arias y Sotelo por el asesinato del gobernador de Nueva León, Simón de Alcazaba, y castigados los partícipes en el motín, el nuevo jefe de la expedición, Juan de Mori, sale en este día con el resto del puerto de los Leones en la Patagonia, rumbo norte por la costa atlántica, con las naves *Madre de Dios* y *San Pedro*, convencidos que no tenían nada que hacer en aquella tristísima región, acosados por el hambre y el frío del invierno.

18 1687.—La Universidad San Carlos de Borromeo logra categoría internacional al ser declarada Pontificia, por bula del papa Inocencio XI emitida en esta fecha.

19 1611.—Este día asume el gobierno de Nueva España fray García Guerra, arzobispo de México. Durante su corto mandato de ocho

meses amplía las obras de desagüe del valle de México, imprescindibles para evitar la inundación de la ciudad.

20 1500.—En esta fecha los Reyes Católicos, decidieron liberar algunos esclavos enviados por Colón y le pidieron a Bobadilla que los llevase consigo de nuevo a La Española.

21 1572.—En este día las tropas españolas al mando de Martín Hurtado de Urbieto derrotan a los incaicos de Túpac Amaru en la batalla de Wayna Pukara.

22 1568.—Descubiertas las islas Salomón en el Pacífico por Álvaro de Mendaña y Neyra, con base en la isla de Santa Isabel, Mendaña durante seis meses se dedica a explorar el resto de las islas con sus dos naves: *Los Reyes* y *Todos los Santos*.

23 1549.—La misión evangelizadora de los conquistadores españoles en territorios de los Estados Unidos fue llevada a cabo por órdenes religiosas. En esta fecha son martirizados en Tampa los misioneros dominicos Luis Cáncer, que fue prior del primer convento en Puerto Rico, Diego de Tolosa y el hermano Fuentes.

24 1542.—Gonzalo Díaz de Pineda, alcalde de Quito, acompañó a Gonzalo Pizarro en su viaje de exploración buscando el país de la Canela. En esta fecha Gonzalo Díaz de Pineda y los pocos supervivientes de tan dura experiencia regresan a Quito abatidos y demacrados por las penalidades que tuvieron que soportar.

25 1564.—René de Goulaine de Randonnée zarpa hacia Florida con tres barcos y trescientos colonos franceses hugonotes, para establecer el fuerte Carolina a orillas del río San Juan en territorio español.

26 1541.—Hernando de Soto, adelantado de la Florida, explora con su expedición los territorios de Carolina del Norte.

27 1506.—El rey Fernando el Católico, estando en Villafáfila, un pueblo de la provincia de Zamora, accede a abandonar la regencia de Castilla a favor de sus hijos Juana y Felipe.

28 1538.—En esta fecha el conquistador del Perú Francisco Pizarro, en el valle de Atún Jauja, va camino del Cuzco.

29 1502.—Llega Colón a Santo Domingo y manda desembarcar a Pedro de Terreros, el capitán de la *Gallega*, para comunicarle al gobernador Ovando sus necesidades y advertirle que no permitiese la salida de la flota para España porque se avecinaba una fuerte tormenta.

30 1532.—Desaparece la expedición de Diego Hurtado de Mendoza por el Pacífico después de descubrir las islas Marías, por lo que se supone que naufragó en aquellas aguas.

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.

VIEJA FOTO



En la presente fotografía aparece el equipo de buceo integrante de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, creada en 1938, del que formaban parte el B/S *Castillo Arévalo* y el remolcador *Argos*, equipado con cámara de depresión. El del centro, de uniforme blanco y con gorra, era el teniente médico de la Armada don José Touriño Martínez.
(Foto: M. Martínez Cerro).

MARINOGRAMA NÚMERO 456

Por TAL

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

De *Una luz inalcanzada*. José Cervera Pery.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Man.: Halar de las brazas por cualquiera de las dos bandas con el fin de que las vergas giren horizontalmente hasta apuntar en la dirección deseada
- B.—Nav.: Reloj propio para medir intervalos de tiempo muy pequeños
- C.—Org.: Prenda de uniforme de la Armada española que se usa en ocasiones de especial relevancia.
- D.—Met.: Superficie de separación entre dos grandes masas de aire frío y caliente
- E.—Biogr.: Brigadier de la Armada española nacido en Mahón y muerto en Barcelona en el año 1851. Inició su carrera militar en la Armada británica. Con el empleo de capitán de navío, fue capitán del puerto de La Habana. El marqués de Molins le comisionó para inspeccionar en Inglaterra la construcción de varios vapores con que dotar a nuestra Fuerza naval.
- F.—Der. Mar.: Inscríbase al buque de procedencia extranjera en la lista correspondiente del país cuya bandera solicita

| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|-------------|
| 53 | 28 | 16 | 57 | 1 | 24 | 41 |
| 35 | 51 | 9 | 76 | 37 | 15 | 47 40 61 29 |
| 2 | 64 | 77 | 43 | 45 | 56 | |
| 18 | 17 | 80 | 38 | 27 | 78 | |
| 32 | 59 | 62 | 44 | 10 | 3 | |
| 66 | 30 | 87 | 84 | 8 | 83 | 81 85 67 90 |

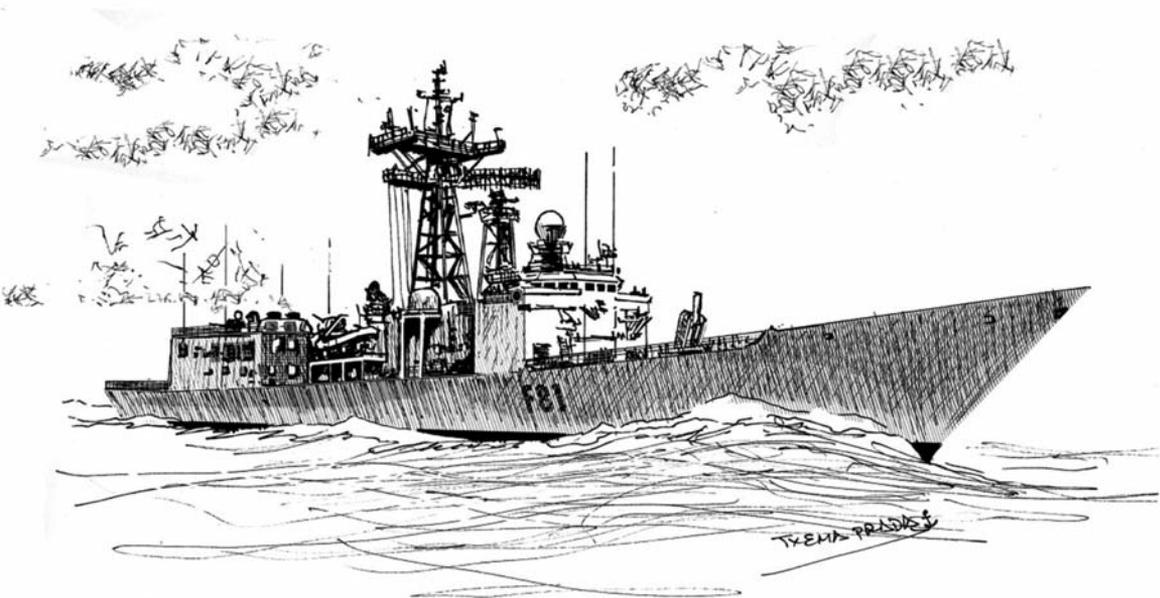
- G.—Arm.: Trozo pequeño de red de cable de acero, utilizado en las obstrucciones marinas para cubrir los huecos que quedan entre las redes de dos tramos consecutivos
- H.—Zool.: Nombre de un género de erizos de mar irregulares
- I.—Biogr.: Vicealmirante francés nacido en 1782 y muerto en 1835. Mandaba la escuadra de Francia en la batalla de Navarino. Fue ministro de Asuntos Extranjeros y embajador de Francia en la corte de Nápoles
- J.—Nav.: En España, vigésima parte de la extensión lineal de un grado del meridiano terrestre, equivalente a 5.555,5 metros . . .
- K.—Zool.: Crustáceo braquiuro de la familia de los portúnidos . Dicen los de Marín que es el marisco más exquisito
- L.—Met.: En el Mediterráneo, viento que sopla del SO, y que en el invierno lo hace con fuerza sobre la costa de Argelia
- M.—Pesca.: Cardume o cardumen (conjunto de peces que nadan juntos, a veces por centenares)
- N.—Ocean.: Dícese de la mar cuando toca blandamente las playas o las costas
- O.—Org.: Uno de los empleos de oficial de la Armada española (acrónimo)

| | | | | | | | | | | |
|-----|-----|----|----|-----|-----|----|----|----|----|----|
| 49 | 4 | 86 | 71 | 91 | 63 | 92 | 12 | | | |
| 39 | 79 | 33 | 42 | 20 | 97 | 26 | 70 | 31 | 55 | 48 |
| | | | | | | 52 | 94 | 25 | 69 | 89 |
| 101 | 74 | 5 | 34 | 65 | | | | | | |
| 13 | 50 | 68 | 6 | 99 | | | | | | |
| 7 | 46 | 98 | 82 | 88 | 104 | | | | | |
| 93 | 21 | 73 | 54 | 103 | 36 | 14 | | | | |
| 72 | 19 | 95 | 96 | 60 | | | | | | |
| 22 | 102 | 23 | 75 | 100 | | | | | | |
| 58 | 11 | | | | | | | | | |

MARINOGRAMA NÚMERO 455

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|
| Poem. TAL. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | O | N | F | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | | | | | | | | | |
| 10 | C | 11 | A | 12 | B | 13 | M | 14 | S | 15 | F | 16 | A | 17 | G | 18 | D | 19 | N | 20 | E |
| 21 | N | D | E | C | O | R | A | D | A | 26 | A | 27 | I | 28 | F | 29 | A | 30 | N | 31 | J |
| 32 | P | 33 | O | 34 | G | 35 | B | 36 | P | 37 | A | 38 | H | 39 | M | 40 | D | 41 | B | 42 | █ |
| 43 | N | 44 | Q | 45 | P | 46 | H | 47 | N | 48 | G | 49 | K | 50 | S | 51 | █ | 52 | █ | 53 | █ |
| 54 | P | 55 | Q | 56 | N | 57 | F | 58 | D | 59 | █ | 60 | █ | 61 | █ | 62 | █ | 63 | █ | 64 | █ |
| 65 | A | 66 | C | 67 | L | 68 | A | 69 | █ | 70 | █ | 71 | █ | 72 | █ | 73 | █ | 74 | █ | 75 | █ |
| 76 | █ | 77 | █ | 78 | █ | 79 | █ | 80 | █ | 81 | █ | 82 | █ | 83 | █ | 84 | █ | 85 | █ | 86 | █ |
| 87 | █ | 88 | █ | 89 | █ | 90 | █ | 91 | █ | 92 | █ | 93 | █ | 94 | █ | 95 | █ | 96 | █ | 97 | █ |
| 98 | █ | 99 | █ | 100 | █ | 101 | █ | 102 | █ | 103 | █ | 104 | █ | 105 | █ | 106 | █ | 107 | █ | 108 | █ |
| 109 | █ | 110 | █ | 111 | █ | 112 | █ | 113 | █ | 114 | █ | 115 | █ | 116 | █ | 117 | █ | 118 | █ | 119 | █ |
| 120 | █ | 121 | █ | 122 | █ | 123 | █ | 124 | █ | 125 | █ | 126 | █ | 127 | █ | 128 | █ | 129 | █ | 130 | █ |

Un poema de Rafael Alberti.



Fragata *Santa María*. (Colección de dibujos a plumilla de buques de diferentes épocas de José M.^a Prada).



LEXICOGRAFÍA

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

CONDICIONAL *versus* SUBJUNTIVO

Escribir es el arte de tachar

Álvaro Paradela

Un oficial, mucho más antiguo que yo, de la promoción de mis padrinos en la Escuela Naval (1), me manda un párrafo, extraído de un

(1) Mis padrinos son los que estaban en cuarto curso cuando ingresé. Uno de ellos, siguiendo una antigua tradición, me apadrinó entregándome el sable tras una celebración donde se leyeron diversos artículos de las Leyes Penales. Lo aclaro porque sé que nuestra querida REVISTA es leída por muchos que no pertenecen a la Armada.

libro; dice: «Si no se hubiera enviado a Cartagena, la guerra *se habría ganado* igual». Y me pregunta si se podría haber usado el subjuntivo en vez del condicional: «Si no se hubiera enviado a Cartagena, la guerra *se hubiera ganado* igual».

Mal de muchos...

Ya recé varias veces el «yo peccador» en estas páginas de *Lexicogra-*

fía. Pero, dicen las Sagradas Escrituras que es bueno arrepentirse setenta veces siete y confesar los errores otras tantas, a sabiendas de que volveremos a caer y a tropezar en la misma piedra. Y uno de mis pecados —lo confieso con contrición— es que tengo serias dificultades en el empleo del subjuntivo y el condicional.

Siempre que caigo, hago propósito de enmienda, imponiéndome la penitencia de informarme sobre cómo se deben usar esos dos modos verbales. Lo que sigue un poco más abajo es la muestra de que al menos la penitencia está cumplida... Otro aspecto muy distinto es que, ya absuelto, vaya a dejar de cometer las mismas faltas. Aunque me consuelo recordando aquello que dijo Jesús sobre la mujer adúltera: «El que esté libre de pecado, que tire la primera piedra», pues, si uno de mis padrinos —cuya soltura con el lenguaje escrito es sobresaliente (colaborador habitual de la REVISTA GENERAL DE MARINA, ha publicado varios libros)— tiene dificultades, entonces puedo sospechar que el pecado es corriente y que, tal vez, no sea muy capital, aunque ya se sabe que «mal de muchos, consuelo de... de los más modernos». Manipulo el refrán para evitar que los más antiguos, como mis padrinos, me cuelguen de los pulgares en el palo mayor de cualquier barco donde me tope con alguno de ellos.

Para responderle creo que es apropiado leer antes lo que dicen al respecto los textos que he consultado:

El modo condicional

El modo condicional se emplea para expresar probabilidad o posibilidad y también para construir expresiones de ruego o deseo de manera cortés. Existen dos tipos de condicional: el simple y el compuesto. Veamos los matices que hay que tener en cuenta para usar cada uno:

El condicional simple

Indica una posibilidad o probabilidad en el pasado («*Serían* las once cuando arribé ayer a puerto»), o referida al futuro («*Podría* atracar el próximo viernes»). También expresa ruegos y deseos de manera cortés: «*Me gustaría* hablar con el comandante»; «*Sería* magnífico tener el portulano de esa ensenada»; «*Podríamos* fondear en vez de estar sobre la máquina».

Con verbos como *querer*, *deber*, es posible sustituir el condicional simple por el imperfecto del subjuntivo: «*Querría* (o *quisiera*) pedirle permiso al sargento»; «*Debería* (o *debiera*) haber más repuestos».

El condicional compuesto

Indica una posibilidad o probabilidad en el pasado («*Me habría gustado* verle ayer en el muelle»). En este caso puede usarse el pluscuamperfecto del subjuntivo («*Me hubiera gustado* verle ayer en el muelle»; «*Si hubiese hecho* buen tiempo *habría* —o *hubiera*— *salido* a navegar»),

aunque algunos textos de gramática dan preferencia al condicional compuesto frente al pluscuamperfecto del subjuntivo.

También expresa una acción futura respecto a otra pasada; pero, a su vez, pasada con relación a otra futura. ¡Uf!, menudo galimatías. Espero que el siguiente ejemplo sirva para aclararlo: «En la reunión de ayer se informó de que para la próxima semana ya *habría finalizado* la varada (la finalización de la varada es una acción futura respecto al momento de informar, pero pasada con relación a la semana próxima).

El modo subjuntivo

El modo subjuntivo expresa una acción posible, dudosa, necesaria o deseada, incluso puede ser temporal o irreal. Con frecuencia indica algún tipo de emoción subjetiva (alegría, sorpresa, miedo, esperanza). También se emplea en las comparaciones y para expresar una condición.

Con las formas del subjuntivo se gestiona el tiempo cronológico de la siguiente manera:

El presente del subjuntivo

Puede expresar presente («No creo que ese barco *tenga* ahora encendida todas las luces de navegación»), o referirse al futuro («El repuesto se entregará a bordo cuando el buque *llegue* a puerto la semana que viene»). Es posible emplearlo

tras el imperativo («Envíale un mensaje para que no se le *olvide*») y después de frases impersonales («Es imprescindible que *llegue* la orden de operaciones»).

El pretérito imperfecto del subjuntivo

Puede expresar presente: «El almirante quería que el barco *entrara* hoy en dique». También puede referirse al pasado («Siento que el jueves pasado no *pudiéramos* fondear en la bahía») o al futuro («El jefe de máquinas nos ordenó que mañana *reparáramos* el motor»).

El pretérito perfecto del subjuntivo

Generalmente expresa pasado («No creo que los de aprovisionamiento *hayan cancelado* el pedido»), pero también puede referirse al futuro («No es seguro que en el próximo puerto *hayamos recibido* la pieza que necesitamos para reparar la turbina»).

El pretérito pluscuamperfecto del subjuntivo

Expresa pasado («Me *hubiera gustado* verle ayer en el muelle») —ya dijimos más arriba que aquí podríamos emplear el condicional compuesto («Me *habría gustado* verle ayer en el muelle») —, pero también puede referirse al futuro («Si el próximo lunes *hubiera atracado* en Rota, podríamos reparar la antena del radar»).

El futuro del subjuntivo

En la actualidad el futuro del subjuntivo está prácticamente en desuso. Sólo se sigue empleando en frases hechas como los refranes («Donde *fueres*, haz lo que *vieres*») y, a veces, en el lenguaje jurídico («El que *hubiere cometido* delito, será sancionado»).

Hoy se utiliza en su lugar el presente del indicativo o del subjuntivo y el pretérito del subjuntivo: «Si *decidieres* venir = Si *decides* (o *decidieras*) venir»; «El que *faltare* a la cita = El que *falte* (o *faltara*) a la cita».

«Si no se *hubiera enviado* a Cartagena, la guerra se *habría* (o *hubiera ganado*) igual». Creo que sólo varía la intención que transmites según emplees una u otra. Me explico (y lo que sigue es una opinión personal): con el subjuntivo añades un matiz de subjetividad, mientras que con el condicional planteas una hipótesis. Son aspectos tan sutiles del lenguaje que, quizá, sólo sean relevantes en muy contadas ocasiones.

Y lanzo el dardo en condicional y subjuntivo: no *sería* mala idea que la Real Academia Española *incluyese* esta duda en su *Diccionario Panhispánico de Dudas*.

Epílogo

Por tanto, querido padrino, deduzco que ambas opciones son correctas:

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.

24.505.—Temor de Eduardo III de Inglaterra a la Marina de gentes de España



A. de Capmany y de Montpalau (1742-1813), en su *Colección de documentos*, recoge que en 1350 Eduardo III (1312-1377) de Inglaterra encargó al arzobispo de Canterbury, primado del país, que pidiera a la Divina Providencia la asistencia en su favor «porque gentes de la tierra de España habían reunido en Flandes, concretamente en La Esclusa, inmensa armada jactándose de dominar la mar y de destruir otra navegación que la suya; proponiéndose invadir Inglaterra, sujetar el pueblo o exterminarlo, y esto teniendo él paz y buena amistad con el rey de Castilla».



Evidentemente, la asistencia divina pedida por el rey no debió serle muy propicia pues, aunque al principio ganó la batalla naval contra la flota mercante mandada por Carlos de la Cerda, en Winchelsea —algunos, principalmente franceses, la designan como batalla de los Españoles de Mar—, en 1350, al final el resultado no le fue tan favorable, pues el enfrentamiento terminó con la firma, por parte de Eduardo III, de un famoso tratado (1351) en el que reconocían y reparaban todos los daños ocasionados a los navegantes cántabros y les garantizaban la libertad de navegación, comercio y pesca en las costas y puertos de Inglaterra y Bretaña.

L. C. R.

25.506.—Nafragio



El sufrido por el destructor *Císcar* a causa, según la documentación oficial consultada, de un fenómeno de superrefracción experimentado en el radar cuando entraba en la ría de Ferrol con una visibilidad prácticamente nula a causa de la niebla el

jueves día 17 de octubre de 1957.

El diario *ABC*, en su edición de dos días más tarde, minimizó la pérdida argumentando que se trataba «de un destructor de más de 30 años de servicio que por su mal estado y falta de eficiencia militar fue dado de baja de la Flota, y actualmente solamente prestaba servicio muy reducido en la Escuela Naval de Marín [...] pendiente únicamente de dictarse las órdenes para su desguace...». Vamos, que poco menos que fue una suerte que se perdiera.

A. A. A.

25.507.—Cofradías



Desde el año 1717, los marineros de galeras tuvieron fundada cofradía con capilla propia dedicada a su titular, Santa Rita de Casia, en el convento de San Leandro de Cartagena. Y a mediados del siglo XVIII, coincidiendo con las importantes obras que se desarrollaban en el Arsenal, hubo en este mismo convento otra cofradía dedicada a San



El *Císcar* varado en la entrada de la ría de Ferrol. (Colección del autor).

José, que formó un grupo de carpinteros de la maestranza.

J. A. G. V.

25.508.—Ferrol 1941. Entierro del intendente



A las doce del mediodía del sábado 8 de marzo de 1941, partía del hermoso edificio en el que se encuentra ubicada la Jefatura de Intendencia de la Armada en Ferrol el entierro del coronel de Intendencia don Ricardo Iglesias Leite, intendente y ordenador de Pagos del Departamento, cargo en el que llevaba poco más de un mes, fallecido el día anterior a los casi 59 años. Era el final de una vida dedicada a la Armada durante más de cuarenta años; alumno de Administración Naval a principios de siglo, contador de fragata en la corbeta *Nautilus*, contador de navío en el acorazado *España*, fueron algunas de las importantes etapas de su trayectoria profesional que hicieron su muerte muy sentida en la corporación. El jefe

del E. M. del Departamento presidió la numerosa comisión que formó parte del sepelio, al que también asistieron, como puede observarse en la fotografía, unas religiosas que se situaron a los lados del féretro; no en vano don Ricardo Iglesias ejerció, además de su actividad profesional, como contador del Santo Hospital de Caridad ferrolano durante quince años de forma altruista.

P. G. F.

25.509.—Duque de los Abruzos: madrileño y almirante



Alcanzó celebridad por ser un pionero de la exploración y el alpinismo. Su pasión por la grandeza de la naturaleza le impulsó a escalar las más altas cumbres de la Tierra y explorar el Polo Norte, Alaska y África.

En cambio, es poco conocido que nació en Madrid el 29 de enero de 1873, sólo 14 días antes de que abdicara su padre, Amadeo de Saboya, rey de España. Con 16 años fue





nombrado guardia marina. Dio su primea vuelta al mundo con el *Amerigo Vespucci*, y durante la Primera Guerra Mundial ostentó el mando de la Flota italiana en el Adriático.

VEDRÁ

25.510.—Una traducción galardonada



Importancia del dominio marítimo en las campañas terrestres

desde *Waterloo* es el título de una interesante obra del inglés C. F. Callwell, R. A., con prólogo en la edición española de Manuel Andújar, que califica al libro de bellísimo. El objeto de la obra es poner de manifiesto, con el estudio de varias guerras en muchos puntos del globo, cómo la dirección de los ejércitos que están en campaña depende frecuentemente de la preponderancia que se obtenga en la mar.

Pero aquí no se trata únicamente de dar a conocer la obra citada, sino también que la traducción al español fue realizada a principios del siglo XX por los aspirantes de la Escuela Naval Valentín Fuentes López y Jesús Cornejo Carvajal, lo que les valió la concesión, por una real orden de abril de 1901, de la Cruz del Mérito Naval de 1.ª clase con distintivo blanco; otra real orden disponía la adquisición del libro por todas las bibliotecas y centros de la Marina. Más tarde, los dos aspirantes, compañeros de promoción que habían ingresado en la Armada en enero de 1899, seguirían sus carreras no tan al unísono; Cornejo Carvajal, capitán de corbeta en 1930 está ya excedente en Vigo, en tanto que Fuentes López, que también era ingeniero geógrafo, durante la guerra civil 1936-39 aparece muchas veces en la conocida obra *La guerra silenciosa y silenciada*, especialmente como comandante del destructor *Lepanto* y después ocupando otros destinos en el bando republicano. Falleció en el exilio en París.

P. G. F.

25.511.—Crónica marítima



En la crónica conocida como *El Victorial o de Pero Niño*, destacado

marino y corsario castellano al servicio de Enrique III el Doliente, escrita con gran sabor de época por su alférez Gutierre Díez de Gamez, hallaremos una idea de nuestra marina de aquellos tiempos, así como las razones que le indujeron a recalar en el puerto de Cartagena y hacer de él su refugio y el punto de partida para sus operaciones en el Mediterráneo, entre las que destacan la tranquilidad de sus aguas, el que ninguna tempestad lograba embravecer su cómodo atracadero en el seno que formaba el mar en una gran parte de la ocupada ahora por la dársena del Arsenal, y la atarazana, que se levantaba en la ribera de este seno, abastecida de ganteras, entenas, pertrechos, municiones y artillería; y de no menos importancia fueron las conocidas pericia, decisión y patriotismo de los cartagenos en los lances de armas y navegación, así como su hospitalidad y lealtad al rey.

J. A. G. V.



Portada de *El Victorial*.

25.512.—Desgracia



La de un marinero y un infante de marina al zozobrar la yola que tripulaban en las inmediaciones de Ferrol en los primeros meses de 1966. Ambos desaparecieron en medio del fuerte oleaje, cuando realizaban unos largos de entrenamiento con vistas a participar en una próxima competición. Afortunadamente, otros tres marineros que se encontraban en la misma embarcación lograron salvarse a nado. Horas más tarde de consumada la tragedia, un equipo de buceadores de la Armada consiguió hallar los cadáveres de los dos infortunados, que respondían a los nombres de Santiago Hernández Rubio y Nicolás García Llanes.

A. A. A.

L. C. R.

25.513.—El infierno de las galeras



Según el cronista López Gomara, «Los Reyes Católicos desarmaron las galeras catalanas, que eran señoras del mar, por persuasión de frailes que les cargaron las conciencias diciendo que Dios no tenía más que un infierno, y que ellos querían tener muchos, pues cada galera era uno».

DAUS

25.514.—Carta plana



Conocida también por *carta cuadrada*, cuya invención se atribuyó a Enrique el Navegante (1394-1460), aunque otros dicen que fue ideada por Marino de Tiro (siglo I d. C.), es la que tiene los grados de latitud y de longitud exactamente iguales, y los meridianos y paralelos perpendiculares entre sí, de modo que supone plana la superficie esférica del globo terrestre, y cuya exactitud es aceptable sólo para latitudes hasta dos o tres grados a cada lado del Ecuador.

De este tipo eran las cartas náuticas usadas por los primeros navegantes al Nuevo Mundo, a pesar del notable error que implicaba el rumbo obtenido en ellas, siendo la primera de este tipo la carta marítima de Candía (Creta), hecha en Venecia hacia 1485. El error antes mencionado se procuró subsanar a base de tablas que daban las correcciones a aplicar. El primero en hacerlas fue el profesor de navegación inglés John Tapp, que ganó en fama entre 1596 y 1615 al publicar el *Seaman's kalendar, or an ephemerides of the sun, moon and most notable fixed stars* en 1601, obra que varios editores siguieron publicando durante todo ese siglo y que actualmente es considerada el prototipo del *Nautical almanac*. En esa obra, Tapp incluyó una tabla que convertía el rumbo de la carta en verdadero, aunque sin demasiado éxito. La solución llegó con el uso de las cartas en proyección Mercator, también llamadas *esféricas*, descubiertas por el holandés Gerhard Kremer (1512-1594) en 1569.



Edificio de la Compañía de María.

24.515.—Tercios de la Armada



De la consideración que los Tercios de la Armada ofrecieron al rey Felipe IV nos da idea un Real Despacho de 12 de febrero de 1651, en el que como consecuencia de lo informado por el marqués de Leganés, virrey de Cataluña, con respecto a la constancia y el valor que habían demostrado en la guerra en su territorio, ordenó que se abonase a cada individuo de aquéllos —oficial o soldado— un escudo perpetuo de ventaja.

J. A. G. V.

24.516.—Gobierno de España e Indias



Desde este edificio de la Compañía de María, en la calle Real de San Fernando, se gobernó España y su extenso imperio de ultramar, al ser sede del Gobierno de la Regencia en el año 1810, en plena Guerra de la Independencia.

TAGOMAGO

24.517.—Teatro Jofre



Desde su inauguración en mayo de 1892, el Teatro Jofre de Ferrol ha sido y continúa siendo el principal referente de la vida artística de la ciudad; no fue, sin embargo, ni fácil ni rápida su gestación desde que, 30 años antes de la fecha citada, se constituyó una comisión de ciudadanos para que en esa ocasión no ocurriese lo que en otras anteriores, en las que se había actuado con mejor deseo que fortuna. Esta vez, los primeros pasos fueron firmes y acertados y a ello contribuyó en buena medida la Armada de dos maneras, ya que la superficie sobre la que se construyó el edificio en buena parte fue cedida por la Marina del solar, entonces baldío, que se conocía como «Huerta del Comandante de Arsenales». Por otra parte, en la comisión señalada antes, ocupó un importante papel don Vicente Reguera y Quiroga, quien en 1882 era el intendente del Departamento Marítimo siendo ordenador de 1.ª clase, persona de cuya laboriosidad pueden dar fe sus 47 años y un mes de servicios efectivos en la Armada.

P. G. F.



24.518.—Corbeta *María Pita*



La heroína coruñesa del siglo XVI María Pita, que tan bravamente luchó contra el corsario Drake, es y ha sido recordada, principalmente, por asignarse su nombre a calles, plazas y a varios buques. Por ejemplo, el que a finales de 1803 zarpó del puerto de La Coruña en aquel histórico viaje en el que el biólogo doctor Balmis Berenguer y su equipo humano, medicinal, instrumental y documental, se trasladaron al continente americano para extender el gran beneficio de la vacunación contra la viruela a todos los dominios españoles. El gran problema era la conservación de la vacuna durante el viaje con los rudimentarios medios de aquella

época; se resolvió embarcando en La Coruña a 22 niños del orfanato de la ciudad a los que se les fue vacunando sucesivamente para mantener vivo el virus; además, en cada puerto, otros niños sustituían a los que iban a bordo. De esa forma se vacunaron muchos miles de personas en las posesiones españolas y colonias portuguesas. La corbeta naufragó en Filipinas; el doctor Balmis regresó a España en 1806. Varios ensayos han estudiado este histórico viaje, y también una novela. En el paseo marítimo de la ciudad de La Coruña se recuerda aquel viaje con una escultura, dedicada a quienes lo hicieron posible.

P. G. F.



Punta de flecha. (Foto: Ó. Domínguez Pardo).



EN UNA ISLA TRANQUILA

Es difícil, por no decir imposible, encontrar a un Cary Grant sucio, de aspecto abandonado, con barba espesa de varios días, vestido de una forma cualquiera, despojado de aquellas americanas espléndidas, camisas de seda de primera generación o corbatas de marca y origen italiano, ya que así siempre nos fue presentado en los años dorados de Hollywood. Así, destacar algunos papeles fundamentales que confirman las características del actor británico implantado en Hollywood, donde desarrollaría su larguísima carrera. Interpretaciones como *Con la muerte*

en los talones, *Indiscreta*, *Encadenados* y tantas que completan una filmografía en verdad importante. Ocurre que en la película que hoy se comenta desde estas páginas, *Operación Whisky* (Ralph Nelson, Estados Unidos, 1964), se nos presenta, siempre en clave de amable comedia, un Cary Grant lejos de la sofisticación y la elegancia, al menos en su indumentaria, ubicado en las antípodas del papel del actor de siempre. Es, sin duda, la característica más diferenciadora de *Operación Whisky*. Un Cary Grant que descuida absolutamente su siempre pulcro y brillante



to para tres, 1966, tras la cual se retiraría definitivamente del cine. Falleció en la ciudad de Los Ángeles en 1986.

Operación Whisky —en su título original *Father Goose*— sitúa la acción en una idílica isla de los mares del Sur, en plena Segunda Guerra Mundial y poco después del bombardeo de la aviación nipona sobre Pearl Harbor, que marcó la entrada en la guerra de los Estados Unidos, hasta la fecha simple testigo de los escenarios bélicos en los diversos frentes de Europa.

El personaje de Cary Grant es el típico pícaro oportunista, poco amigo del trabajo, que vive —o sobrevive— a base de engaños y complicidades con el mando militar de la zona, robando con permiso de la autoridad pertinente todo aquello que le permita seguir viviendo a bordo de una

embarcación de su propiedad. Entonces se produce un acontecimiento que cambiará su vida. Es obligado, siempre con humor y camaradería, por el reponsable militar del lugar —

extraordinario como siempre el actor inglés Trevor Howard, ganador de un Óscar por esta película— a trasladarse a una isla, con la misión de vigilar el paso de aviones enemigos japoneses sobre las islas. La vida, que a partir de ahora será en solitario, lejos de cualquier posible contagio humano, se rompe con la inesperada aparición de una encantadora mujer, magnífica Leslie Caron, profesora

aspecto para dar paso al opuesto. Un oportuno cambio de *look*, que unido a sus grandes dotes de actor, se saldó con la admiración popular.

Estamos, pues, en los escenarios de la típica comedia americana, si bien en época de clara decadencia. Los años sesenta marcarían el fin del Hollywood clásico para dar paso a otro diametralmente opuesto. Aún así el actor siempre consideró *Operación Whisky* como uno de sus trabajos preferidos, y así a menudo lo comentaba entre sus amistades, no obstante fue una de sus últimas películas. Al cabo de dos años rodaría *Apartamen-*

francesa a cuyo cargo tiene todo un grupo de colegialas. La situación, pues, se complica. Y el enfrentamiento entre la institutriz y el personaje interpretado por Cary Grant es inevitable y de serias consecuencias; eso sí, sin abandonar nunca el tono de comedia.

Una vez más —todo un clásico de Hollywood— la aparición en escena de la guerra de sexos, tema destacado en la historia de la comedia americana. El enfrentamiento Cary Grant-Leslie Caron es inevitable.

Con estos elementos articulados sobre un guión escrito por S. H. Barret, Peter Stone y Frank Tarloff, su director Ralph Nelson, un veterano de Hollywood, iniciado en el mundo de la televisión y posteriormente incorporado al del cine, supo dirigir con habilidad e intensidad la trama a base de inventiva, corrección

cinematográfica, agilidad narrativa, elementos indispensable para trasladar a buen puerto cualquier comedia que se precie. Fiel a las reglas y convencionalismos del género, el director aborda de forma clara y rotunda el planteamiento de la película. Ralph Nelson, a través de una fértil carrera, trabajó con importantes figuras de Hollywood: Anthony Quinn, Sidney Poitier, Glenn Ford, James Garner, Bibi Andersson, Charlton Heston, Robert Mitchum o Rock Hudson. De toda su filmografía, destacar *Charly*, *Una tumba al amanecer*, *Duelo en Diablo*, *Los lirios del valle*. En 1970 filmaría su mejor película, *Soldado azul*, un excelente *western* porotagonizado por Candice Bergen, Donald Pleasence y Mort Mills.

Toni ROCA





Saludo a la voz en el *Príncipe de Asturias*. (Foto remitida por la E. N. M.).

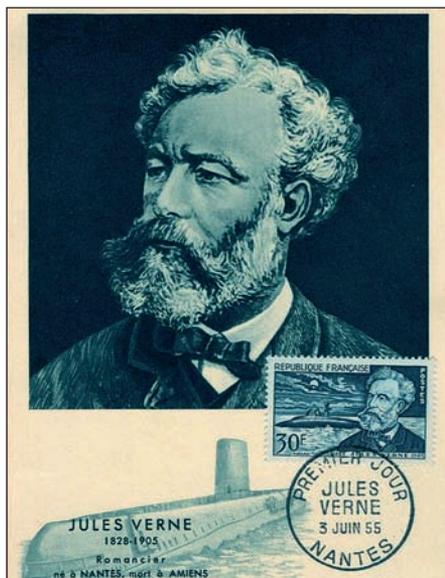
La Mar en la Filatelia



LA MAR EN LAS OBRAS DE JULIO VERNE

Es relativamente fácil encontrar sellos de correos que hagan referencia a la vida y a la obra del escritor y mago de la narrativa Julio Verne, prolífico autor que vino al mundo el 8 de febrero de 1828 en la ciudad francesa de Nantes. Su padre, abogado, quiso que él también lo fuera para hacerse cargo del bufete paterno. Pero a Verne le atraían la mar y los viajes, lo que le costó algún enfrentamiento con su familia. Siendo niño se escapó de casa para enrolarse en un barco que iba a la India, pero lo rescató su padre, arrancándole la promesa de que «no volvería a navegar salvo con la imaginación». Por otra parte, desde muy joven Verne estuvo enamorado de su prima Caroline, a la que a los diecisiete años dedicó una obra en verso que no le sirvió de mucho, ya que Caroline se casó por interés con otro y dejó a Verne sumido en la melancolía, pero metido de lleno en la gran afición que iba a ser parte integrante de su vida: la literatura.

Se trasladó a París para estudiar derecho, que terminó en 1850. Allí entró en contacto con intelectuales y escritores como Víctor Hugo o Alejandro Dumas, que tuvieron una influencia decisiva en su inclinación por la

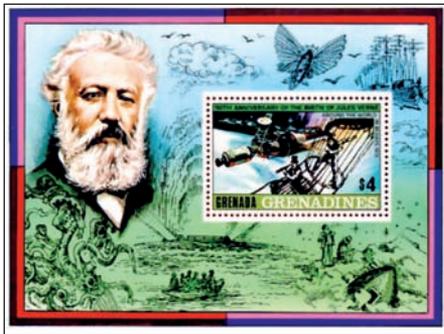


Francia. Julio Verne y el submarino *Nautilus*. Tarjeta máxima con matasellos de Nantes, donde nació Julio Verne, fechada el 3 de junio de 1955, a los 50 años de su muerte.

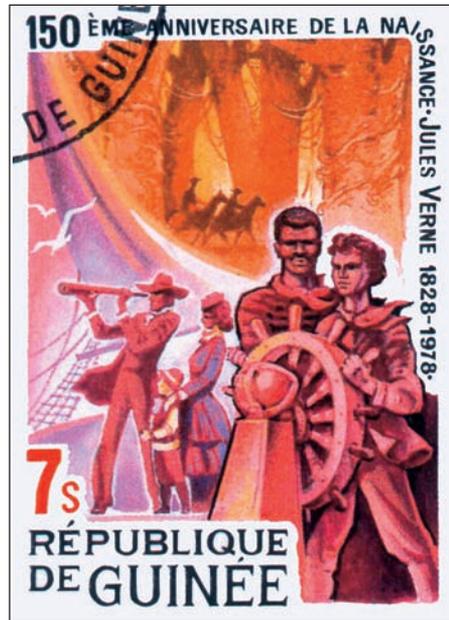


Bulgaria 2003, 175 aniversario del nacimiento de Julio Verne.

literatura. También se empezó a interesarse por la ciencia y la técnica, en las que se estaban logrando grandes avances, y tuvo la ocurrencia de combinar ciencia, tecnología y literatura —lo que él llamaba «novela de la ciencia»—, lo que dio lugar a las que iban a ser sus geniales obras de ciencia ficción. Imbuido en su idea de novelar la ciencia, estudió muchas y muy variadas materias, y entró en contacto con viajeros, exploradores, científicos-



Granada y las Granadinas, 150 aniversario del nacimiento de Julio Verne.



República de Guinea, 150 aniversario del nacimiento de Julio Verne.



Nicaragua, 150 aniversario del nacimiento de Julio Verne.



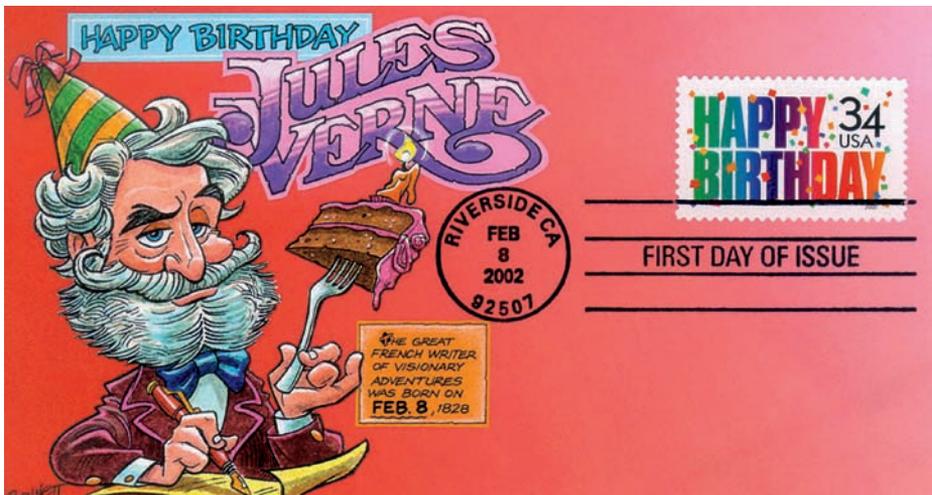
Mónaco. Julio Verne y «una ciudad flotante».

cos y periodistas. Su padre quería que al finalizar sus estudios regresara a Nantes, pero Verne prefirió seguir con su gran afición, por lo que su padre le retiró la asignación económica, lo que obligó al joven escritor a buscar el sustento escribiendo pequeñas obras de teatro, operetas, cuentos y ensayos de mediano éxito.

Se estableció como agente de bolsa, y en 1857 contrajo matrimonio con la viuda Honorine de Vyane, y siguió escribiendo. Con la publicación en 1863 de *Cinco semanas en globo* por el editor Hetzel obtuvo un gran éxito y consiguió su primer contrato, al que

siguieron otros, primero con Hetzel y luego con su hijo, que durante más de 40 años aseguraron la publicación de sus obras, con las que alcanzó fama y dinero.

Julio Verne fue un narrador fluido y atractivo que cultivó el relato de aventuras y ciencia ficción. Mucha gente ha disfrutado en algún momento de su vida con *Los hijos del capitán Grant*, con las manías del capitán Nemo a bordo del submarino *Nautilus*, con las peripecias de los que dieron la vuelta al mundo en 80 días, con el vuelo de unas cuantas semanas en un globo, con el viaje al centro de la Tierra, o con un más largo viaje de la Tierra a la Luna. Son historias salidas



Estados Unidos. Sobre fechado el 8 de febrero de 2002, fecha de cumpleaños de Julio Verne.



Panamá 1966. Julio Verne 1828-1905.

de su pluma que nos han hecho vibrar cuando éramos niños, y no tan niños; son narraciones que, además de entretenidas, nos parecían asombrosas e incluso sublimes, pero desde luego no tanto a como las debieron de encontrar sus primeros lectores allá por la segunda mitad del siglo XIX, ya que en nuestros tiempos algunas de las fantasías de sus novelas ya son realidad, como los submarinos, los viajes espaciales, los metropolitanos de las grandes ciudades, el alumbrado público o Internet, por citar algunos ejemplos.

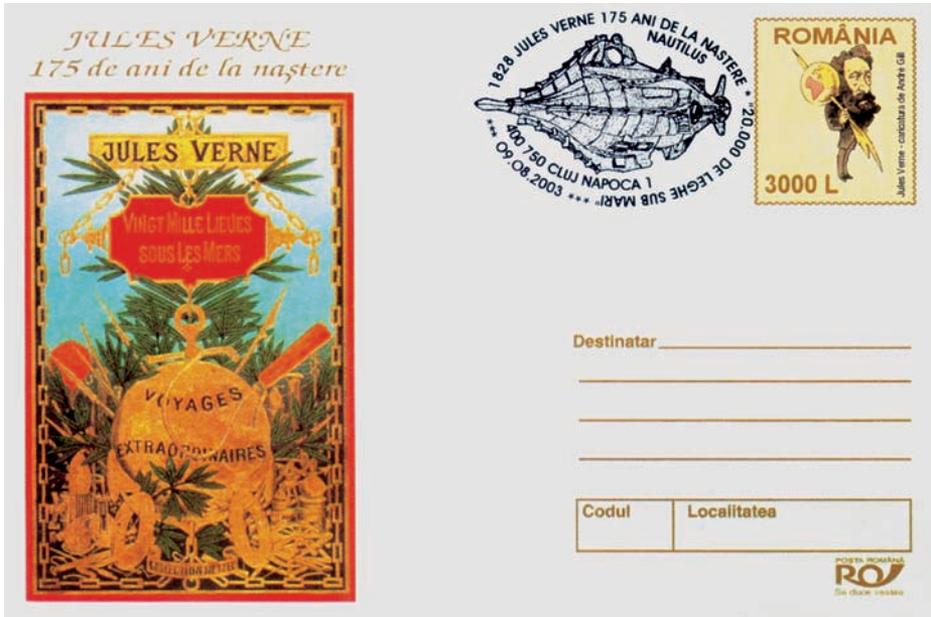
Su afición a la mar y sus recuerdos de marino frustrado de la juventud los compensó Julio Verne con viajes en barco, como el realizado a los Estados Unidos en 1867 a bordo del barco de vapor y ruedas de paletas *Great Eastern*. Y aquella afición la culminó con la adquisición en 1868 del velero *Saint-Michel I*, un pequeño pesquero convertido en barco de recreo y trabajo, que más adelante sustituyó por otros de mayor porte: el *Saint-Michel II* en 1874 y el *Michel III* en 1877. La gran pasión que Julio Verne sentía por la mar quedó plasmada en unas palabras que en 1895, cuando ya contaba con 67 años de edad, dijo a la periodista Marie A. Belloc: «Soy un devoto del mar, y yo no puedo imaginar nada más ideal que la vida de un marinero». No era más que el resumen de lo que años antes había puesto en boca del capitán Nemo: «¡El mar lo es todo! Su aliento es puro y sano. Es el inmenso desierto en el que el hombre nunca está solo, pues siente estremerse la vida en torno suyo. El mar es el

vehículo de una sobrenatural y prodigiosa existencia; es movimiento y amor; es el infinito viviente».

Sus viajes por mar le permitieron conocer mundo, adquirir experiencia y fueron fuente de inspiración de pasajes que luego vertió en sus novelas, en las que con frecuencia mezcló la ciencia ficción, el relato y su afición a la mar, dando vida a obras tan logradas como *Veinte mil leguas de viaje submarino*, una de las más conocidas; *La isla misteriosa*, considerada por muchos su obra cumbre; *Un capitán de quince años*; *El soberbio Orinoco*; *Faro del fin del mundo*, en referencia al faro de San Juan de Salvamento (Argentina) recientemente reconstruido y filatelizado; *La esfinge de los hielos*, en referencia a la Antártica, y otras obras.



República Togolesa 1980, 75 aniversario de la muerte de Julio Verne.



Rumanía 2003. Obras del autor, caricatura y submarino *Nautilus* en el 175 aniversario del nacimiento de Julio Verne.

A pesar de su éxito, la vida de Julio Verne no fue fácil. El trabajo le minó su salud, sufrió desmayos, dolencias gástricas y ataques de parálisis. Era diabético y con el tiempo perdió vista y oído. Tuvo problemas en su matrimonio y también con su único hijo. Durante un ataque de demencia, un sobrino le pegó un tiro y le dejó cojo. En sus últimos años se interesó por la política y fue concejal de Amiens en 1883, siendo reelegido en 1892, 1896 y 1900. Falleció en dicha localidad el 24 de marzo de 1905, cuando estaba trabajando en su novela *La invasión del mar*, en la que contaba cómo las aguas invadían Europa y lo arrasaban todo; ¿se hará realidad algún día, como ocurrió con otras de sus novelas?

Sus obras con el tiempo, además de haber sido traducidas a más de 110 idiomas, fueron adaptadas a todos los medios y formas de expresión, y hoy nos podemos encontrar no sólo novelas, cuentos y ensayos, sino también

ilustraciones, películas de cine, producciones para la radio y la televisión, juguetes, anuncios, cómics, dibujos animados y por supuesto sellos de correos de muchos países, como África Central, Alto Volta, Antigua y Barbuda, Bulgaria, Bután, Camerún, Chad, Comores, Costa de Marfil, Cuba, Djibuti, Estados Unidos, Francia, Gabón, Granada, Guinea Bissau, Guyana, Hungría, islas Cook, Maldivas, Malí, México, Mónaco, Nicaragua, Panamá, República de Guinea, Rumanía, San Marino, San Vicente y Las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Sierra Leona, Togo y Venezuela, que dan una idea del éxito alcanzado por Julio Verne y sus obras a través de los tiempos.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Cuartel general de desguaces. (Foto: A. Ortigueira Gil).

HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Cabeza de alondra o vuelta por seno

Es una atadura que se emplea para afirmar faenas marineras variadas o para hacer un nudo de lazo del tipo ahorcaperro.

Historia

Es una de las ataduras más antiguas y conocidas. Su posible origen lo relata el contramaestre Diego: «Una de las fuentes de información sobre los nudos más antigua proviene del antiguo Egipto. Durante el período del Reino Medio, entre los años 2010-1785 a. de C., era habitual que los nobles ricos incluyesen en sus tumbas modelos que representaban escenas de su vida diaria. Entre ellas, el barco funerario era algo normal. La riqueza de esta embarcación, que llegaba a un nivel de detalle muy grande, dependía del poder adquisitivo del noble. La cabeza de alondra o *ertos brokhos* aparece en varias de estas embarcaciones (1). Un comerciante árabe, al que conocí en una travesía por el Mediterráneo, me contó que era muy conocida por los cargadores de los muelles de Alejandría.

Posteriormente —añade Diego— se hallaron unos escritos de un médico griego llamado Oribasio de Pérgamo en los que describía el trabajo de otro sanador, de nombre Heracles o Hércules, que vivió entre los años 395-325 a. de C. Este trabajo detalla una serie de ataduras empleadas en la medicina antigua, que se consideraban muy útiles para la sujeción de miembros facturados. Heracles o Hércules defendía el empleo de esta atadura también para mantener el cuerpo del paciente inmóvil durante una intervención quirúrgica. Autores contemporáneos reconocen la utilidad de este nudo no sólo en la ortopedia, sino también en la cirugía y la ortodoncia».

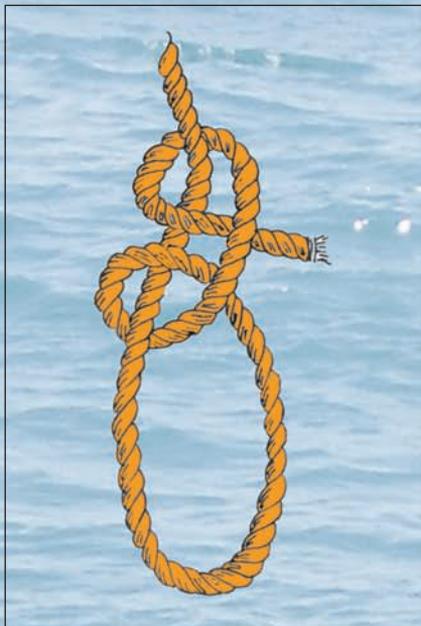
La descripción más antigua que he podido encontrar de su uso en España se halla en la lámina número 66 del libro del marqués de la Victoria (2): «Vueltas, nudos, balsos, gorupos y obencaduras que se hacen con los cabos para servicio del Navío».

Etimología

No he conseguido encontrar la razón por la que a esta atadura se le llame *cabeza de alondra*. Originalmente, los egipcios la llamaban *lazo tejido*; nosotros *vuelta por seno*, y en diversos libros de nudos antiguos se le denomina como *medio cote*.

(1) Las excavaciones de la tumba de Meket-Re (2010-1785 a. de C.) muestran un tipo de barco funerario en el que se ha descubierto una atadura similar a la que se conoce actualmente como cabeza de alondra.

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



Confección del nudo y usos más comunes

Dice Diego: «Se hace una aduja, y con uno de los chicotes se hace una vuelta redonda sobre el firme del cabo. Se monta el chicote por delante y sobre su mismo tramo de cabo. A continuación, se pasa el chicote por debajo del firme, dándole una segunda vuelta redonda en sentido contrario a la anterior e introduciendo el chicote por el seno formado. Ambos chicotes quedan del mismo lado, paralelos y abrazando el firme del cabo. El nudo se muestra en la figura y no tiene mucha complicación».

El lazo formado así es del tipo ahorcape-ro. Aparte de su uso en medicina mencionado anteriormente, suele emplearse en ganadería para sujetar las vacas, bueyes y otros animales grandes.

Entre los siglos XV y XVII se empleaba la *vuelta por seno* (actualmente *cabeza de alondra*) en la Armada para atesar la jarcia firme, y en los buques mercantes para izar fardos o pipas de líquidos por el portalón.

También para hacer firme un cabo sobre otro o como ayuda para faenas marineras. Posteriormente, al arbolar los navíos del rey para la Carrera de las Indias, la jarcia móvil se afirmaba a las vergas de los palos mediante este tipo de atadura por ser muy práctica, simple y sencilla; aunque no era el método más extendido. Esta atadura puede ser sencilla o doble.

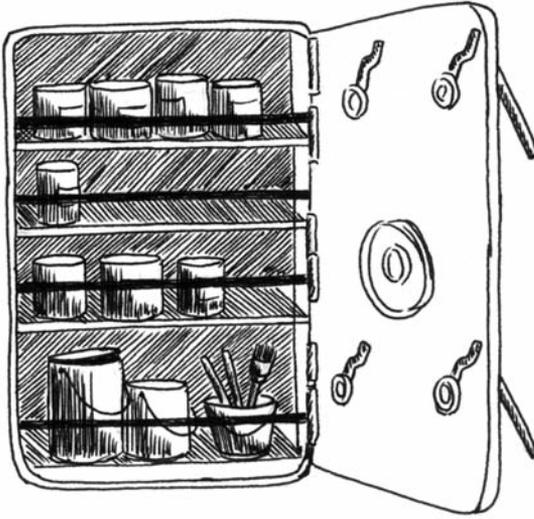
En alpinismo se emplea para unir anillos de cinta y otros elementos al arnés; y como anclaje en elementos naturales (árboles, ramas, bloques empotrados, puentes de roca, etcétera).

Otras denominaciones

Al nudo *cabeza de alondra* se le conoce también como *vuelta de vaca*. En griego se denomina *ertos brokhos*; en inglés, *cow hitch* (por su empleo en la ganadería), *lark's head*, *lark's foot*, *girth hitch*, *ring hitch*, *lanyard hitch* o *baggage tag loop*; en francés, *nœud en tête d'alouette*, y en alemán, *ankerstich*, *palomarknoten*, *Lerchenkopf*.

Juan OZORES MASSÓ





Pañol de Pinturas

MARÍA ELENA
JIMÉNEZ LOMBOS

Hemos repetido en muchas ocasiones que la publicación de la sección *Pañol de Pinturas* en la REVISTA GENERAL DE MARINA nos ha proporcionado abundantes satisfacciones, y no menos sorpresas, al ir conociendo durante los últimos doce años a numerosas personas que, perteneciendo a la Armada o con fuerte vinculación a ella, dedicaban sus ratos libres al cultivo de una afición tan extraordinariamente bella como es la pintura. Hoy, en este *Pañol* tenemos la satisfacción de presentar a María Elena Jiménez Lombos, casada con el general de División del Cuerpo de Infantería de Marina Juan García Lizana, uno de los últimos «COMGEINES».





María Elena es pontevedresa (de la capital), y como ocurre con frecuencia —igual que con los oficiales— su «destino» (la familia) le dejaba poco tiempo libre, cuando su principal obligación podía resumirse en hijos y casa. No obstante, en una época de su vida en que sus cinco retoños iban al CHA (Colegio de Huérfanos de la Armada), y según sus propias palabras, se fue animando a coger los pinceles y, a base de esfuerzo, ilusión y perseverancia, logró acercarse a un objetivo que tenía muy dentro: emular a su padre, que dejó una muestra importante de su obra en casas de sus hijos y en

otros lugares que comentaremos brevemente.

Médico analista, fue animado por su mujer para que de alguna manera compitiera con su hermano Ignacio Jiménez Iglesias, héroe del vuelo del *Jesús del Gran Poder*, que pintaba de manera notable. El padre de María Elena consiguió su objetivo, y compitió con su hermano de tal manera que todos los hijos poseen en sus casas obras de un gran valor artístico, la mayoría de ellas copias de Velázquez, Zurbarán, Goya y Murillo. De su trabajo destacar dos grandes cuadros de tema religioso que se encuentran en la sacristía de la

iglesia de San Bartolomé, en Pontevedra, que la madre de María Elena donó a la misma.

Nuestra artista de hoy comenzó su formación artística en el año 1984 en San Fernando (Cádiz), en el Centro de Amas de Casa, donde se aficionó de manera entusiasta dibujando a lápiz, copiando láminas y finalmente haciéndolo del natural. Con su traslado a Madrid en 1986 cambió el lugar de aprendizaje, asistiendo al Centro Cultural «Valle Inclán», donde trabajó con las técnicas de carboncillo, pastel y óleo. Más tarde, en 1991, pasó a ser alumna de forma itinerante del taller de artes plásticas «La Paleta», donde su profesor y amigo Miguel A. Gil Fernández, que es licenciado en Bellas Artes, imparte

sus clases, estando en posesión de diversos premios a su trabajo.

María Elena nos comenta que no tiene currículum, y nosotros entendemos que esto ocurre porque ha expuesto colectivamente con un conjunto de alumnos del taller del citado profesor Miguel Ángel en diversos centros culturales de Madrid y en algún hotel y, como ella misma dice, en plan *amateur*, circunstancia que lleva aparejada la ausencia de medios de comunicación que impiden al gran público conocer estas obras nada desdeñables.

Según sus palabras, le ilusiona pintar y haciéndolo se relaja; unas veces consigue resultados que le hacen sentirse reconfortada y otras no, pero su objetivo es aprender,





sorprenderse a veces con lo que consigue, disfrutar y pasarlo bien.

Sus pintores favoritos son Velázquez y El Greco, con sus coloridos y figuras estilizadas. Pero con el tiem-

po y su trabajo «inscribió» también entre los preferidos a Van Gogh, y de los españoles a Sorolla, Nonell, Fortuny y Casas; en esta relación de admirados maestros también incluye a los impresionistas franceses Degas, Toulouse Lautrec, Renoir y Sisley. Hace después un apartado especial a su «adorado» Sorolla, del que destaca su luz, sus mares y playas, el colorido y su sensibilidad. Después de asistir a la última exposición en el Museo del Prado ha redoblado esa pasión por el arte del maestro, descubriendo nuevas sensaciones con sus temas marinos, sociales, familiares y folklóricos, culminando con sus extraordinarios retratos.

Pertenece María Elena al grupo de «Las Galateas», formado por esposas de oficiales de la Armada con las que asiste de visita a museos, edificios emblemáticos y eventos culturales en los que procura aprender y «almacenar» todo tipo de experiencias que le ayuden a mejorar su trabajo artístico, del que es una auténtica y perseverante trabajadora.

Su pintura está basada en un buen dibujo, con colores atrevidos y entonados que dan como resultado una agradable sensación al contemplarlos. Los temas que escoge para su obra son diversos: temas marinos, abundando también el paisaje, en el que igualmente



expresa con sus telas una decisión en sus pinceles, fruto del oficio que ya posee por esa perseverancia demostrada en su interés en trabajar y mejorar. Con independencia de estos temas comentados, María Elena domina notablemente el retrato y la figura humana; el primero de ellos, tal vez el más difícil de conseguir a mi modesto entender, y la segunda, donde las proporciones, si no están bien trazadas desde esa primera base, que es el dibujo, no darían el buen resultado que obtiene nuestra artista.

De estos dos temas tenemos buena prueba en el retrato de una nieta y el baño en la playa de otros dos nietos.

Por todo lo que he visto y hablado con María Elena, presiento un brillante futuro de su pintura y espero que pronto se lance a exponer, ya que tendrá un éxito seguro.

Con mi admiración por su trabajo un fuerte abrazo, extensivo a Juan.

Rafael ESTRADA





Buque de aprovisionamiento de combate *García*.
(Colección de acuarelas de Manuel García García).

NOTICIARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación LIBRE HIMALGO (diciembre de 2009-abril de 2010).—Entre los días 11 y 17 de abril tuvo lugar el repliegue de la fuerza, compuesta por 18 efectivos. Se encuentra en fase de adiestramiento específico un subgrupo táctico con 114 miembros, que tiene prevista su incorporación a la BRILIB XII el próximo mes de agosto.

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo de 2006-finalización).—Desde el 25 de febrero la Armada mantiene un buque en alerta de menos de seis horas para actuar ante las posibles solicitudes del Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC). Se prevé volver al modelo anterior de vigilancia



Infantes de Marina de la X Compañía del BDMZ III.
(Foto: Miguel A. Agulló Anciros).

en el periodo comprendido entre el 15 de agosto y el 15 de noviembre, coincidiendo con las condiciones meteorológicas más favorables para la llegada de embarcaciones. Hasta el 1 de mayo estuvo alistado el patrullero *Grosa*. Posteriormente, hasta el 10 del mismo mes se mantuvo alistado en periodo de menos de seis horas el patrullero *Tagomago*, que se hizo a la mar entre los días 11 y 17 para efectuar vigilancia y realizar diversos ejercicios, tanto a nivel individual como en colaboración con el Mando Aéreo de Canarias.

Operación ATALANTA (23 enero de 2009-finalización).—Continúa como insignia de la Task Force 465 el buque *Carlskrona* de la Marina sueca, antiguo minador habilitado como buque de mando, que relevó al italiano *Etna* a mediados de abril. La agrupación queda completada por los siguientes escoltas: *Victoria* y *Vencedora* (España), *Lafayette*, *Guéprate* y *Nivôse* (Francia), *Emden* y *Schleswig-Holstein* (Alemania) y *Elli* (Grecia), a los que hay que añadir el buque

anfibia *Johan de Witt* (Holanda). Como medios aéreos de patrulla marítima la fuerza cuenta, por lo regular, con un avión *P 3A* español, un *ATL2* francés y dos o tres *SW3 Merlin* de Luxemburgo, actuando en diferentes zonas del área de operaciones, a los que se han sumado un *MPA* alemán, otro portugués y un *Dash 8* sueco.

La fragata *Victoria* efectuó escala en el puerto de Mombasa (Kenia) entre los días 29 de abril y 3 de mayo, y tiene previsto efectuar otra en Djibouti, puerto habitual de descanso, entre los días 23 y 27 de mayo. El patrullero *Vencedora*, por su parte, hizo escala en el puerto de Dar-es Salaam (Tanzania) entre el 30 de abril y el 4 de mayo, y en Port Victoria (Seychelles) entre los días 12 y 16.

Operación HISPANIOLA (22 de enero-finalización).—Tras haber finalizado su misión de labor humanitaria y asistencia a los damnificados por el terremoto de Haití, el buque de asalto anfibia *Castilla* inició su regreso a España. El 29 de abril comenzó la fase IV de la operación (fase de repliegue),



Buque de asalto anfibia *Castilla* saliendo de San Juan de Puerto Rico en su regreso a España.



Submarino *Mistral* en ejercicios en la dársena de Cartagena. (Foto: A. Arévalo).

que quedó completada el 3 de mayo. El buque salió de Haití el 4 e hizo escala logística en San Juan de Puerto Rico entre el 6 y el 9 de mayo. Para poner la *guinda* a la misión que tan brillantemente ha realizado, el día 15, durante la travesía de regreso a España rescató a un tripulante de un yate en aguas del Atlántico Norte, que padecía una grave infección. El día 21 hizo su entrada en la Base Naval de Rota, donde fue recibido por la ministra de Defensa, el jefe de Estado Mayor de la Defensa y el jefe de Estado Mayor de la Armada.

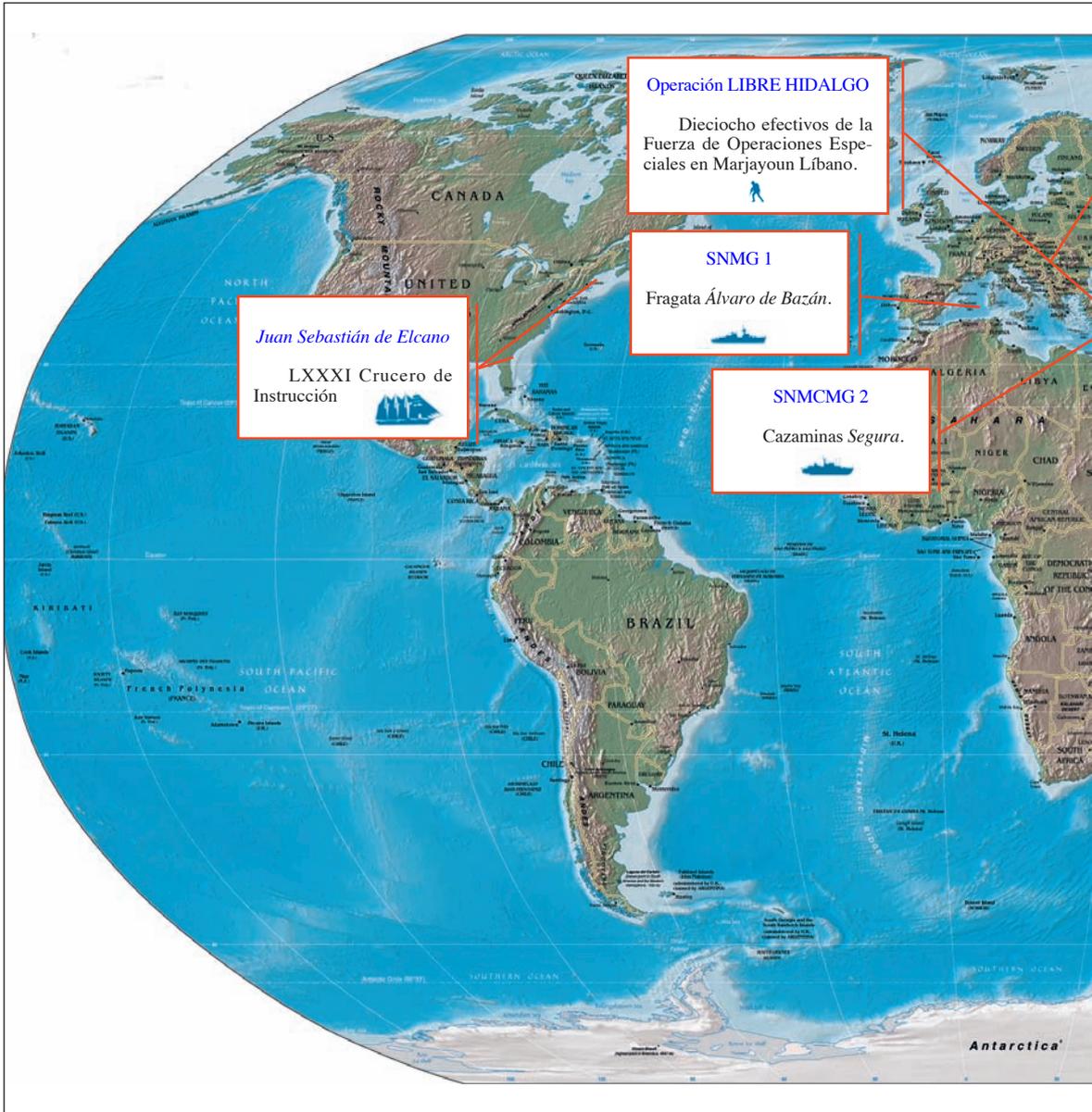
Operación ACTIVE ENDEAVOUR (6-18 de mayo).—La fragata *Álvaro de Bazán* salió a la mar el pasado 4 de mayo para incorporarse a un periodo «surge» en aguas del Mediterráneo occidental, junto con la agrupación SNMG 1. Durante su integración efectuó patrullas dentro de esta operación, que se desarrolló en las proximidades del estrecho de Gibraltar.

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG 2).—El cazaminas *Segura* relevó al *Turia* en la agrupación, integrándose en la misma el día 1 de mayo. Queda por tanto la fuerza formada por el buque de mando italiano *Granatiere* y los cazaminas *Segura* (España), *Rimini* (Italia), *Groemitz* (Alemania), *Kalypso* (Grecia) y *Amasra* (Turquía). Tras la finalización del ejercicio SPANISH-MINEX 10 la agrupación hizo escala en Lisboa entre los días 7 y 10 de mayo. Procedió a continuación hacia el puerto de Le Havre, llevando a cabo diversos ejercicios de conjunto en el tránsito.

NATO Reaction Force 14 (NRF 14).—El submarino *Mistral* está asignado a esta fuerza desde el 5 de enero hasta el 30 de junio.

OPERACIONES EN CURSO



Operación LIBRE HIDALGO

Dieciocho efectivos de la Fuerza de Operaciones Especiales en Marjayoun Líbano.



SNMG 1

Fragata *Álvaro de Bazán*.



SNMCMG 2

Cazamina *Segura*.



Juan Sebastián de Elcano

LXXXI Crucero de Instrucción



DE LA ARMADA



Operación ALTHEA (C/S)
170 infantes de Marina de la FIMEX BH-X desplegados en Bosnia.

Reconstrucción Afganistán
Desplegado en Quala-E-Naw un equipo TACP/FAC de 5 infantes de Marina.

Operación ATALANTA
Con base en Djibouti, fragata *Victoria* y patrullero *Vencedora*.

Ejercicios

AFRICA PARTNERSHIP STATION 2010 (22 de febrero-12 de mayo).—Una vez finalizado el ejercicio APS (*Africa Partnership Station*), el patrullero *Centinela*, con un equipo FP/MIO a bordo, participó en un adiestramiento bilateral con Senegal del 27 de abril al 1 de mayo. Entre los días 3 y 9 colaboró con Cabo Verde en misiones de vigilancia marítima para fortalecer la cooperación mutua, entrando en los puertos de Praia y Mindelo. Finalizada la colaboración, regresó a su base en Las Palmas el día 11 de mayo.

MAGRE 10-I (3-7 de mayo/10-14 de mayo).—La Unidad Especial de Desactivación de Explosivos (UEDE) llevó a cabo un ejercicio con una unidad equivalente de la US Navy en la Base Naval de Rota para incrementar la interoperatividad entre el personal de nuestras Fuerzas Armadas y de las norteamericanas.

En ese mismo marco bilateral con la Marina de los Estados Unidos para elevar el nivel de adiestramiento e intercambio de medios y procedimientos, la Unidad de Buceadores de Medidas Contra Minas (UBMCM) participó en operaciones MCM y técnicas de desactivación de explosivos (EOD) con personal especialista de la US Navy perteneciente a la unidad EODMU EIGHT ROTA.

Phoenix Express (PE 10) (19 de mayo-2 de junio).—Ejercicio que tenía como fin el adiestramiento en operaciones de interdicción marítima, seguridad marítima y MSA (*Maritime Situational Awareness*). Fue dirigido por Estados Unidos, reuniendo a países del entorno mediterráneo. El objetivo era incrementar el nivel de adiestramiento e interoperabilidad entre las diferentes marinas y contribuir a fomentar la cooperación entre los países participantes. El patrullero *Cazadora* participó en el ejercicio con un equipo MIO que



Ejercicios submarinos de la UEDE. (Foto: J. P. García Blanco).



El cazaminas *Tajo* pasando la calibración magnética en Trincabotijas. (Foto: E. García González).

embarcó en la Base Naval de Rota. En su tránsito de incorporación al ejercicio hizo escala en Malta, entrando posteriormente en Souda Bay, en Creta, para asistir a la reunión previa del ejercicio y comenzar su adiestramiento en el Centro de Excelencia de la OTAN para operaciones MIO (NMIOTC). Entre los días 24 y 31 de mayo tomó parte en el ejercicio en la mar. A la finalización se dirigió al puerto de Tarento para asistir a la reunión de fin de ejercicio entre los días 31 de mayo y 1 de junio, tras lo cual iniciaría el tránsito de regreso a España para entrar en Ferrol a finales de la primera semana de junio.

Adiestramiento

Almirante Juan de Borbón (3 de mayo-11 de junio).—Realizó el periodo de calificación operativa para alcanzar la certificación A1. Las actividades se desarrollaron tanto en

puerto como en la mar, en aguas de Rota, golfo de Cádiz y mar de Alborán.

Numancia (3 de mayo-4 de junio).—Realizó el periodo de calificación operativa para alcanzar la certificación A2. Las actividades se desarrollaron tanto en puerto como en la mar, en aguas de Rota, golfo de Cádiz y mar de Alborán.

Tajo (3-14 de mayo).—Efectuó la calificación operativa para alcanzar la certificación A2. Los ejercicios correspondientes tuvieron lugar en puerto y en las aguas próximas a Cartagena. Contó con la colaboración del patrullero *Infanta Cristina* y de la Unidad de Buceadores de Medidas Contra Minas (BMCM).

Infanta Cristina (10-28 de mayo).—Como preparación para su previsto despliegue a la Operación ATALANTA, efectuó la

NOTICARIO

calificación operativa para alcanzar la certificación A2, en periodos de puerto y de mar en aguas de Cartagena. Contó con la colaboración del cazaminas *Tajo* e hizo una escala en el puerto de Alicante los días 22 y 23.

Malaspina (11-13 de mayo).—Tras su periodo de obras salió para efectuar pruebas de mar en aguas próximas a Cádiz.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Juan Sebastián de Elcano (3 de enero-finalización).—Continúa efectuando el LXXXI Crucero de Instrucción. Durante el mes de junio tiene previsto hacer escalas en los puertos estadounidenses de Mayport y Boston, para desde allí poner proa a la Escuela Naval Militar, donde se prevé entre el 13 de julio.

Hespérides (2 de diciembre 2009-28 de mayo 2010).—Finalizó la Campaña Antártica 2009-10 tras dar por concluido el proyecto MOC Ecuatorial, último de los cuatro previstos en el plan inicial. El 29 de mayo regresó a su base en Cartagena.

Reina Sofía (10-13 de mayo).—Efectuó pruebas de mar en aguas próximas a Rota tras la finalización de las obras de modernización. Contó en dichas pruebas con la colaboración de la fragata *Santa María* y de un helicóptero *SH 60B*.

Escandallo (29 de abril-27 de junio).—Tras haber sido transportado a bordo del *Contramaestre Casado* hasta Burela/San Ciprián (Lugo), se encuentra efectuando campaña hidrográfica en la zona.

Vigilancia marítima

Tarifa (12 de abril-23 de mayo).—Efectuó vigilancia pesquera tomando parte en la *North East Atlantic Fisheries Commission*, en la zona nororiental del Atlántico, con inspectores de pesca a bordo. Al finalizar entró en el puerto de Marín.

Alborán (3-19 de mayo).—Realizó tareas de vigilancia e inspección de la flota pesquera durante la Campaña «Atún rojo» en aguas del mar Mediterráneo.



El *Martín Posadillo* en Valencia. (Foto: A. Galán Cees).

Arnomendi (11 de mayo-6 de junio).— Se encuentra efectuando la Campaña «Atún rojo» en aguas internacionales del Mediterráneo, en la que lleva a cabo misiones de vigilancia e inspección de la flota pesquera. Contó con un coordinador a bordo de la CFCA el 24 de mayo en Palma de Mallorca, que desembarcó el 1 de junio.

Ízaro (10-14 de mayo).—Realizó labores de vigilancia marítima en aguas del Estrecho, colaborando paralelamente con el CEVACO los días 13 y 14.

Colaboración con otros ejércitos

Martín Posadillo (10-14 de mayo/21-24 de mayo).—Realizó transporte marítimo de personal y material del Ejército de Tierra entre los puertos de Melilla y Valencia.

El Camino Español (10-14 de mayo).— Realizó transporte marítimo de personal y material del Ejército de Tierra entre los puertos de Melilla y Valencia.

Ízaro (11 de mayo).—Durante su periodo de vigilancia marítima en aguas del Estrecho colaboró con el Ejército de Tierra en ejercicios de artillería de costa.

G. V. A.

Adiós al último buque aljibe de la Armada

El pasado 9 de abril, el buque aljibe *Marinero Jarano* (A 65) causó baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada, dándose la circunstancia de que con él desaparece toda una clase de buques, los aljibes, que cumplieron en su día con la importante misión de llevar el preciado elemento a los



Última dotación del buque aljibe *Marinero Jarano*. (Foto: D. Quevedo Carmona).

diferentes destacamentos de la Armada y del Ejército de Tierra fuera de lo que es el territorio peninsular español. Actualmente el suministro se limitaba a las llamadas «posesiones menores» del norte de África, esto es, los peñones de Alhucemas y Vélez de la Gomera, así como a las islas Chafarinas, aunque con anterioridad eran muchos otros los lugares donde no llegaba el agua si no era por el buen hacer de estos buques; algunos con presencia exclusivamente militar (isla de Alborán), o incluso enclaves civiles (islas de Tabarca, Columbretes, etc.), que hoy día se autosuministran gracias a la implantación de plantas potabilizadoras, las cuales han sido la razón fundamental de la desaparición de estos buques.

El *Marinero Jarano* había sido construido por la Empresa Nacional Bazán en su factoría de San Fernando, merced a un contrato de fecha 30 de noviembre de 1978 que contemplaba la nueva construcción de una serie de pequeñas petroleras y aljibes. Este buque en concreto arboló su quilla el 30 de abril de 1980 y era botado el primero de julio de ese mismo año, causando alta en la Lista de Oficial de Buques el 16 de marzo de 1981 como Aljibe AA 31. Poco después, en enero de 1983, la Armada decidió cambiar algunas numerales de costado y asignar nombre a una serie de buques de menor porte que carecían de él, adjudicándosele entonces el de *Marinero Jarana*. El oficial que lo mandaba entonces sintió curiosidad por saber quién era el marinero que apellidado Jarana

daba nombre a su unidad, y comenzó a investigar en archivos, llegando a la conclusión de que hubo un marinero llamado Antonio Jarano Morales, natural de la localidad malagueña de Vélez-Málaga y que formaba parte de la dotación del crucero *Castilla*, que había fallecido heroicamente en el combate de Cavite en la aciaga jornada que vivió la Armada en Filipinas el 1 de mayo de 1898. Una vez que dio cuenta de sus pesquisas, se rectificó la orden ministerial original, publicándose una nueva que decía: «advertido error histórico, se corrige el nombre del buque aljibe *Marinero Jarana*, en el sentido de que en adelante se denominará *Marinero Jarano*».

Este buque, curiosamente, ha estado destinado en todos los arsenales de la Armada, pues si en un principio su enclave fue La Carraca, al poco fue destinado a Ferrol, pasando posteriormente a Las Palmas, para desde allí acabar destinado a Cartagena, donde finalmente ha causado baja en la Armada en cumplimiento de la Resolución 600/19536/09 de AJEMA, de fecha 30 de noviembre de 2009 (BOD 244/09). Con él desaparecen los aljibes, toda una saga de buques en la Lista Oficial de nuestra Armada, que ya contempló cómo en su día las nuevas tecnologías y las nuevas necesidades hicieron que desaparecieran, entre otros, los torpederos, los cañoneros o, mucho más recientemente, los destructores o las corbetas.

D. Q. C.





Brasil

Nuevas embarcaciones fluviales para la Amazonia.—El Mando del 9.º Distrito Naval de la *Marinha do Brasil*, con base en la ciudad de Manaus, recibió la primera de las seis embarcaciones encargadas a la firma Helitec, que con dos motores de 115 CV y una velocidad máxima de 49 nudos serán en principio utilizadas para controlar la navegación en el oeste de la Amazonia. Estas lanchas rápidas, construidas enteramente en aluminio, tienen una eslora de 12 metros y un calado mínimo para poder acceder y navegar por todos los afluentes del Amazonas. Pueden transportar hasta 20 infantes de marina a una distancia de 240 millas. Simultáneamente, Emgeprom, los astilleros de la nordestina base naval de Val de Caes en Belem, y la Marina brasileña entregaron al Fondo Nacional de Desarrollo de la Educación las primeras lanchas de un total de 600, que se utilizarán como transporte ribereño en el norte y nordeste brasileño. Las dos primeras unidades fueron suministradas al municipio de Santarem, segunda ciudad de Pará, donde un equipo de evaluadores de la universidad de Brasilia evaluará sus posibilidades.

Adquisición de misiles de crucero para submarinos.—Brahmos, la empresa conjunta indo-rusa para el montaje del misil de crucero

homónimo basado en desarrollos posteriores del misil *P 800 Onix*, aparte de haber ofrecido sus productos a Chile y Sudáfrica, ha iniciado conversaciones con la Marina de Brasil de cara a instalar la versión más actualizada del Brahmos a bordo de los submarinos clase *Scorpene/Marlin* actualmente en fase de construcción. El lanzamiento de este misil de crucero se realiza en 50 metros de cota, salvaguardando así la posición del submarino antes del lanzamiento. El Brahmos está considerado el misil de crucero más veloz del mundo y es capaz de alcanzar un objetivo a 290 km de distancia. Su precio es de dos millones de euros y lo montan los submarinos rusos de la clase *Amur*.

Chile

Ingentes daños en la Base Naval de Talcahuano y Asmar.—A las 0334 horas del sábado 27 de febrero, la zona central y sur de Chile sufrió un terremoto de grado 8,8 de la escala de Richter durante tres minutos. Posteriormente la zona sur del país sufrió las consecuencias de un tsunami con tres olas consecutivas de 10 metros. En lo que se refiere al impacto sufrido por la Armada de Chile, la Base Naval de Talcahuano y los astilleros de Asmar fueron arrasados por las gigantes olas, sufriendo graves daños la infraes-

NOTICARIO

estructura de las instalaciones navales. Así, los dos diques secos tienen serios daños estructurales, quedando seriamente dañado un buque mercante del armador chileno Nachipa, que se encontraba en obras. El dique flotante, donde se encontraba el nuevo buque oceanográfico *Cabo de Hornos* listo para ser entregado, se quebró y se hundió, quedando la nave seriamente dañada. Otros tres diques flotantes sufrieron asimismo graves desperfectos. Uno de ellos, el impacto de una fragata que se encontraba dada de baja. El destructor *Cochrane*, de la clase *County*, y la fragata *Zenteno*, de la clase *Leander*, rompieron sus amarras y salieron al garete, al igual que el histórico buque *Huascar*. Los dos submarinos de la clase *Scorpene* y otro del *Tipo 209* pudieron salir a la mar evitando así graves daños y posiblemente su hundimiento. Sin embargo, otro submarino del *Tipo 209*, junto con uno similar ecuatoriano, que se encontra-

ban en gran carena, sufrieron graves desperfectos difíciles de cuantificar. La grúa de 180 del arsenal se volcó. En la base naval, 60 viviendas resultaron destruidas y hubo que lamentar la muerte de tres de sus ocupantes. Prácticamente todas las instalaciones, talleres y laboratorios padecieron graves destrozos, incluyendo un muelle, el Molo 500, con graves daños estructurales. El maremoto dejó la bahía cubierta de contenedores, cascos de pesqueros, botes destrozados, casas de madera, automóviles etc. El Centro de Comunicaciones de la Base desapareció y al menos una lancha lanzamisiles clase *Saar IV* resultó seriamente averiada. Además, gran parte de los 3.500 empleados de Asmar perdieron todo o casi todo, lo que repercutirá seriamente en la vuelta al trabajo. Situación similar sufrió la cercana isla de Quiriquina, donde la Armada tiene diversas instalaciones, como la Escuela de Grumetes. Esta tragedia ha tenido una



Botadura en Cartagena del submarino *Carrera*, de la clase *Scorpene*. (Foto: D. Quevedo Carmona).

gran repercusión en la Armada, ya que su base centenaria de Talcahuano necesitará una total remodelación y reconstrucción, dado que Chile y su Armada no pueden perder la capacidad de Asmar para la construcción, reparación y mantenimiento de buques.

Estados Unidos

El buque anfibio Ashland es atacado por piratas somalíes.—Aproximadamente a las 0500 horas locales del día 10 de abril, el USS *Ashland* (LSD 48), perteneciente a la V Flota y que se encontraba realizando operaciones de seguridad marítima, fue atacado con disparos procedentes de una embarcación pirata en el golfo de Adén, a unas 350 millas de la costa de Djibouti. Durante el ataque, la dotación del *Ashland* soportó el fuego de armas ligeras de seis piratas que se encontraban en una embarcación ligera. El *Ashland* contestó al fuego con su cañón de 25 mm Mk 38 Mod 2, hundiendo a la embarcación pirata en cuestión de minutos. Posteriormente el buque anfibio arrió sus *rhibs* para capturar a los piratas que se habían tirado al agua, recuperando a los seis.

En tan sólo diez días, la Marina norteamericana había capturado 21 piratas gracias a las intervenciones de la fragata USS *Nicholas* (FFG 47), que el 31 de marzo capturaba cinco piratas, mientras que el destructor USS *McFaul* (DDG 74), respondiendo a la llamada de socorro del buque mercante *Risng Sun* el 5 de abril, capturaba a su vez diez piratas.

El Cuerpo de Marines recibe 250 vehículos RG-31 MK5E.—El Mando de Sistemas del Cuerpo de Marines (USMCCS) recibirá antes de octubre de 2010 un total de 250 vehículos *RG-31 Mk5E Nyala* con propulsión 4 x 4, protegidos contra las minas y emboscadas MRAP (*Mine Resistant Ambush Protected*). El contrato tiene un importe de 200 millones de euros y serán fabricados por General Dynamics Land Systems Canada, que también producirá 127 suspensiones independientes TAK 4 de Oshkosh Defense para los *RG 31 Mk5EM*, entregados anteriormente al Cuerpo de Infantería Marina. El vehículo todo terreno *RG 31* en sus diferentes

versiones es operado por África del sur, Canadá, Colombia, Emiratos Árabes Unidos, España, Francia, Ruanda y Naciones Unidas.

Se estrella un avión de entrenamiento.—Un avión de entrenamiento *Sabreliner T 39N*, basado en Florida, se estrelló en un bosque el lunes 12 de abril después de evitar una casa en las proximidades. El avión procedía de la Estación Aeronaval de Pensacola y transportaba cuatro personas, habiéndose recuperado ya tres cuerpos de sus tripulantes, al mismo tiempo que se iniciaba la búsqueda del cuarto. No hubo que lamentar víctimas entre la población civil. El *Sabreliner* pertenecía al Training Air Wing 6, que realiza misiones de rutina a través del condado de Fannin, donde el avión se estrelló, cerca de la frontera entre los estados de Carolina del Norte y Tennessee. Este avión cuenta con dos turbo reactores y además de los dos pilotos puede transportar hasta un máximo de siete pasajeros. En el momento del rescate de los cuerpos las autoridades no sabían las causas por las que se había estrellado contra un bosque en el que se encuentran diseminadas varias viviendas unifamiliares, aunque afortunadamente no impactó ni dañó ninguna. Sin embargo, el combustible del avión produjo un incendio que arrasó 10 hectáreas antes de poder ser controlado.

Viaje inicial del USS Independence (LCS 2).—El buque de Combate en el Litoral USS *Independence* (LCS 2), segundo de esta nueva clase buques de la Marina norteamericana, salió a la mar desde su base en el puerto de Mobile, Alabama, para iniciar su primer viaje hasta la base naval de Norfolk, Virginia, para probar en el trayecto todos sus sistemas y equipos antes de su entrada en la lista de buques operativos de la II Flota del Atlántico. Durante este tránsito el USS *Independence* alcanzó la respetable velocidad de 44 nudos, algo que muy pocos buques de guerra de este porte pueden permitirse.

Prohibición total de fumar en los submarinos.—El comandante de la Fuerza de Submarinos, vicealmirante John J. Donnelly (COMSUBFOR), hizo público el 8 de abril un escrito por el que se prohíbe totalmente

USS *Farragut*.

fumar a bordo de los submarinos nucleares norteamericanos. Esta prohibición entrará en vigor con fecha 31 de diciembre de 2010. En el texto del escrito se explica que recientes estudios han demostrado que pese a los equipos de purificación de la atmósfera instalados en los submarinos nucleares, se ha encontrado que hay niveles inaceptables de humo y que la única forma de evitar este riesgo para los no fumadores es eliminando la causa. No obstante, y de acuerdo con el nuevo reglamento, el escrito autoriza a los comandantes de los submarinos cuando transiten en superficie a permitir que aquellos miembros de la dotación que lo deseen puedan fumar en el exterior.

Consecuentemente, con este escrito el inspector general de Sanidad patrocinó un estudio dirigido por el Laboratorio de Investigación Médica de Submarinos. En sus conclusiones, este estudio indicó que los submarinistas no fumadores estaban expuestos al ETS (*Environment Tobacco Smoke*), lo que les convertía en fumadores pasivos. Este trabajo, que duró todo un año, se desarrolló a bordo de nueve submarinos de todos los tipos existentes en la Flota. Con este cambio de

política se ha iniciado un programa para ayudar a dejar de fumar a todos aquellos submarinistas que lo soliciten, utilizando técnicas de reeducación, así como una terapia sustitutiva de la nicotina, como la utilización de parches y chicle, prohibiendo también la utilización de tabaco de mascar para abandonar este perjudicial hábito.

El destructor Farragut hunde un buque nodriza pirata.—La misma semana que una fragata basada en Norfolk capturaba una embarcación pirata que había hecho fuego contra el buque norteamericano, un destructor interceptaba un grupo de piratas que trataba de capturar un petrolero en aguas próximas a la costa somalí. El destructor USS *Farragut* oyó una llamada de socorro de un petrolero con bandera de Sierra Leona que estaba siendo atacado por tres embarcaciones piratas. Durante el ataque, los piratas dispararon sus rifles y lanzagranadas. El petrolero *Evita* se encontraba al NNW de las islas Seychelles cuando los piratas intentaron abordar el buque. El capitán de la nave aumentó la velocidad y comenzó a hacer maniobras para impedir el abordaje mien-

tras llamaba por radio a las autoridades marítimas de Kuala Lumpur y Dubai, contactando con las Fuerzas de la Coalición y un avión de patrulla marítima sueco, que localizó a los piratas. Un helicóptero SH 60B *Seahawk* del destructor *Farragut* se dirigió a la posición del petrolero impidiendo su abordaje por parte de los piratas. El avión sueco vio cómo los piratas arrojaban sus armas por la borda ante el ataque del *SS 60B*. Posteriormente el destructor *Farragut* hundió el buque nodriza y capturó 11 piratas a bordo de las lanchas.

Egipto

Se pone la quilla del primer patrullero lanzamisiles.—El 7 de abril se celebró en los astilleros norteamericanos de VT Halter Marine en Pascagoula, Misisipí, la ceremonia de puesta de quilla del primer patrullero lanzamisiles para la Marina egipcia, acto al que asistieron el almirante Gary Roughead, jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos, y el vicealmirante Mohab Mameesh, jefe de la Marina egipcia. El programa egipcio de cuatro buques, denominado FMC o Fast Missile Craft, se está realizando bajo el

patrocinio del FMS o Ventas Militares al Extranjero. Los astilleros VT Halter Marine comenzaron la construcción del primer buque el 30 de noviembre de 2009 en unas nuevas instalaciones en Pascagoula, en las que se puede realizar el 80 por 100 de la construcción bajo techo. Se prevé que la primera unidad pueda ser entregada en el año 2012. La misión primordial de los *FMC* es realizar operaciones conjuntas contra adversarios de superficie, así como patrullar y defender la línea de costa del mar Rojo, Mediterráneo y especialmente el canal de Suez. Cada buque, de 63 metros de eslora, llevará un montaje de 3" de tiro rápido, misiles Harpoon Block II, misiles Rolling Air Frame Mk49 y el sistema de defensa de punto *CIWS (Close In Weapon System)* Block 1B. La velocidad máxima sostenida se cifra en 34 nudos y contará con una dotación de 40 marinos que podrán operar durante ocho días en la mar sin necesidad de repostar.

Francia

Finaliza la gran carena del submarino nuclear *Perle*.—Los astilleros franceses de la DCNS completaron la gran carena, con



Submarino nuclear de ataque *Perle*.



Helicóptero *Agusta Westland AW 101* de la Marina italiana.

reaprovisionamiento de combustible nuclear, del submarino nuclear de ataque *Perle* con 90 días de anticipación sobre el programa previsto y tras quince meses en dique seco. Las obras realizadas han supuesto un total de un millón de horas de trabajo, reemplazando y poniendo a punto 63.000 componentes del submarino, incluyendo 15.000 del reactor. En esta gran carena han estado involucrados unos 1.000 empleados de la factoría de Tolón.

Italia

La Marina italiana envía helicópteros a Afganistán.—La Marina italiana desplegará sus helicópteros *Agusta Westland AW 101* al teatro de operaciones en Afganistán para reemplazar los helicópteros más antiguos actualmente en zona. A partir del mes de octubre, tres helicópteros en configuración de transporte de tropas *AW 101* serán enviados a

Afganistán por un año, según declaraciones del almirante de la Flota, vicealmirante Luigi Binelli Mantelli. Éstos proporcionarán la capacidad de MEDEVAC y apoyo a las Fuerzas de Operaciones Especiales. Hasta ahora la Marina italiana había desplegado helicópteros *AB 212* en rotación con los *AB 214* del Ejército del Aire. Paralelamente, la Fuerza Aérea italiana tiene un programa para invertir 630 millones de euros en la adquisición de 12 helicópteros *AW 101* para misiones Combat SAR. Estas nuevas unidades reemplazarían a los ya venerables *HH 3F*.

Polonia

Fallece en accidente aéreo el comandante de la Armada.—El vicealmirante Andrzej Karweta, comandante en jefe de la Marina polaca, falleció el sábado 10 de abril al estrellarse el avión presidencial en el que viajaba al intentar aterrizar en un aeropuerto

ruso cerrado por la niebla. El avión, un *Tupolev 154*, transportaba al presidente de Polonia Lech Kaczynsky, que también murió en el accidente junto con su esposa, los jefes de Estado Mayor de la Defensa, del Ejército de Tierra y del Aire, además de unas 96 personas que asistían a los actos del 70 aniversario de la masacre de Katyn, donde unos 22.000 oficiales polacos fueron masacrados por el Ejército Rojo y la Policía Secreta soviética. Además del presidente y de la cúpula militar, en el *Tupolev* viajaban el presidente del Banco Nacional, el viceministro de Asuntos Exteriores, el prelado castrense, el jefe de la Oficina Nacional de Seguridad, diputados, comisionados de derechos civiles y varios familiares de los oficiales asesinados. El gobernador de la región rusa de Smolensko, donde el avión se estrelló, dijo que el siniestro se produjo a las 0700Z y que no había ningún superviviente. Testigos presenciales dijeron que el avión iba muy bajo, por lo que chocó contra las copas de los árboles que se encontraban antes de la pista de aterrizaje. El *Tupolev 154* contaba con 20 años y las autoridades de Defensa polacas se encontraban en el proceso de reemplazarlo por uno más moderno. De acuerdo con las estadísticas de la Aviation Safety Network, ha habido 66 accidentes en los que el *Tupolev 154* ha estado involucrado, incluyendo seis el pasado año. No obstante, el avión presidencial polaco había sufrido el pasado mes de diciembre un completo *overhaul* en Rusia, que implicaba la completa revisión de sus tres motores; la aviónica fue modernizada, así como los equipos de navegación, por lo que todo apunta hacia un error del piloto, que desobedeció las órdenes de la torre de control que desaconsejaba el aterrizaje, indicándole otros aeropuertos cercanos libres de la niebla.

Portugal

Adquisición de montajes de 30 mm para los patrulleros.—El Ministerio de Defensa autorizó a la Marina portuguesa la compra de dos montajes Oto Melara Marlin W5 por un valor de cuatro millones de euros al grupo italiano Finmeccánica. Los montajes tendrán cañones de 30 mm ATK Integrated Weapons

Systems Mk 44 y estarán remotamente operados, contando con sensores de visión térmica de tercera generación Thales Optronik Albatros, para ser instalados en los dos primeros patrulleros oceánicos actualmente en construcción en los Estaleiros Navais de Viana do Castelo y que llevarán los nombres de NRP *Viana do Castelo* (P 360) y NRP *Figueira da Foz* (P 361). Con esta adquisición se trata de incrementar la capacidad del sistema de vigilancia diurna y nocturna Sagem Défense Sécurité Vigy 10 MkIII, instalado en los buques. La recepción del primer patrullero, de 1.600 t, estaba prevista para enero, pero se ha retrasado hasta el verano. El segundo entrará en servicio seis meses después. Está prevista, una vez se disponga de los fondos presupuestarios pertinentes, la construcción de cuatro patrulleros más que reemplazarán a las antiguas corbetas construidas en Cartagena en los años 70 y dos unidades similares dedicadas a la lucha contra la contaminación.

Baja del último submarino clase Daphné.—La Marina lusa retiró del servicio activo al último de los cuatro submarinos de la clase *Albacora*, adquiridos en Francia en 1964 a los astilleros Ateliers Dubigeon-Normandie. Desplazando 1.042 t, el NRP *Barracuda* (S 164) ha cumplido más de 40 años de servicio en la Cuarta Escuadrilla de Submarinos. De los cuatro submarinos similares a los *Daphné* franceses, el NRP *Albacora* (S 163) fue dado de baja en julio de 2000, el NRP *Delfim* (S 166) en diciembre de 2005 y el NRP *Cachalote* (S 165) fue vendido en enero de 1977 a la Marina paquistaní, donde recibió el nombre de *Ghazi* (S 134). La clase *Albacora* ha sido sustituida por la *Tridente*, que comprende tan sólo dos submarinos: el NRP *Tridente* (S 167) y el NRP *Arpao* (S 168), del Tipo 209, construidos por los astilleros alemanes HDW. Está previsto que entren en servicio en 2010 y 2011, respectivamente, para formar la Quinta Escuadrilla de Submarinos.

Llega la segunda fragata Tipo M a Lisboa.—La segunda y última fragata del Tipo M adquirida por Portugal para sustituir a las cuatro fragatas de la clase *Comandante Joao Belo*, dos de las cuales han sido vendi-



Fragata portuguesa NRP *Francisco de Almeida*, recientemente transferida de la Marina holandesa.

das a Uruguay, llegó el 9 de marzo a la Base Naval de Alfeite, en Lisboa, procedente de la Base Naval de Den Helder en Holanda.

La NRP *Dom Francisco de Almeida* (F 334) se une a la NRP *Bartolomeu Dias* (F 333), transferida en enero de 2009, formando así la clase *Bartolomeu Dias*. Ambos buques proceden de la Marina holandesa y pertenecían a la clase *Karel Doorman*, entrando en servicio con los nombres de *Van Nes* (F 833) y *Van Galen* (F 834), y fueron adquiridos por la suma de 240 millones de euros mediante un acuerdo firmado en noviembre de 2006 entre los ministerios de Defensa de ambos países. Junto con las tres fragatas construidas por Thyssen Krupp Marine System de la

clase *MEKO 200 PN Mod III* y bautizadas NRP *Vasco da Gama* (F 330), NRP *Alvares Cabral* (F 331) y NRP *Corte Real* (F 332), constituyen la fuerza de escoltas de la Marina portuguesa, si bien las dos fragatas del *Tipo M* son las unidades más modernas y capaces de la fuerza de superficie portuguesa.

Reino Unido

Enviado un submarino nuclear a las Malvinas.—Con objeto de incrementar la seguridad marítima de las islas Malvinas, tal y como se hiciera en el conflicto de hace 28 años, la Royal Navy ha enviado un submari-

HMS *Sceptre*.

no nuclear de ataque al Atlántico sur. En este caso el envío coincide con las expectativas de encontrar petróleo en la plataforma continental de las islas y las intenciones argentinas de realizar prospecciones en las proximidades de las islas. Ante esta situación, el Almirantazgo británico decidió enviar al submarino nuclear de ataque HMS *Sceptre*, de 5.000 t de desplazamiento y perteneciente a la clase *Swiftsure*, veterana unidad construida en los astilleros de Barrow-in Furness y entregado oficialmente el día de San Valentín de 1978. Con sus 82 metros de eslora, cuenta con cinco tubos lanzatorpedos a proa, capaz de utilizar el torpedo filoguiado Spearfish. Tiene una dotación de 116 personas y puede alcanzar los 20 nudos en inmersión.

Suecia

Un contralmirante al mando de la EUNAVFOR.—El 14 de abril tomó el mando de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) el contralmirante Jan Thörnqvist, que relevó al también contralmirante italiano Giovanni Gumiero en aguas de Somalia, donde la EUNAVFOR se encuentra

desarrollando la Operación ATALANTA. El contralmirante Thörnqvist ingresó en la Marina sueca en 1976 como marinero, ingresando de la Escuela Naval en 1982, pasando a desarrollar diferentes destinos en unidades de MCM y de buceadores, mandando el buque de apoyo de buceadores *Skaftö* en 1987/88. De 1993 a 1996 mandó la Unidad de Buceadores de MCM, para tomar el mando del cazaminas *Ulvön* entre 1996 y 1997, conjuntamente con el de la 411 Escuadrilla de MCM. Ya en el empleo de capitán de fragata tomó el mando de la Cuarta Flotilla de Guerra Naval entre los años 2006/2009, y al finalizar su mando pasó a destinos de tierra para mandar la Base Naval de Karlskrona. El contralmirante Thörnqvist tiene el curso de PWO, es diplomado del Curso de Estado Mayor sueco y del US Naval Command College, y habla inglés y alemán.

Taiwan

Programa de construcción de corbetas.—El Ministerio de Defensa ha hecho público el programa para construir una nueva serie de corbetas que servirían para contrarrestar la

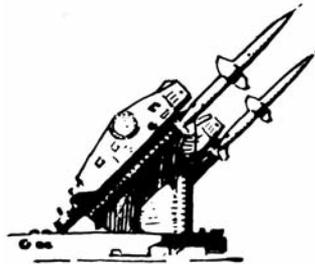
amenaza que supondría la posesión por parte de China de un portaaviones con aviones de despegue convencional. La nueva corbeta, denominada *carrier killer* o *asesina de portaaviones*, tendría un desplazamiento de 1.000 t y sería capaz de dar 34 nudos de forma sostenida, siendo su diseño el de un buque *stealth*, para disminuir su eco radar. Como armamento llevaría el misil supersónico antibuque, de fabricación nacional, *Hsiungfeng III*. Analistas militares taiwaneses estiman que la Marina china necesita no menos de 10 años para poder diseñar y construir un portaaviones convencional propio, pero que una vez conseguido un grupo de combate operativo basado en el portaaviones tendría un gran impacto negativo en la seguridad regional.

Unión Europea

Una fragata alemana frustra un ataque a un pesquero español.—Un helicóptero de la fragata alemana FGS *Emdem* logró frustrar el jueves 18 de marzo un ataque pirata frente a las costas de Somalia, según un comunicado oficial de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR). La aeronave logró destruir las lanchas que iban a abordar el buque español.

El pesquero *Albatun 2*, que faenaba en aguas internacionales, alertó al comandante de la EUNAVFOR de la presencia de un buque ballenero sospechoso y dos lanchas con doce personas a bordo, por lo que el comandante de la fragata *Emdem*, que era el buque más próximo a la situación del pesquero, envió a su helicóptero para frustrar el ataque. Cuando los piratas avistaron el helicóptero intentaron escapar, pero éste abrió fuego para cortar la retirada al ballenero, por lo que los piratas optaron por tirarse al agua nadando hasta su buque nodriza. La tripulación de la fragata alemana consiguió destruir las dos lanchas y confiscaron los garfios utilizados por los piratas para abordar los buques. Dos días más tarde el mismo helicóptero descubrió un nuevo buque nodriza que remolcaba otras dos lanchas a 250 millas de la costa somalí. Inicialmente el buque pirata se negó a detenerse y seguir las instrucciones dadas por la aeronave, por lo que éste realizó varios disparos de advertencia para después abordar el barco pirata. En el transcurso de esta segunda operación se destruyeron las dos lanchas y se confiscaron las armas transportadas.

J. M.^a T. R.





Certificado de calidad ISO para la Dirección General de la Marina Mercante

Concedido por Lloyd's Register Quality Assurance Limited, la Dirección General de la Marina Mercante (DIMAMER) ha recibido del Lloyd's Register España el nuevo Certificado de Calidad ISO 9001, en su versión 2008, por su Sistema de Gestión de Calidad en el área de formación y titulación marítimas profesionales, sistema que tiene implantado desde el año 2003. Es la primera unidad del Ministerio de Fomento en estar reconocida por un Certificado de Calidad ISO 9001.

La aplicación del Sistema de Gestión de la Calidad permite a la DIMAMER y a sus 31 capitanías marítimas disponer de un modelo estructurado de gestión, con un enfoque claro hacia la mejora y el aumento de la satisfacción de sus clientes, los ciudadanos, ayudándoles a lograr resultados concretos y el cumplimiento de sus propios objetivos.

Para atender además sus compromisos internacionales, España presentó ante la Organización Marítima Internacional (OMI) en el mes de enero de 2004 por primera vez,

y posteriormente en junio de 2009, el correspondiente informe en esta materia, en el que se incluyó la certificación ISO antes mencionada. La OMI es el máximo organismo mundial especializado en la seguridad y la prevención de la contaminación del medio marino. Se fundó en el año 1948 y cuenta con 169 Estados miembros, entre ellos España, y tres asociados. Este informe ha sido presentado, igualmente, en junio de 2009 ante la Comisión Europea.

Una vez obtenido este reconocimiento, es preciso mantener el Sistema de Calidad y la Certificación ISO correspondientes para que la formación de los 30.000 trabajadores del sector marítimo, titulados en nuestro país, sea reconocida a nivel internacional. Este reconocimiento habilita a los marinos mercantes españoles para el acceso al mercado laboral internacional, continuando la larga tradición de exportación de profesionales de reconocido prestigio al mercado del transporte marítimo.

F. M. M.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Entrega en Astilleros Barreras

El Astillero Hijos de J. Barreras de Vigo ha entregado el pasado 14 de abril el *ferry Abel Matutes*, último de los cuatro que ha construido para la naviera Baleària en los últimos años. Con esta entrega la naviera culmina su plan de renovación de flota, efectuado en 16 meses.

El casco del buque ha sido construido en los astilleros portugueses Lisnave de Setúbal, pues por su eslora de 190 m no tenía cabida en las gradas de Barreras. Una vez acabado el casco fue llevado a remolque al puerto de Vigo, donde la Autoridad Portuaria permitió su atraque en el muelle de reparaciones de Bouzas para su finalización.

Las características principales son: 5.300 t de peso muerto, 190,5 m de eslora máxima, 26 m de manga, seis de calado, propulsión principal con dos motores de 9.000 kW, velocidad de crucero de 21 nudos, dos hélices transversales de maniobra en proa, capacidad para 900 personas (pasaje y tripulación) y capacidad de carga sólo automóviles de 247 turismos o sólo tráilers de 2.235 m lineales.

El coste del buque asciende a 120 millones de euros.

Con anterioridad Barreras entregó a Naviera Baleària, el 15 de enero de 2009, el *ferry Martín i Soler*, el 14 de septiembre de 2009 el *ferry Passió per Formentera* y el 22 de enero de 2010 el *Alhucemas*. Cada uno de ellos se ha diseñado específicamente para la línea marítima con el archipiélago balear en la que entra en servicio. Suponen una inversión conjunta de 350 millones de euros. Además, para reforzar su seguridad, la naviera ha instalado en los tres últimos *ferries* mencionados el sistema de gestión Amos Business Suite para planificación de las labores de mantenimiento y gestión del material de repuestos y aprovisionamiento.

Ampliación de Metalships&Docks

Los astilleros Metalships&Docks, pertenecientes al Grupo Rodman, están en proceso de ampliación de sus instalaciones en la zona de Ríos de la ría de Vigo. Como parte fundamental de esta ampliación el astillero ha

comprado las instalaciones de Varaderos Pérez Méndez S. L., anexas a su factoría, y que le proporcionan una superficie adicional de 15.000 m² y una concesión administrativa por 30 años sobre una lámina de mar de 12.000 m². Además, está negociando la compra de un dique flotante de 20.000 t de fuerza ascensional y capacidad para buques de hasta 200 m de eslora y 37 m de manga, que se convertirá en el tercero del astillero. Por otra parte, su dique flotante núm. 2 actual, de hasta 8.000 t de fuerza ascensional, se va a reconvertir con capacidad de hasta 10.000 t y va a ensancharse su manga interior de 30,8 m hasta los 34 m. El dique flotante núm. 1 del astillero tiene capacidad ascensional de hasta 5.000 toneladas.

Obras de ampliación de Astilleros Barreras

Los Astilleros Hijos de J. Barreras de Vigo iniciarán el próximo verano la segunda fase de ampliación de sus tres gradas. La primera fase ya realizada consistió en el derribo del muro exterior del astillero y el refuerzo de la estructura de las gradas; se invirtieron 12 millones de euros. En esta segunda fase se van a alargar las gradas hacia la mar, y también a lo ancho para permitir buques de manga superior a la actual. La inversión prevista es de 30 millones de euros. Con estas modificaciones el astillero podrá construir buques de hasta 250 m de eslora y 32 de manga (manga Panamax apta para

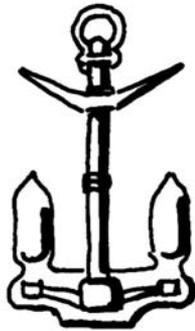
cruzar el canal de Panamá en sus actuales dimensiones).

La decisión de llevar a cabo estos trabajos ha corrido paralela a la aprobación por la Autoridad Portuaria de la prórroga para la concesión de uso de los terrenos donde se ubica la factoría. En un principio se había estudiado la posibilidad de compra de instalaciones navales en países como China, Vietnam, Turquía o Polonia que permitirían, al menos, construir los cascos de los buques mayores de 180 m de eslora en esas instalaciones para luego ser remolcados y finalizados en la factoría de Vigo. Esos planes fueron finalmente abandonados.

Hasta estar finalizadas las obras de ampliación puede que alguno de los cascos de los buques en cartera tenga que ser construido en el exterior, como ya ha ocurrido con otras unidades anteriores. De hecho, el *ferry Abel Matutes* de 195 m de eslora para la naviera Baleária, y entregado el pasado 14 de abril, fue construido en los astilleros portugueses Lisnave, en Setúbal, y ha sido finalizado ya a flote en el puerto de Vigo.

Barreras tiene en cartera el buque residencia *Edda Fides* para apoyo a plataformas, ya botado. También construye dos *ferries* para la Naviera Armas y finaliza el buque de prospección sísmica *WG Vespucci* para la naviera Western Geco.

A. P. P.





Ampliación del muelle de trasatlánticos del puerto de Vigo

La primera mejora de las infraestructuras portuarias de Vigo se estrenará el 3 de mayo. Se trata de la ampliación de los atraques del muelle de trasatlánticos, Muelle Alberto Durán. Con esta modificación se ganan 150 m de línea de atraque, contándose con un total de 700 m que permiten atracar simultáneamente tres cruceros de tipo medio o dos de los de mayor eslora del mundo.

La mejora del atraque se realiza mediante la colocación de tres «Duques de Alba», con una separación de 50 m entre ellos y formados por un tablero de 100 m² sobre siete pilotes enclavados en profundidades de entre 40 y 50 m. Esta obra ha contado con un presupuesto de 2,4 millones de euros y un plazo de ejecución de cinco meses, que al final se ha alargado casi un mes.

En principio se preveía que estuviera finalizada a mediados de abril y pudiera permitir el atraque simultáneo del *Independence of the Seas* y el *Saga Ruby* el 23 de abril, y del *Queen Victoria* y el *Grand Voya-*

ger el día 24 de abril. El día 3 de mayo se estrenará la nueva infraestructura con el atraque simultáneo de los cruceros *Independence of the Seas* y *Star Princess*, de 339 y 290 m de eslora respectivamente. En ocasiones anteriores ya coincidieron más de dos cruceros en el puerto vigués, lo que supuso la desviación de alguno de ellos a uno de los muelles comerciales, que no están igualmente preparados como el muelle de trasatlánticos para recibir a este tipo de buques.

Como continuación a esta mejora y para permitir la recepción adecuada de los «cruce-ristas», el puerto va a llevar a cabo la reforma de las naves conocidas como «naves de la fruta», donde se habilitará un espacio para los viajeros de los trasatlánticos, otro para el tráfico marítimo de la ría y un tercero para la Guardia Civil. Con anterioridad, el pasado mes de febrero se derribaron las «naves de cableros» para construir una zona verde, mejorar y hacer más atractivo el entorno del muelle de transatlánticos.

A. P. P.



Mercante *Beatrice* fondeado en Cartagena. (Foto: A. Galán Cees).

Gran Bretaña contrata a Freire un buque oceanográfico de 85 millones

El Gobierno británico ha adjudicado al astillero vigués Construcciones Navales P. Freire la construcción de un buque oceanográfico de proporciones gigantescas —al menos para lo que es habitual entre los astilleros de la ría de Vigo, cuyo destino ha sido la propia flota científica española—, con 98 m de eslora y un coste total de 85 millones de euros (unos 75 millones de libras esterlinas). El contrato entró en vigor el pasado 29 de marzo. Para el Consejo de Investigación del Medio Ambiente Natural inglés, armador del nuevo laboratorio flotante, se trata de una unidad de sustitución del vetusto RSS *Discovery*, y éste será también el nuevo nombre del buque. La construcción del barco se iniciará probablemente en el año 2011, ya que en este momento el astillero vigués dispone de dos contratos que debe cumplir con anterioridad. Se trata precisamente de otros dos buques oceanográficos, aunque mucho menos ambiciosos que el anterior: uno para Qatar y otro para Luxemburgo. El futuro barco de bandera británica y fabricación viguesa se unirá al RRS *James Cook*, conocido como uno de los buques insignia de la investigación oceanográfica del Gobierno de Londres.

La nave está concebida como una unidad multipropósito, en línea con las últimas tendencias de este tipo de barcos, es decir, con equipamiento de ecosondas de alta capacidad para conocer el fondo marino, además de tecnología oceanográfica pura y combinada con utilización pesquera. Los armadores tienden a incluir todo tipo de sistemas para rentabilizar la nave de la mejor forma posible. La habilitación permitirá hasta 52 científicos a bordo.

De acuerdo con el Consejo de Investigación del Medio Ambiente Natural, uno de los motivos para adjudicar la nave a Freire ha sido que, con anterioridad, el citado astillero ha contratado buques como el *Sarmiento de Gamboa*, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), o el más recientemente contratado para la Universidad de Qatar.

Campus del mar universitario

Nuevamente parece que llega la luz para el uso de las antiguas instalaciones de la ETEA en Vigo. Tras varios proyectos nunca acometidos, como el de la «Ciudad del Mar», se ha presentado una nueva iniciativa que promueve la Universidad de Vigo y que cuenta con el respaldo de todas las fuerzas

locales y autonómicas, tanto políticas como económicas. Se trata de la presentación de la candidatura de la Universidad al Campus de Excelencia Internacional, un sello de calidad del Ministerio de Educación para que las universidades españolas alcancen los primeros puestos europeos en I + D.

En esta iniciativa de la universidad viguesa participan el resto de las universidades gallegas, las portuguesas de Oporto, Aveiro y Minho, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO). En el fondo, se retoman algunos de los apartados del proyecto «Ciudad del Mar», al tratar de concentrar en una misma zona las instalaciones actuales del Centro Atlántico de Investigaciones Marinas (hasta ahora en la zona de Bouzas), el Laboratorio Comunitario de Referencia de Biotoxinas Marinas (dependiente de la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición, sito en la Estación Marítima) y las unidades de investigación vinculadas a las universidades. Además, se pretende aprovechar el antiguo muelle de la ETEA para el atraque de los buques científicos: *Cornide de Saavedra*, *Sarmiento de Gamboa*, *Vizconde de Eza* y *Thalassa*; de esta forma se convertiría a Vigo en la base atlántica de buques oceanográficos.

El proyecto sigue siendo compatible para que parte de la zona de la ETEA esté dedicada a uso ciudadano, aprovechando las instalaciones deportivas existentes y permitiendo la construcción de algunos bloques de viviendas.

Futura reserva marina de La Gomera

El buque de investigación pesquera y oceanográfica *Vizconde de Eza* ha realizado, la primera semana de abril, los trabajos de viabilidad para determinar la zona más idónea donde se ubicará la reserva marina de la isla de La Gomera. Los estudios se han efectuado en coordinación con el Cabildo Insular de la isla, y se suman a los ya realiza-

dos por la Universidad de Santa Cruz de Tenerife, que han servido de punto de partida.

Con las reservas marinas se constituye una serie de medidas específicas para lograr una explotación sostenida de los recursos de interés pesquero, y se establecen medidas de protección específicas en áreas delimitadas de los caladeros tradicionales. Para seleccionar esas áreas se tiene en cuenta su estado de conservación y, además, deben reunir unas características que permitan la mejora de las condiciones de reproducción de las especies de interés pesquero y la mejor supervivencia de sus formas juveniles.

En la actualidad existen en España diez reservas marinas, de las que cinco son de gestión exclusiva del Estado y las otras cinco lo son de forma compartida con las comunidades autónomas correspondientes.

Las de gestión exclusiva del Estado son:

- Masía Blanca en Tarragona.
- Islas Columbretes en Castellón.
- Isla de Tabarca en Alicante.
- Cabo de Gata-Níjar en Almería.
- Isla de Alborán en Almería.

Y las de gestión compartida:

- Cala Rajada-Levante de Mallorca en Baleares.
- Cabo de Palos-islas Hormigas en Murcia.
- Isla Graciosa e islotes del norte de Lanzarote en Canarias.
- Isla de La Palma en Canarias.
- La Restinga-mar de las Calmas en la isla de El Hierro en Canarias.

A todas ellas hay que añadir las conocidas como reservas marinas de interés pesquero en las que, por ejemplo, se incluyen la de Os Miñarzos (Lira-La Coruña) y la de Cedeira (La Coruña).

A. P. P.



Navalia acogerá la presentación oficial de la Plataforma Tecnológica Europea de la Pesca

La entidad pretende aunar los diferentes eslabones de la cadena (pesca extractiva, tecnologías de la transformación y comercialización de los productos pesqueros) para abarcar las áreas I+D+i en pesca. La EFTP cuenta hasta el momento con un grupo preliminar de trabajo formado por entidades del sector y denominado «Task Force».

La ciudad de Vigo se convertirá el próximo mes de mayo en el centro internacional de la industria del sector naval. Navalia reunirá en tres días a las principales firmas mundiales y a los países más punteros dentro de esta industria. Una ocasión que no han querido dejar escapar los responsables de la recién creada Plataforma Tecnológica Europea de la Pesca (EFTP), que será presentada oficialmente en Navalia 2010. Esta plataforma nace con el objetivo de convertirse en una herramienta fundamental para promover la transición de un sector obsoleto y tradicional a otro competitivo, sostenible y moderno. La EFTP pretende aunar los diferentes eslabones de la cadena (pesca extractiva, tecnologías de la transformación y comercialización de los productos pesqueros) para abarcar las áreas I + D + i en pesca que hasta ahora no habían

sido recogidas por otras plataformas tecnológicas europeas, y que permitirá, además, un desarrollo tecnológico mayor de las empresas del sector europeo. La entidad cuenta con un grupo preliminar de trabajo formado por entidades del sector pesquero europeo y denominado «Task Force» que ha mantenido tres reuniones hasta la fecha (en Holanda, España y Bélgica). Este grupo trabaja sobre seis áreas fundamentales para la industria pesquera, que son sostenibilidad y gestión, eficiencia energética, tecnología de buques de pesca, tecnología aplicada al producto (pescado y marisco), tecnología aplicada a las artes de pesca, y logística y *marketing*. Mirando hacia el futuro, la EFTP pretende ser una nueva alianza europea, reto para el cual necesita de la estrecha relación y compromiso de los miembros participantes e instituciones públicas.

Así, la plataforma se marca como objetivo el ser capaz de reunir a actores privados y públicos con el fin de crear una base duradera para la estructuración de iniciativas, para coordinar y agrupar esfuerzos y para la creación de estructuras sostenibles. De esta manera podrán definir y desarrollar una Agenda Europea de Investigación de Pesca, un medio que asegure un futuro sostenible y competitivo para la industria europea de pesca.



Patrullero *Alborán* inspeccionando a un atunero. (Foto: A. Ortigueira Gil).

Comienza la campaña del atún rojo

Tras la moratoria concedida para continuar la pesquería de el atún rojo al menos un año más, dependiente de los resultados del *stock* tras finalizar la presente campaña para su renovación, el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM), a través de la Secretaría General del Mar (SEGEMAR) y la Subdirección General de Inspección Pesquera, ha puesto en marcha el plan de vigilancia y control para esta temporada, que comprende de mayo a agosto y abarcará los caladeros del Mediterráneo y Cantábrico. Para ello se llevará a cabo un total de 148 días de mar en el plan de despliegue conjunto desarrollado en coordinación con la UE y que incluye el intercambio de

inspectores de pesca nacionales y europeos a bordo de los patrulleros *Arnomendi*, *Alborán* y *Tarifa*, y de los inspectores españoles a bordo de patrulleros de otros países de la UE. Igualmente, la Subdirección General de Inspección Pesquera desplegará tres aeronaves en la zona del Mediterráneo para coordinación con los medios navales destacados en la zona de operación. Se intenta llevar a cabo un seguimiento *in situ* de la pesquería, que será complementado con el control en las descargas en puerto de los buques y la introducción para su engorde en las jaulas autorizadas en el litoral español. El coste total del despliegue de los medios aeronavales nacionales se estima en 2.581.000 euros.

A. O. G.



El Gobierno regula los permisos temporales de navegación para determinadas embarcaciones de recreo

A propuesta del Ministerio de Fomento, el Consejo de Ministros aprobó el 20 de mayo el real decreto por el que se regula el otorgamiento de los permisos temporales de navegación para determinadas embarcaciones de recreo. El principal objetivo es establecer un procedimiento simplificado y ágil que permita el uso de las embarcaciones que vayan a exhibirse en exposiciones, salones náuticos o locales comerciales del ramo. También permite la realización de las pruebas de comparación y comprobación de dichas embarcaciones por parte del adquirente y su traslado entre puertos españoles, mediante la creación de un sistema muy similar al de la matrícula verde de los automóviles.

El real decreto conforma un procedimiento que debe iniciarse mediante la presentación de una solicitud ante la Dirección General de la Marina Mercante, vía telemática o a través de sus órganos periféricos (las treinta capitanías marítimas situadas a lo largo del litoral español), acompañada de unos requisitos mínimos y simplificados de documentación.

La Dirección General de la Marina Mercante, en el plazo de 15 días, resolverá la solicitud, otorgando, en el supuesto de que sea favorable, permiso provisional por un plazo de seis meses, susceptible de prórroga, previa petición, por periodos iguales al del permiso inicial, a la par que establecerá una señal identificativa de la embarcación y de los requisitos que deben cumplir sus tripulaciones.

La seguridad y el control de las embarcaciones, la fijación de los requisitos profesionales de las tripulaciones, la exigencia de un seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria y el seguimiento y control que de dicha actividad realice la Dirección General de la Marina Mercante, garantizan que las actividades se lleven a cabo en el marco de unas adecuadas condiciones de seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.

Con todo ello se logra un importante avance en la mejora del funcionamiento de un mercado de gran importancia en el ámbito económico, mediante una normativa demandada constantemente por el sector.

F. M. M.



El descanso del guerrero. (Foto: R. Martínez-Cañavate y Alarcón).

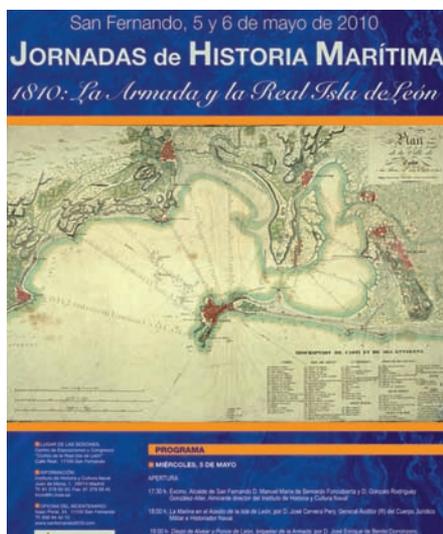


Cultura Naval

JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA:
«1810: LA ARMADA Y LA REAL ISLA DE LEÓN»

Dentro de los actos conmemorativos del bicentenario, los días 5 y 6 de mayo se celebraron en San Fernando unas Jornadas de Historia Marítima bajo el título «1810: la Armada y la Real Isla de León». Los marcos elegidos no pudieron ser más a propósito, ya que las conferencias correspondientes al primer día fueron impartidas en el recientemente inaugurado Centro de Exposiciones y Congresos «Cortes de la Real Isla de León», ubicado en el local que durante muchos años fuese el conocido Cine Almirante, y las del segundo día tuvieron lugar donde, un 24 de septiembre de 1810, se celebraron las primeras Cortes Generales del mundo moderno: el famoso Teatro de las Cortes de la Isla de León.

Las jornadas fueron inauguradas por el alcalde de la ciudad, Manuel María de Bernardo Foncubierta, a quien acompañaban en la presidencia el comandante general de





Infantería de Marina, general de división Juan Chicharro Ortega, y el jefe del Órgano de Historia y Cultura Naval, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller. Dio el alcalde la bienvenida a los asistentes y destacó el largo camino que a través de la historia han recorrido juntos la Isla y la Armada, en especial durante los trascendentales acontecimientos que desde hace unos meses se vienen conmemorando. Resaltó también los diversos actos que la Armada llevaría a cabo en San Fernando durante los días siguientes, entre ellos la celebración del Consejo Superior de la Armada y el acto de arriado de bandera en el Tercio de Armada, que contribuirán sin lugar a dudas a un mayor realce del conjunto de actividades y, en definitiva, de la ciudad departamental.

El contralmirante Rodríguez González-Aller señaló el honor que significaba para la Armada esta colaboración, e hizo un breve recorrido histórico de la época en cuestión y del gran número de marinos insignes que en ella destacaron. Mencionó la construcción de la población de San Carlos como ejemplo de esfuerzo y potencial, y el papel jugado por la

población de San Fernando y la Armada, codo con codo, durante el asedio, en el que las fuerzas navales sutiles fueron elemento clave.

Tras unas palabras del COMGEIN, con las que mostraba sus mejores deseos y felicitaba a los organizadores y a la comisión local del bicentenario, el alcalde declaró inauguradas las Jornadas de Historia Marítima.

La primera conferencia estuvo a cargo del vicealmirante en situación de retiro José Enrique de Benito Dorronzoro, quien fue presentado por el director del Museo Naval de San Fernando, capitán de navío Tomás Mendizábal Barreiro. Bajo el título «Diego de Alvear y Ponce de León, brigadier de la Armada», el ponente ofreció a la concurrencia una considerable e interesante información sobre el personaje en cuestión, a quien no en vano se dedicó una calle en la Isla, precisamente aneja al edificio de lo que fue la Capitanía General, y una placa conmemorativa erigida en las ruinas de lo que fue la batería Caballero Zuazo, en el arranque del famoso puente. Del currículum del cordobés —nacido en Montilla— Diego de Alvear se destacó su

gran cultura y formación, que le hicieron sobresalir desde su ingreso en el Colegio Naval Sacramento de San Fernando. Políglota y con grandes conocimientos científicos, fue designado para tomar parte en la Comisión de Límites, lo que hizo que su etapa americana se prolongase muchos más años de lo inicialmente pensado. Su nombramiento como comandante del Cuerpo de Brigadas de Artillería a su regreso a España fue fundamental para la magnífica organización y posterior desarrollo de las defensas artilleras de la Isla al enfrentarse al invasor francés. Tanto, que hasta el mismo Alburquerque quedó gratamente sorprendido.

El jueves día 6 las jornadas estuvieron presididas por el jefe del Apoyo Logístico en la Bahía de Cádiz, vicealmirante José Ángel Pita Rodrigo, y tuvieron lugar en el Teatro de las Cortes. La primera conferencia estuvo a cargo del capitán de navío (R) Manuel E. Baturone Santiago, bajo el título de «Marinos gobernadores de la Isla de León durante el asedio», detallándonos la gran labor llevada a cabo — y en gran medida desconocida — por algunos marinos, que como Francisco Javier de Uriarte y Miguel A. Irigoyen contribuyeron notablemente con su esfuerzo a la libertad de nuestra Patria tomando parte de una u otra

forma en la Guerra de la Independencia, y que destacaron por su labor en la defensa contra el invasor y en la organización de la resistencia para que la población pudiese soportar de la mejor manera posible los terribles inconvenientes del asedio.

Cerró la jornada el capitán de navío (R) Mariano Juan y Ferragut, que habló sobre «Las fuerzas sutiles españolas en la Guerra de la Independencia». Explicó el conferenciante los distintos tipos de embarcaciones que componían dichas fuerzas sutiles, las tácticas empleadas y el papel jugado por ellas durante la contienda, desde la rendición de la escuadra de Rosilly el 14 de junio de 1808 hasta el final de las hostilidades, y tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo o el Cantábrico, aunque fue en el sitio de Cádiz donde desempeñaron el papel más destacado.

Clausuró estas jornadas de Historia Marítima el tercer teniente de alcalde de San Fernando, Manuel Prado Fernández, quien agradeció las colaboraciones prestadas y la asistencia a los actos del numeroso público. Como colofón se procedió a la entrega de obsequios a los conferenciantes.

A. C. O.



PRESENTACIÓN DEL PRIMER MASCARÓN DEL *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO* UNA VEZ RESTAURADO

El pasado jueves 6 de mayo tuvo lugar en el Museo Naval de San Fernando el acto de presentación del mascarón original del buque escuela de la Armada *Juan Sebastián de Elcano* una vez restaurado.

La restauración, que comenzó en marzo de 2009, ha sido patrocinada por Navantia y realizada por la empresa AULA 3-Actualizaciones Integrales sobre el Patrimonio. Tras una complicada y difícil labor, dado el estado de degradación que tenía la madera, se consiguió consolidarla y recuperar la primera capa de la pintura original, eliminando hasta doce capas que la cubrían. Mediante este acto se ha vuelto a poner en valor tan importante pieza, integrándose el mascarón con su cabeza actual —que no es la original— a la colección permanente del Museo Naval de San Fernando.

La restauración de la cabeza original tuvo lugar por separado en el laboratorio de restauración del Museo Naval de Madrid. Tras una ingente labor desempeñada por el personal de dicho laboratorio se logró recuperar una pieza muy deteriorada por las grietas en la madera, así como por la acción prolongada de la corrosión. Una vez limpia, eliminadas las sucesivas capas de suciedad y pintura y tras consolidar la pieza, se puede contemplar esta magnífica talla en su estado primigenio. La cabeza original permanecerá en la colección temporal del Museo Naval de San Fernando, y se reincorporará después a la colección permanente del Museo Naval de Madrid.

El mascarón original del *Juan Sebastián de Elcano* fue tallado entre los años 1925 y 1927 y fue retirado del buque en 1936. Su autoría se atribuye al escultor bilbaíno Federico Sáenz Venturini, aunque no existen documentos que lo acrediten.



El acto de presentación estuvo presidido por el almirante jefe del Apoyo Logístico en la Bahía de Cádiz, vicealmirante José Ángel Pita Rodrigo, a quien acompañaban el almirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval, el director del Astillero de Navantia de San Fernando-Puerto Real y los directores de la Escuela de Suboficiales y del Museo Naval de San Fernando.

A. V. F.

ASOCIACIÓN DE DESCENDIENTES DE MARINOS DE TRAFALGAR

Dentro de su programa de conferencias y reuniones periódicas, la Asociación de Descendientes de Marineros de Trafalgar organizó, junto al Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), la exposición de una conferencia que, bajo el título de «Comandantes en Trafalgar maltratados por la Patria: D. José de Vargas y Varáz y D. Antonio Pareja y Serrano de León», fue ofrecida el día 12 de mayo por el capitán de navío (R) José María Blanco Núñez en el salón de actos del Cuartel General de la Armada.

Abrió el acto el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, contralmirante Gonzalo González-Aller, que dio la bienvenida a los asistentes y cedió la palabra al presidente de la asociación, Juan Manuel Hidalgo de Cisneros, quien agradeció a los presentes su asistencia y resaltó la categoría del confe-

renciante. Hizo hincapié en la necesidad de recordar y evocar la memoria de aquellos héroes que lucharon hasta el último aliento en defensa de la patria en tan aciaga jornada y en no olvidar el importante papel que la mayor parte de los que sobrevivieron jugaron en los tiempos posteriores. Finalizó agradeciendo a la Armada, en particular al IHCN, el permanente apoyo recibido por la asociación.

El capitán de navío Ramón Peral hizo la presentación del conferenciante, exponiendo su extenso currículum como oficial de la Armada y como historiador naval, resaltando los numerosos artículos y publicaciones de su autoría y las innumerables conferencias por él dadas.

El capitán de navío José M.^a Blanco inició su exposición con unas palabras de elogio y ánimo a la Asociación de Descen-



Capitán de navío (R) José M.^a Blanco Núñez.



dientes de Marinos de Trafalgar por la labor realizada desde su fundación, para centrarse enseguida en los personajes motivo de su conferencia, dos de los tres egabrenses comandantes de buque en Trafalgar. Tras explicar las razones por las que tres naturales de Cabra decidieran incorporarse a la Real Armada, hizo un recorrido histórico de la época y de la trayectoria profesional de José de Vargas y de Antonio Pareja. El primero de ellos, tras diversos mandos y acciones navales, entre ellas el bombardeo de Argel, tuvo un destacado papel en Trafalgar, al verse obligado a luchar contra tres enemigos simultáneamente, resultando herido. Nombrado capitán general de Ferrol, sería vilmente linchado por la masa, al igual que le sucediera a Solano en Cádiz, aunque por motivos diferentes. El segundo personaje en cuestión, Antonio Pareja y Serrano de León, combatió en Trafalgar al mando del *Argonauta*. Se fue a pique al día siguiente de la acción y resultó malherido. Detenido por los franceses en

Madrid, consigue escapar y dirigirse a Cádiz. Marcha después a América del Sur y es nombrado capitán general de Chile. Lucha contra los independentistas y muere enfermo allá, en el fin del mundo, abandonado, sin apoyos ni recursos. Dos tristes finales para unos hombres que merecieron, al menos, el reconocimiento que hoy les otorgamos desde esta tribuna.

En el coloquio posterior salió a relucir la amplia y variada formación de la que gozaban aquellos oficiales, a los que el paso por destinos de Cuerpo General, Artillería o Batallones les preparaba para ejercer el mando con eficacia, tanto en la mar como en tierra.

Volvemos a felicitar a la Asociación de Descendientes de Marinos de Trafalgar en la figura de su presidente, Juan Manuel Hidalgo de Cisneros, por esta feliz iniciativa y le deseamos vientos propicios en su larga travesía.

G. V. A.

CONFERENCIA SOBRE EL BUQUE ESCUELA JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO

El pasado 13 de abril, el capitán de navío Francisco Javier Romero Caramelo pronunció en el salón de actos del Ateneo de Madrid (Calle del Prado 21) una conferencia titulada «Buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, embajador y navegante». El acto tuvo un lleno hasta la bandera, con gran asistencia de oyentes, entre los que se encontraban muchos antiguos comandantes del barco; fue presentado por Juan Manuel Gracia Menocal, presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias, Antonio de Ulloa» del Ateneo, y por el almirante Gabriel Portal Antón, presidente de la Fundación Philippe Cousteau «Unión de los Océanos» y antiguo comandante del *Elcano*.

Javier Romero, que también fue comandante del barco, durante casi una hora embarcó con la imaginación a todo el auditorio en el *Elcano*, para salir a la mar y narrar un crucero de instrucción. Contó de forma muy resumida la historia del barco, sus características y aparejo, y la vida del navegante Elcano que le da nombre. Narró las actividades previas a su salida a la mar, entre las que destacó el embarque de la Virgen del Rosario, «La Galeona». Siguió con la salida de la bahía de Cádiz, la navegación a las Canarias para familiarizarse con el barco, y la entrada en puerto (alternando Las Palmas de Gran Canaria en unos viajes y Santa Cruz de Tenerife en otros). A continuación habló de la nueva salida del puerto de las Canarias, normalmente para cruzar el Atlántico durante unos 30 días de mar, con clases, estudios, manejo del barco, paso del Ecuador, prácticas y los correspondientes periodos de descanso. Continuó con las visitas a los puertos, la vida social a bordo y en tierra, los recibimientos, las recepciones y demás eventos, resaltando las actividades del barco como embajador de España en los países que visita. Citó otros estudios de los alumnos, nuevas actividades y



los ineludibles periodos de exámenes. Comentó algunas anécdotas de las navegaciones, haciendo referencia a viajes extraordinarios del barco, como las vueltas al mundo, recordó los embarques de los miembros de la Familia Real y su participación en diferentes eventos culturales y deportivos, como son las regatas de grandes veleros. Terminó recordando el regreso del barco a Marín al final de cada crucero, con la bienvenida en la Escuela Naval por los alumnos, familiares y amigos, que acaba siempre con el canto del himno de la Escuela.

Fue una presentación muy completa, bien estructurada, perfectamente resumida y convenientemente apoyada con transparencias, en la que Javier Romero fue capaz de transmitir al auditorio, en menos de una hora, las peripecias, sensaciones y emociones de un crucero de instrucción en el *Juan Sebastián de Elcano* de seis meses de duración.

M. G. F.

NAVEGANDO POR LA GRAN VÍA

La prensa hablaba del desfile de Carnaval que a última hora de la tarde del pasado 13 de febrero iba a discurrir por el centro de Madrid. Comentaba que iba a contar con no sé cuántas carrozas e iba a estar dedicado al centenario de la Gran Vía. Y como aquel día tenía mi agenda bastante limpia —cosa rara— decidí trasladarme al centro para echar un vistazo a la comitiva festera y de paso hacer un buen reportaje fotográfico, que es una de mis variadas aficiones. Armado con mi mini cámara digital y el *kit* de baterías y tarjetas de memoria de repuesto, a la hora del desfile estaba en un buen lugar de la Gran Vía, a caballo entre la calzada y la acera, combatiendo por el terreno a codazos con la competencia y procurando no quedarme ciego con los fogonazos de los *flashes* a unos centímetros de mi cara, mientras disparaba mi cámara contra todo bicho viviente, quieto o en movimiento. En cuanto pasó la comitiva, guardé la cámara, me fui a casa con la sensación del deber cumplido y dejé en una carpeta del ordenador todas las fotos para ser ordenadas más adelante. Porque esto de la fotografía digital está muy bien; puedes hacer tantas fotos como quieras ya que no se gasta carrete, pero después hay que ordenarlas, borrar las que no sirvan y archivar el resto convenientemente rotulado para que sea de utilidad, lo que a veces requiere bastante tiempo. Y tiempo fue el que le dediqué hace poco a aquel y otros paquetes de fotos que tenía que depurar y archivar. Hice un recorrido por todo el desfile de carnaval recordando los detalles de las carrozas, comparsas y demás grupos, y llegué a las últimas fotos, que por el jaleo del momento casi había olvidado, y que estaban pidiendo a gritos un estudio detallado.

Representaban éstas un modelo del sumergible *Ictíneo I* de Narciso Monturiol a escala 1/1 (tamaño natural para entendernos),



movido a pedales por un esforzado «ciclista» situado en la banda de babor, que con un manillar hacía al mismo tiempo de timonel. Supongo que aquella carroza o artificio con la forma del primer submarino de Monturiol había nacido el anterior año 2009, en la conmemoración del 150 aniversario de la prueba del primer *Ictíneo*, que tuvo lugar en el puerto de Barcelona en el año 1859. Sea como sea, lo verdaderamente importante fue ver aquel gran modelo por Madrid, y por eso lo traigo a estas páginas, con mi agradecimiento al que tuvo la idea de incluirlo en el desfile, ya que no está de más que por las anchas calles de este gran puerto sin mar que es Madrid de vez en cuando se vea navegar un barco, aunque sea a pedales.

M. G. F.

CENÁUTICA EN «MODA SHOPPING»

Cenáutica, escuela para la obtención de titulaciones de patrones y capitanes de embarcaciones de recreo, con sedes en Madrid, Sevilla y Alicante, del 15 al 17 de abril de 2010 celebró en el madrileño centro comercial «Moda Shopping» (Paseo de la Castellana, 95; esquina Avenida del General Perón 38-40) la feria de náutica «Shopping Náutico» y la exposición de pintura «De Madrid al Mar».

La muestra comenzó el jueves 15 de abril con la imposición de insignias a los antiguos alumnos de Cenáutica que en pasadas convocatorias obtuvieron sus titulaciones de patrones de Navegación Básica, patrones de Embarcaciones de Recreo, patrones de Yate y capitanes de Yate, con la participación más numerosa de los últimos años, lo que viene a demostrar que la náutica de recreo sigue siendo una actividad en auge a pesar de la actual crisis económica. En el acto, el director y fundador de Cenáutica, Juan Carlos García de Polavieja Gordon, dirigió la palabra a los nuevos titulados, recomendándoles que en la mar deben actuar con prudencia, pidiéndoles que cuando naveguen o estén en

sus barcos nunca pierdan de vista el respeto por el medio ambiente, animándoles a no caer en el desánimo por la actual situación económica.

En la feria «Shopping Náutico» participó una selección de las principales empresas del sector de la náutica de recreo, que hasta el sábado 17 presentaron al público sus últimas novedades y aprovecharon la ocasión para ofrecer a los visitantes interesantes promociones, descuentos y sorteos. Esta muestra supuso la única cita de Madrid con la náutica de recreo en el presente año, después de la cancelación del Salón Náutico de Madrid 2010. A ella se asomaron varias empresas relacionadas con el sector: Náutica Tsunami, con equipamientos para las embarcaciones; Náutica Onieva y Náutica Sanibasa, con embarcaciones de recreo; Estaciones Náuticas, con estancias en sus centros de Andalucía, Asturias, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia, islas Baleares, islas Canarias y Murcia; Metrópolis Seguros, con seguros del mar; Motores Ecológicos, con motores de último momento que respetan el entorno y el medio ambiente; OnCruiser Yachting Club,



Insignias impuestas por Cenáutica.



Moto acuática en «Shopping Náutico». (Foto: M. González).

con una flota de yates para sus socios; Maxsea, con *software* de navegación electrónica, y la propia Cenáutica, con sus cursos y programas de actividades.

Este año y como novedad, tras la imposición de insignias se inauguró la exposición de pintura «De Madrid al Mar», que al igual que la feria estuvo abierta hasta última hora del sábado 17. En la muestra, promovida y patrocinada por Cenáutica en su papel cada vez más comprometido con la defensa de la cultura marinera, participaron diversos pintores marinistas con dos o tres cuadros, en los que

con diferentes estilos y técnicas, óleo, acrílico, acuarela y fotografía, plasmaron sus personales formas de ver e interpretar la mar y su ambiente.

Tanto la feria como la exposición de pintura recibieron gran cantidad de visitantes, unos atraídos por la curiosidad del evento y otros como clientes que acudieron a la llamada del mar, que cada vez se siente con más intensidad en este enorme puerto de secano que es Madrid.

M. G. F.



GACETILLA

Día Marítimo Europeo

Como habíamos anunciado en nuestra REVISTA de mayo, entre los días 18 y 21 se han celebrado en Gijón las jornadas del Día Marítimo Europeo, acordado por la Unión Europea para resaltar la importancia de los asuntos marítimos y su decisiva influencia en la mayor o menor prosperidad de los países que componen la Unión.

Entre los numerosos actos celebrados podemos destacar la recepción ofrecida a bordo del *Príncipe de Asturias* el día 20, que reunió a más de 500 autoridades y expertos en política marítima europea.

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, Manuel Rebollo, al dar la bienvenida subrayó la necesidad de mentalizar a la sociedad del impacto que las actividades marí-





timas tienen a nivel global, y mostró su apoyo para continuar trabajando en favor del desarrollo de una política marítima integrada más eficaz.

Por su parte, el comisario de Medio Ambiente del Consejo Europeo, Janez Potocnik, destacó el hecho de que la recepción permitiera reunir a expertos en diferentes especialidades dentro de la Política Marítima Integrada, lo que permite detectar los puntos convergentes en aspectos marítimos comunes.

Y el director general del Consejo de Investigaciones Científicas de Noruega, Arvid Hallén, resaltó el ejemplo de la iniciativa noruega que propone mantener unos mares y océanos saludables y sostenibles con el apoyo de las nuevas tecnologías, y conseguir así un uso razonable de los recursos marinos permitiendo su mejor aprovechamiento en el futuro.

En la mañana de ese mismo día, SS. AA. RR. los Príncipes de Asturias visitaron la exposi-

ción de la Armada en Gijón que, con el título «La Armada. Un entorno marítimo seguro para el siglo XXI», tiene como objetivo difundir el concepto y la importancia de la Seguridad Marítima. Durante su visita, Don Felipe y Doña Letizia recorrieron la exposición acompañados por la ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino Elena Espinosa, el presidente del Principado de Asturias Vicente Areces, y el almirante general Manuel Rebollo, quien explicó a los Príncipes el contenido de la exposición, resaltando los cometidos y responsabilidades que la Armada tiene asignados en materia de Seguridad Marítima.

Los Príncipes mostraron especial interés en la réplica del Centro de Operaciones de Vigilancia de Acción Marítima de la Armada (COVAM), donde pudieron conocer las capacidades de seguimiento en tiempo real y evaluación del tráfico marítimo de este centro. En el COVAM se fusiona y analiza toda la información relativa a los espacios

marítimos de interés, para lograr comprender en todo momento lo que está ocurriendo en ellos. En este centro se ha llegado a disponer, de manera simultánea, de información en tiempo real de 50.000 barcos de más de 300 toneladas navegando en todos los mares y océanos.

Y como colofón, el ejercicio interagencias de Seguridad Marítima que con tanta brillantez se llevó a cabo en la playa de San Lorenzo, en el que participaron 11 embarcaciones, seis aeronaves y más de 150 personas, pertenecientes a las agencias e instituciones españolas con competencias en los espacios marítimos (Armada, Ejército del Aire, Salvamento Marítimo, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Secretaría General del Mar, Cruz Roja y División Adjunta de Vigilancia Aduanera). Se trataba de mostrar la capacidad de actuación conjunta de unidades dependientes de distintos ministerios y la importancia de su operación coordinada. El ejercicio tuvo

una duración de 45 minutos y en él se simularon distintas situaciones que propiciaban actuaciones conjuntas en una serie de acontecimientos secuenciados, todos ellos coordinados por personal de la Fuerza de Acción Marítima desde el puente de gobierno del portaaviones *Príncipe de Asturias*, atracado en el puerto de El Musel.

En el primer ejercicio se simuló la evacuación de un herido de la embarcación de Salvamento Marítimo (SASEMAR) *Rigel* con un helicóptero del 801 Escuadrón del Ejército del Aire, y de un segundo herido desde una embarcación neumática de la Cruz Roja por medio de un helicóptero de SASEMAR. En el segundo acaecimiento, una embarcación de la División Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA), junto con una embarcación de la Guardia Civil, apoyadas por el helicóptero de la DAVA, efectuaron la persecución de una embarcación que simulaba estar implicada en narcotráfico.



Portaaviones *Príncipe de Asturias* atracado en El Musel. (Foto: I. Sánchez).



Ejercicio de Seguridad Marítima realizado en las proximidades del puerto de El Musel. (Foto: I. Sánchez).

Y en el tercero se simuló la interceptación y asalto de un buque sospechoso, simulado por el patrullero *Atalaya*. En el asalto combinado por aire y mar participó un equipo de Infantería de Marina embarcado en el *Príncipe de Asturias*, que asaltó el buque desde un helicóptero de la 5.ª Escuadrilla de Aeronaves de la Armada, así como la Unidad Especial de Intervención de la Guardia Civil desde una embarcación rápida neumática.

Por último, un helicóptero de la Secretaría General del Mar efectuó una serie de tomas en el patrullero de la Armada *Atalaya*. La Armada opera cuatro patrulleros de altura de SEGEMAR, cuya misión es fundamental-

mente la vigilancia de pesca. Es muy frecuente la colaboración entre ellos y unidades aéreas de esta agencia.

Tras los ejercicios, los medios de superficie y aéreos participantes desfilaron en formación frente a la playa de San Lorenzo, donde se reunieron miles de espectadores.

La respuesta del pueblo gijonés ha sido admirable, y multitudinaria la asistencia a las distintas demostraciones y exposiciones, así como la visita al *Príncipe de Asturias*, atracado en El Musel, puerto en el que no afirmaba sus estachas desde hacía 20 años.

Las monjas Siervas de María de San Juan de Puerto Rico

Aunque esta historia ha sido ya contada en diversas ocasiones en la REVISTA GENERAL DE MARINA, creemos que es digna de ser recordada una vez más, y nunca mejor que con ocasión de la escala efectuada por el *Castilla* en San Juan en el tránsito de regreso a España tras haber cumplido con éxito la humanitaria misión de ayuda a los afectados por el terremoto de Haití

Las Siervas de María fueron depositarias en su día de la bandera del buque mercante *Antonio López* de la Compañía Trasatlántica Española, navío de vapor y vela, de una

chimenea, tres mástiles y 6.400 toneladas, primer buque español con casco de acero y dotado de luz eléctrica, mandado por el capitán Ginés Carreras, que había salido del puerto de Cádiz con un cargamento de armas y otros pertrechos para San Juan el 16 de junio de 1898, fatídico año aquel para nuestra historia. El buque fue atacado el 28 de junio por el USS *Yosemite* cuando se acercaba al puerto de San Juan, varando en las proximidades de playa Socorro, y fue cañoneado de nuevo el 16 de julio por el USS *New Orleans*. Tras aquel último ataque, un marinero llegó



Sor Aurora, madre superiora del convento, en el puente del *Castilla*.



El comandante del buque *Castilla* con las monjas Siervas de María de San Juan de Puerto Rico.

nadando a tierra, moribundo, con la bandera del buque y la entregó a quien le tendió la mano ayudándole a ganar la orilla, haciéndole prometer, antes de morir, que no la dejaría caer en manos extranjeras. Aquel hombre, depositario de la bandera, de origen gallego, se apellidaba Rocafort y la mantuvo custodiada como el tesoro que era. Este apellido no es extraño ahora en esta isla.

Un año antes de estos hechos, en 1897, ocho hermanas españolas de la congregación de las Siervas de María llegaron a instalarse en San Juan de Puerto Rico, regentando un hospitalillo para cuidar a los más pobres y desvalidos. El hospital se encontraba a la entrada del puerto y Rocafort veía cómo las hermanas saludaban con sus pañuelos a los barcos españoles cada vez que entraban o salían de él. La preocupación le embargaba a

Rocafort, pues no sabía bien qué hacer con aquella bandera para mantener su promesa el día que él faltase, y el gesto de aquellas monjitas que saludaban a sus compatriotas desde las ventanas de su convento le dio la feliz idea.

Un buen día se presentó en el pequeño hospital e hizo entrega a la madre superiora de aquella enseña que le había entregado el marino español, cumpliendo de esta manera la promesa hecha al moribundo de que no la dejaría caer en manos extranjeras. Las monjas, desde su privilegiada situación en la entrada a la bahía de San Juan, hacen flamear la bandera cada vez que un barco español entra o sale de aquel puerto caribeño. Los barcos, en mitad de la canal de entrada, hacen sonar su sirena y flamean igualmente la suya correspondiendo al saludo.



De las 27 hermanas de la comunidad de San Juan sólo cinco son españolas, sor Maxima, sor Luisa, sor Virtudes, sor Prudencia y sor Dolores. Ellas son las que se encargan de saludar con la bandera; les gusta el encargo y mantener la tradición.

El domingo 9 de mayo por la tarde salía de puerto el *Castilla* tras su escala en San Juan, pero por la mañana las hermanas pudieron visitar el buque, asistiendo a una misa oficiada en el comedor de marinería por Jesús María, padre capellán —con ese nombre ya podrá—. Fueron doce las hermanas que llegaron a bordo, quedando las demás al cuidado de los enfermos en su hospital. Irradiaban alegría, se asombraban por todo y todo les gustaba. Después de la santa misa y la correspondiente visita al barco, regresaron con prisa al convento, pues habían estado en pie toda la noche cuidando enfermos y debían dormir.

Ellas recibieron al *Castilla* el día 6 y lo despidieron a la salida de la forma que es ya tradición con los buques españoles. Tanto a la entrada como a la salida el buque hizo sonar la sirena y ondeó la enseña nacional para corresponder al saludo que desde su balcón hacían las monjas con una gran bandera española. A la salida el *Castilla* redujo la velocidad en la canal de boyas a la mínima de gobierno, haciendo más larga aquella despedida, a la que se sumaron los acordes de *En mi viejo San Juan* sonando por los altavoces del buque. La mitad de la ciudad escuchó aquella música y por supuesto las monjas, que no dejaron de tremolar la bandera en señal de despedida y agradecimiento a la visita efectuada por los marinos españoles que tan sacrificado pero satisfactorio trabajo han realizado en tierras haitianas.

J. M.^a P. G.

Homenaje a Císcar en su ciudad natal

El pasado 27 de marzo, el Ayuntamiento de Oliva (Valencia), auspiciado por la Asociación Cultural «Centelles i Riusech» de dicha localidad, celebró el acto inaugural de la conmemoración del 250 aniversario del nacimiento del almirante Gabriel Císcar Císcar.

El comandante naval de Valencia, capitán de navío Antonio Ribas Jiménez-Alfaro, asistió al acto de homenaje invitado por el alcalde de la localidad, Salvador Fuster Mestre. El concejal de Cultura, Manuel Gallardo, fue el encargado de presentar el acto y el primero en tomar la palabra, desta-

cando que el homenajeado fue «una de las personalidades más relevantes de su época». A continuación tomó la palabra el capitán de navío Ribas, quien agradeció a la corporación del Ayuntamiento haber tomado la iniciativa de rendir homenaje a tan ilustre olivense, uniendo de esta forma el nombre de Oliva y Císcar a la historia naval española. Continuó con una breve semblanza de la figura del almirante, que destacó como marino, erudito matemático y figura política relevante en el primer tercio del siglo XIX; no en vano fue tres veces regente del Reino de España.



El alcalde, que tomó la palabra en último lugar, agradeció la presencia del comandante naval como representante de la Armada, y dijo que para que no queden en el olvido, es necesario recordar a las personas que, por su relevancia, han formado parte de la historia

Al finalizar los emotivos discursos se descubrió una placa conmemorativa del nacimiento del almirante al pie del monumento a él dedicado. El Orfeón «José Climent» interpretó cuatro piezas musicales relacionadas con la mar y con la época de Císcar, que deleitaron a todos los presentes.

El acto fue seguido con interés por los vecinos de Oliva, que quisieron acercarse para mostrar su apoyo al homenaje y participar posteriormente en la copa de vino que se ofreció para cerrar los actos de ese día.

Al haber sido declarado el año 2010 como Año de Císcar, el Ayuntamiento de Oliva tiene planeado continuar con otras actividades conmemorativas durante este próximo otoño: jornadas informativas, conciertos y exposiciones en honor del almirante, con el objetivo de difundir y dar a conocer la figura de Císcar en todas y cada una de sus facetas, para lo cual



solicitarán debidamente la colaboración de la Armada.

A. R. J. A.



¡Hace cincuenta años! Asociación Lepanto de Veteranos de la Armada

¡Cincuenta años! Son los que se cumplen en junio de este año 2010 de aquel momento en que un grupo de jóvenes asturianos dimos un paso al frente y entramos en los cuarteles de Instrucción, de Marinería y de Infantería de la Armada española. Después del periodo de instrucción, y una vez jurada la bandera, fuimos destinados a dependencias y barcos de la Armada. Era ministro de Marina el almirante Felipe de Abárzuza y Oliva. De nuestra estancia en la «mili» (23/06/1960-27/06/1962) podríamos contar numerosas anécdotas, pero nos quedamos con las siguientes:

— La galerna de julio de 1961, que fue una tragedia para los que en aquel momento se encontraban navegando.

— La persecución por el crucero *Canarias*, nuestro buque insignia, del pirata portu-

gués Galbao, que había secuestrado el buque de pasajeros *Santa María*.

— El centenario de don Enrique el Navegante en Lisboa, al que asistió el crucero *Canarias*.

— La boda en Atenas del entonces Príncipe de Asturias con la Princesa Sofía, acto al que también asistió el crucero *Canarias* y entre cuya dotación se encontraban varios miembros de nuestra asociación.

Y otras que quedan en el tintero para no hacer muy extensa esta exposición.

La primera reunión, una vez licenciados, se celebró en el restaurante *La Nena*, hoy desaparecido, de Salinas (Asturias), y tuvo lugar en el mes de julio de 1962. A esta siguieron otras muchas, y desde esos momentos comenzó a gestarse lo que con el tiempo germinaría en lo que hoy es la Asociación



Lepanto de Veteranos de la Armada, nacida en el año 1962 y que afortunadamente sigue funcionando en la actualidad.

La asociación debe su nombre no a la famosa batalla de Lepanto o a los buques que llevaron dicho nombre, sino a algo más modesto pero muy entrañable para los marineros españoles: la gorra Lepanto.

Desde los comienzos de la asociación fueron múltiples los viajes que se realizaron a instalaciones de la Armada y a sus buques, pues esto nos mantiene en contacto con dicha institución y acrecienta, si aún es posible más, nuestro amor a la Patria y a su Armada. Esta Asociación tiene el orgullo y el honor de haber celebrado en Avilés, el año 2002, la primera jura de bandera de civiles, lo que por cierto nos costó sangre, sudor y lágrimas, pese a la colaboración inestimable de los mandos de la Armada.

Pero la vida sigue y las actividades de la asociación aumentan de una forma muy notable. Son muchos los buques visitados: *Príncipe de Asturias*; fragatas *Cataluña*, *Asturias* y *Extremadura*; buque *Galicia*; fragata *Blas de Lezo*, y muchas instalaciones como: E. N. de La Graña, Escuela «Antonio Escaño» de Ferrol y los arsenales militares de Ferrol y Cartagena, donde por cierto visitamos el submarino *Siroco*. Estuvimos también en la



Base Naval de Rota y en San Fernando y en un sinfín de lugares de los que guardamos un maravilloso recuerdo por las atenciones recibidas.

No queremos dejarnos en el olvido nuestra visita a la Escuela Naval Militar de Marín, ni la que les hicimos a nuestros compañeros de MARINETEA en Vigo. Sé que me olvido de algunos lugares y buques visitados (pido perdón por ello), pero lo que sí puedo decir es que allá donde hayamos ido hemos recibido un trato exquisito y extraordinario por parte de los mandos (y de los que no lo son) de la Armada española.

A todos, este veterano de 71 años les da las gracias en nombre de la Asociación Lepanto de Veteranos de la Armada, y en el suyo propio.



Campamento de Primavera para los alumnos de Infantería de Marina de la Escuela Naval Militar

Respondiendo al programa de preparación previsto, correspondiente al Campamento de Primavera, 31 alumnos del Cuerpo de Infantería de Marina de la Escuela Naval Militar realizaron prácticas en el campo de maniobras que el Ejército de Tierra tiene en el Teleno (León), desde el miércoles 5 de mayo hasta el 14 del mismo mes.

A lo largo de esos 10 días los alumnos pusieron en práctica, mediante la realización de ejercicios tácticos y ejercicios de tiro con armas colectivas e individuales, todo lo aprendido en las aulas hasta aquel momento. Para ello contaron con la colaboración de personal y material del Tercio Norte y Agrupación de Madrid, unidades pertenecientes a la Fuerza de Protección de la Infantería de Marina y una compañía de la Brigada de Infantería Marina de San Fernando (Cádiz).

Los alumnos del Cuerpo de Infantería de Marina cursan, entre otras, asignaturas como: Táctica, Sistemas de Armas, Topografía, Tiro, Sistemas de Comunicaciones y Operaciones Anfibias. Incluidas también en su plan de estudios se encuentran las prácticas de



campo semanales (una diurna y otra nocturna alternativamente) y los campamentos de otoño y primavera, como el que están realizando actualmente.



Visita de los alumnos de la Escuela Naval marroquí a la Escuela Naval Militar

El pasado 27 de abril visitaron las instalaciones de la Escuela Naval Militar 24 alumnos de la Escuela Naval marroquí junto con alumnos de las marinas de Camerún, Senegal, Congo, Benín y Costa de Marfil, que se encontraban de escala en Vigo realizando su crucero de instrucción.

Los alumnos, que habían llegado a Vigo a bordo de dos patrulleros marroquíes, se desplazaron a Marín para visitar la Escuela Naval Militar, en donde tuvieron la oportunidad de conocer los simuladores de navegación, el patio de aulas, las aulas de navegación, el gimnasio, las lanchas de instrucción, los cuarteles de alumnos y la pista militar.

El capitán de corbeta jefe de Instrucción Enrique Núñez de Prado les acompañó durante su visita y les hizo una pequeña presentación sobre el funcionamiento y las actividades que los guardias marinas españoles realizan durante su periodo de formación en la ENM.

A la finalización de la visita tuvieron la oportunidad de intercambiar impresiones con



los alumnos españoles durante el almuerzo en el comedor de alumnos. Por la tarde se celebraron competiciones deportivas de fútbol y baloncesto contra equipos de la ENM.



Málaga, Semana Santa

Una vez más, como todos los años al llegar la primavera, las calles de Málaga se llenan de un público heterogéneo, llegado de todos los lugares para presenciar el grandioso espectáculo de los tronos, parecidos a enormes navíos repletos de flores y cera ardiente, en los que los cristos y vírgenes de todas las advocaciones se muestran como recuerdo de la Pasión de Cristo y el dolor de su Madre.

Y como no podía ser menos, los hombres de la Armada acuden a acompañar las imágenes sagradas de las que reciben protección en sus momentos de necesidad. Así, el Jueves Santo se les ve escoltando a la Virgen de la Soledad de la Congregación de Mena, portando los guardias marinas la bandera pontificia

y el estandarte que se conserva en su Escuela Naval de Marín para ser procesionado delante de su Virgen. Les acompaña un almirante, este año el contralmirante Juan Rodríguez Garat, flanqueado por el comandante naval, capitán de navío Luis Miranda Freire, y jefes y oficiales de buques y dependencias de la Armada. El almirante dio los toques de campaña, algo así como el telégrafo de máquinas de aquel enorme acorazado que es el trono de la Virgen que, obediente, salió a la calle para comenzar su triunfal singladura por las calles malagueñas.

Mientras, los legionarios escoltan al Cristo de la Buena Muerte, cotitular de la congregación, cantando sin cesar ese himno-oración





que es *el Novio de la Muerte*; y como un eco, muchos pasos más atrás, se oye la *Salve Marinera*, entonada por marinos y portadores del trono de la Virgen de la Soledad. Es un espectáculo que arranca ovaciones de los miles de seres que se apiñan a lo largo del recorrido, no solamente el oficial, sino en estrechas calles de barrios como El Perchel y La Trinidad, cuyos moradores, muchos de ellos antiguos legionarios o marineros, no pueden contener una lágrima, un suspiro, y el recuerdo imborrable de cuando ellos también formaron en esas filas que hoy ven pasar.

No quedan sólo ahí los momentos emocionantes para los hombres de la Armada. Ya el sábado anterior, el traslado del Cristo Yacente del sepulcro desde la Iglesia de los Mártires hasta su Casa de Hermandad tuvo su momento de intensa emoción, especialmente para el comandante naval y otros compañeros, al portar directamente sobre sus



hombros el cuerpo muerto del Señor. Sólo los que alguna vez en nuestra vida hemos vivido esos momentos podemos expresar lo que se siente cuando pegado a tu rostro llevas la frialdad de la muerte de esa talla. Es una sensación inolvidable.

Forman en el cortejo los jefes y oficiales de la Armada y los componentes de la Real Liga Naval Española, con las autoridades locales y hermanos de la cofradía portando cirios encendidos, con el solo acompañamiento de un tambor destemplado, que esparce su lúgubre sonido.

Y en la media noche del Viernes Santo, el contralmirante Rodríguez Garat, en representación de S. M. el Rey, acompañado del comandante naval, comandantes de los buques y dependencias, representación de la Real Liga Naval Española, autoridades eclesiásticas, civiles y militares, dan escolta al Santo Sepulcro y la Virgen de la Soledad, con el severo acompañamiento musical de la *Marcha Fúnebre*. Así acaban los desfiles procesionales de Pasión, que durante una

semana inundan calles de barrios y grandes avenidas en esta ciudad que se transforma en un enorme templo para conmemorar la Pasión y Muerte de Cristo y el Dolor de su Madre, en todas las advocaciones conocidas.

Aún el Sábado Santo, el comandante naval de Málaga hace ante la Virgen de la Soledad la ofrenda que la Armada, desde 275 años atrás, realiza en ese día en agradecimiento por la ayuda celestial recibida por una fragata en peligro grave de hundimiento, a la vista de la lejana espadaña de una iglesia en la que, suponiendo la angustiada tripulación que habría una virgen, se encomendaron a ella, calmándose al momento las tempestuosas aguas. Resultó ser Nuestra Señora de la Soledad, de la Congregación de Mena, a la que el papa concedió el honor de celebrar una misa de Acción de Gracias en Sábado Santo por parte de la Armada española.

R. F. D. N.



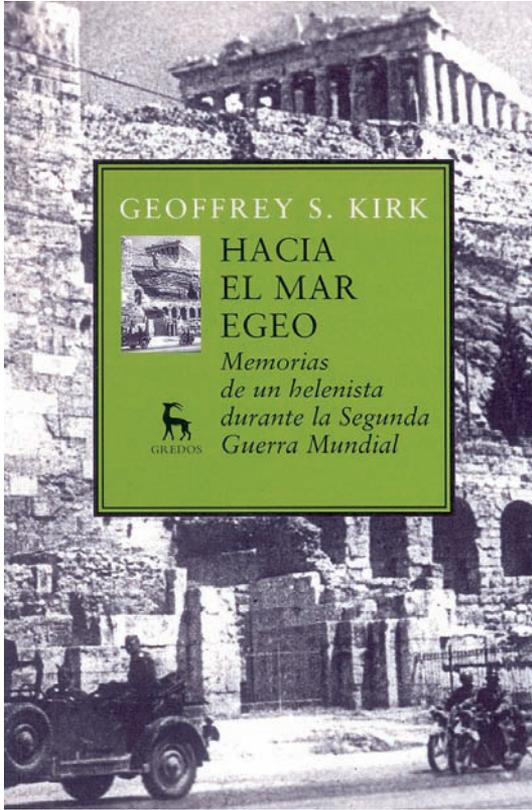


LIBROS

KIRK, Geoffrey S.: *Hacia el mar Egeo: Memorias de un helenista durante la Segunda Guerra Mundial*. — (ISBN: 978-84-249-3588-7). Editorial Gredos, Madrid; 222 pp., 23 euros.

Entretenida autobiografía del que fuera una de las mayores autoridades durante cuarenta años en el Reino Unido sobre la Grecia clásica. La primera parte de la obra refleja una niñez y una adolescencia muy difíciles, alistándose en la etapa universitaria en la Marina Real británica al inicio de la Segunda Guerra Mundial. Su recorrido en ella es aleccionador: cómo pasó seis meses como simple marinero en un pequeño destructor que escoltaba los convoyes en el Atlántico, donde no se ahorra el ambiente sórdido de los sollados de marinería, el odio a los oficiales y la difícil relación entre los oficiales profesionales y los provenientes de la Reserva.

Su siguiente destino, ya habilitado como oficial y lleno de coraje, fue en patrulleras costeras, con misiones frecuentes de comando en las costas francesas ocupadas por los alemanes. Aquí sorprende la adaptación de un hombre de humanidades a la navegación y al mando de unidades muy operativas. Tras el abordaje por una lancha propia a la suya y viendo que podía quedar varios meses en tierra, optó por alistarse en la pequeña flotilla que los ingleses armaron con caiques de vela mediterráneos y otras embarcaciones menores para vigilar y hostigar a las guarniciones alemanas por el Egeo, con misiones muy importantes en Santorini y costas turcas.



Buen retrato de las diferentes personalidades de compañeros, mandos y aliados griegos, el libro está lleno de anécdotas, en algunos casos rocambolescas, dada la dificultad de navegar con el tipo de embarcaciones señaladas, en espacios reducidos, con seis o siete tripulantes y acampando clandestinamente en islas y costas.

Lejos de literatura panegírica, relata muy bien la organización de la Marina Real, el sistema de ascensos y las complejas relaciones entre unidades muy alejadas del Almirantazgo, donde la creatividad, incluso rebeldía, será una constante en una guerra naval muy desconocida, y donde el autor nos relatará asimismo algunos de los descubrimientos arqueológicos que después de la Guerra serán motivo de estudio y publicaciones por su parte.

Libro de especial interés para los interesados en la Guerra Naval en el Mediterráneo, sobre la que existen algunas publicaciones o autobiografías como la presente. Lástima que pese a ser la editorial muy reconocida no se haya divulgado más su reciente aparición.

A. K. E.

BLANCO LORENZO, José Luis: *Historia de la Brigada y Estación Torpedista de Ferrol, 1884-1930*.—(ISBN: 978-84-9886-806-7). Visión libros, Madrid, 2010. Ilustraciones; 105 pp, 16 euros.

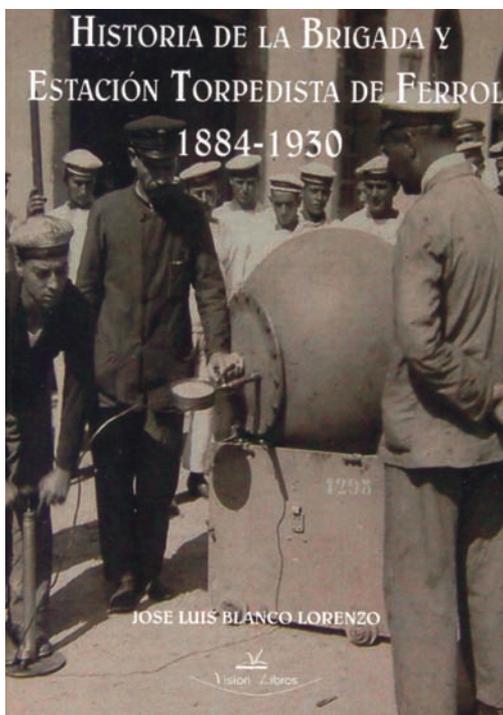
El desarrollo y la paulatina aparición de los primeros torpedos y minas, artefactos que pronto se iban a encuadrar en el colectivo llamado armas submarinas, tienen lugar en el último tercio del XIX. La puesta en escena de

estas nuevas y mortíferas armas, que vinieron a revolucionar la guerra naval de entonces y de las que pronto comenzarían a dotarse los buques de las diferentes armadas, daría lugar a la adopción de una serie de medidas; entre otras, que el Gobierno decidiera ubicar diversos establecimientos en puntos estratégicos de la geografía española para defender las instalaciones de los buques que, portando torpedos, pudiesen perpetrar algún ataque a nuestras bases o puertos. Nacerían así las que se dieron en llamar originariamente brigadas torpedistas, posteriormente estaciones torpedistas y por último defensas submarinas.

El planeamiento, primero, y la posterior construcción y desarrollo de la actividad de esas nuevas dependencias serían encomendadas por el Gobierno de España a

la Armada, ya que según rezaba en el proyecto de decreto «...la Marina ha tomado iniciativa oficial para la adopción de los torpedos ofensivos y defensivos, cuyos aparatos y sus anexos constituyen por otra parte un material flotante destinado a funcionar en aguas de su jurisdicción, poniéndose no obstante de acuerdo con el de Guerra, auxiliándose mutuamente para que contribuyan de un modo eficaz con las defensas de tierra para asegurar la de nuestros puertos y plazas marítimas...». Así, tras minucioso estudio, se decidiría ubicar estas nuevas dependencias, principalmente, en las inmediaciones o accesos a nuestras más importantes bases navales, con el fin de aumentar la seguridad de las mismas, siendo la ría de Ferrol uno de los enclaves elegidos para asentar una de estas instalaciones.

El autor, suboficial de la Armada especialista en Armas Submarinas, nos relata en sus páginas los orígenes e historia de la estación ferrolana, desde su creación por medio de una Real Orden de 24 de mayo de 1886 hasta su desaparición en 1930, haciéndonos un recorrido no sólo a través de antigua documentación extraída de los archivos de la Armada, sino de imágenes de lo que queda de las edificaciones que se levantaron en su día para albergar esta dependencia, algunas de los cuales, aún en estado ruinoso, siguen en pie hoy

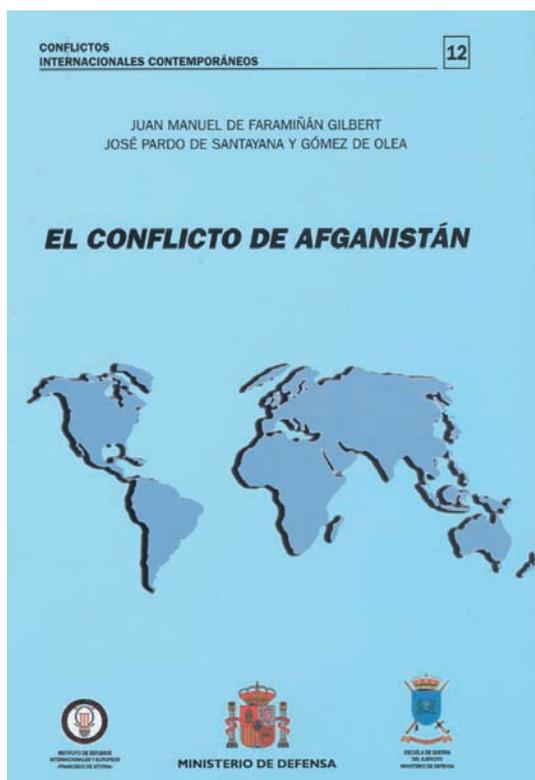


día a lo largo de las orillas de la ría gallega, como meros vestigios del pasado a pesar de los muchos años que ya transcurrieron desde que fueron abandonadas del uso para el que se construyeron.

El trabajo, cuidadosamente editado, se complementa con varios anexos en los que se relacionan entre otros los jefes que ostentaron el mando de la estación o los emblemas usados por la marinería en sus uniformes, etcétera.

D. Q. C.

DE FARAMIÑÁN GILBERT, Juan Manuel y PARDO DE SANTAYANA Y GÓMEZ DE OLEA, José: *El conflicto de Afganistán*.—(ISBN: 978-84-9781-532-1). Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, e Instituto de Estudios Internacionales y Europeos «Francisco de Vitoria» (Universidad Carlos III de Madrid). Noviembre 2009; 224 páginas.



La Escuela de Guerra del Ejército de Tierra y el Instituto Universitario «Francisco de Vitoria» continúan ofreciéndonos magníficos ejemplares de la colección sobre conflictos internacionales, de la que esta obra hace el número doce. Y si el anterior, el relativo al conflicto del Líbano, lo consideramos de sumo interés por su contenido, por lo complejo del escenario y las importantes consecuencias que su desarrollo puede tener a nivel internacional, ¿qué podemos decir de éste, sobre el conflicto de Afganistán?

La relación entre las condiciones geopolíticas y geoestratégicas y los intereses económicos vinculados a los recursos naturales enclavados en dicha región del Asia central la han convertido siempre en zona de conflicto

para otros países. La invasión soviética fue caldo de cultivo para el auge del extremismo islámico y la aparición de Bin Laden como primera figura del terrorismo impulsado por la doctrina neosalafí. Pero la retirada soviética vino seguida del caos de la guerra civil y la fragmentación interna.

El atentado del 11-S supuso la entrada de lleno de la potencia estadounidense en un intento de acabar con el núcleo terrorista de Al Qaeda y el correspondiente apoyo talibán, con la pretensión añadida de establecer en semejante zona una especie de régimen democrático. La implicación de la Alianza Atlántica en el conflicto (ISAF) vino a sumar nuevos ingredientes de incertidumbre, algunos relacionados con la cohesión de los países miembros de la OTAN a la hora de abordar problemas serios *out of area*.

El primer proceso electoral, que tuvo lugar en agosto del año pasado bajo la amenaza talibán, estuvo caracterizado por una baja participación, del 38,7 por 100, bastante lógico a la vista de la situación, y con grandes sospechas de manipulación a favor de Hamid Karzai, quien fue confirmado presidente tras la retirada del segundo candidato, Abdalá, en la segunda vuelta.

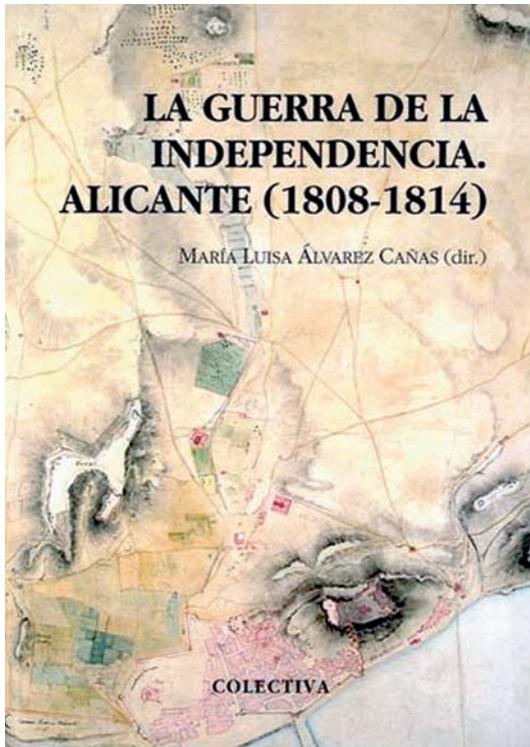
Son muchos los interrogantes que se siguen abriendo en torno a este conflicto, máxime cuando su extensión a la frontera paquistaní le agrega unos tonos de gravedad que no podemos ignorar, dado el carácter de potencia atómica de este país, hacia donde parece que se va desplazando el centro de gravedad. ¿Es posible la implantación de un modelo democrático en un país como Afganistán? ¿Podrían incorporarse los talibanes moderados al gobierno «democráticamente» elegido? ¿Es adecuada la estrategia USA aplicada? Es mucho lo que la comunidad internacional se juega en Afganistán, y el fracaso sólo beneficiaría al terrorismo internacional yihadista.

Juan Manuel de Faramiñán y José Pardo de Santayana han desarrollado un excelente trabajo, con un interesante y detallado recorrido histórico, en el que no se olvida la participación española como país integrante de la Alianza Atlántica, y de cuyo componente de Infantería de Marina como parte de la ASPFOR da debida cuenta periódicamente la REVISTA GENERAL de MARINA.

G. S. S.

ÁLVAREZ CAÑAS, María Luisa: *La Guerra de la Independencia. Alicante (1808-1814)*.— (ISBN: 978-84-7784-554-6). Instituto Alicantino de Cultura «Juan Gil-Albert», Alicante 2010. Profusión de planos e ilustraciones en color y blanco y negro.

Bajo la dirección de la profesora Álvarez Cañas, el Instituto «Juan Gil-Albert» organizó un seminario en Alicante sobre el «II Centenario de la Guerra de la Independencia. Alicante (1808-1814)» que reunió a diversos



historiadores, reconocidos especialistas en este conflicto, cuyas nueve ponencias y un trabajo adicional se recogen en este libro de actas que presentamos.

Dichas ponencias abarcan aspectos políticos: constitucionalismo, transformación, control político y social de la colonia francesa alicantina; económicos: «Hacienda y crisis en el marco del antiguo Régimen. La vertiente americana», o la ayuda material británica en lo relativo a esta provincia; bélicos, centrandó las acciones y actividades de la guerra en la provincia alicantina y las secuelas que produjo en ella, y por último, se ocupan también de la ciencia y del mundo científico y cultural. Un profesor británico se ocupa de la biografía de Asensio Nebot, padre franciscano,

líder guerrillero, agente secreto y conspirador en el exilio.

Alicante, como Cádiz y Cartagena, no fue ocupada por los franceses, pero fueron ciudades que tuvieron que soportar al nuevo aliado inglés, vigilar al antiguo, el francés, resistir a toda costa el impulso napoleónico y luchar contra él, en la medida de sus fuerzas, enviando hombres al frente o formando unidades guerrilleras.

Además en Alicante, pura estrategia, hubo que demoler un barrio para despejar la zona polémica y luego diseñar, en aras de la poliorcética, una población mejor dispuesta para la defensiva y que permitiese realojar a los desposeídos de sus casas. Sobre todos estos aspectos encontrarán en estos trabajos datos novedosos y enfoques distintos a los tradicionales, por lo cual nos parece muy recomendable su lectura.

J. B. N.

PÉREZ-REVERTE, Arturo: *El asedio*. — (ISBN: 978-84-204-0555-1). Alfaguara, Madrid, 2010; 728 pp., 22,50 euros.

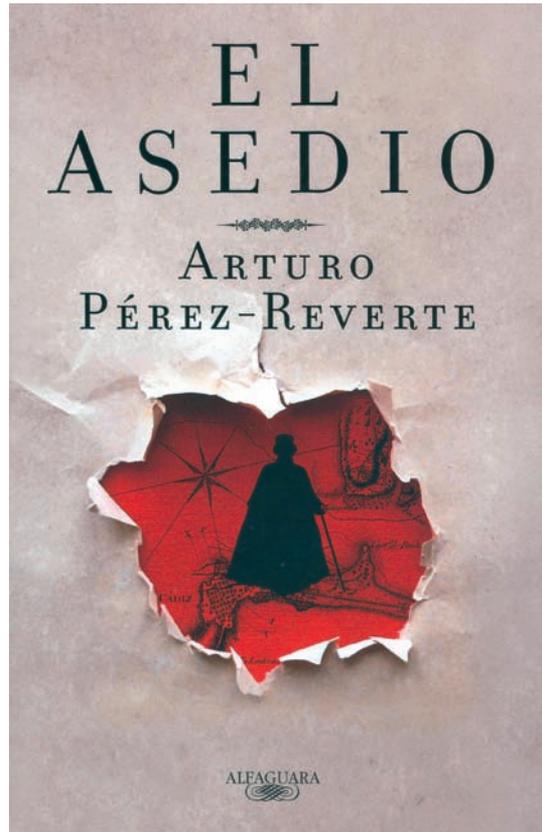
Los aficionados al tema de la Guerra de la Independencia, los prendados por la ciudad de Cádiz y los devotos de la narrativa de Pérez-Reverte están de enhorabuena por la publicación de este libro, récord de ventas antes de su aparición en las librerías el pasado 3 de marzo, una botadura que fue anunciada a bombo y platillo.

Ésta es la novela más larga del ilustre académico, 728 páginas, cantidad que supera ampliamente a la suma de las que componen sus dos exitosos relatos históricos anteriores: *Cabo Trafalgar* (260 pp.) y *Un día de cólera* (390), circunstancia que, al tener lectura para rato, es de esperar sea del agrado de los numerosos fans del prócer cartagenero.

El asedio es una novela, no un libro de historia, tal como ha proclamado a los cuatro vientos el autor, aunque el

rigor histórico como telón de fondo está presente de tope a quilla, al igual que en las demás obras de Pérez-Reverte, quien se empapa, preparándose profunda y extensamente antes de enfrentarse a una nueva obra de esa naturaleza.

El escenario es la ciudad de Cádiz —nuestro Manhattan del Siglo de las Luces— durante el sitio de las tropas napoleónicas. La acción se inicia a comienzos del año 1811, cuando las Cortes se reúnen en el Oratorio de San Felipe Neri después de más de cinco meses de sesiones en la Isla de León, y los franceses ya disponen del obús-mortero Villantroys para el bombardeo de la ciudad, y finaliza en agosto de 1812 cuando levantan el bloqueo, que ha durado 30 meses, el más largo de los habidos en la Guerra de la Independencia.



Muchachas jóvenes, casi adolescentes, van apareciendo desolladas a latigazos en distintos lugares de la ciudad donde previamente ha caído una bomba francesa. Esos asesinatos constituyen la trama principal y mantienen el interés del lector hasta el final. Sin embargo, el desenlace, en lo que se refiere a la identidad del asesino, es soso, «desaborío» en el decir gaditano. Pero no importa, ya que el meollo está en los personajes y en las diferentes tramas narrativas que se van mezclando unas con otras: espionaje, policíaca, científica, romántica, aventurera, marinera, militar... todas se van cruzando y van convergiendo, con combates, duelos, golpes de mano, reuniones de sociedad, la moda en el vestir, carnavales, operaciones mercantiles, partidas de ajedrez, torturas, chantajes, acciones navales, lances románticos, etcétera.

El protagonista principal es el Cádiz de las Cortes: liberal, culta, comercial, abierta al mundo, bulliciosa, con multitud de refugiados, marinera, la ciudad del mármol y la caoba, donde se desenvuelven unos personajes convincentes y contundentes: Tizón, el comisario de policía, duro, corrupto y obsesionado en encontrar la relación entre los asesinatos y los lugares de caída de las bombas; Lolita Palma, joven y culta propietaria de una naviera, solterona para la época pero agraciada y de buen ver, es la chica de la novela; Pepe Lobo, un bregado marino, capitán de la balandra corsaria *Culebra*, sigue navegando por necesidad, es el galán de la novela; el capitán de Artillería francés Desfosseux, encargado de los bombardeos contra Cádiz, concentrado en la resolución de los problemas balísticos; Gregorio Fumagal, taxidermista, librepensador, solitario y espía de los franceses; Felipe Mojarra, humilde salinero escopetero de la Isla de León, conocedor de los intrincados caños.

Hay después un gran plantel de protagonistas secundarios, todos muy bien perfilados. Destacar al joven Ricardo Maraña, el segundo de a bordo del *Culebra*, antiguo guardia marina expulsado de la Armada por batirse en un duelo, que despierta las simpatías del lector.

Hemos de resaltar la habilidad del autor al enfrentarse a una obra de muchos personajes y lograr que el lector nunca se pierda, a pesar de las diferentes tramas narrativas que se cruzan unas con otras hasta desembocar en el desenlace final. Por último, señalar la gran pericia marinera de Pérez Reverte, la plasticidad de los relatos de las maniobras y combates navales, y la certera «parla marinera» a la que nos tiene acostumbrados.

M. J. F.

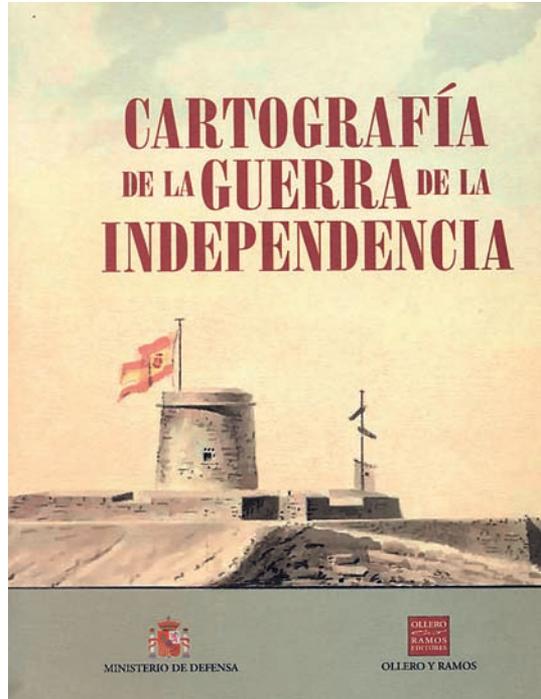
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DOCUMENTACIÓN Y PUBLICACIONES: *Cartografía de la Guerra de la Independencia*.—(ISBN: 978-84-9781-410-2). Ministerio de Defensa, Madrid 2008; 548 pp., ilustraciones; 70 euros.

Continúa el desfile incesante de títulos sobre la Guerra de la Independencia; una avalancha de libros en la que destaca el esfuerzo del Ministerio de Defensa para ofrecernos nuevas obras sobre los múltiples y variados aspectos de aquella larga y sangrienta contienda. Hoy le toca el turno a la cartografía, cuyo valor descriptivo de sus documentos es una herramienta indispensable para el análisis y estudio de aquella guerra.

La obra que se presenta es el reflejo de una parte de la actividad cartográfica desarrollada por los ejércitos contendientes: español, inglés y francés, en el periodo comprendido entre 1808 y 1814, que por diversas circunstancias hicieron que la producción cartográfica fuese

abundante. Quizá la más determinante fuese la escasa fiabilidad de buena parte de los mapas existentes, así como la creación en esos años del Cuerpo de Estado Mayor, que supuso un desarrollo de la planificación militar que, a su vez, propició un notable incremento de la producción cartográfica.

Esta magna obra se inicia con una presentación a cargo de Antonio Magariños, subdirector general de Documentación y Publicaciones, seguido de un interesante y extenso estudio sobre «El catálogo de cartografía histórica» del Ministerio de Defensa, por Ana Isabel Cervantes, jefa del Centro de Documentación de Defensa, que ha dirigido y coordinado la elaboración de esta obra con la colaboración de un buen número de funcionarios de la Subdirección General, así como la de los directores de las cartotecas del Archivo General Militar y del Centro Geográfico del Ejército y del jefe de la Sección de Cartografía del Museo Naval.



En el catálogo se recopilan 1.622 documentos relacionados con episodios de la Guerra de la Independencia, cuyas características de contenidos y formas se reflejan a través de 1.095 asientos o referencias bibliográficas.

La edición impresa se complementa con una base de datos en DVD que permite la consulta interactiva de los 1.622 documentos cartográficos digitalizados. La aplicación contempla dos tipos de acceso: a través de un mapa guía de la Península se visualiza la cartografía por provincias o países, y mediante un buscador se facilita la recuperación de los documentos por lugares, personas o entidades y temas.

Nos atrevemos a afirmar que este corpus documental cartográfico será referencia obligada para los historiadores del futuro y uno de los testimonios más valiosos y perdurables de la conmemoración del bicentenario de la Guerra de la Independencia. Por último, resaltar las magníficas ilustraciones, unidas a una impecable edición de Ollero y Ramos.

M. J. F.

