

# REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

ABRIL 2011





Nuestra portada: Personal del trozo de C. I. realiza un paseo FOD en la cubierta de vuelo de una fragata clase *Santa María*. (Foto: J. Emilio Regodón Gómez).

#### TEMAS GENERALES

EL MASCARÓN ORIGINAL DEL <i>JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO</i> . PUNTO FINAL A UN DEBATE <b>Alfárez de fragata (RV) Manuel Díaz Ordóñez</b>	385
EL REGALO DE UN GOBIERNO A LOS TIBURONES <b>Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar</b>	401
UN APUNTE SOBRE LA EXPLOSIÓN DE LOS PÓLVORINES DE CÁDIZ, EL ALGODÓN PÓLVORA, LAS NOVELAS BÉLICAS Y LAS SORPRENDENTES COINCIDENCIAS <b>Capitán de navío Manuel Triano Pouso</b>	409
RAMÓN POWER, OFICIAL DE LA MARINA ESPAÑOLA (1792-1813) <b>Juan Torrejón Chaves, Universidad de Cádiz</b>	411
LOS DUROS ANTIGUOS DE CÁDIZ Y EL ÚLTIMO PIRATA DEL ATLÁNTICO <b>Teniente de navío Antonio del Real Pasquín</b>	433
EL MANUSCRITO SOBRE LA EXPEDICIÓN MALASPINA <b>José María Cano Trigo</b>	437

#### TEMAS PROFESIONALES

ESCAÑO Y SHACKLETON, DOS EJEMPLOS REALES DE LIDERAZGO <b>Capitán de navío Dionisio Huelín Martínez de Velasco</b>	443
NORMATIVA DE CALIDAD EN LOS CONTRATOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA <b>Capitán de fragata (Ing.) Francisco Antón Brage</b>	459
UNA VISIÓN DEL ESCENARIO MARÍTIMO PARA LAS PRÓXIMAS DÉCADAS <b>Capitán de navío Alejandro Mackinlay Ferreiros</b>	467

#### HISTORIA DE LA MAR

LA CHAPUZA DEL SUBMARINO RUSO <b>Capitán de fragata (RNA) Luis Jar Torre</b>	479
---	-----

#### 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:



**Depósito legal:** M. 1.605-1958  
**ISSN:** 0034-9569  
**NIPO:** 075-11-010-X (edición en papel)  
**NIPO:** 075-11-009-7 (edición en línea)

---

**Director:** Capitán de navío Guillermo VALERO AVEZUELA  
**Corrección de estilo:** Servicio de Publicaciones de la Armada  
**Diseño gráfico y maquetación:** REVISTA GENERAL DE MARINA  
**Impresión:** Imprenta del Cuartel General de la Armada

---

**Dirección y Administración:**

Cuartel General de la Armada - Montalbán, 2 - 28071 MADRID  
Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28  
Correo electrónico: [regemar@fn.mde.es](mailto:regemar@fn.mde.es)

**Publicidad:**

Vía Exclusivas, S. L.  
Macarena Fernández de Grado. Modesto Lafuente, 4 - 28010 MADRID  
Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14  
Correo electrónico: [viaexclusivas@viaexclusivas.com](mailto:viaexclusivas@viaexclusivas.com)

---

**Precio ejemplar (IVA incluido):**

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

**Suscripción anual (IVA incluido):**

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

---

**VENTA EN ESTABLECIMIENTOS**

MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / 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 y Real, 71 / *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**

[publicaciones.venta@oc.mde.es](mailto:publicaciones.venta@oc.mde.es) / [www.fragata-librosnauticos.com](http://www.fragata-librosnauticos.com) / [centrallibreria@telefonica.net](mailto:centrallibreria@telefonica.net)

---

# CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:



OY, por aquello de lo establecido en las normas sobre el pase a la situación de retiro, he de entregar los «trastos de matar». A lo largo de estos últimos cinco años he tenido el privilegio de dirigirme mes tras mes a este numeroso y cualificado



grupo constituido por los lectores de la REVISTA GENERAL DE MARINA. Puedo decir que ha sido un tiempo pleno de ilusión y satisfacciones, que me ha permitido, a través de esta página mensual, establecer en cierto modo un contacto próximo con esta gran colectividad que siente intensamente los asuntos relativos a los aspectos marítimos en general, y los navales en particular. Es, pues, llegado el momento de ser agradecidos; gracias a todos ustedes, lectores, suscriptores y colaboradores: a aquéllos por habernos animado continuamente, con su lectura y acertados comentarios, a seguir adelante en la tarea de sacar a la luz, más o menos puntualmente, la REVISTA GENERAL DE MARINA; a los segundos, porque constituyen la base fundamental en la que la REVISTA se asienta, y a los últimos porque sus artículos, noticias y reseñas son la auténtica esencia, la savia de la REVISTA GENERAL DE MARINA, sin la cual ésta no podría existir.

Pero afortunadamente el influjo del Sur continuará, pues mi sucesor, el capitán de navío Antonio Pérez Fernández, también procede de la tierra de María Santísima, así que como «cañaílla» vendrá impulsado por el empuje y la fuerza que otorga la sal de la tierra, lo que avala y garantiza la calidad de su inmediato trabajo.

**P**ara cerrar este primer trimestre de 2011 hemos seleccionado una serie de artículos que, como de costumbre, tratan de cubrir un amplio abanico de temas, generales o específicamente profesionales, y relacionados tanto con asuntos antiguos como de la máxima actualidad. Los del primer grupo destacan por la intensa labor de investigación llevada a cabo por sus autores: bien como intento de cerrar definitivamente el largo y ya de antiguo debate sobre

el mascarón del *Juan Sebastián de Elcano* (Minerva sí, Minerva no); para reivindicar la figura de un destacado marino de guerra —lamentablemente bastante desconocido por estas tierras—, vocal de la Junta Central Suprema Gubernativa de los Reinos de España e Indias y diputado a las Cortes Generales y Extraordinarias de España en representación de Puerto Rico, o bien para aclarar la confusión surgida en cuanto al autor del famoso manuscrito sobre la expedición Malaspina-Bustamante, encontrado en una viga de una casa de la ferrolana calle Magdalena tras su derribo.

Seguimos insistiendo en la importancia que la Armada viene dando al Liderazgo como valor esencial para todos sus miembros, tanto para el de mayor como el de menor graduación. De ahí que incluyamos un artículo en el que se comparan y presentan las similitudes entre dos ejemplos de liderazgo en las personas de dos destacadas figuras de la Historia: Eñaño y Shackleton.

Y no dejamos de observar y analizar el panorama internacional actual desde la óptica de la acción marítima. Geopolítica y Geoestrategia son las disciplinas que nos ayudarán a aventurarnos en tan apasionante tema y a identificar en el complejo escenario actual los elementos que deben guiar a los responsables correspondientes a determinar y definir los medios necesarios para cumplir la misión encomendada.

Por último, el capitán de corbeta Luis Jar, en una de sus numerosas *Historias de la Mar*, vuelve a enriquecer nuestras páginas con un pormenorizado estudio de las causas del hundimiento del submarino soviético *K 219* en el mar de los Sargazos en octubre de 1986. En su detallado análisis pone de manifiesto ciertas deficiencias que afectaban a la gran mayoría de las unidades de la URSS —por no decir a todas— y que de hecho dieron lugar a numerosos incidentes en las unidades del arma submarina de la extinta Unión Soviética. El caso del *K 219*, como el del *Kursk* en agosto del año 2000, no fueron sucesos aislados; posiblemente la diferencia con otros casos parecidos estriba en que en aquellos dos fue del todo imposible mantener el secreto.

Buena suerte a todos y que disfruten la lectura de la REVISTA GENERAL DE MARINA durante muchos años.

Guillermo VALERO AVEZUELA



# EL MASCARÓN ORIGINAL DEL *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO*. PUNTO FINAL A UN DEBATE

Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ



## Antecedentes



UNA de las primeras tareas como reservista voluntario que se me encomendó en mi destino en el Museo Naval de San Fernando fue documentar una de las principales piezas de la colección de dicha unidad: el mascarón original del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. La orden de mi comandante y director del museo, el capitán de navío Tomás Mendizábal, coincidía con el proyecto de restauración de esta pieza que se conservaba en la dependencia (1). Es pues, a partir del año 2008, cuando nació mi interés en determinar algunas cuestiones relativas al mascarón. A saber, qué representa realmente su iconografía y quién fue su autor.

## Los hechos

Durante la dictadura de Primo de Rivera se decidió la sustitución del buque escuela de los aspirantes a oficiales de la Armada española. Los orígenes de este proyecto se centraron en transformar el *Augustella*, un viejo velero italiano, en un nuevo buque escuela que debía recibir el nombre de *Minerva*. El primer concurso público se le adjudicaría el 12 de enero de 1923 a los Astilleros de Cádiz, propiedad del empresario bilbaíno Horacio Echevarrieta Mauri. El contrato estipulaba un pago total de 2.050.000 pesetas y un plazo de

---

(1) SÁNCHEZ PEDREÑO, Inmaculada, y MURCIANO ARIZTI, Marta: *Informe de examen y tratamiento del primer mascarón de proa del buque escuela Juan Sebastián de Elcano*. (Informe privado del MNSF).

un año para la ejecución de las obras necesarias de reforma, desde la firma del acuerdo, verificada el 6 de abril de 1923. Un mes más tarde, el 5 de mayo el barco italiano llegaba al Arsenal de La Carraca con el fin de ponerlo a disposición del astillero gaditano.

La Comisión Inspectora de los Astilleros de Cádiz y Matagorda, dirigida por el capitán de navío Eduardo Pasquín y Reinoso (2), después de realizar la correspondiente visita al buque italiano constató numerosos inconvenientes en el diseño proyectado. Echevarrieta, con sus gestiones ante el Ministerio de Marina y el propio Primo de Rivera, obtuvo un importante éxito cuando, el 30 de junio de 1924, consiguió que se le encargara la construcción de un buque enteramente nuevo (3). El presupuesto original comprendía un monto total de 7.569.794 pesetas, aunque el costo definitivo ascendió a las 8.189.532,28 pesetas (4). Definitivamente, el Real Decreto de 17 de abril de 1925 dispuso la construcción del buque escuela que mantendría, en primera instancia, el nombre de *Minerva* (5). Un año después se formalizaría el contrato efectivo que incluía la nueva construcción. Acto realizado el 26 de junio de 1925, en la madrileña notaría de Dimas Adana, sita en la calle Mayor de la capital (6). Los trabajos se adelantaron en el astillero de Echevarrieta hasta el 24 de noviembre de 1925, fecha en la que el propio presidente del Directorio Militar, Primo de Rivera, inauguró la puesta de la quilla en la grada número 2 del astillero. En el acto, bajo un tremendo chaparrón de agua, Echevarrieta propuso a Primo de Rivera el cambio de nombre del buque en construcción. El bilbaíno defendió que el buque debería llamarse *Juan Sebastián de Elcano*, marino ilustre de la historia española y que, para él, significaba mucho por su paisanaje (7). El Consejo de Ministros del 13 de diciembre de 1925 (8) sancionó definitivamente el cambio de denominación.

---

(2) Formaban la comisión, además del capitán de navío Pasquín, que era comandante de la provincia marítima de Cádiz desde 1925, el capitán de fragata Salvador Ruiz-Berdejo, el comandante del *Elcano* capitán de fragata Manuel de Mendivil y Elio, el teniente coronel de Ingenieros Juan Campos Martín, el teniente coronel de Artillería Emilio Gilabert, el comisario de 1.ª clase Luis Blanca Manso, el maquinista oficial de 1.ª Arturo de la Cruz Reyes y como secretario el contador de navío Carlos Martel Vinegra. En Archivo Museo «Don Álvaro de Bazán» (en adelante AMDAB), Buques, 2582/7, 30 de julio de 1928.

(3) El proyecto de nueva construcción había sido presentado en el Ministerio de Marina el 25 de marzo de 1924. Cfr. CERVERA PERY, José, y ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *Juan Sebastián de Elcano: embajador y navegante*. Lunwerg Editores. Madrid, 2002, p. 43.

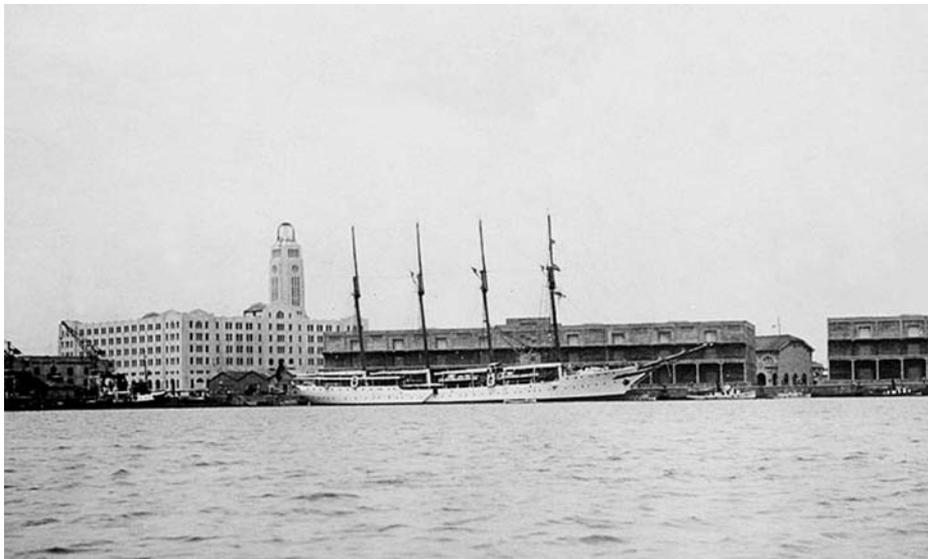
(4) Página web *Historia Astilleros De Cádiz (1891-2005)*. [Consulta en línea: 7 de noviembre 2008] <http://astilleroscadiz.buques.org/>.

(5) CERVERA PERY, José, y ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *Juan Sebastián de Elcano: embajador...*, p. 43.

(6) Página web *Historia Astilleros De Cádiz (1891-2005)*.

(7) Periódico *El Noticiero Gaditano*; Cádiz, 23 y 24 de noviembre de 1925.

(8) El cambio del nombre supuso para el Ministerio de Marina que se elevara una consulta a la Academia de Historia para que confirmara con exactitud el nombre del navegante vasco



Primer crucero del *Juan Sebastián de Elcano*. Montevideo, 1928.

La construcción del buque escuela, en la que intervino medio millar de obreros, avanzó rápidamente hasta su botadura el 5 de marzo de 1927. A ella asistieron, además de la madrina María del Carmen Primo de Rivera, hija del presidente del Directorio, el propietario del Astillero, Horacio Echevarrieta, el ministro de Marina, almirante Honorio Cornejo, y todas las fuerzas vivas de la ciudad. A fines de septiembre de 1927 el *Juan Sebastián de Elcano* adquirió toda su envergadura, después del arbolado de sus cuatro palos. Aún así, los constructores negociaron una prórroga de seis meses mientras se acababan trabajos en el motor y en otras instalaciones. El único incidente de cierta gravedad ocurrido durante la construcción tuvo lugar la madrugada del lunes 26 de octubre de aquel año, cuando un incendio destruyó la cocina, afectando a la instalación eléctrica y estando a punto de propagarse a la zona de los guardias marinas. A fines de 1927 comenzaron los trabajos en la bahía, que se prolongarían hasta su entrega provisional a la Armada el 29 de febrero 1928, y se recibiría definitivamente el 30 de julio de dicho año.

---

habida cuenta de las diversas opiniones sobre el particular. El secretario de esta institución, Vicente Castañeda, contestó confirmando que se debía llamar *Juan Sebastián de Elcano*. *Anuario Madrid Científico*; núm. 1.193, Madrid, 1927.

## Respuesta 1.<sup>a</sup>: autor del primer mascarón del *Elcano*



Original del mascarón de proa del *Juan Sebastián de Elcano*. (Museo Naval de San Fernando).

Después de meses de investigación estamos en disposición de ofrecer documentos que no dejan lugar a dudas sobre la autoría y la iconografía del mascarón de proa del *Elcano*. En primer lugar, nos ocuparemos del autor del mascarón. Algunas fuentes, principalmente bibliografía y sitios *web*, le atribuían la autoría al escultor bilbaíno Federico Sáenz Venturini, pero sin asegurarlo de forma sólida. Esta circunstancia nos allanó parte del camino al centrarnos en investigar su vida. Del estudio de la información colateral existente se desprende que este artista bien pudo ser el autor. Para afirmarlo nos basamos en la estrecha amistad que le unía con Horacio Echevarrieta, relación que, además, provenía de dos factores. En primer lugar, la ideología política de ambos, pues militaban y participaban

del movimiento republicano español de los años 20, además de la mutua amistad que mantenían con Francisco Durrio, otro importante artista vasco de la época. En segundo lugar, Sáenz Venturini estaba muy bien considerado en los medios artísticos de Bilbao y formaba parte del claustro de profesores de la Escuela de Artes y Oficios de la ciudad. Sólo por ello nos parecía un candidato idóneo para que Echevarrieta le hubiera realizado un difícil encargo con garantías de éxito en acabado y calidad.

Siguiendo estas pistas contacté con Xabier Sáenz de Gorbea, investigador de la historia del arte del País Vasco, para indagar los posibles paralelismos entre los estilos de las obras conocidas de este autor y la figura original del *Elcano*. En segundo término y dado que el escultor bilbaíno realizó numerosas esculturas para mausoleos mortuorios, contactamos también con una gran experta en este tema, María del Carmen Bermejo Lorenzo. A pesar de ello, no

obtuve respuestas concretas en ningún sentido, por lo que, conociendo su relación con la Escuela de Artes y Oficios de Bilbao, busqué los fondos documentales de esta institución.

La escuela había sido clausurada después de la Guerra Civil y había sufrido, antes y después del conflicto, varios traslados, lo que convertía su localización en un serio problema. Tras varias indagaciones infructuosas pude contactar con María Esperanza Alonso Domínguez, antigua profesora del Instituto de Enseñanza Secundaria Emilio Campuzano de la capital bilbaína. Ella, ayudada por su marido, César Romón Sánchez, altruistamente, ha recuperado parte de los fondos de la antigua Escuela de Artes y Oficios; la cual había ocupado el mismo edificio donde, actualmente, se encuentra el mencionado instituto. De esta pesquisa apareció el primer documento, que establecía con seguridad la autoría de Federico Sáenz Venturini en la creación del mascarón. Se trata de una petición del propio escultor a la junta directiva de la Escuela de Artes y Oficios, realizada el 30 de noviembre de 1936, para ocupar el cargo de director de la institución (9). Dentro de esta solicitud el artista relacionaba entre sus méritos para ocupar la plaza que era el autor de: «los trabajos escultóricos de ornamentación del casco del buque escuela de guardias marinas *Juan Sebastián de Elcano*». Además, explicaba que el propio Echevarrieta le había ofrecido, hacia 1926, irse a Cádiz a trabajar en el astillero, lo que indica la gran implicación que tuvieron empresario y artista.

Para contrastar esta información que, por otra parte, parece improbable que se hubiera podido inventar Sáenz Venturini en su currículum ante la junta de la escuela, recurrimos a los fondos documentales de Horacio Echevarrieta. En este caso la dificultad era también muy grande. El Estado había intervenido todos los documentos del bilbaíno tras sus fracasos empresariales y, pasada la Guerra Civil, acabaron siendo trasladados al antiguo Archivo de la Guerra Civil por el conocido pasado republicano del empresario. En este acervo documental engrosaron parte de la inmensa serie Político-Social de Madrid del actual Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca (10).

---

(9) Archivo Histórico del I. E. S. Emilio Campuzano. Caja n.º 26. Libro de Actas de la Junta Directiva de la Escuela de Artes y Oficios (17 diciembre 1936 y 9 agosto 1937 a 31 de diciembre 1938). Sesión celebrada el día 17 de diciembre de 1936. Escrito del profesor don Federico Sáenz solicitando el cargo de director, pp. 1-5.

(10) La conservación es generalmente buena pero, sin embargo, el principal escollo al que se enfrenta el investigador es la falta de catalogación e inventariado. Las cajas están reunidas en función de las actividades empresariales de Echevarrieta y, dentro de éstas, en grandes secciones de gestión de cada una. Pero la realidad es que internamente la documentación está cronológicamente desordenada, algo que ya me avisó el profesor Pablo Díaz, conocedor de las dificultades del fondo. Cfr. DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta, 1870-1963: el capitalista republicano*, Madrid, LID. 1999.

Mis esfuerzos fructificaron al topar con las secciones de correspondencia y de copiadores de cartas, en las que pude encontrar una carta del 7 de mayo de 1924, enviada por Echevarrieta a su director del Astillero en Cádiz Juan Antonio Aldecoa Arias, en la que exponía ufano: «El amigo Federico nos hará una Minerva» (11).

## Respuesta 2.<sup>a</sup>: la iconografía del mascarón del *Elcano*

Resuelto el tema del autor del mascarón, pasamos a centrarnos en lo que representaba esta figura. Durante años ha circulado la historia que contaba cómo el mascarón había sido retirado del buque en los años de la Guerra Civil, dando pábulo así a la teoría que lo imaginaba como un símbolo republicano. Y decimos leyenda porque en cualquier hemeroteca veremos fotos del *Elcano* con su flamante mascarón en sus viajes durante la década de los 40, en los primeros años del régimen del general Franco (12). Es cierto que después del primer cambio de la pieza para su mantenimiento, en los primeros años de la década de los 50, la cabeza fue seccionada y desapareció durante años (13). Las tallas que lo sustituyeron bajo el botalón del buque fueron realizadas por diversos artistas que mantuvieron parecidos patrones clásicos de la pieza original. Y durante todo este proceso acabó olvidándose qué era lo que significaba aquella figura de mujer emplazada en la proa. Sobre su iconografía se teorizó sobre la base de que cualquiera podía ver la imagen y, en consecuencia, afirmar que representaba una cosa u otra en función de sus conocimientos, intereses o, simplemente, gustos estéticos.

El caso de identificar la representación figurativa del mascarón es, como hemos anticipado, bastante complicado. En síntesis, podemos concluir que existen dos opiniones consolidadas sobre qué o a quién encarnaba la talla. La primera de ellas abogaba por que se trataba de una simbolización de la diosa romana Minerva, tal y como debía llamarse el buque en un primer momento. La segunda está sostenida por los investigadores que afirmaban que era Hispania, es decir, una alegoría de la España romana. Esta opinión tiene, a su vez, dos grupos muy enfrentados: unos que afirman que esta Hispania/España se trataría de la representación simbólica de la República española, y otros

---

(11) Centro Documental de la Memoria Histórica (en adelante CDMH), PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 103. Horacio Echevarrieta a Juan Antonio Aldecoa; Madrid, 7 de mayo de 1924.

(12) Como ejemplo podemos traer la portada de la edición de Madrid del *ABC* del 10 de abril de 1943 con motivo de una singladura del buque a Argentina.

(13) Para seguir los avatares de la cabeza es imprescindible la aportación de BARCELÓ-FORTUNY, José María: «Historia incompleta de una cabeza», en *REVISTA GENERAL DE MARINA*, vol. 257 (2004), pp. 661-668.

que se trataba sólo de la iconografía de España. De forma breve vamos a recopilar las sucesivas aportaciones de estas teorías de forma cronológica:

- 1984. El contralmirante Carlos Martínez-Valverde escribió un artículo de corte sentimental y de experiencias vividas sobre el buque escuela. Respecto al mascarón lo utilizaba como símbolo de lo que había experimentado a bordo durante los terribles sucesos de octubre de 1934 (14): «Esa bella matrona, de firmes senos, con espesas guedejas sujetas por una corona de castillos, que se inclina lanzada sobre la mar sobre un escudo de Castilla y León» (15). Después se preguntaba: «¿Es España? ¿Es Castilla?». Para él la figura representaba a la fortaleza y la historia de Castilla como símbolo de la propia España.
- 1991. El comandante Hugo O'Donnell y Duque de Estrada se posicionó entre los partidarios de la iconografía republicana en el mascarón al afirmar con rotundidad que: «Representa la matrona republicana ceñida de corona mural» (16).
- 1997. El contralmirante Carlos Martínez-Valverde retomó el tema del mascarón en una aportación a la REVISTA GENERAL DE MARINA insistiendo en que la figura «en oro viejo representa a España» (17).
- 1998. De nuevo Martínez-Valverde reafirmó lo que había escrito el año anterior aseverando que representaba a «España coronada por castillos (mural corona también en la monarquía contra lo que pueda parecer a algunos)» (18). Dejando claro en esta última parte del párrafo que se debía poner en duda la rotundidad de los que apostaban por la opción republicana, basándose en la aparición de coronas murales también en épocas monárquicas.
- 2004. El comandante Hugo O'Donnell volvió a cuestionar la idea del mascarón incidiendo en que para él era un símbolo claramente republicano, en el homenaje a Faustino Menéndez Pidal (19). En este trabajo concluía que: «nos queda a nosotros también un único mascarón coronado muralmente, que no es un león, sino una matrona, tan

---

(14) MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: «Ensueños y recuerdos ante el mascarón de proa». REVISTA GENERAL DE MARINA. Tomo 206 (1984), pp. 371-374.

(15) *Ibidem*, p. 372.

(16) Cfr. O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «Las joyas de nuestro museo: mascarones, popas y fanales». REVISTA GENERAL DE MARINA, Tomo 220 (1991), pp. 727-731.

(17) MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: *Vieja foto*. REVISTA GENERAL DE MARINA, Tomo 233 (1997), pp. 240-241.

(18) MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: «Mascarón» en la *Miscelánea* de REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo 235 (1998), pp. 87-88.

(19) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «Escudos y piezas heráldicas en los buques de guerra» en *Anales de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía*, n.º 8, 2 (2004), pp. 653-662.

- emblemática para la simbología republicana como aquél (se refiere al mascarón con figura de león propio en los buques de la Corona española del setecientos) para la tradicional» (20).
- 2004. En mayo de este año José María Barceló-Fortuny realizó una aproximación al mascarón del *Elcano* centrándose en el asunto de la decapitación de la figura. Según el texto, la cabeza fue cercenada porque en ella «se entreveían ciertos rasgos republicanos, una mirada republicana, un rictus republicano o a saber qué en definitiva» (21). Finalizaba su escrito explicando los avatares de la cabeza original en su depósito en manos del capitán de fragata, primero, y de navío, después, Marcial Sánchez-Barcáiztegui y la pérdida de su pista a lo largo de los años.
  - 2008. Una donación al Museo Naval de Madrid reintegró la cabeza original del mascarón, cumpliéndose las mejores expectativas que José María Barceló-Fortuny había formulado cuatro años atrás. Como consecuencia, tanto la dependencia central del museo como la del filial de San Fernando iniciaron las tareas de restauración de ambas piezas (la cabeza en la capital y el cuerpo, con una cabeza añadida posteriormente, en tierras gaditanas) (22). Para ello se realizaron tareas de documentación, en las que tuve el honor de participar, y se establecieron como piezas del mes en sus respectivas exposiciones. En el Museo Naval de Madrid, Mamen Llinás Martínez presentó la pieza resumiendo ambas hipótesis pendientes de su verificación (23):

«Una cabeza femenina, tocada con corona mural sobre otra de laurel, como la que actualmente luce el buque, representación seguramente de Minerva, diosa de la sabiduría y las técnicas de la guerra, ya que el nombre que iba a recibir el *Juan Sebastián de Elcano* en primera instancia era el de Minerva. Aunque al igual que otros datos, como la autoría de la talla del mascarón, presenta dudas

---

(20) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *Escudos y piezas heráldicas...*, p. 662.

(21) BARCELÓ-FORTUNY, José María: *Historia incompleta...*, p. 663.

(22) El cuerpo con una cabeza incorporada en los años 80 del siglo XX figura en el inventario del Museo Naval de San Fernando (MNSF 317) y la cabeza está realizada en madera tallada y policromada (oro) y representa a una figura de mujer (arranca desde debajo de las rodillas) ataviada con ropaje clásico y tocada con una corona mural sobre otra de laurel. Se yergue sobre un escudo de Castilla y León en dos cuarteles, cubierto con la corona real española. Sus dimensiones aproximadas son de 4,50 m por uno. La cabeza original consta en el inventario del Museo Naval de Madrid (MNM 10.427) con dimensiones de 81 cm de largo por 46 de ancho.

(23) LLINÁS MARTÍNEZ, Mamen: *Cabeza del mascarón de proa del J. Sebastián de Elcano. Pieza del mes* (diciembre de 2008). Web de la Armada Española [Consulta: 22 de julio de 2010]. [En línea].

entre los estudiosos del tema debido a la falta de documentación, barajándose la teoría de que se trate de la alegoría de Hispania, representada así ya en monedas de época romana, y retomada su imagen a finales del siglo XIX y con más fuerza a partir de la Segunda República como símbolo.»

- Abril de 2009. La apuesta más fuerte y agresiva sobre Hispania como representación será obra de Francisco Ponce Cordones en una carta al director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, con motivo del comienzo del LXXX viaje de instrucción del buque escuela (24):

«El tajamar del *Elcano* remataba en una figura femenina con corona mural —representación tradicional de España (véanse las monedas del gobierno provisional del general Serrano, 1869/1870, inspiradas en los denarios del emperador Adriano)— y no en una dama tocada con un casco griego o romano, como es habitual en las representaciones de Minerva. De Minerva, nada; pero es triste que por precipitación, por falta de información o por causas análogas, salgan a la luz pública tales noticias que pueden originar la confusión del profano, y que la gente diga que en cuestiones relacionadas con la mar hay muchos que no saben por donde navegan.»

- Mayo de 2009. Ahondando en lo dicho anteriormente, José María Barceló-Fortuny volvía a insistir en el argumento de Hispania: «La falsa, extendida y reiterada creencia de que en realidad se trata de una representación de la diosa Minerva» (25), cuando la realidad es que representaba a Hispania. Y, sobre todo, se quejaba amargamente de que la Armada hubiera contribuido en el equívoco (26):

«No ha habido información de prensa en la que no se dijera que efectivamente se trataba de una representación de dicha diosa, aunque peor es, en mi opinión, que en informaciones provenientes de la propia Armada se insistiera en ese falso o en todo caso erróneo extremo.»

En resumen, la teoría más sostenida en las últimas décadas es que el mascarón representaba a Hispania/España. Excepción, si cabe, entre los parti-

---

(24) PONCE CORDONES, Francisco: «Cartas al director» en REVISTA GENERAL DE MARINA, vol. 256 (2009), p. 397.

(25) BARCELÓ-FORTUNY, José María: «Cartas al director» en REVISTA GENERAL DE MARINA, vol. 257 (2009), p. 781.

(26) *Ibidem*.

darios de que ésta sólo es una alegoría simbólica de la nación y de los que siguen insistiendo en su carácter iconográfico republicano. Sin embargo, en el transcurso de nuestra investigación hemos contactado con familiares de Echevarrieta y personas afines a esta dinastía y otros investigadores que continuaban afirmando que la figura era realmente Minerva. ¿Qué ocurría? ¿Por qué tanta insistencia en la hipótesis de la diosa romana cuanto más cerca de la familia de Echevarrieta nos encontrábamos? Como ejemplo de estas tesis traemos aquí la información facilitada por el doctor ingeniero naval Juan José Alonso Verastegui quien, en julio de 2010, sostenía que (27):

«El mascarón de proa ya había sido encargado por el astillero al escultor bilbaíno, que lo tallaba entonces en un bajo de las oficinas de Echevarrieta en Bilbao, en la calle Sendeja, por lo que se mantuvo obviamente la figura de la diosa Minerva.»

Pasemos a centrar este debate. Es incuestionable que la Armada contrató con Echevarrieta un buque en el que se debía colocar un mascarón de proa con una figura de la diosa Minerva. De hecho, para cubrir los gastos de creación en el presupuesto (28) se incluía una partida de 15.110 pesetas (29):

«Extensión de la proa. Bajo el botalón, la roda continúa con la curva necesaria para alcanzar en el extremo proa la figura decorativa de la **diosa Minerva** que será tallada en madera de pino también corrientemente decorada. Esta figura será sólidamente asegurada al forro de acero del extremo del casco.»

Fíjense que he resaltado en negrita lo que la Armada compró. Parece, como poco, aventurado, después de su lectura, atreverse a formular otras hipótesis diferentes de que el mascarón era Minerva; pero continuemos con nuestra argumentación. En noviembre de 1925 Echevarrieta consiguió el cambio de nombre del buque escuela, de *Minerva* a *Juan Sebastián de Elcano*. Esta modificación costó que fuera asumida, incluso a los propios empleados del astillero. Como se desprende de esta airada respuesta de Echevarrieta a Aldecoa, director de la empresa en Cádiz, apenas tres días antes de que el Consejo

---

(27) Correo electrónico privado facilitado por la inestimable ayuda del alférez de fragata (RV) Juan José de Ozamiz Lestón, quien, además, entrevistó personalmente, en mi nombre, a Juan José Alonso Verastegui.

(28) *Memoria descriptiva, especificaciones y relación valorada de las obras que comprenden la construcción del Buque Escuela de Guardias Marinas, adjudicado a D. Horacio Echevarrieta y Maruri por escritura pública de 26 de Junio de 1925*. Anónimo. Ejemplar en la Biblioteca Nacional. Alcaide Encuadernaciones, Madrid. 1925, p. 125.

(29) *Ibídem*, p. 35.

de Ministros confirmara el cambio de nombre: «Ante todo hazme el favor de suprimir el nombre de *Minerva* en todo cuanto a este buque se refiere, pues, como ya sabes, seguramente no se llamará así» (30).

¿Pudo este cambio de denominación afectar a la figura? Esta misma cuestión se la planteó el propio astillero en los primeros meses de 1926. En febrero de dicho año, Aldecoa consultó a la Comisión inspectora de arsenales si con el cambio de nombre del buque se debía modificar en algo la figuración del mascarón. Para evitar problemas, el mismo Aldecoa proponía que se sustituyera la *Minerva* con una «figura alegórica de Sebastián Elcano o un trabajo ornamental con las armas de España» (31). Tras reunirse el 24 de febrero, la Comisión dictaminó que «no debe colocarse mascarón en la proa de dicho buque» (32). La decisión de la comisión fue elevada por el capitán general del Departamento de Cádiz al Negociado de Campaña del Ministerio (33), que a su vez decidió enviar la cuestión a las secciones de Ingenieros y de Intendencia General (34). La primera contestó prontamente, apoyando la supresión del mascarón al aducir razones de mantenimiento «por ser más bien perjudicial a la conservación del casco y no servir más que como figura de ornamentación» (35).

La noticia de la propuesta de supresión significó un fuerte varapalo en el astillero, porque Federico Sáenz Venturini ya había adelantado parte de su proyecto de *Minerva*. El 29 de marzo de 1926, José de Madaleno, director gerente de los Astilleros en Bilbao, escribía a Luis Cervera (36) pidiéndole su opinión sobre las posibilidades de modificar la decisión de la Marina. Este último confirmó en su respuesta a Madaleno los extremos de la resolución: «La Comisión Inspectora ha propuesto la supresión del mascarón previsto para el *Minerva*; así como de la partida que figura en la relación valorada para este concepto» (37). Mientras tanto, la sección de Intendencia General

---

(30) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 107. Horacio Echevarrieta a Juan Antonio Aldecoa; Madrid, 10 de noviembre de 1925.

(31) AMDAB, Buques, 2582/7, Comisión Inspectora de los Astilleros de Cádiz y Matagorda a capitán general del Departamento de Cádiz; Cádiz, 24 de febrero de 1926.

(32) *Ibídem*.

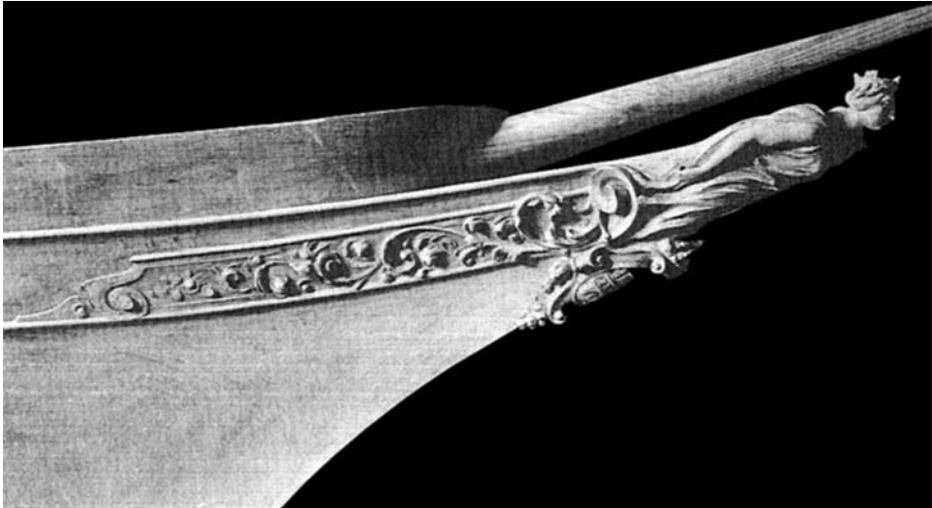
(33) AMDAB, Buques, 2582/7, capitán general del Departamento de Cádiz a Negociado de Campaña; Cádiz, 1 de marzo de 1926.

(34) AMDAB, Buques, 2582/7, jefe de Negociado de Campaña a Sección de Ingenieros; Madrid, 11 de marzo de 1926.

(35) AMDAB, Buques, 2582/7, jefe de Negociado de Ingenieros a Sección de Intendencia General; Madrid, 17 de marzo de 1926.

(36) El capitán de navío Luis Cervera Jácome decidió pasar a la situación de supernumerario para integrarse en la gestión de los astilleros gaditanos de Echevarrieta en Cádiz. Su pertenencia a la Armada le permitía un contacto estrecho con los miembros de la Comisión de Inspección, elemento de gran importancia para el empresario bilbaíno.

(37) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 103. Luis Cervera a José de Madaleno; Madrid, 31 de marzo de 1926.



Fotografía del modelo a escala del mascarón (1926). AMDAD.

abordó la cuestión desde el punto de vista legal del formalismo de la escritura contratada con Echevarrieta y dictaminó que la Comisión de Cádiz debía desglosar el valor del mascarón de los otros adornos contratados con el astillero (38). Esta decisión supuso un tiempo precioso para que la empresa jugara sus cartas para poder colocar la Minerva que Sáenz Venturini labraba en Bilbao. Para ello, recurrieron de nuevo a Luis Cervera para pedir consejo sobre cómo presionar a la cúpula de la Armada. Éste se mostró muy pesimista sobre el asunto y comentó que la idea de la figuración del ilustre Elcano en un posible mascarón alternativo no parecía que tuviera muchas posibilidades: «boceto alegórico que me dicen se ocupan de hacer en esa, aunque creo que, en definitiva, se decidirán por poner los adornos solamente» (39). Sin embargo, dejaba las puertas abiertas a que Echevarrieta enviara un modelo a escala de la Minerva a Madrid para que ayudara a convencer a la Comisión a través de las instancias ministeriales.

Sáenz Venturini se dedicó con esfuerzo a la tarea del modelo. Recordemos en este punto que debía simultanear este pedido con su profesión en la Escuela de Artes y Oficios de Bilbao. El modelo fue acabado a mediados de abril y

---

(38) AMDAB, Buques, 2582/7, Sección de Intendencia General al Negociado de Campaña; Madrid, 9 de abril de 1926.

(39) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 103. Luis Cervera a José de Madaleno; Madrid, 31 de marzo de 1926.

se remitió por ferrocarril a Madrid, donde fue recibido el 19 de abril de 1926 (40). Pocas horas después se transportó por mozos de la estación hasta las dependencias de la empresa en la capital. Los agentes de Echevarrieta desplegarían importantes gestiones y contactos con el Ministerio de Marina y con los miembros de la Comisión de Inspección. Para argumentar, en estos encuentros se realizaron fotografías del modelo, encargadas a la casa de la Viuda de M. Moreno (41). Imágenes que servirían para enseñarlas a sus interlocutores, convenciéndoles así de que se permitiera al astillero continuar con la construcción del mascarón.

Paralelamente a las maniobras del astillero, el Negociado de Campaña había recogido la propuesta de la Intendencia General (42) y pidió que la Comisión Inspectoras (43) desglosara los costes de la figura, diferenciados de los otros adornos pactados en la contrata con Echevarrieta. Era el momento para que el empresario moviera los



Frontal del modelo a escala del mascarón (1926).  
AMDAB.

(40) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 73. Justificante de pago de 12 pesetas por los portes de una «caja con el modelo de proa del *Sebastián Elcano* remitido de Bilbao».

(41) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 73. Justificante de pago a la casa de fotografía de la viuda de M. Moreno. Madrid, 26 de abril de 1926.

(42) AMDAB, Buques, 2582/7, Sección de Campaña al Capitán General del Departamento de Cádiz; Madrid, 22 de abril de 1926.

(43) AMDAB, Buques, 2582/7, Sección de Campaña a Comisión Inspectoras de los Astilleros de Cádiz y Matagorda; Madrid, 24 de abril de 1926.

hilos para conseguir que la Armada dejara el pedido como estaba en un principio. En sus planes el escollo más importante era el que representaba persuadir al presidente de la Comisión Inspector, el capitán de navío Eduardo Pasquín y Reinoso (44). En torno a la figura de este oficial será donde los empleados del empresario desplegarán sus estrategias. La principal la realizará el propio José de Madaleno en Bilbao, apoyada en una abundante correspondencia con Pasquín. Las fotos realizadas en Madrid servirán de forma óptima para deslumbrar al capitán de navío con la calidad de la talla propuesta por la creatividad de Federico Sáenz Venturini. El 23 de abril de 1926 el propio Madaleno escribía a la sede madrileña de la empresa afirmando que (45):

«He recibido las nuevas fotografías de la figura de proa del buque escuela que me han gustado mucho y me propongo enseñárselas hoy al Sr. Pasquín. Ya ayer hablé del caso y me pareció no se hallaba mal dispuesto a favor de nuestros planes.»

Dos días después, el 25 de abril, Madaleno confirmó que había enviado las fotografías a Pasquín (46). Efectivamente, el capitán de navío había quedado influido por la propuesta artística de la Minerva del tallista bilbaíno. Después de reunirse la Comisión, el propio presidente escribía el 1 de mayo de 1926 a Madrid indicando que (47):

«Examinadas que fueron las fotografías presentadas por la Dirección de los Astilleros de Echevarrieta y visto el adelanto de la obra, así como que al suprimirse proporcionaría una economía de escasa importancia, acordó (...) no se suprima el referido mascarón en el buque escuela.»

El éxito del astillero (48) había sido completo, y para refrendar esta afirmación traemos aquí las palabras del director del astillero en Bilbao:

---

(44) Este capitán de navío sería recompensado por sus servicios en la dirección de la Comisión del *Elcano* y de la reproducción de la nao *Santa María* con la Cruz de Tercera Clase de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco. Periódico *ABC*; Sevilla, 1 de noviembre de 1929.

(45) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 92, José de Madaleno a Vicente Capell; Bilbao, 23 de abril de 1926.

(46) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 92, José de Madaleno a Vicente Capell; Bilbao, 25 de abril de 1926.

(47) AMDAB, Buques, 2582/7, Comisión Inspector de los Astilleros de Cádiz y Matagorda a capitán general del Departamento de Cádiz; Cádiz, 1 de mayo de 1926.

(48) El capitán general del Departamento ordenó que la resolución de la Comisión y las fotografías fueron enviadas al Ministerio el 10 de mayo de 1926. El 20 del mismo mes la Sección de Campaña apoyó el dictamen y lo pasó para la firma al ministro, quién lo ratificaría

«El asunto del mascarón ha sido en definitiva resuelto de acuerdo con nuestros deseos. Ya comunicué de ello enseguida a D. Federico para que proceda al trabajo correspondiente» (49).

Sin embargo, los plazos para la ejecución de la pieza se habían acordado enormemente, porque la botadura del buque estaba prevista para los últimos meses de 1926 o, en todo caso, en los primeros del año siguiente. Sáenz Venturini pidió a Madaleno que le reintegraran el modelo a escala que había enviado a Madrid y que se fotografiara con máximo detalle (50). Las fotos estaban bien, pero el autor necesitaba tener cerca su proyecto para poderlo trasladar a la madera. La intención del autor tropezó con la propia burocracia empresarial del astillero y con las dificultades que, por aquel momento, existían en determinados elementos de la construcción del buque (el motor, las velas y los herrajes de las puertas). Después de algunas semanas, José de Madaleno pudo, finalmente, en julio de 1926, pedir a Madrid que le devolvieran el boceto con términos de urgencia «lo antes posible el modelo de proa del buque escuela a fin de que el Sr. Sáenz pueda comenzar sus trabajos» (51). El modelo fue embalado en una caja realizada por el ebanista madrileño Eduardo Faro (52) y transportado a la estación donde fue expedido para Bilbao en ferrocarril con el número de paquete 150.818 (53).

Desconocemos cuándo el artista terminó sus trabajos, aunque hemos podido contrastar que el mascarón fue instalado entre el 2 y el 3 de marzo de 1927, poco antes de la botadura (54). Debemos destacar que los problemas que había provocado el mascarón repercutieron en el especial cuidado que la empresa tuvo de él una vez acabado. En concreto, en gratitud por las molestias causadas a Federico Sáenz Venturini, el astillero le envió seis fotografías (55) del aspec-

---

dos días después, el día 22 de mayo. AMDAB, Buques, 2582/7, ministro a Sección de Campaña; Madrid, 22 de mayo de 1926.

(49) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 92, José de Madaleno a Vicente Capell; Bilbao, 1 de junio de 1926.

(50) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 73. Justificante de pago por 12 copias del «proyecto de proa y detalle de la misma» por valor de 18 pesetas. Madrid, 3 de julio de 1926.

(51) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 92. Vicente Capell a José de Madaleno; Madrid, 16 de julio de 1926.

(52) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 73. Justificante de pago a Eduardo Faro por «una proa con destino a Bilbao». Madrid, 6 de agosto de 1926.

(53) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 39 Bis. Comprobante de la expedición F. C. G. V., Madrid, 22 de julio de 1926.

(54) Periódico *El defensor de Córdoba*; Córdoba, 3 de marzo de 1927. Periódico *La Vanguardia*; Barcelona, 4 de marzo de 1927.

(55) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 73. Juan de Aldecoa a Echevarrieta; Cádiz, 18 de marzo de 1927.

to magnífico de Minerva en el mascarón en el día de la botadura. Imaginamos que el autor debió enorgullecerse del buen aspecto de su trabajo coronando la proa de este hermoso buque.

## Conclusión

Con esta aportación creo haber aclarado las cuestiones existentes sobre el mascarón del *Elcano*. Efectivamente, la figura que coronó el tajamar del buque entre marzo de 1927 y algunos años después de nuestra contienda civil era la diosa Minerva. Fue creada por el escultor Federico Sáenz Venturini, quien decidió coronarla de castillos y laurel, desistiendo de las representaciones más comunes del casco minervino clásico. Sin embargo, no debe sobresaltar al lector esta decisión del artista bilbaíno ya que, si se toma un momento, por Internet puede encontrar fotos de Minervas coronadas muralmente en muchos lugares. Sirva como ejemplo una que se esconde entre los árboles del Parque Histórico Nacional de *Forest Glen Seminary*, en los suburbios de Washington D. C., o la que adorna la entrada al Palacio José Bonifacio en la brasileña ciudad de Santos. En definitiva, que aprovecho la ocasión para recordar a los investigadores que la prudencia es la mejor aguja de marear para trazar rumbos en el conocimiento histórico y que, en consecuencia, hay que ser precavido a la hora de aplicar descalificaciones a otras posibilidades. Por último, seamos conscientes de que para los marinos que sobre las tablas del *Elcano* navegaron, navegan o navegarán estas cuestiones no suponen ningún desvelo porque, probablemente, para ellos la figura es sólo la de la diosa de los mares que los protege y da ánimos en la soledad de la mar (56).



---

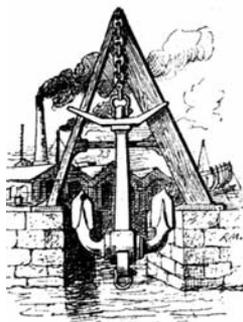
(56) Me he permitido coger una anécdota contada por el contralmirante Carlos Martínez-Valverde en que un cabo de marinería llamaba «diosa de los mares» a la figura del mascarón durante una de sus singladuras. Cfr. MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *Ensueños y recuerdos...*, p. 372.

# EL REGALO DE UN GOBIERNO A LOS TIBURONES

Manuel MAESTRO  
Presidente Fundación  
Letras del Mar

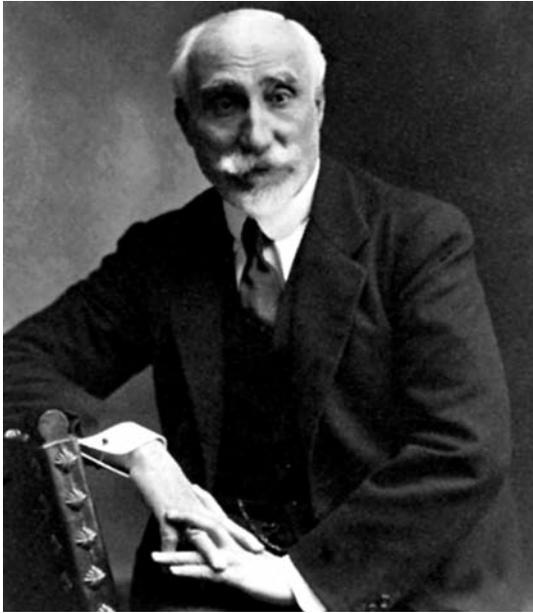
*Ningún hombre de honor  
censurará a quien procure  
defender su patria,  
de cualquier manera  
que la defienda.*

Maquiavelo.



ANTONIO Maura, artífice con el almirante Ferrándiz de la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, más conocida como Ley Maura-Ferrándiz, promulgada el 7 de enero de 1908 para dotar a España de las fuerzas navales de que carecía tras la guerra hispanoamericana de 1898, en el discurso que pronunció el 29 de abril de 1917 en la Plaza de Toros de Madrid tuvo que reconocer que España continuaba sin Marina. Joaquín Costa ya no pudo escuchar al cinco veces presidente del Consejo de Ministros de España, pues había fallecido seis años antes: precisamente ahora, el 8 de febrero de 2011, conmemoramos el centenario de tal efemérides; y traemos a estas páginas la figura del ilustre aragonés que fue, a su vez, crítico de estas medidas de potenciación de la Armada, de la misma forma que con anterioridad, en 1883, había defendido su necesidad para prevenir lo que fue el Desastre del 98.

Costa fue un jurista, historiador y erudito español representante del movimiento regeneracionista. Nacido en 1846 en la localidad oscense de Monzón, tras sus estudios de Derecho, realizados en la Universidad de Madrid, pronto comenzó a distinguirse por sus conferencias y ensayos sobre múltiples aspectos de la realidad española, convirtiéndose en un personaje popular en toda España, en donde la clase política y la opinión pública le asumieron como un símbolo y un héroe que supo enfrentarse a los vicios caciquiles, comunes a todos los partidos del régimen de la Restauración, razón por la cual canalizó su actividad política en organizaciones de nuevo cuño que dieron lugar a la



Antonio Maura.

Liga Nacional de Productores, y en 1900 confluyeron con la Asamblea de Cámaras de Comercio, formando la Unión Nacional.

### Un después

La recuperación de la escuadra, con la consiguiente reestructuración de la construcción naval, y la reforma de la Armada, generaron durante el decenio de 1898 a 1908 una serie de proyectos que fracasaron por problemas presupuestarios, hasta que fue promulgada la Ley Maura-Ferrándiz. A las voces y propuestas de personajes del peso político de Francisco Silvela, Sánchez de Toca y el propio Maura, se

sumaban tanto las de marinos que ocupaban un banco como diputados como la de políticos o periodistas que apoyaban o criticaban propuestas e iniciativas. Especialmente crítico fue Joaquín Costa, que entendía que la solución era mala y tardía: a finales de 1907, en el periódico *El País*, dio a conocer su opinión acerca de la reforma de la Marina que defendía Maura, comenzando con las palabras que, en 1903, con ocasión de los proyectos de Sánchez de Toca —entonces ministro de Marina—, habían pronunciado el mismo Maura, Moret y Silvela, mostrándose contrarios a la potenciación de la Armada. Postura en gran parte motivada porque los militares seguían administrando la «derrota», algunos incluso como ministros. Costa mantenía que no se habían aprovechado las enseñanzas del Desastre, repitiéndose los mismos errores; sostenía que antes de construir una nueva escuadra debía darse prioridad a medidas que aún hoy mantienen su vigencia, como alimentar nuevas vocaciones marineras entre la juventud, la formación del personal, la investigación, incrementar el presupuesto, tanto el dedicado a combustible para las naves como para las prácticas de tiro naval, aumentar las partidas destinadas a mantenimiento del material flotante e introducir mejoras en la estructura y servicios de las bases navales.

«La nueva máquina que el Congreso de los señores diputados ha ideado para triturar a los que trabajan —manifestaba Costa en el diario de la capi-

tal— ha de consumir las partidas siguientes: en los primeros ocho años 200 millones de pesetas en presupuesto extraordinario para construcciones navales, además de otros 400 millones en presupuesto ordinario si es verdad que se trata de elevar a 50 millones el gasto anual de gastos del Ministerio de Marina: en junto, 600 millones... pero detengámonos en la cifra de 1.000 millones de presupuesto extraordinario que Diario Universal señalaba, en 1905, cuando el proyecto Cobián, y que El Imparcial apuntaba días atrás, con ocasión del proyecto Ferrándiz, como cifra necesaria para adquirir el poderío naval necesario a guarnecer, suficientemente, la Península y sus dos archipiélagos adyacentes.»

Acerca de la filosofía y oportunidad del proyecto, Costa lanzó afirmaciones drásticas: «...la lámpara de

la que habla Maura no luce ya, porque se durmieron, dejándola apagar. Como en el caso de Cuba, han despertado tarde... necesitamos la paz, y por tanto no vivir en mucho tiempo más que para la guerra. Nosotros, al revés: *si vis bellum, para pacem*... basta ya de dar vueltas a la noria de lo que se llama pomposamente defensa nacional, que esos enemigos de quienes habríamos de defendernos son menos enemigos nuestros que los políticos del país... existen naciones florecientes que podrían necesitar una Marina militar, porque poseen colonias extensas, de que nosotros carecemos, y flotas mercantes y comercio marítimo incomparablemente superiores a los nuestros, y que, además, podrían costearla, porque son opulentas y tienen resuelto hace largo tiempo sus problemas fundamentales, educación nacional, caminos, colonización interior, industria, comercio, ciencia, salubridad, etc., y que sin embargo se pasan sin ella: por ejemplo, Bélgica y Holanda... Abramos los ojos a la razón. Acorazar el cuerpo de una nación anémica no es fortalecerlo, es debilitarlo... renunciemos a la gloria de nuevos Trafalgares y Santiagos de Cuba... Como la cigarra, nos hemos pasado el verano entero de la vida cantando, y nos han sorprendido las heladas faltándonos todo, todo... del buque para fuera, manufacturas florecientes, gran exportación, factorías y colonias, armadores o riqueza contributiva, solidaridad con América, conquistas u ocupaciones en África, que lo justifiquen y lo sustenten... del buque para adentro, cabeza, personal



Joaquín Costa.

administrativo y técnico. Así el barco ha sido siempre lo que necesariamente tenía que ser, una superfetación, y ha obrado a modo de remolcador de popa, tirando de España para atrás».

## Un antes

El discurso de Joaquín Costa destilaba la decepción propia de quien, cuando peligraban nuestras últimas posesiones ultramarinas, desde 1880 había defendido la necesidad de una potente Marina para su defensa y conservación; defensa cuya tesis plasmó en una ponencia titulada *Estado de la Marina española y medios de fomentarla*, presentada en el Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil, convocado en 1883 por la Sociedad Española de Africanistas y Colonistas. Ponencia que comenzaba exponiendo la situación en que se encontraba la Marina Mercante, a la que consideraba como básica para potenciar el poder naval, apoyada por una potente Marina de Guerra que permitiese el tráfico marítimo: «Para que una colonia florezca, —mantenía Costa al respecto— tiene que estar en comunicación constante con la madre patria, de cuya tutela depende y a cuyo calor ha de desarrollarse. Lógrase esto por medio del correo oficial, de los cables submarinos, de la Marina de Guerra y, muy principalmente de la Marina Mercante». Hay que tener muy presente que en aquel momento se estaba viviendo la transformación de la propulsión de los barcos de la vela al vapor, y de la construcción de los cascos de la madera al hierro, por lo que navieras y astilleros pasaban por una tremenda crisis; sobre la que Costa matizaba: «...la disminución de buques no significa decadencia de la marina: significa que el instrumento de transporte se ha hecho más poderoso; cada buque de vapor que se construye, es como la concentración de varios buques de vela que desaparece».

Don Joaquín en su informe llamaba, fundamentalmente, la atención sobre temas como el del pabellón nacional que no llegaba a cubrir el 50 por 100 de los fletes; el proteccionismo aduanero que frenaba la competitividad; o la necesaria regulación de la hipoteca marítima que fomentase la construcción de modernos buques: «La escasez y carestía de capitales que padece nuestra marina, nace, principalmente, o al menos, en buena parte, de la falta de un régimen hipotecario que descansa sobre la garantía real de las naves». La mejora de los puertos fue otra de sus llamadas de atención, la necesaria mejora de sus muelles, cargaderos, maquinaria, servicios y suministros; y tanto como por estas mejoras materiales, abogaba por acabar con el desconcierto que reinaba en su administración, mediante la unificación de servicios, confiando su dirección a una sola autoridad, la creación de una Dirección General de la Marina Mercante y la desmilitarización y entrega de la gestión a las corporaciones civiles.

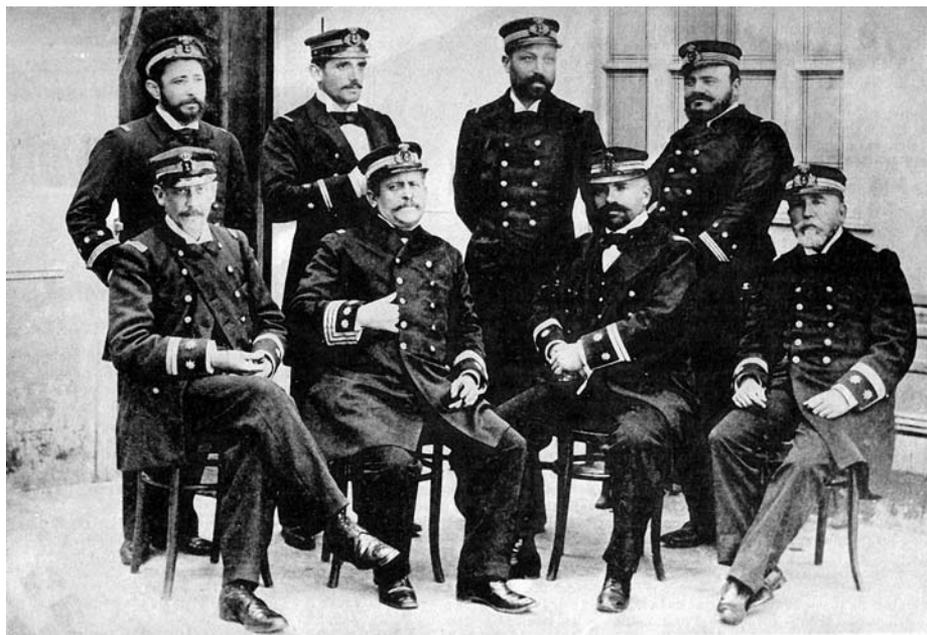
Costa también pensaba que entre la Marina mercante y la militar existen relaciones mutuas: «La primera es como la nodriza a cuyos pechos se amamanta y nutre la segunda; sin Marina Mercante no hay colonias, ni comercio exterior, ni industria floreciente, ni agricultura próspera. Ni presupuesto posible para sostener grandes escuadras; falta ese plantel de marinería adiestrada en las faenas y vida de la mar, para dotación de los buques de guerra en momentos difíciles; faltan elementos para el corso; y lo que es más grave, faltan naves para la conducción de víveres, pertrechos y tropas de desembarco, porque los Estados, por ricos que sean, no podrían mantener en tiempo de paz el número considerable de transportes que necesitan en tiempo de guerra, y no disponiendo de ellos, la acción de las escuadras de combate en una campaña de importancia lejos de nuestras costas sería imposible». A la inversa, y con carácter recíproco, don Joaquín mantenía que «la Marina de Guerra sirve a la Mercante infundiéndole el prestigio de su bandera, y garantizándole la libertad de los mares; y esa libertad y ese prestigio le son tan necesarios que, sin ellos, en tiempo de paz no puede desenvolverse y en tiempo de guerra perece sin remedio». Y a título de ejemplo sobre la necesaria complementariedad añadía que: «Génova, Venecia y Cataluña fueron naciones por esencia mercantiles, porque fueron naciones de gran poder naval, porque sus cónsules hallaron el necesario complemento en los almirantes».



Marineros prisioneros en la guerra hispano-americana.

## Un entretanto

Abundando en lo anterior, al entrar de lleno en su ponencia sobre la necesidad de potenciar el poder naval español, las ideas de Costa son claras: «...si España poseyera una poderosa marina de guerra, podría recuperar en poco tiempo su antigua influencia en ambos mundos. Para España, un gran ejército permanente es puro lujo; una armada poderosa, una necesidad... Yo quisiera que el presupuesto de Guerra y Marina se partiera por mitad entre el ejército de tierra y el de mar, y no en la proporción de tres cuartos y un cuarto como el presente». Y para poner en práctica estas ideas eje formuló una serie de propuestas como las relativas al material flotante que precisaba la Armada, precisando que: «...si hoy somos la quinta potencia en el presupuesto de Marina y apenas la décima en la fuerza naval: el primer paso de la reforma debe consistir en relacionar esas dos cifras de tal manera que, o seamos la quinta potencia en el mar o la décima en el presupuesto». Y entrando en el terreno de las concreciones, afirmaba que, para ser la quinta potencia naval, cuestión difícil de resolver que precisaría del asesoramiento de expertos, «...debía dotarse de una o dos flotillas de torpederos que pudiera hacer frente a los poderosos acorazados supliendo la flaqueza del cuerpo con la audacia y la fortaleza del ánimo, que es la riqueza del pobre; después, una flota de cruce-



ros rápidos y autónomos, para los encuentros aislados y de sorpresa, o sea, para la guerra de guerrilla, y reunidos en número, hasta para acosar y vencer a los grandes acorazados; y últimamente los acorazados de combate para la gran guerra naval». Justificando este programa de construcción en la convalecencia económica en que se encontraba el país, el menor tiempo que se invierte en la construcción de torpederos y cruceros —lo que pone en evidencia los temores a una guerra más o menos inminente— y la necesidad de que se forme el personal adecuado para sus dotaciones. Poniendo por último sobre la mesa de las discusiones el pleito que se mantenía entre el acorazado y el torpedo.

Respecto de la financiación, Costa comentaba que: «...nuestra Marina es un cuerpo de estómago gigantesco, de manos liliputienses y cabeza nula. Víctima de la burocracia, y por tanto del covachuelismo, gasta en tinta y en papel más que en coraza y cañones». En clara alusión a que se destinaba a personal más parte del presupuesto que a material —seis a cuatro—, proponiendo como remedio que se invirtiesen los términos. En aquel momento teníamos 57 oficiales generales y 3.000 oficiales más que Inglaterra, y España lo que necesitaba era más escuadra. Respecto de donde debían salir los recursos necesarios para esto, Joaquín Costa mantenía que debían salir del mismo presupuesto existente de Guerra y Marina, organizando la administración de la Armada de forma que de los 60 millones con que cuenta, 35 se destinen a la adquisición de material nuevo, aumentándolos con cinco que se resten al presupuesto de Guerra. Además, había que excluir del servicio a una serie de buques antiguos y venderlos; haciendo otro tanto con los arsenales, dejando uno solo en actividad, concentrando en él los elementos de los otros cuatro, y cediendo a las empresas particulares los tres restantes, para convertirlos en centros activos de producción.

Costa abogaba también por una serie de medidas tendentes a la unificación de cuerpos y reducción de personal en la Armada, que iba desde el Ministerio a la marinería. Respecto al ministerio, mantenía la idea de fusionar los de Guerra y Marina, con unos claros objetivos tanto económicos como operativos, lo que permitiría —según él— equilibrar en la debida proporción las fuerzas navales y terrestres. Asimismo, mantenía la necesidad de suprimir los cuerpos auxiliares de Ingenieros y Artillería de la Armada, fusionándose con el Cuerpo General. La supresión del Cuerpo de Infantería de Marina fue otra de las ideas de Costa, ya que en aquel momento la consideraba innecesaria, ya que de los ocho batallones de que se componía, sólo dos compañías formaban parte de la dotación de los buques. Matizaba que: «...la guarnición de los arsenales es servicio general, y no necesita conocimientos especiales, la guarnición de los buques pueden prestarla los marineros mismos, y en parte ya la vienen prestando; para caso de desembarco, toda la infantería española debe ser de marina». Concluyendo que el Cuerpo era superviviente de unos tiempos en los que eran elementos necesarios para mantener el orden a bordo, frente a una marinería que carecía de carácter militar, compuesta por presidiarios o

gente forzada de leva, y proponiendo que el destino que podría darse a «*este brillantísimo cuerpo*», era el establecimiento de bases militares en África y Oriente, y su integración en el ejército.

La reserva suponía una lacra para los presupuestos de siete millones de reales anuales, y se prestaba a muchas prebendas e injusticias, por lo que Costa era partidario de su supresión: «Los unos van a ella a descansar de las fatigas que no han padecido, y es difícil que obtengan el ingreso los que verdaderamente lo solicitan»; Por el contrario, abogaba por una ley que regulase los reemplazos y reserva para el servicio de mar, ya que se carecía de marinería y reservas instruidas y movilizables para caso de guerra. En la misma línea pensaba en la necesidad de una buena instrucción naval: «...los buques pueden improvisarse dentro de ciertos límites, como haya dinero; pero marinos expertos hábiles y celosos intendentes, esto no hay manera de improvisarlo». El envío al extranjero, principalmente a Inglaterra, para la formación de los mejores oficiales, fue otra de sus tesis.

## Un final

Esta vuelta que hemos realizado al pasado del pensamiento de Joaquín Costa sobre la Marina española, en los años que precedieron al Desastre del 98, nos sitúa y justifica en gran medida la postura adoptada ante las reformas que se llevaron a cabo con la legislación surgida en 1908: «...los que votaron el otro día la creación de escuadra viven aún para ese efecto en 1883, no han tomado en cuenta lo sucedido después, y en esto estriba la diferencia... poseíamos entonces provincias ultramarinas y colonias intensamente pobladas... aspirábamos a acrecentar su área con otras, todavía más extensas en África... hallaba yo necesario, para restaurar la Marina de Guerra o crearla de nuevo, algo más que dinero: hallaba yo necesario introducir en ella una *revolución orgánica*... era fuerza detenerse con preferencia en uno de los factores más determinantes: la Marina Mercante... En conclusión, que no puedo dejarme asociar a las responsabilidades del gravísimo acuerdo parlamentario de 30 de noviembre (la Ley Maura-Ferrándiz)». Dos años después de su muerte, en 1913, se publicaron las *Obras Completas* de Joaquín Costa, dedicándose el Tomo V de la «Biblioteca Económica» a la *Marina española o la cuestión de la escuadra*, en el que se recogen todos los trabajos del ilustre oscense sobre la materia. El último de los capítulos del mismo lo tituló *Por no saber odiar y maldecir*, y lo finaliza imaginando los combates mantenidos en julio de 1898 por nuestros Ejército y Marina: «...yo los veo a los 350 inmolados de la Escuadra destrozados o mutilados por la metralla, devorados por las llamas o por los monstruos del mar, en aquél no diré combate naval, en aquel tiro al blanco de los yanquis... yo los veo cuando los tiburones hacían la digestión de carne humana con que les habían regalado los hombres de gobiernos de treinta años...».

# UN APUNTE SOBRE LA EXPLOSIÓN DE LOS POLVORINES DE CÁDIZ, EL ALGODÓN PÓLVORA, LAS NOVELAS BÉLICAS Y LAS SORPRENDENTES COINCIDENCIAS

Manuel TRIANO POUSO



N el número de octubre de 2010 de esta REVISTA se publicó un breve pero interesante artículo de Miguel Ángel López Moreno sobre la explosión del pañol de defensas submarinas de Cádiz en 1947. En dicho artículo el autor subraya la singularidad que supone que 50 de las cargas de profundidad almacenadas contuviesen nitrocelulosa en forma de algodón pólvora. La sorpresa se justifica porque este tipo de explosivo, propio del siglo XIX y al parecer altamente inestable, dejó de emplearse militarmente a partir de la Primera Guerra Mundial, siendo sustituido por el trinitrotolueno (el famoso TNT), y que a partir de entonces la nitrocelulosa se ha empleado como ingrediente de otros explosivos, pero en forma distinta a la del algodón pólvora.

En el artículo se da a entender que solamente España e Italia (y Alemania, país de origen de las cargas) empleaban ese peligroso tipo de explosivo en los años 40.

Pues bien, la sorprendente coincidencia a que me refiero es que en el mismo número de la REVISTA (p. 559) aparece reseñado un libro en el que se menciona el empleo del algodón pólvora en el Reino Unido, en fechas próximas a las del accidente de Cádiz y con similares consecuencias. Se trata de *Oficiales y caballeros*, de Evelyn Waugh.

Waugh es famoso por su novela *Retorno a Brideshead*, que ha sido llevada al cine y a la televisión en varias ocasiones. No es tan conocido, en cambio, el

hecho de que al estallar la Segunda Guerra Mundial se alistase como oficial en los Royal Marines y que participara en varias acciones de guerra. Sus experiencias militares se reflejan en una trilogía titulada *Espada de honor*, calificada como la mejor novela sobre la Segunda Guerra Mundial, y cuya lectura recomiendo encarecidamente. Esta obra constituye una notable descripción del ejército británico de la época, trufada con episodios del más puro humor inglés.

Y, según las exhaustivas notas del editor, todo ello basado en hechos reales y contrastables (incluidos los episodios humorísticos) porque, aunque Waugh distorsiona nombres y lugares, parece que está suficientemente demostrado que las novelas que forman esta trilogía relatan la biografía del propio autor.

La primera novela (*Hombres en armas*) narra el ingreso del protagonista en los Royal Marines, su entrenamiento como *second lieutenant* y su participación, ya ascendido a teniente, en una peculiar operación de desembarco en el golfo de Guinea, bajo las órdenes de un excéntrico general. La tercera novela, que da título a la trilogía, aún no se publicado en español, pero la editorial ya ha anunciado su próxima salida al mercado.

La novela reseñada en la REVISTA es la segunda, titulada *Oficiales y caballeros* (sí, es correcto; esto sucedía varias décadas antes de que Richard Gere se pusiera el uniforme de guardia marina). En ella se relata cómo el protagonista es destinado a los *commands* (embrión de las unidades de Operaciones Especiales) que se estaban entrenando en las islas escocesas y que más tarde fueron destinados a Egipto. Posteriormente participa en un desembarco administrativo en Souda (Creta) para reforzar las defensas de la isla y, finalmente, se escapa por los pelos de caer prisionero durante la evacuación.

Pues bien, en esta segunda novela se hacen varias referencias a un oscuro episodio que sucede durante la estancia del protagonista en Escocia. Un *laird* escocés (es decir, el terrateniente local), coronel retirado, solicita a los *commands* que le suministren explosivos para volar unas piedras que obstaculizan una playa. El tipo de explosivo que menciona Waugh es el algodón pólvora. Una cierta cantidad es «distráida» del cupo dedicado al adiestramiento y depositada en una cabaña, que finalmente explota accidentalmente, causando varios muertos.

Si la novela se basa en hechos reales, hay que suponer que los Royal Marines y el Ejército británico también empleaban este inestable explosivo durante la Segunda Guerra Mundial. Lo que es indudable es que Waugh, que no era de ningún modo un experto en explosivos, conocía de primera mano los peligros del algodón pólvora cuando no se almacena adecuadamente.

# RAMÓN POWER, OFICIAL DE LA MARINA ESPAÑOLA (1792-1813)

Juan TORREJÓN CHAVES  
Universidad de Cádiz



RAMÓN Vicente Power y Girart, hijo legítimo de Joaquín Ramón Power y Morgan y de María Josefa Girart y Santalla, nació en la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico el 27 de octubre de 1775. Fue bautizado el siguiente 7 de noviembre en su iglesia catedral (1). La familia paterna era originaria de Castle-town —condado de Waterford, en Irlanda—, Burdeos y Vizcaya; mientras que la materna procedía de Cataluña y Granada. Sus abuelos fueron, respectivamente, Juan Bautista Power y Ana María Morgan; José Girart y Lucía Santalla. Los primeros, avecindados en Bilbao, se acogieron a los beneficios que gozaban los irlandeses católicos residentes en los reinos de España, por los que podían ejercer la actividad comercial como los naturales del país, además de hallarse habilitados para los empleos políticos y militares.

Joaquín Ramón Power, nacido en Bilbao el 29 de noviembre de 1725, llegó a Puerto Rico con el empleo de factor de la Real Compañía del Asiento de Negros: una sociedad por acciones que se constituyó en la ciudad de Cádiz en septiembre de 1765, promovida por capitalistas vascongados con el objeto de introducir esclavos en la América española. Conoció en San Juan a la barcelonesa María Josefa Girart, que era hija de un capitán del Real Cuerpo de Artillería, con la que contrajo matrimonio el 6 de julio de 1773. Un año más tarde fue nombrado «regidor perpetuo alférez real» y uno de los del número del Cabildo de la ciudad de San Juan de Puerto Rico, cargo que obtuvo por compra del mismo, ya que los oficios y empleos vacantes eran sacados a

---

(1) La partida respectiva fue asentada en el libro correspondiente a *Hijos de padres blancos, y que proceden de españoles*, folio n.º 64.



Escudo nobiliario de la familia Power de Castletown.

subastas públicas y rematados en el mejor postor. Mas no fue éste el único oficio público que detentó Joaquín Power, pues con posterioridad disfrutó los de «alcalde y prior general», así como el de «familiar alguacil mayor del Santo Oficio» por el Tribunal de la Inquisición de Cartagena de Indias. También fue caballero de la Real y Distinguida Orden de Carlos III. En lo tocante a su actividad económica, ha de señalarse que, junto a la que desempeñó al servicio de la compañía dedicada a la trata, generalmente conocida como la «Gaditana de Negros», se dedicó al negocio azucarero en el ingenio denominado Hacienda San Patricio, son sus socios Tomás O'Daly y Alejandro de Novoa.

De la unión conyugal Power-Girart nacieron asimismo en San Juan, José Joaquín, el 18 de julio de 1774, que fue oficial del Regimiento Fijo de

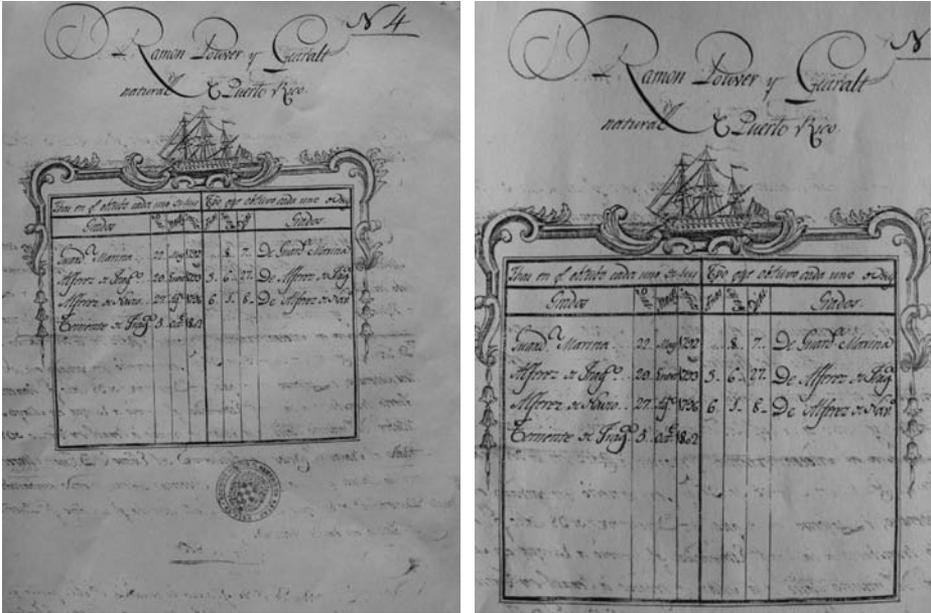
Puerto Rico (2); María Josefa, el 10 de mayo de 1778; Manuel Ángel, el 2 de agosto de 1782, y María del Carmen, el 7 de junio de 1785.

## Marino de guerra

Después de un periodo de formación, del que se desconocen aspectos principales (3), Ramón Power solicitó ingresar en la Real Armada, debiendo justificar documental y prolijamente su limpieza de sangre, legitimidad y nobleza

(2) Archivo General de Simancas, Secretaría del Despacho de Guerra, Leg. 7148, 18.

(3) Algunos autores han señalado que fue educado en el Real Seminario de Bergara, cuyo fondo documental se conserva en el Archivo Municipal. Sin embargo, en el mismo no aparece



2a y 2b. Hoja de Servicios de Ramón Power.

por las líneas paterna y materna (4). El 22 de mayo de 1792 sentó plaza de guardia marina en la Compañía de Ferrol (folio 439) (5); el 29 de enero de 1793 alcanzó el grado de alférez de fragata; el 27 de agosto de 1796 fue promovido a alférez de navío; el 5 de octubre de 1802 promocionó a teniente de fragata; el 23 de febrero de 1809 fue ascendido a teniente de navío, y el 24 de mayo de 1811 recibió la graduación de capitán de fragata (6).

Sus «circunstancias personales», que se hicieron constar en las Listas de la Mayoría General de Marina, fueron:

Ramón Power como colegial. Figura Santiago Power Archolb, hijo de Timoteo Power, quien fue socio benemérito de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País en Málaga, de 1783 a 1793.

(4) Archivo del Museo Naval (A. M. N.), 1033, E. 2881. *Real Compañía de Guardias Marinas. Ferrol. Expedientes de ingresos de Guardias Marinas*. El voluminoso legajo está conformado por 197 folios. Para poder reunir tan amplia documentación, Power contó con la estimable ayuda de su tío Tomás Manuel, vecino y comerciante de la villa de Bilbao.

(5) DE LA VÁLGOMA, Dalmiro: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes, IV*. Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1946; p. 279.

(6) Archivo General de la Marina (A. G. M.), Cuerpo General, Asuntos Personales, Legajos 620-963.

Pilotaje: «Sobresaliente».

Maniobra, Táctica, Artillería: «Especial inclinación o celo con regular inteligencia».

Disciplina, pertrechos: «Regular inteligencia».

Ordenanza: «Especial inclinación o celo con regular inteligencia».

Lenguas: «Del Latín y Francés».

Ciencias: «Sin Estudios Sublimes, tiene literatura particular».

Valor: «Acreditado».

Talento: «Mucho».

Celo: «Mucho, presentándose a toda facción».

Conducta: «Muy buena».

Además, quedó acreditado que era «oficial de particular mérito por su saber».

En cuanto a sus servicios, ha de reseñarse que en 1793 estuvo embarcado en el navío *San Pedro Apóstol*, con el que realizó algunas comisiones al Mediterráneo. En abril de 1794 salió para la América septentrional, donde tuvo destino en otros buques hasta agosto de 1796, cuando entró en Cádiz en el bergantín *Vigilante*. Luego, con la escuadra que mandaba Juan de Lángara, hizo las salidas que la misma efectuó al Mediterráneo y regresó a Cádiz en marzo de 1797. Incorporado a la escuadra de José de Córdoba, se halló embarcado en los navíos *San Francisco de Asís*, *Soberano* y *San Ildefonso*. En el último de éstos zarpó para el virreinato de Nueva España en diciembre de 1798, transbordando en Veracruz a la fragata *Esmeralda*, con la que regresó a Europa en mayo de 1799. En el siguiente mes de octubre salió a la mar y arribó a Ferrol en junio de 1800. Más tarde transbordó al navío de tres puentes *San Carlos* en calidad de ayudante del teniente general Juan Joaquín Moreno, con el que salió para Cádiz y Algeciras; por lo que estuvo presente en la funesta y desgraciada acción que protagonizaron los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo* en la noche del 12 al 13 de julio de 1801, de la que Power se salvó fortuitamente por hallarse a bordo de la fragata *Sabina* acompañando a su general, quien se encontraba en compañía del contralmirante francés conde de Linois. El entonces alférez de navío continuó embarcado hasta que, el 16 de diciembre del mismo año, obtuvo una licencia por un año con el goce de su sueldo para pasar a su isla natal (7).

Fue la muerte de su padre la que le obligó a marchar a Puerto Rico, con la intención de atender en persona varios asuntos de familia que habían quedado pendientes, que eran de importancia y de los que pendía tanto el honor de su

---

(7) A. G. M. *Ibidem*: *Extracto de los Servicios de este Oficial hasta Diciembre de 1802. Comunicaciones desde la Secretaría de Estado de Marina a Juan Joaquín Moreno, y a Francisco García de Espinosa para su conocimiento y cumplimiento en los Oficios Principales de Marina.*

progenitor como el bienestar de su madre y de sus hermanos menores. Ya en San Juan, Power solicitó una prórroga de la licencia que gozaba, que le fue dispensada el 27 de noviembre de 1802 por espacio de seis meses. Como él desconocía esto, volvió a suplicar pocos días antes que le fuera concedida por el tiempo y en los términos que se consideraran convenientes; o bien, que se le destinase en los correos marítimos establecidos en el puerto de San Juan para el de La Guaira —que eran atendidos por la Real Armada—, ocupándose de este modo, simultáneamente, del real servicio y de los intereses de su casa (8). Cuando la instancia fue recibida en el Departamento Marítimo de Cádiz, su comandante general, Gabriel de Aristizábal, la tramitó a la Secretaría de Estado de Marina, apoyando la pretensión de quien calificaba como «un buen oficial, activo y celoso, según sus informes, y por tanto acreedor a lo que pide» (9). En una Real Orden de 15 de marzo de 1803 le fue concedida la prórroga por seis meses, con arreglo al Real Decreto de 17 de febrero de 1787.

A primeros del mismo mes de marzo, Power pidió de nuevo un destino en los buques correos establecidos en San Juan para La Guaira, o en alguno de los guardacostas que se habían mandado establecer en la isla (10). La solicitud fue tramitada al secretario de Estado de Marina por el comandante general del Departamento Marítimo de Cádiz, quien apoyó la pretensión del puertorriqueño «considerándolo acreedor a esta gracia, y justas las causas que expone» (11). Finalmente, el 6 de agosto de 1803 se resolvió destinarlo al transporte de la correspondencia pública y del real servicio desde Puerto Rico a la costa de Caracas, y fue tal su buen desempeño en el nuevo destino, mandando la goleta-correo *Cometa*, que el comandante del apostadero de Marina de Puerto Cabello lo recomendó particularmente por sus conocimientos, actividad y celo. Cuando la carta llegó a Madrid se hallaba al frente de la Dirección General de la Armada el teniente general José de Mazarredo, al servicio de la administración de las fuerzas francesas invasoras de España. En nombre del mariscal Murat, lugarteniente general del reino, el ilustre marino vizcaíno dispuso que se pusiese la nota correspondiente en la hoja de servicios, por una Real Orden de 11 de junio de 1808 que se pasó a la Mayoría General, a cuyo frente se encontraba el jefe de escuadra Francisco Xavier de Uriarte (12). Este mismo día, desde San Juan, Tomás Hernández, adminis-

---

(8) A. G. M. Ibídem: *Ramón Power al Rey*. Puerto Rico, 22 de noviembre de 1802.

(9) A. G. M. Ibídem: *Gabriel de Aristizábal a Domingo de Grandallana*. Isla de León, 4 de marzo de 1803.

(10) A. G. M. Ibídem: *Ramón Power al Rey*. Puerto Rico, 1 de marzo de 1803.

(11) A. G. M. Ibídem: *Gabriel de Aristizábal a Domingo de Grandallana*. Isla de León, 2 de agosto de 1803. En la nota marginal del oficio figura, equivocadamente, el teniente de fragata como «Raymundo Power».

(12) A. G. M. Ibídem: *El Director General de la Armada al Mayor General de la Armada*. Madrid, 12 de junio de 1808.

trador del ramo de Correos, escribió al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, Francisco Gil de Lemus —al servicio de la Junta Central—, recomendando que Power fuera promocionado por sus buenos servicios con la goleta correo de su mando (13). En aquel momento estaba ascendido en la promoción a teniente de navío; pero el nombramiento no se hizo efectivo hasta el referido 23 de febrero de 1809, por los graves acontecimientos que ocurrieron en España desde que se inició el levantamiento contra los invasores napoleónicos en mayo de 1808. La razón de que el administrador principal de la Real Renta de Correos de Puerto Rico diese cuenta de los méritos contraídos por Power era debida a que en la isla no había jefe competente de Marina que pudiese hacerlo presente. Tomás Hernández destacó que dicha goleta era el único buque que, durante el conflicto bélico, mantenía la comunicación de Puerto Rico con el continente de la América española en la provincia de Venezuela, y que el activo marino había salvado en distintas ocasiones la correspondencia oficial y pública, perseguido y batido por los ingleses.

Power llegó incluso a pasar, en noviembre de 1807, por entre dos bergantines y una fragata de guerra enemigos que bloqueaban el puerto de San Juan; y, en marzo de 1808, después de catorce horas de caza que le dio otra corbeta, llevó su buque por entre los arrecifes más peligrosos de la parte del Sur, poniendo a salvo los documentos que portaba en los desembarcaderos del Papayo, territorio de la villa de San Germán. Si bien la gesta más destacada la realizó el siguiente mes de mayo, cuando consiguió conducir la correspondencia del puerto de La Guaira a Puerto Rico con tres interesantísimos pliegos para el Gobernador de la isla, que en Cabo Rojo entregó al subdelegado de la Administración de Correos, Ramón Hernández. Power recaló aquí con su goleta al amanecer del día 23, al tiempo que sobre la costa hacían sus cruceros cinco buques ingleses, y logró que los correos que llevaba llegasen a tierra en un pequeño bote, a pesar de los intentos de sus enemigos por impedirlo. Luego, cuando éstos intentaron hacerle salir del puerto en el que la *Cometa* se hallaba fondeada —que era una rada abierta sin recurso para la defensa—, trasladó a tierra los dos únicos cañones de que disponía y cuyos calibres eran proporcionados al escaso porte de su buque, con los pertrechos y municiones que pudo desembarcar, haciendo frente con un vivo fuego artillero a una goleta mosca armada y dos lanchas bien esquivadas que los ingleses destacaron con tal objeto. Y cuando éstas se le vinieron encima, echó de improviso su buque a pique e impidió que se acercasen al punto donde él mismo se hallaba con los fuegos a metralla de los dos cañones referidos; por lo que las embarcaciones enemigas se vieron obligadas a retirarse. Aquella misma noche, en un

---

(13) A. G. M. *Ibídem*: Expediciones de Indias, Asuntos Particulares, Legajo 1763. *Antonio de Escaño al Director General de la Armada*. Aranjuez, 8 de noviembre de 1808.

claro ejemplo de determinación, capacidad de mando y pericia marinera, consiguió habilitar la goleta correo y hacerla navegar, a pesar del fuerte quebranto que presentaba, hasta lograr dar fondo con la amanecida bajo la batería del puerto de Mayagüez, distante unas tres leguas de Cabo Rojo. Así, tan hábilmente, logró burlar a sus oponentes, los cuales esperaron acordonados en la cercanía de tal cabo para descubrir la *Cometa* con el nuevo día y efectuar un nuevo intento de sacarla. Al constatar que había logrado zafarse de los ingleses, y dado que en Mayagüez no contaba con los recursos precisos para habilitar su buque, Power emprendió la remontada rumbo a San Juan, consiguiendo colocarse, el 10 de junio, al amparo de la batería del castillo de su entrada, San Felipe de El Morro. Una general y grande satisfacción se produjo en la capital de Puerto Rico cuando se conoció tan heroica acción, lo que aumentó grandemente su popularidad.

El inicio en la Península de la Guerra de la Independencia contra los invasores galos fue aprovechado por los habitantes de la parte de la isla de Santo Domingo, que otrora había pertenecido a España y que fue cedida a Francia, para intentar que volviese a la Corona (14). Los hispano-dominicanos —que estuvieron acaudillados por el acomodado y acreditado mulato Juan Sánchez Ramírez— solicitaron del gobernador y capitán general de Puerto Rico, el mariscal de campo Toribio de Montes, que les auxiliara con armas, otros pertrechos de guerra, y fuerzas navales para el bloqueo del puerto. Accediendo a lo solicitado, el 22 de octubre de 1808 hizo zarpar de San Juan un bergantín y una goleta fletados, así como dos lanchas cañoneras de la plaza. Todos estos buques iban bien armados y condujeron 400 fusiles con sus bayonetas y cananas, 200 sables, las correspondientes municiones y 300 hombres voluntarios, en su mayor parte emigrados de Santo Domingo (15). También llevaron pliegos del gobernador para el jefe de la fuerza armada española levantada contra los franceses (16). Esta primera expedición marítima, al frente de la cual se hallaba el teniente de fragata de la Real Armada Martín María Espino, quien comandaba el bergantín *Federico*, fondeó dos días más tarde en Mayagüez, donde permaneció hasta el día 27, en que continuó viaje

---

(14) Por el Tratado de Riswick (1697), España traspasó a Francia la parte occidental de la isla, y por el de Basilea (1795), el resto, con lo que toda ella quedó en poder francés.

(15) Archivo Histórico Nacional (A. H. N.), Estado, 22, E, N. 356. *Toribio de Montes a Francisco de Saavedra, Presidente de la Suprema Junta de Sevilla*. Puerto Rico, 15 de octubre de 1808.

(16) El auxilio fue prestado bajo el depósito de una fianza, que se formó mediante una suscripción garantizada por españoles de Santo Domingo emigrados a Puerto Rico, y por españoles de esta isla. La obligación de responder con créditos contra la Real Hacienda, por los gastos que la expedición originara, fue fijada en 18.000 pesos fuertes, en los supuestos de que se perdiese, de que fracasase, o que no fuese aprobada por la Junta Central, o por Fernando VII cuando éste se restituyera al trono.

rumbo a Santo Domingo ya puesto el sol, en compañía de la fragata de guerra británica *Franchise* (17), su comandante el capitán de navío Charles Dashwood. La flotilla llegó a la entrada del río Yuma el día 29, y el 30 subieron la goleta y las lanchas hasta la cercanía del pueblo de Higüey para comenzar a desembarcar los auxilios, que fueron luego transportados a lomos de caballerías hasta Seybo. Por caminos dificultosos y bajo lluvias terribles, el 6 de noviembre los hispano-dominicanos alcanzaron el arroyo de Magarin, cuando ya conocían que el general francés Ferrand había partido de la capital con una expedición compuesta de tropas de línea y de la milicia nacional, de Infantería y Caballería, y que se hallaba muy próximo (18). Al día siguiente tuvo lugar la determinante batalla de Palo Hincado. Antes de iniciarse el combate, el general Ferrand ofreció 100 pesos al que tomase la bandera española, que había sido remitida desde Puerto Rico. Simultáneamente, Juan Sánchez Ramírez gritó a los suyos que se imponía «Pena de la vida al jefe que diese voz de retirada, aunque sea yo mismo; pena de la vida al tambor que tocase retirada aunque sea mandado; y pena de la vida al que volviere la cara atrás, o no caminase sobre el enemigo, avanzando a la primera descarga de fusilería sin esperar más» (19). Las buenas disposiciones adoptadas por el mando, unidas a la resolución e intrepidez que mostraron los hispano-dominicanos en el combate, provocaron, en un periodo de tiempo extraordinariamente corto, la derrota de las tropas francesas y su vergonzosa y desordenada huida del campo de batalla. Perseguido por la caballería enemiga, y próximo a caer en sus manos, el general Ferrand se suicidó de un pistoletazo por la boca, que le destrozó la media cara del lado izquierdo. En atención a que el francés había tenido el atrevimiento de patear la cucarda española del capitán de un buque parlamentario, le fue cortada la cabeza, que se llevó a la villa de Seybo, con el caballo que montaba y sus insignias, para así vengar aquella afrenta (20).

---

(17) De construcción francesa y 36 cañones, fue botada en Bayonne en octubre de 1797. Capturada el 28 de mayo de 1803 por los británicos, entró a formar parte de la Royal Navy. Participó en la 2.<sup>a</sup> Batalla de Copenhagen, comandada también por Charles Daswood. Al propio tiempo, Toribio de Montes escribió al vicealmirante de Jamaica solicitándole que sus buques cruzaran delante de Santo Domingo; lo que efectuaron intermitentemente.

(18) A. H. N. Estado, 60, C. N. 52 - N. 54: *Ejemplares de la Gaceta de Puerto Rico*. *Gaceta* del miércoles 23 de noviembre de 1808, pp. 2.150-2.154. Suplemento a la *Gaceta* del sábado 26 de noviembre de 1808. Louis Ferrand era, a la sazón, general de brigada, oficial de la Legión de Honor, comandante en jefe y administrador general de la Santo Domingo francesa, donde ejercía funciones de capitán general. Su salida de la capital, al frente de sus tropas, obedeció a que tenía noticia de la remesa que desde Puerto Rico debía llegar a Higüey, hacia donde se dirigió con la intención de interceptarla.

(19) A. H. N. Estado, 22, E, N. 357: *Juan Sánchez Ramírez al Gobernador, Intendente y Capitán General Toribio Montes*. Cuartel general de Seybo, 9 de noviembre de 1808.

(20) A. H. N. Estado, 60, C, N. 48: *Informe sobre la reconquista de la isla de Santo Domingo*. Aguadilla. Isla de Puerto Rico, 29 de noviembre de 1808.

Tal y como estaba concertado, la *Franchise* se separó de los buques españoles en Yuma y partió para tomar posesión del pueblo y fuerte de Samaná, donde se sabía que estaban cinco corsarios franceses refugiados con las presas españolas que hacían en aquellos mares y, particularmente, en las costas de Puerto Rico. Tomó dos de los mismos e hizo prisionera a la guarnición del fuerte, en el que se arboló el día 15 la bandera española a nombre de Fernando VII. Por su parte, el bergantín y la goleta españoles regresaron a San Juan conduciendo 35 trozas de caoba, que fueron vendidas a favor de la Real Hacienda en 1.320 pesos, para así poder financiar las operaciones militares en ayuda de Santo Domingo. A finales de noviembre, el gobernador de Puerto Rico comunicó a la Junta Central que se volvería a salir hacia el mismo destino, con más armas, municiones y dos piezas de artillería de a caballo (21).

El 25 de mayo de 1809, Toribio de Montes despachó el bergantín el *Aguila* —comprado y habilitado por la Real Hacienda, que se puso al mando de Power—, armado con catorce cañones, una fragata mercante con cuatro, una goleta con cuatro, otra goleta con dos y una lancha cañonera, que condujeron tropas, pertrechos de guerra, municiones y víveres para bloquear por mar la capital de Santo Domingo. Éste era el último puerto que se encontraba en manos francesas, hallándose la ciudad completamente cercada por tierra con tropas de Infantería española dotada de sus correspondientes oficiales, que estaban unidas a más de 3.000 paisanos bajo el mando de Sánchez Ramírez. El objetivo era impedir absolutamente la entrada en la misma de comestibles, para obligarla de tal modo a capitular (22). Con la llegada de esta pequeña división de bajeles comandada por el marino puertorriqueño, que tomó bajo su mando todas las fuerzas de mar en este bloqueo, la acción contra las autoridades y fuerzas militares francesas se estrechó, hasta finalizar con la entrega de la plaza después de un sitio de siete meses, bajo determinadas condiciones.

Muy pocos días antes de la rendición llegaron de Jamaica tropas británicas bajo el mando del mayor general Lile Carmichael, en calidad de aliadas y auxiliares de las fuerzas españolas. El 26 de junio desembarcaron 600 hombres en el puerto del Palenque, distante diez leguas de Santo Domingo, y el 6 de julio llegaron a los puestos avanzados de los sitiadores. Sin disparar un solo tiro de fusil, enviaron un oficial a la plaza para parlamentar, quien convino con el general francés Barquier el cese del fuego y tratar una capitulación. En consecuencia, cesaron los disparos de los morteros y obuses que sobre la ciudad efectuaban los artilleros españoles, que ya habían arruinado muchas casas. En la jornada siguiente, 7 de julio de 1809, la capitulación fue firmada

---

(21) A. H. N. Estado, 22, E. N.º 359: *Toribio de Montes al Presidente de la Junta Central*. Puerto Rico, 26 de noviembre de 1808.

(22) A. H. N. *Ibidem*, N.º 371: *Toribio de Montes al Secretario de Estado y del Despacho Universal de la Guerra*. Puerto Rico, 30 de mayo de 1809.



*El salvamento del niño don Ramón Power.* Al pie del cuadro, se lee: «Naufragio del que, por la intercesión de Nra. Sra. de Belén, se libró Dn. Ramón Power al querer saltar en la Costa de Cantabria de la Fragata *La Esperanza* en un (sic) lancha que de el Puerto de Castro salió a socorrerla de una furiosa tempestad». (Pintura de José Campeche Jordán, fechada en 1790).

y ratificada (23). Los franceses recibieron a los británicos como el agua de mayo, pues les irritaba enormemente llegar a la humillación —que era tan inminente— de tener que rendirse a los españoles, y en particular, a Sánchez Ramírez: un paisano, «de clase inferior», que había vivido bajo las leyes de Francia y que se había levantado en armas infligiendo a su ejército una derrota tan contundente como deshonrosa.

En este caso —como en otros que ocurrieron en la Península durante la Guerra de la Independencia—, la realidad histórica fue manipulada para empequeñecer la acción de los españoles y engrandecer la actividad de los británicos, quienes se erigieron injustamente como los conquistadores de Santo Domingo y a los que la capital se había entregado. En el encabezamiento de la *Convention*, el general Sánchez Ramírez está citado en tercer y último lugar entre los aliados, como *Commandant en chef*

*les troupes espagnoles*, tras el mayor general Hugh Lyle Carmichael, referido como *Commandant en chef les troupes Britanniques à Saint-Domingue*, y el comodoro William Pryce Cumby, quien figura como *Commandant les forces*

(23) A. H. N. *Ibidem*, N.º 375: *CONVENTION conclue par les Commissaires soussignés, nommés à cet effet, entre le Major-général Hugh Lyle Carmichael, Commandant en chef les troupes Britanniques à Saint-Domingue, le Commodore William Pryce Cumby, Commandant les forces navales, et le Général Don Juan Sánchez Ramirez, Commandant en chef les troupes espagnoles; d'une part; Et le Général de Brigade Joseph Barquier, Commandant en chef les troupes Françaises, de l'autre part; Pour l'évacuation de la Place de Santo-Domingo, et des Forts en dépendant, par les troupes Françaises.*

*navales*. No deja de llamar la atención que en la Capitulación no se efectúe mención alguna a las fuerzas de mar españolas presentes en el bloqueo, que estaban compuestas por siete embarcaciones armadas de las cuales tres eran mandadas por oficiales de Marina, y cuyas actuaciones fueron tan determinantes. Esta injusta y lamentable imprecisión fue trasladada luego a la historiografía, y ha sido repetida hasta el presente por quienes no han tenido el rigor exigible en el estudio e interpretación del pasado.

El regreso a la Corona de la parte española de la isla de Santo Domingo fue posible por la determinación de los dominicanos, tan eficazmente liderados por Sánchez Ramírez, así como por la inestimable ayuda proporcionada por Puerto Rico, que socorrió a Santo Domingo con más de 700 hombres de Infantería y sus oficiales —al frente de los cuales se halló José Arata, teniente coronel del Regimiento Fijo de San Juan—, dos morteros, seis cañones, 700 fusiles y cananas para armar paisanos, 66 artilleros con dos oficiales, las municiones necesarias y las subsistencias para tres meses, tanto para los embarcados como para los que servían en tierra. La adquisición, a iniciativa del gobernador de Puerto Rico, del bergantín *Águila* para proteger las lanchas cañoneras, estuvo motivada por no haber conseguido que se enviara desde Puerto Cabello uno de los tres bergantines de guerra que existían en el mismo. Incluso la goleta correo *Cometa* fue también empleada en las acciones militares para la liberación de la parte oriental de Santo Domingo (24). Ningún auxilio recibió la antigua Española de la provincia de Caracas, y de la isla de Cuba sólo obtuvo 20.000 pesos, que fueron enviados por el comandante general de Marina del Apostadero de La Habana, además de un corto número de fusiles facilitados por su gobierno.

En julio de 1810, Sánchez Ramírez, en calidad de nuevo gobernador de la isla (25), comunicó al Consejo de Regencia el exacto desempeño de Power durante el bloqueo, su interés por el Real Servicio, su carácter desinteresado y las demás prendas tan estimables que adornaban su persona, a quien calificaba de «un oficial tan benemérito» (26). En octubre del mismo año, cuando el teniente de navío se hallaba ya en la villa de la Real Isla de León ejerciendo de diputado en las Cortes Generales y Extraordinarias, el contenido de la carta del gobernador dominicano fue trasladado por real orden del Consejo de Regencia al director general de la Armada, para su conocimiento y demás

---

(24) A. H. N. Estado, 22, E. N.º 377: *Informe de todos los acontecimientos ocurridos en Santo Domingo elaborado por Toribio de Montes (con anotación para que se extracte para la Gaceta)*. Puerto Rico, 4 de agosto de 1809.

(25) El 12 de diciembre de 1808, según acuerdo que hicieron en junta, los hispano-dominicanos lo nombraron gobernador político y militar, intendente interino y comandante general de la Fuerza Armada o Ejército español de la isla.

(26) A. G. M. Cuerpo General, Asuntos Personales, Legajos 620-963: *Juan Sánchez Ramírez al Consejo de Regencia*. Santo Domingo, 13 de julio de 1810.

efectos que pudiesen convenir (27). Éste contestó manifestando que se quedaba «en hacer el uso conveniente de esta recomendación en ocasión oportuna» (28).

### Vocal de la Junta Central Suprema Gubernativa de los Reinos de España e Indias

El 14 de julio de 1808 llegaron a San Juan los comisionados españoles de la Junta Central Manuel Jáuregui, capitán del Real Cuerpo de Guardias Españolas, y Juan Jabat, capitán de fragata de la Real Armada, quienes entregaron el correo extraordinario de la Junta Central, de fecha 17 de junio anterior, así como diversos pliegos informativos; contaron de viva voz los últimos e importantísimos sucesos acaecidos en la Península; y expresaron la necesidad de conservar en el momento, más que nunca, los vínculos indisolubles que unían la isla con la metrópoli. Como consecuencia, Puerto Rico reconoció su lealtad a Fernando VII y la autoridad de la Junta Suprema (29). Más tarde, y cuando aún se hallaba Power en Santo Domingo al frente de la división de bajeles empleados en el bloqueo, recibió la notificación de haber sido nombrado vocal de la Junta Central en representación de la isla de Puerto Rico, según lo dispuesto en la Real Orden de 22 de enero de 1809, por la que se dispuso que, en atención a que el territorio era integrante de la monarquía española, debería tener representación nacional por medio de un diputado (30). El 31 del mismo mes de julio de 1808 dio a la vela para Puerto Rico en el bergantín de guerra *Portorriqueño*, que era uno de los que componían la fuerza naval bajo su mando, y arribó a San Juan el 11 de agosto para recibir los poderes e instrucciones que deberían entregar a los ayuntamientos de la isla. El siguiente día 30 se dirigió a la Junta Central para comunicar la elección que en él había recaído y describir el lamentable estado que Puerto Rico presentaba. Igualmente, manifestó que en ella permanecería hasta recibir las correspondientes instrucciones de los municipios; además de recabar toda la información que sirviera para el mejor cumplimiento del nuevo puesto que ocupaba, con la intención de embarcarse luego para el puerto de Cádiz en la primera ocasión

---

(27) *Ibídem*: Nicolás M.<sup>a</sup> de Sierra a Félix de Tejada. Isla de León, 8 de octubre de 1810.

(28) *Ibídem*: Félix de Tejada a Nicolás M.<sup>a</sup> de Sierra. Cádiz, 10 de octubre de 1810.

(29) A. H. N. Estado, 60, C. N. 13-N.16: *Documentos del obispo de Puerto Rico, Juan Alexo de Arizmendi, reconociendo la autoridad de la Junta Central Suprema y de Fernando VII, tras conocerse los sucesos de España [...]*. *Ibídem*, N. 17-N.20: *Documentos del Cabildo eclesiástico de Puerto Rico reconociendo la autoridad de la Junta Central Suprema y de Fernando VII*.

(30) A. H. N. Estado, 57, F. N. 100: *Elección de Ramón Power como Diputado de la isla de Puerto Rico y Vocal a la Junta Suprema*.

que se le presentase (31). El 17 de octubre de 1809 Power volvió a dirigirse a la Junta Suprema para informar y detallar las fuertes discrepancias ocurridas entre él y el nuevo gobernador, intendente y capitán general de la isla, Salvador Meléndez Bruna (32), así como los desaires y ultrajes que consideraba haber recibido del mismo. Entre ellos, el relacionado con la negativa del gobernador a que el diputado tuviera secretario privado, que había solicitado y obtenido del administrador principal de Correos en la persona de Esteban de Ayala (33), en cuya compañía pensaba viajar a España (34); y manifestó que, si se continuaba negándose, permanecería en Puerto Rico hasta que se adoptase una real determinación al respecto, no zarpando «hasta tanto que con noticia de este nuevo atentado, haya resuelto V. M. el castigo que juzgue conveniente imponerle, y la satisfacción pública que fuere de su Real agrado» (35). Aquí comenzó una fuerte desavenencia entre Power y Meléndez Bruna, que creció con el tiempo, se trasladó a otros ámbitos y sus efectos se prolongaron incluso después de la muerte del marino puertorriqueño. Tal dilación fue la causante de que éste no se incorporara a la Junta Central que, desprestigiada, abdicó del poder supremo el 29 de enero de 1810 en la villa de la Real Isla de León, siendo reemplazada en la misma por el Supremo Consejo de Regencia de España, que se instaló dos días más tarde.

### Diputado en las Cortes Generales y Extraordinarias

Por un Real Decreto del Consejo de Regencia, de 14 de febrero de 1810, se dictaminó que en las Cortes ya convocadas tuviesen representación los virrei-

---

(31) A. H. N. Estado, 60, C. N. 49-N. 50: *Cartas de Ramón Power, diputado electo por Puerto Rico, vocal de la Junta Central Suprema y comandante que fue de la división que bloqueó a Santo Domingo hasta su rendición, informando del estado y necesidades de Puerto Rico.*

(32) Capitán de navío de la Real Armada, fue nombrado para el cargo el 18 de febrero de 1809, relevando a Toribio de Montes. Llegó a San Juan en el bergantín *Penélope* el 30 de junio del mismo año.

(33) Esteban de Ayala, nacido en Puerto Rico el 8 de enero de 1781, empezó a servir en la Renta de Correos en la clase de «meritorio» y alcanzó a ser contador general de la Renta de Correos y Caminos del Reino.

(34) A. H. N. Estado, 57 F. N. 102: *Correspondencia de la Junta con el Administrador de Correos Tomás Hernández sobre haber sido electo por el Diputado vocal de la Junta Central para secretario suyo, el contador interventor de la misma administración Esteban Ayala, solicitando el reemplazo. Puerto Rico.*

(35) A. H. N. Estado, 57, F. N. 103- N.111: *Comunicaciones con la Junta Central, con ocasión de las discrepancias habidas ente el Capitán General y Gobernador de Puerto Rico, Salvador Meléndez y el vocal electo (como diputado de la Isla) de la Junta Central, Ramón Power, que pretendía (aun antes de tomar posesión de su cargo) ocupar en todos los actos oficiales un puesto preferente al del Capitán General y Gobernador en ejercicio.*



Retrato del diputado por Puerto Rico Ramón Power. (Obra del pintor Federico Godoy, efectuada en 1920. Museo de las Cortes. Cádiz, calle Santa Inés, n.º 9).

atos de Nueva España, Perú, Santa Fe y Buenos Aires, así como las capitanías generales de Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Guatemala, Provincias Internas, Venezuela, Chile y Filipinas. Atendiéndose a lo mandado en el mismo, se celebró el siguiente 17 de abril un cabildo extraordinario en la ciudad de San Juan, para efectuar la elección y el sorteo de quién debería ostentar la representación de Puerto Rico ante las Cortes que habría de celebrar la nación. El acto tuvo lugar en el Ayuntamiento de la capital. En primer lugar, se efectuó la elección para nominar a tres individuos naturales de la provincia, dotados de probidad, talento e instrucción y exentos de toda nota desfavorable. En la votación, el obispo de la Diócesis, Juan Alexo de Arismendi, obtuvo cinco votos; el oidor honorario, fiscal de Justicia y de la

Real Hacienda, José Ignacio Valldejuli, cuatro; el presbítero Antonio Sánchez, tres; el doctor Manuel García, uno; el doctor Nicolás de Quiñones, uno; Diego Pizarro, teniente del Regimiento Fijo de la Plaza, dos; el doctor Jacinto Santana, uno, y Ramón Power, teniente de navío de la Real Armada, siete. Luego, se procedió a sortear entre los tres que obtuvieron mayor número de votos para sacar, a la primera, al diputado. Las boletas fueron introducidas en una jarra dentro de bolas de madera y movidas en bastantes ocasiones. Seguidamente, el alcalde ordinario y presidente sacó una de las bolas, cuya boleta contenía el nombre de Power, que fue leído en voz alta, «a quien el Ayuntamiento dio por electo Diputado de Cortes para la representación de esta Isla» (36)

---

(36) CARO DE DELGADO, Aída R.: *Ramón Power y Giral, Diputado puertorriqueño a las Cortes Generales y Extraordinarias de España (1810-1812)*. Barcelona, Imprenta de Manuel Pareja, 1969; p. 229.

El gobernador determinó entonces mandar detener la corbeta de guerra española *Príncipe de Asturias*, correo que iba a zarpar para España, con el fin de que el diputado electo se transportase con la brevedad que el Consejo de Regencia había encargado. En ella partió Power rumbo a Cádiz con el testimonio de su elección y el poder del ayuntamiento que lo había elegido (37), además de las instrucciones que le entregaron sobre los asuntos que entendían debieran promoverse en las Cortes respecto a la ciudad capital de San Juan, la villa del Señor San Blas de Yllescas de Coamo, la villa de La Aguada y la villa de San Germán (38). El buque, que se hallaba al mando del teniente de fragata Manuel M.<sup>a</sup> Martínez, efectuó la derrota desde Cartagena de Indias, La Habana y Puerto Rico en 31 días de navegación, entrando en la bahía gaditana con viento NO el miércoles 31 de mayo de 1810 (39). A partir de entonces, el puertorriqueño residió en la ciudad de Cádiz hasta que se trasladó a la villa de la Real Isla de León, donde tuvo lugar la apertura de las Cortes Generales y Extraordinarias el 24 de septiembre de 1810. El antecedente día 14 mandó el Consejo de Regencia que, una vez examinados y aprobados los poderes de los diputados Benito Ramón de Hermida, el marqués de Villafranca, Felipe Amat, Antonio Oliveros, Antonio Samper y Ramón Power, fuesen éstos los que examinasen y aprobasen «por sí y en virtud de delegación expresa que hace Su Majestad, los poderes de todos los Procuradores de las provincias, ciudades, Juntas y demás Corporaciones de estos Reinos y los de Indias que hayan de asistir a las Cortes» (40).

Como testigo directo y privilegiado, el marino y político puertorriqueño dejó constancia de la instalación de las Cortes en una carta que dirigió al Cabildo de la ciudad de San Juan, fechada en la Real Isla de León dos días más tarde, en estos términos:

«Llegó por fin el momento deseado por la Nación y aquel día feliz memorable en que el Pueblo Español se ve en posesión de todos sus derechos. La mañana del 24 del corriente día prefijado para la apertura del augusto Congreso que va a pronunciar los Decretos para la salvación de la Patria y su futura felicidad, ha sido la de mayor júbilo, y entusiasmo patriótico que haya podido

---

(37) Archivo del Congreso de los Diputados (A. C. D.). Serie documentación electoral: 3, n.º 35. *El poder, otorgado el 26 de abril de 1810 en la ciudad de San Juan de Puerto Rico y extendido en protocolo público, fue signado y firmado por el Escribano Público del número José de Reyna.*

(38) CARO DE DELGADO, Aída R.: *op. cit.*, pp. 71-128.

(39) Biblioteca de Temas Gaditanos: *Diario Marítimo de la Vigía de Cádiz*. La corbeta no volvió a zarpar del puerto de Cádiz para Puerto Rico hasta el 13 de septiembre del mismo año, al mando del teniente de navío Torcuato Piédrola.

(40) *Gaceta Extraordinaria de la Regencia de España e Indias*, domingo 16 de septiembre de 1810. Cádiz, Imprenta Real, 1810; pp. 675-677.

enajenar los corazones de todos los Españoles de ambos mundos por tan deseada adquisición, y me apresuro a comunicarlo a V. S. Y. congratulándole por tan agradable suceso y anticipándole igualmente como a todo ese leal y generoso Pueblo representado por mí en este augusto Congreso, los sentimientos de mi particular satisfacción, anhelando vivamente poder desempeñar con la eficacia que deseo el cumplimiento de los sagrados deberes en que me han constituido...» (41).

De los 104 diputados que se hallaron presentes en tan venturosa jornada, 57 fueron propietarios y 47 suplentes (42). De estos últimos, 28 representaron a América y Filipinas, y los restantes a España. Power fue el único diputado propietario ultramarino presente en la instalación del Congreso Nacional (43). Al día siguiente se celebraron dos sesiones públicas: una que comenzó a las diez de la mañana y otra a las siete de la noche. Abierta la reunión matutina, algunos diputados hicieron ver la necesidad de que hubiese quien sustituyera en sus funciones al presidente de las Cortes, por el motivo que fuese. En conformidad con ello, se procedió a la elección de un vicepresidente, empleándose el mismo sistema que el utilizado en los nombramientos antecedentes. Power resultó elegido en primera votación por una mayoría absoluta de 63 votos (44).

El diputado por Puerto Rico permaneció en la villa de la Real Isla de León hasta que las Cortes dieron por finalizadas en la misma sus sesiones el 20 de febrero de 1810. Seguidamente, se trasladó a la ciudad de Cádiz, donde el Congreso reanudó su actividad parlamentaria el 24 del mismo mes.

## Enfermedad y muerte

El 10 de junio de 1813, «año sexto de la gloriosa lucha del pueblo español contra la tiranía», murió en su casa de la ciudad de Cádiz, a las tres y media de la tarde, el marino y político puertorriqueño. Ramón Solís informa que

---

(41) CARO DE DELGADO, Aída R.: *Ramón Power y Giralt...*, op. cit., p. 131.

(42) A. C. D.. Papeles Reservados de Fernando VII, Tomo 34, fs. 153-154: *Acta de instalación de las Cortes Generales y Extraordinarias, firmada por Nicolás María de Sierra, Secretario de Estado y del Despacho Universal de Gracia y Justicia, y Notario Mayor del Reino*. El diputado puertorriqueño figura como don Ramón Pover.

(43) TORREJÓN CHAVES, Juan: *Las Cortes Generales y Extraordinarias de la Isla de León (24 de septiembre de 1810-20 de febrero de 1811)*. San Fernando, Excmo. Ayuntamiento, 1999; pp. 48-50. El puertorriqueño no fue nunca diputado suplente, como equivocadamente se ha escrito.

(44) *Diario de las discusiones y actas de las Cortes*. Cádiz, Imprenta Real, 1811; Tomo I, p. 9.

falleció «víctima de la fiebre amarilla, en su domicilio de la calle del Molino número 39 (sic). Contaba treinta y ocho años» (45).

La calle del Molino —denominada en la actualidad Adolfo de Castro— figura como perteneciente al barrio de Bendición de Dios, en el «Padrón General practicado en virtud de orden del Excmo. Ayuntamiento Constitucional, por la Diputación de Comisarios de Barrio, que comprende los habitantes de la Parroquia de San Antonio de esta Ciudad de Cádiz. Año de 1813» (46). En éste, las casas correspondientes a la calle del Molino son las numeradas del 45 al 71, por lo que, de haber habitado Power en la casa número 49, estaría comprendido en la misma (47). Sin embargo, y no obstante la afirmación de Solís, el nombre de Power no está incluido en este padrón en la casa n.º 49, y ni siquiera en el barrio mencionado. En éste sí se encuentra, habitando en la calle del Fideo, casa n.º 27, Esteban de Ayala, expresándose que su patria era Puerto Rico, que contaba 34 años de edad, que era de estado soltero, que se hallaba empleado en la Dirección de Correos, que tenía cuatro años de residencia en Cádiz y que había pasado la epidemia de fiebre amarilla (48). Es posible que, cuando se efectuara el padrón referido Power ya hubiera fallecido y que su última morada fuera la casa n.º 49 de la calle del Molino; pero lo seguro es que su nombre no aparece entre los moradores de la misma en el padrón gaditano de 1813.

Tampoco he hallado constancia documental de que el marino y diputado puertorriqueño dejara de existir víctima de la epidemia de fiebre amarilla —el vulgarmente llamado «vómito negro o prieto»—, que ya había assolado la bahía gaditana y sus alrededores en los años precedentes de 1800, 1804 y 1810 (49); si bien es cierto que cuando falleció la ciudad de Cádiz se hallaba sufriendo un nuevo azote epidémico. Power murió en estado de soltería y bajo disposición testamentaria de su fuero militar, otorgada en la ciudad de Cádiz

---

(45) SOLÍS, Ramón: *El Cádiz de las Cortes*. Madrid, Silex, 1987; p. 356. El autor detalla en la misma que «siguiendo el padrón de 1813, hemos identificado el domicilio de los siguientes diputados...» (pp. 199-202), y ubica a Power en la calle del Molino n.º 49.

(46) Archivo Histórico Municipal de Cádiz (A. H. M. C.), Padrones de habitantes. L. 1.056. Con todos sus barrios, la Parroquia de San Antonio poseía entonces 989 casas y 14.315 habitantes, de los cuales 6.504 eran varones y 7.811 hembras; unos y otras de todas las edades.

(47) Entonces la numeración de los casas no eran por calles, sino por barrios. Así, en el de Bendición de Dios, la calle del Fideo comprendía los números 1 al 32; la calle del Ataúd, del 32 al 41, el 43 y el 44; la calle del Molino, del 45 al 71; la calle del Aire, del 72 al 77; la calle de la Alameda, del 78 al 84; la calle del Marzal, del 102 al 111 y del 113 al 117; la calle Bendición de Dios, del 118 al 132 y medio; la calle Portería del Carmen, del 133 al 135, del 137 al 144, y del 149 a 154, el convento del Carmen, y la calle de San Isidro, del 146 al 148 y el 155.

(48) Es el único puertorriqueño que figura en los barrios de Bendición de Dios y de San Antonio.

(49) La fiebre o calentura amarilla acometió estas tierras siempre durante el verano y el otoño, siendo más contagiosa en los meses del estío.

el 24 de mayo inmediato antecedente, dejando nombrados para ejecutores de su última voluntad a su madre en primer lugar; en segundo, a su secretario y administrador honorario de la Renta de Correos Esteban de Ayala, y en tercero, al presbítero Miguel Ramos de Arispe, diputado en Cortes por la provincia de Coahuila en la Nueva España (50). Lamentablemente, el testamento aún no ha sido localizado, a pesar de las minuciosas indagaciones efectuadas por Manuel Ravina, director del Archivo Histórico Provincial de Cádiz, y por mí mismo (51).

En la partida de defunción del prócer puertorriqueño reza lo que sigue:

[Al margen] *Honras enteras. El Sr. Dn. Ramón Power.*

«[Al centro] En la ciudad de Cádiz en el día diez del mes de Junio del año de mil ochocientos y trece: falleció el Sr. Dn. Ramón Power, Capitán de Fragata de la Real Armada y Diputado en Cortes por la Ysla de Puerto Rico, de cuya Ciudad es natural, de estado soltero, de edad de treinta y seis años, hijos de los Sres. Dn. Joaquín Power, Rexidor perpetuo de dicha Ciudad, ya Difunto, y de D<sup>a</sup>. Josefa Giral: fue sepultado su cadáver en el día once del expresado mes, en el Cementerio General de San José Extramuros de dicha Ciudad, habiendosele hecho las exequias en la mañana del día veinte del citado mes, en esta Iglesia Parroquial Castrense por la Cruz y Clero della, con el funeral de Honras Enteras; recibió los Santos Sacramentos. Testó militarmente a presencia de testigos, Nombró por albaceas en primer lugar a su madre, en segundo a Dn. Estevan de Ayala, Administrador Honorario de la Renta de Correos, y en tercero a el Dr. Dn. Miguel Ramos Arispe, Diputado en Cortes por la (ilegible) de Nueva España, y lo firmé=Rl. entre renglones vale.

Dn Gregorio Guedes y Trava [rubricado]» (52).

En la mañana del 10 de junio el Congreso tuvo noticias de que Power estaba agonizando. En la jornada siguiente, en unión de Esteban de Ayala, Ramos de Arispe avisó a las Cortes que había fallecido el que fuera diputado por la

---

(50) Esta modalidad de testamento podía ser efectuado por quien gozara del fuero militar, manifestando su última voluntad sin sujeción a las formalidades del testamento ordinario. Si el testador se encontraba enfermo o herido, el testamento militar podía otorgarse en presencia de dos testigos, sin necesidad de la presencia del jefe u oficial de la unidad a la que se perteneciera.

(51) RAVINA MARTÍN, Manuel: *Las Cortes de Cádiz y el protocolo Notarial*. Cádiz, Consejería de Cultura y Medio Ambiente. Junta de Andalucía, 1991; p. 18.

(52) Archivo Eclesiástico del Ejército, Libro de Defunciones n.º 1958, folio 260. Para localizar la partida de defunción, que se publica aquí por vez primera, he realizado una exhaustiva y paciente búsqueda en todos los archivos parroquiales de la ciudad de Cádiz, así como en los correspondientes a la Armada y al Ejército. La razón de que la partida de defunción de un marino de guerra se encuentre en el Archivo Eclesiástico del Ejército obedece a que la única iglesia

Isla y Provincia de Puerto Rico, y capitán de fragata de la Armada Nacional (53). El día 12 la prensa diaria recogía sucintamente la noticia y el enterado de las Cortes: «D. Esteban Ayala participa á las Cortes haber muerto en su casa el Sr. Diputado Power» (54). En la jornada siguiente, Ramos de Arispe y Esteban de Ayala se dirigieron a Félix de Tejada, director general de la Armada, comunicándole el fallecimiento (55).

*El Conciso* informó del acuerdo del Congreso sobre la propuesta efectuada por el diputado por Coahuila en la sesión del día anterior para honrar la memoria del difunto, que fue realizada en los términos siguientes:

«Deseando, como albacea del difunto Sr. D. Ramón Power, Diputado de Puerto Rico, que se verifique su funeral con la mayor decencia posible, pido á V. M. sea servido dispensar la Ordenanza, en cuanto prohíbe que se hagan honores militares en la Corte sin licencia expresa del Soberano, a fin de que se le pueda hacer los que le corresponden como Capitán de Fragata de la Armada Nacional» (56).

Las Cortes accedieron a lo solicitado y la dispensa fue trasladada a los secretarios de Estado de Guerra y Marina (57).

## Sepultura y honras fúnebres

No obstante constar en la partida de defunción que fue el 11 de junio el día del enterramiento, en el libro correspondiente del Cementerio General de San José Extramuros de la ciudad de Cádiz quedó recogido que Power fue sepultado el día 10. Al cadáver se le asignó la papeleta de entierro n.º 92, como

---

parroquial castrense existente en Cádiz era la del Santo Angel, que atendía espiritualmente a todos los militares de la ciudad, ya fuesen miembros del Ejército o de la Armada. De ahí también que se celebraran en la misma sus honras funerales, no obstante pertenecer la casa en la que, según se dice, habitó Power a la Parroquia de San Antonio. Agradezco al capellán jefe de este archivo eclesiástico, padre Manuel Gómez Cuevas, la amabilidad y eficacia prestadas en mi labor investigadora.

(53) *Diario de Sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias*, n.º 879, p. 5.464; 11 de junio de 1813.

(54) *El Conciso* (martes, 15 de junio de 1813), p. 1. El laconismo de la noticia obedeció al interés existente por dar la menor publicidad a los fallecimientos ante la situación epidémica.

(55) M. N. M., Ms. 1.427, Documento 41, fs. 215-219. La contestación del director general de la Armada fue efectuada cinco días más tarde, señalando en la misma que se había dispuesto lo conveniente para que se hiciesen las anotaciones de ordenanza.

(56) *Diario de las discusiones y actas de las Cortes*. Cádiz, Imprenta de don Diego Campoy, 1813. Tomo XX, p. 200. Sesión del 14 de junio de 1813.

(57) A. G. M. Cuerpo General, Asuntos Personales, Legajos 620-963. Fermín de Clemente y José Domingo Rus, diputados secretarios. Cádiz, 15 de junio de 1813.



Urna funeraria con los restos de Ramón Power, y de otros diputados, en el Oratorio de San Felipe Neri de Cádiz.

proveniente directamente de las Parroquias, y fue depositado en la puerta Norte, fila 4.<sup>a</sup>, nicho n.º 21 (58). En consecuencia, los restos fueron inhumados poco después de su muerte, la misma tarde en la que aconteció. La precipitación por sacar el cadáver de la ciudad y trasladarlo al camposanto extramuros, sin ni siquiera velarlo, puede ponerse en relación directa con el gran temor que causaba el contagio de la fiebre amarilla, de la que se desconocía el agente causal.

El día del óbito, según el parte de Sanidad correspondiente que se leyó en las Cortes en la jornada siguiente, fueron nueve los cadáveres enterrados en dicho cementerio, lo que coincide con la información que pasó su encargado, Juan de León, al procurador mayor de la ciudad: seis hombres, una

mujer, un niño y una niña, que provenían del Hospital de San Juan de Dios (dos hombres), del Hospital del Carmen (una mujer) y directamente de las parroquias (seis: cuatro hombres, un niño y una niña) (59). Las exequias por el alma de Power fueron efectuadas en la mañana del día 20 del mismo mes en la Iglesia Parroquial Castrense de la ciudad de Cádiz, con un funeral de honras enteras, siéndoles realizados los honores correspondientes a su rango y

(58) A. H. M. C. Libro 8.706: *Libro de asiento perteneciente al Cementerio de Puerta de Tierra al cargo del Mtro. de Arvañil Dn. Juan de León, con especificación de Nichos ocupados y Sepulturas de mamposería; Cadáveres recibidos diariamente, según su pertenencia, y dá principio en 1.º de Junio del año de 1802, siendo Gobernador de esta Plaza el Exmo. Sor. Dn. Tomás de Morla, y procurador Mayor el Sor. Dn. Pedro Martines de Murguía*; fol. 154. El fallecido figura inscrito como Dn. Ramon Porver.

(59) A. H. M. C. Libro 8.706. *Parte que da al Sr. Procurador Mayor de esta Ciudad, el encargado del Cementerio de ella. Cementerio de Puerta Tierra, 10 de junio de 1813.*

empleo, como figura en la partida de defunción.

El 8 de julio siguiente, Ramos de Arispe y Esteban de Ayala, como sus albaceas testamentarios, dieron poder a favor de Antonio Micón, procurador de la Real Isla de León, para que los representase y continuara así con el pleito que el difunto tenía pendiente en el Tribunal de Marina del Departamento con el brigadier de la Armada Nacional José Meléndez Bruna. Se trataba de una de las derivadas de la enconada disputa que mantuvieron Power y el gobernador de Puerto Rico durante la actividad parlamentaria del diputado en las Cortes Generales y Extraordinarias (60).



Fachada de la Parroquia Castrense de Cádiz.

### Exhumación y traslado

Con el transcurso del tiempo, los restos mortales de los diputados en las Cortes Generales y Extraordinarias que fueron enterrados en el Cementerio de San José Extramuros de Cádiz sufrieron vicisitudes diversas. Algunos llegaron incluso a encontrarse en cajones apilados y depositados en el suelo del cementerio, mezclados con los de otros difuntos (61). Finalmente, por acuerdo del Ayuntamiento de la ciudad de Cádiz (62) fueron desenterrados el 28 de mayo de 1931, hallándose entre los mismos los correspondientes a Ramón Power. En una procesión muy solemne, que estuvo presidida por las autoridades civiles, militares y eclesiásticas, y formada por corporaciones científicas, centros

(60) Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Protocolos Notariales, Notaría n.º 9 (Juan José Rubio), Protocolo 1.713, fols. 477-478.

(61) A. H. M. C. Libro de Actas Capitulares n.º 10.281. Tomo II. Año 1864, fs. 694 v.- 697.

(62) A. H. M. C. Actas del Ayuntamiento Pleno. Año de 1931, Libro n.º 10.402, Acta n.º 4, punto n.º 6, fols. 136-137.

docentes y culturales, institutos armados, asociaciones obreras y profesionales, prensa diaria y pueblo en general, fueron trasladados hasta la cripta del Oratorio de San Felipe Neri, quedando depositados en una urna funeraria de piedra sobre un pedestal de mármol blanco. En la misma se lee: «Memoria erigida por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento de Cádiz en 27 de Diciembre de 1864» (63). En el acta que se levantó de dicha entrega, firmada por las autoridades asistentes, el secretario del Ayuntamiento escribió:

«La ciudad de Cádiz quiso honrar y enaltecer con tan solemne acto y trascendental ceremonia la memoria venerada de tan insignes patricios, depositando sus cenizas en el mismo lugar que tan honorablemente escogieron para templo de las Leyes y donde parece que su verbo fulgurante es repetido por los ecos de tan histórico recinto» (64).



---

(63) A. H. M. C. Libro de Actas Capitulares n.º 10.281. Tomo II. Año 1864. N.º 104, Cabildo ordinario del martes 27 de diciembre.

(64) A. H. M. C. Actas del Ayuntamiento Pleno. Año de 1931, Libro n.º 10.402, Acta n.º 8, punto n.º 30, fols. 255-259.

# LOS DUROS ANTIGUOS DE CÁDIZ Y EL ÚLTIMO PIRATA DEL ATLÁNTICO

Antonio DEL REAL PASQUÍN



*Aquellos duros antiguos que tanto en  
Cádiz dieron que hablar...*



UIÉN no ha escuchado alguna vez ese famoso tanguillo? Pero, ¿conocemos el sentido y la historia real que dio origen al mismo? Su autor, «El tío de la Tiza», se basa en un hecho acontecido en la playa de Cádiz durante la última y fatal travesía de uno de los pocos piratas españoles, y que pasó a la historia como uno de los más sanguinarios de la época...

## **Benito Soto Aboal**

Hijo de marinero, nace en Pontevedra el 22 de marzo de 1805. Desertor de la Matrícula de Mar a los dieciocho años, se cuenta que sus primeras correrías arrancan como contrabandista en las rías gallegas. Pero su gran aventura, aquella que a pesar de durar tan sólo cinco meses ha pasado a la historia, comienza como segundo contra maestre en el bergantín brasileño *El Defensor de Pedro*, que partió de Río de Janeiro en 1823 armado en corso con siete cañones y 40 hombres de tripulación. Tras un violento motín, Soto Aboal abandona al capitán de la nave en tierras africanas y se alza de esta manera con el mando de nave y de la tripulación, lanzándose desde entonces a la piratería.

Su primera víctima será la fragata mercante de bandera inglesa *Morning-Star*, a la que saquea. Tras asesinar a casi toda su tripulación, *El Defensor de Pedro* pone rumbo a las Azores, pero no sin antes abordar a todo buque con el que se encuentra durante la travesía.



Benito Soto Aboal.

La segunda víctima conocida de este gallego es la fragata norteamericana *Topacio*, que había partido de Calcuta y a la que, además de saquear y robar el rico botín que llevaba a bordo, destruye mediante un incendio, asesinando a toda su tripulación.

En viaje a las islas de Cabo Verde, Benito de Soto aborda un segundo bergantín inglés, al que también roba y termina hundiendo. Sólo una semana después, cerca del archipiélago canario, se encuentra con la fragata inglesa *Sumbury*, que navega a Saint Thomas y a la que asalta, acribillando a su tripulación. Posteriormente serán dos buques portugueses los que caen, sin piedad, en manos del despiadado pirata. Poco después le tocaría el turno al bergantín inglés *New Prospect*, siendo aniquilados,

una vez más de forma sangrienta, todos sus tripulantes. Es entonces cuando Benito Soto manda asesinar a tres de sus compañeros de aventuras por considerarlos poco leales, antes de poner rumbo a Bueu (Pontevedra), donde atraca el 17 de abril de 1828 para vender la mercancía a contrabandistas gallegos y rebautizar al bergantín con el nombre de *Burla Negra*.

Con un plan muy ideado y la intención de abandonar el buque, retirarse de la piratería y poder disfrutar de las ganancias junto a algunos compañeros, este sanguinario pirata pone rumbo a la costa de Tarifa. Pero todo se vuelve en su contra cuando ya en aguas gaditanas un error de cálculo le hace confundir el faro de la Isla de León con el de Tarifa. Como consecuencia de este descuido encalla en las playas de Cádiz, en la zona donde hoy se encuentra el Ventorrillo del Chato, siendo descubiertos de inmediato por las autoridades locales. Soto consigue escapar, abandonando el barco y su mercancía, no corriendo la misma suerte diez de sus piratas, que son capturados y ahorcados en Puerta Tierra ante un numeroso público congregado para la ocasión. La suerte le dura poco al capitán de la *Burla Negra*, ya que nada más llegar a Gibraltar es arrestado y encarcelado. Un año y medio después se le juzga y

condena, por asesino y pirata, a morir en la horca. La lluvia que caía ese día en el Peñón no impidió a la multitud amontonarse en torno al reo, a quien las autoridades británicas le ofrecen un confesor una vez terminado el juicio. Pero el pontevedrés, haciendo gala una vez más de su arrogancia, responde que con cuatro días de vida que le quedan por delante aún le sobra el tiempo. Sin embargo, pocas horas después, preso del miedo y la desesperación, suplica ser recibido por el sacerdote anglicano, quien nunca hizo pública la confesión.

Cinco días más tarde, y a sus 25 años, sale por primera vez de su celda para ser ejecutado por la justicia británica. Nada más llegar ante el dintel de la horca reza fervientemente durante un cuarto de hora aferrado al Cristo prestado por el sacerdote y reconoce ante los presentes la justicia de su condena, al tiempo que los exhorta a aprender de su muerte y a rezar por su alma. Escucha la sentencia, leída en inglés y en español, con aire indiferente y los brazos cruzados y, una vez terminada, cuentan, echa una gran carcajada mirando a la muchedumbre reunida y se despide con un «adiós a todos».

### Los duros antiguos

Años después, concretamente el 3 de junio de 1904, en plena campaña de pesca en la almadraba de San José, un chanquero conocido como «Malos Pelos» enterraba gandinga de atunes en la playa frente a donde hoy se encuentra el Hospital Puerta del Mar. Inesperadamente encuentra unas monedas en la arena, llenándose los bolsillos y marchándose sin contar a nadie su hallazgo. Cuando sus compañeros de faena se acercan al lugar extrañados por su tardanza y descubren el tesoro, también llenan los bolsillos y abandonan la playa. La noticia corrió como la pólvora por toda la ciudad y no hubo gaditano que no se acercara aquel jueves de Corpus a la búsqueda de aquellas monedas.

El tesoro que encontraron esa mañana, y que había sido arrastrado por la mar desde el lugar del hundimiento de la *Burla Negra*, consistía en monedas de a ocho reales de curso legal durante el reinado del rey Borbón Fernando VI,



Moneda de ocho reales.

acuñadas en México a mediados del siglo XVIII. Estas monedas eran conocidas hasta entonces como las monedas «de ambos mundos», debido a que en su reverso figuraban dos esferas terráqueas y que, a partir de aquel hecho, serían conocidas como «calderilla de Benito Soto» o «duros antiguos» por el parecido que guardaban con las monedas de cinco pesetas en circulación por aquel entonces. Se recogieron unas 1.500 piezas de los años 1752 a 1755.

Un año después, en los Carnavales de 1905, el afamado compositor gaditano Antonio Rodríguez Martínez, conocido como «El tío de la Tiza», compone para su coro *Los Anticuarios*, un tanguillo sobre lo sucedido un año atrás, al que después llamaría *Los duros antiguos* y que, sin esperarlo, se convertiría en la copla de carnaval más cantada desde entonces y considerada por muchos como el himno del Carnaval de Cádiz.

«Aquellos duros antiguos que tanto en Cádiz dieron que hablar,  
que se encontraba la gente en la orillita del mar  
fue la cosa más graciosa que en mi vida he visto yo.  
Allí fue medio Cádiz con espiochas;  
y la pobre mi suegra y eso que estaba ya media chocha;  
Con las uñas a algunos vi yo escarbar,  
cuatro días seguidos sin descansar.  
Estaba la playa igual que una feria  
¡válgame San Cleto! lo que es la miseria.  
Algunos pescaron más de ochenta duros  
pero más de cuatro no vieron ni uno.  
Mi suegra, como ya dije, estuvo allí una semana  
escarbando por la tarde de noche y por la mañana;  
perdió las uñas y el pelo aunque bien poco tenía  
y en vez de coger los duros lo que cogió fue una pulmonía.  
En el patio de las malvas está escarbando desde aquel día.»



# EL MANUSCRITO SOBRE LA EXPEDICIÓN MALASPINA

José María CANO TRIGO

## La expedición



A célebre expedición española de las corbetas *Santa Justa* (alias *La Descubierta*) y la *Santa Rufina* (alias *La Atrevida*), al mando del capitán de fragata Alejandro Malaspina, partió del puerto de Cádiz en un viaje que duró cinco años (1789 a 1794). En principio iba a dar la vuelta al mundo, mas luego se limitó a las costas de América del Sur en el Atlántico y de las de toda América en el Pacífico, hasta Alaska, islas Carolinas, Filipinas, costas de Australia, Nueva Zelanda e islas Vavao. Sus resultados fueron sorprendentes, constituyendo una de las más importantes expediciones de la época de La Ilustración.

Las dos corbetas, que habían sido construidas en La Carraca con todos los adelantos de la época, navegaron casi siempre en conserva, como se dice en términos marineros. A veces, por orden de Malaspina, se separaban para distintas misiones, y *La Atrevida*, al mando de su comandante el capitán de fragata José Bustamante y Guerra, después de las exploraciones encomendadas volvía a reunirse en un puerto fijado de antemano.

## El manuscrito

La Asociación de Amigos del Museo Naval de Madrid adquirió en el año 2003 un manuscrito interesantísimo titulado *Diario que expresa algunas ocurrencias del viaje de la vuelta al mundo que ha hecho [...] en la corbeta de S. M. nombrada La Santa Rufina, alias La Atrevida. Su comandante, el capitán de fragata don Joseph Bustamante y Guerra.*

El nombre del autor de este manuscrito, que en el título aparece entre corchetes, fue borrado y tachado debido a los sucesos ocurridos al regreso de la expedición.

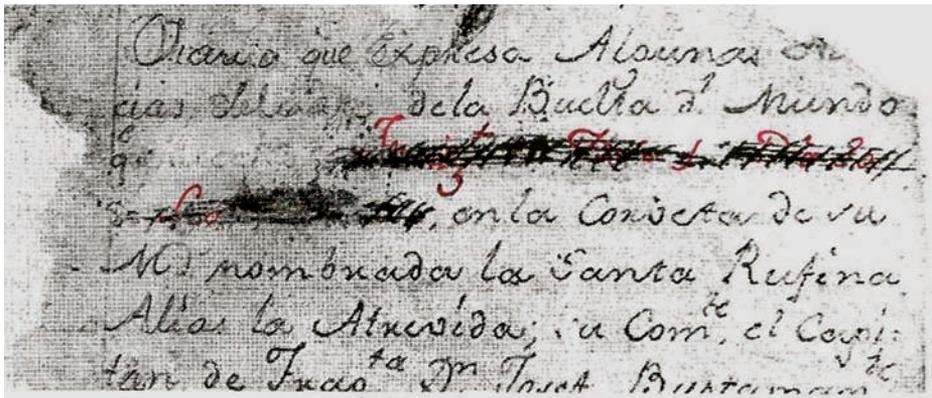


zaron mis dudas sobre la autoría del manuscrito que la doctora Higuera deja abierta a la investigación de otros estudiosos.

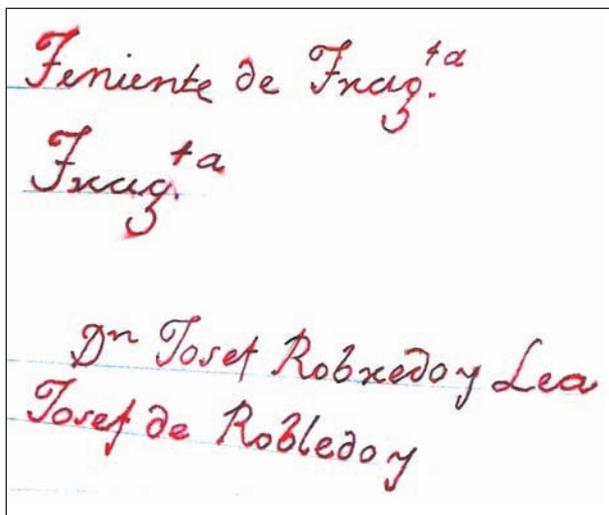
Mis conocimientos sobre la expedición de Malaspina no son, ni mucho menos, comparables a los de ella, pero mis dudas empezaron al llegar a la página 55 vuelta, en que después de noventa y seis días de mar en el Pacífico, en donde habían padecido «dos temporales desorbitantes», tienen muchas averías en los aparejos, no sólo en las velas, vergas y jarcias, sino hasta en las «ostagas». Las ostagas son los cabos que pasan por el motón situado en la cruz de las vergas y por el de la cabeza del mastelero y sirven para izar las vergas. No creo —pensé— que fueran muy conocidas por el páter.

Continué «traduciendo» con mucho esfuerzo, porque la verdad es que la grafía de hace más de dos siglos no era la de ahora. Llegué a las páginas 76 y 77 y me sorprendió la temible navegación de la *Atrevida* entre bancas de nieve cuando buscaba por el Atlántico Sur las islas Aurora. Hay un pasaje impresionante cuando se encuentran al anochecer entre bancas enormes y se disponen a pasar la noche navegando, sorteándolas y temiendo un abordaje. Dice el manuscrito: «...fue forzoso tomar dos rizos a las gavias y se metió la sobremesana dentro, largando la mayor y trinquete arriba y quedamos con solo las dos gavias sobre los rizos y estas arriadas». Este párrafo, pienso, no puede ser escrito más que por un oficial de Mar y Guerra, como se llamaba en aquel tiempo el Cuerpo General.

Y si es así, a la vista de la dotación de la *Atrevida* se deduce lo siguiente: el autor del manuscrito no pudo ser el segundo comandante, Antonio de Tova y Arredondo, puesto que éste escribía sus memorias, que publicó en su día el capitán de fragata Lorenzo San Feliú Ortiz bajo el título *62 meses a bordo en*



Señalados en rojo los trazos que estimamos restos del rótulo que se intentaba ocultar.



Sobre de papel transparente, con la grafía propia del manuscrito; se calcaron los rótulos de la categoría y nombre del que sospechábamos.

aquella célebre «Biblioteca de Camarote» de los años cuarenta del pasado siglo, que leíamos a bordo con gran avidez en cuanto se recibía. Por otro lado, el autor había de ser alguien que no se hubiera separado de la corbeta en los años que duró la expedición. Dionisio Alcalá Galiano no pudo ser, pues formó parte de los reconocimientos en distintas ocasiones (comisión científica en Nueva España y reconocimientos de los canales de Juan de Fuca con las goletas). Juan

Gutiérrez de la Concha tampoco, pues se quedó reconociendo el golfo de San Jorge y luego fue destinado a Paraguay. Antonio Pineda también formaba parte de la comisión en Nueva España.

En resumen, que el único que pudo ir escribiendo sus memorias desde la salida de Cádiz hasta la vuelta a Montevideo para iniciar su regreso a Cádiz fue el teniente de fragata José Robredo de Lea.

Ante esta sospecha, se fotografió y amplió la mancha resultante de la suspensión del nombre. Luego, con la grafía misma del manuscrito se escribió el nombre y la graduación del teniente de fragata Robredo sobre papel vegetal, y desplazándolo sobre la mancha se vio que coincidían los restos del rótulo suprimido que habían quedado visibles después del intento, particularmente la abreviatura de fragata.

En cuanto al apellido, no cabe duda que era Robredo, aunque en las memorias de la expedición que hace también el alférez de navío Francisco Javier de Viana y Alzáibar dice Robledo; pero también al citar a Dionisio Alcalá Galiano le llama Dionisio Galeano. En realidad existen los dos apellidos, Robledo y Robredo: en el *Índice Nobiliario* de Julio de Atiénzar, Robledo, castellano, y Robredo, de origen vasco. El Robredo al que nos referimos probó su nobleza en la Real Compañía de Guardias Marinas. Su padre era Tomás de Robredo y Ximénez de Ibluzqueta, según Dalmiro de la Válgoma.

Al regreso de la expedición, las dos corbetas pasaron a desguace a La Carraca y sus dotaciones a diferentes destinos. Robredo fue destinado a

Diccionario que Expone Algunas ocurrencias  
 del viaje de la Buella a Mundo,  
 que ha sido escrito ~~por el Sr. D. Juan de  
 Guerra~~ en la Corbeta de su  
 M. nombrada la Santa Rufina  
 Alias la Atrevida; su Com.<sup>te</sup> el Capitan  
 de Frag.<sup>ta</sup> D. Josef Bustaman,  
 y Guerra. J

Así estimamos que sería el título original del manuscrito.

Ferrol, otro detalle más. Sólo nos falta comprobar si el domicilio de la casa derribada en la calle Magdalena existe en los censos de esos años de la ciudad departamental.

Por último, quiero hacer notar que al final del manuscrito aparece una J., que puede ser la inicial de José.



VERTREP con el patrullero *Atalaya*.  
(Foto: Fernando L. Alvarez).





## ESCAÑO Y SHACKLETON, DOS EJEMPLOS REALES DE LIDERAZGO

Dionisio HUELIN MARTÍNEZ DE VELASCO



UANDO el 11 de junio de 1998 fue aprobado por el AJEMA el modelo de liderazgo de la Armada, el almirante jefe de Personal (ALPER) asumió, entre otros objetivos para su consolidación, el compromiso de proceder a su divulgación a través de diversas actuaciones, entre ellas la de difundirlo por medio de conferencias en las distintas áreas geográficas.

La primera ocasión que tuvimos, allá por febrero de 2009, fue en Ferrol (1). Durante el coloquio de una de las

---

(1) Nos correspondió esa primera responsabilidad al capitán de fragata Enrique Cubeiro Cabello, actualmente destinado como 2.º comandante del BAC *Patño*, y al autor de este ar-

conferencias algunos compañeros comentaron que en nuestras intervenciones habíamos hecho referencia a personajes extranjeros, concretamente a Nelson y a Shackleton, pero sin alusión alguna a personajes españoles. Nuestra justificación fue fácil: sobre el británico y el irlandés existe literatura que enaltece su capacidad de liderazgo, mientras que sobre personajes españoles es muy difícil encontrar bibliografía como tal.

Pues bien, habiendo tenido la posibilidad de leer una biografía —realmente un elogio histórico— de don Antonio de Escaño (2) y un libro sobre la legendaria expedición a la Antártida de Sir Ernest Shackleton (3), he considerado oportuno aprovechar este artículo para librarnos definitivamente de aquella crítica constructiva de nuestros compañeros, exponiendo actitudes y comportamientos realmente admirables y a veces puestos en práctica en situaciones verdaderamente extremas por ambos personajes. Actitudes y comportamientos que pueden orientar a los miembros de la Armada sobre hasta dónde podemos llegar en la puesta en práctica del liderazgo. Además, espero que los lectores puedan apreciar cuánto se parecen esos comportamientos y actitudes a algunos de los que se contemplan en nuestro modelo de liderazgo.

Y la forma en que presento esas actitudes y comportamientos no tiene otra finalidad que ser totalmente veraz y así evitar cualquier posibilidad de interpretación. Tras breves semblanzas de estos dos hombres de mar, voy a situar el momento temporal de cada una de sus actitudes y comportamientos y exponerlos literalmente, tal cual aparecen en los libros, si bien los voy a mostrar de forma alternativa para que la lectura del artículo resulte más atractiva.

## Breve semblanza de los personajes

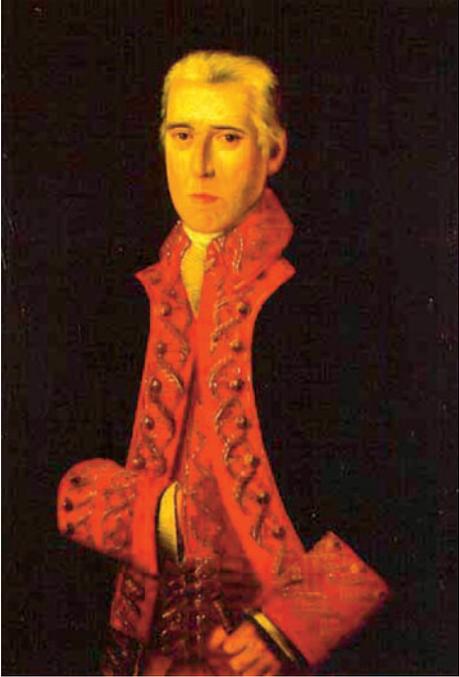
Don Antonio de Escaño y García de Cáceres nació en Cartagena el 5 de noviembre de 1752 y murió en Cádiz el 11 de julio de 1814. Ingresó como guardia marina a los 15 años y participó en casi todas las grandes operaciones navales que sostuvo España en su época. Su bautismo de fuego tuvo lugar en mayo de 1769, embarcado en el jabeque *Vigilante*, que apresó dos escam-

---

tículo, que en aquel año 2008, junto al capitán de fragata Diego Ruiz y Ruiz de Cortázar, actualmente destinado en la ESFAS, fuimos los oficiales encargados de elaborar el modelo de liderazgo de la Armada, porque estábamos destinados en la Sección de Motivación de la Jefatura de Personal, y actuamos bajo la dirección del contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, entonces almirante subdirector de Reclutamiento e Integración, y actualmente destinado como director del Museo Naval de Madrid.

(2) Precisamente, ese elogio me fue regalado por la Dirección de la Escuela «Antonio de Escaño», tras la exposición de las antes citadas conferencias.

(3) Libro que los expertos en liderazgo recomiendan tener en cuenta como un ejemplo real de actitudes y comportamientos en situaciones extremas.



Antonio de Escaño.



Ernest Henry Shackleton Nadar.

pavías (4) argelinas en aguas de Barcelona. Ascendido a teniente general de la Armada en 1810, fue elegido miembro del Consejo de Regencia de España e Indias. Murió en 1814, pocos días después de ser nombrado capitán general de Cartagena, cargo del que no llegó a tomar posesión.

Sir Ernest Henry Shackleton nació en Kilkee House, condado de Kildare (Irlanda), el 15 de febrero de 1874, y murió en la isla de Georgia del Sur el 5 de enero de 1922. Con 17 años ingresó en la Marina Mercante británica, alcanzó el grado de teniente con 20 años y con 24 fue nombrado capitán. Destacó como explorador y en 1901 embarcó por primera vez con destino a la Antártida.

Tras dos intentos de alcanzar el Polo Sur (en 1902 y en 1909) y tras ver que fue Roald Amundsen quien lo consiguió el 14 de diciembre de 1911, el decepcionado Shackleton se marcó el objetivo de atravesar la Antártida desde

---

(4) Según el Diccionario de la RAE, una escampavía es un barco pequeño y velero que acompaña a una embarcación más grande, sirviéndole de explorador.



Antártida.

un viaje épico en trineos, construidos con los botes del propio *Endurance*, atravesando el helado mar de Weddell. Mientras se trasladaban, los hielos en movimiento contribuyeron a acercarlos a su destino y posteriormente tuvieron



Mar de Weddell.

que ser abandonado cuando el barco quedó atrapado en el hielo cerca de su destino en la bahía Vahsel, quedando más tarde destrozado, aplastado por los bloques de hielo que lo aprisionaban y, finalmente, hundido. La tripulación del barco y los miembros de la expedición se vieron obligados a realizar

un viaje épico en trineos, construidos con los botes del propio *Endurance*, atravesando el helado mar de Weddell. Mientras se trasladaban, los hielos en movimiento contribuyeron a acercarlos a su destino y posteriormente tuvieron que bogar en bote hasta la isla Elefante, en el archipiélago de las Shetland del Sur. Allí reconstruyeron uno de sus pequeños botes, y Shackleton, acompañado de otros cinco hombres, navegó hasta la isla San Pedro, en las Georgias del Sur, en busca de ayuda. Este viaje, realizado a finales del otoño antártico (abril-mayo), embarcados en un bote de tan sólo 6,7 metros de eslora (el *James Caird*) a través del paso Drake hasta San Pedro, era arriesgadísimo y posiblemente no tenga rival en la historia de la navegación.

## Actitudes y comportamientos de Escaño y de Shackleton

En 1780, Mazarredo (5) y Escaño trataban de reconducir al orden y a la más escrupulosa disciplina el caos de la escuadra de don Luis de Córdova (6):

«Mazarredo y Escaño, negados al reposo y al sueño, y casi al trato de gentes, sumidos en sus tareas presos por su buena voluntad a bordo, formaron de aquella behetría (7) la república mejor organizada. Se vio al marinero siempre ocupado, pero siempre atendido; en aquel, con el cariño de un padre; en este, con la fineza de un amigo. El deporte de ambos atrajo a la juventud que, embelesada de su afable entereza, del comedimiento con que era mandada, de la sabiduría con que era dirigida, de la cordialidad con que se le buscaba, se propuso a porfía seguir e imitar modelos tan superiores.»

El 1 de marzo de 1915, con el *Endurance* casi totalmente cercado por el hielo, el sol desapareció por completo, y no se le vio durante los cuatro meses siguientes. Esto redujo aún más las actividades de los expedicionarios:



El *Endurance* atrapado en el hielo, fotografía de Frank Hurley.

---

(5) Don José Mazarredo y Salazar (1745-1812), teniente general de la Armada que, aunque asqueado por la política española de entonces, aceptó la cartera de Marina en 1808.

(6) Don Luis de Córdova y Córdova (1706-1796), director y teniente general de la Armada en 1793.

(7) Según el Diccionario de la RAE, behetría significa confusión o desorden.

«La presencia de Shackleton se dejaba sentir en todo cuanto acontecía a bordo. Por una parte, siempre estaba dispuesto a ser *uno de los muchachos*; se afeitó la cabeza como los demás y se unía, con entusiasmo y desafinando, a los improvisados coros. Estaba nervioso, con tantas cosas sobre las que pensar y planear, pero no exigía la soledad para hacerlo. Siempre se encontraba entre sus hombres, dando muestras de buen humor, y esto, por sí solo, explica en gran medida la atmósfera de seguridad que prevalecía en las circunstancias más difíciles.»

En septiembre de 1782, los ingleses lograron alcanzar con bala roja varias baterías flotantes de las que bombardeaban la plaza sitiada de Gibraltar, y en octubre del mismo año, las escuadras españolas mantuvieron un combate con las escuadras inglesas durante las campañas del canal de la Mancha:

«En los más angustiosos trabajos de la funesta noche del día 13 de septiembre y en los de ese memorable día 20 de octubre, días en que, haciendo nuestro aprendizaje de guerra, tuvimos la fortuna de conocer a D. Antonio de Escaño, empezamos a advertir las raras prendas de este marino, su semblante siempre sereno, aquella tranquilidad exterior con que atendía a un cúmulo de urgencias, todas ejecutivas, ninguna olvidada.»

Durante el mes de marzo de 1915, Shackleton seguía con la esperanza de poder pasar en la situación en que se encontraba el *Endurance* todo el invierno austral:

«No creía en una disciplina innecesaria, pero, en resumidas cuentas, nada sucedía sin su consentimiento. Se sabía que era, por encima de todo, justo, y por eso se obedecían sus órdenes, no sólo porque eran órdenes sino porque se percibía en general que eran razonables. Prestaba una atención escrupulosa a la tripulación del castillo de proa, algo que pudo verse muy claramente cuando se distribuyó la ropa de invierno. Los marineros la recibieron primero, antes que los oficiales y el grupo de tierra. *Si algo falta, no falta a los marineros*, escribió Worsley» (8).

En 1784, Escaño estaba al mando de la fragata *Casilda*, durante las campañas contra moros y berberiscos:

«Escaño continúa con el mismo aparejo, hasta que una racha, rindiendo el mastelero mayor, cortó la arriesgada prueba y adrizó el buque. El jefe mani-

---

(8) Frank Worsley (neozelandés), comandante del *Endurance*.

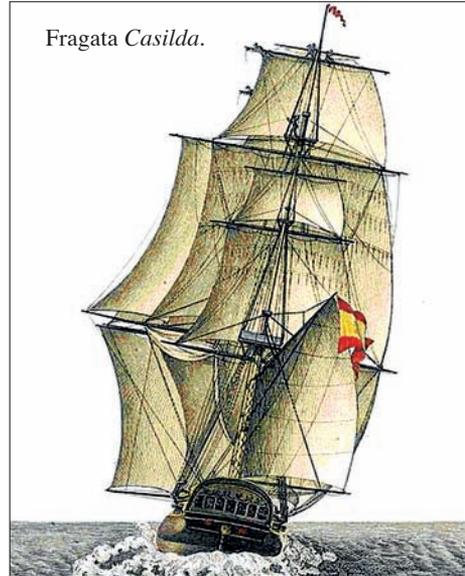
festó, como otras veces, lo tenaz y testarudo de sus empeños y Escaño, como siempre, su imperturbable serenidad.»

A finales de marzo de 1915, la paz general que predominaba en el *Endurance* no era accidental y se debía en gran medida a cómo Shackleton había escogido a sus hombres:

«Por encima de todo, Shackleton juzgaba a alguien por el grado de optimismo que proyectaba. *El optimismo*, había dicho, *es el verdadero valor moral*. A quienes no poseían este don los miraba con un transparente desprecio. Así ocurría con el pobre Lees (9), sin duda el más impopular de los miembros de la expedición, por su esnobismo y la tendencia a hallarse ausente cuando se requería trabajar duro. Para Shackleton, sin embargo, estos defectos importaban menos que la inquietud evidente de Lees acerca del abastecimiento y las provisiones. Le había nombrado encargado del almacén y le correspondía marcar las raciones y llevar la cuenta de lo que se consumía; su eficaz cumplimiento de estas funciones se echaba a perder por una tendencia a atesorar y ocultar nimiedades para su uso personal. Esto sugería a Shackleton que era un pesimista morbos, que le faltaba fe en la disponibilidad de otros abastecimientos futuros y por esto le despreciaba, pese a la reverencia que Lees mostraba por Shackleton como jefe.

Pero Shackleton no era vengativo. Cuando, ya entrado el invierno, Lees sufrió dolores de espalda después de palear nieve (*el primer trabajo que ha hecho desde que partimos de Londres*, según observó agriamente McNish) (10), Shackleton hizo que lo llevaran a su propio camarote, controlaran su estado y le llevó de vez en cuando tazas de té.»

En 1789, Escaño era subordinado del subdirector de la Armada en Cartagena, don Manuel Travieso (11):



(9) Thomas Orde-Lees (inglés), experto en motores.

(10) Harry McNish (escocés), carpintero.

(11) Don Manuel Travieso, fue teniente de fragata efectivo en 1754 y casi toda su carrera estuvo destinado en arsenales.

«A pesar de sus dotes, no había podido desnudarse Travieso de cierta rusticidad. Empero nos complace exponer que Escaño se comportó tal cual solía, anticipándose en el Arsenal a su jefe mismo. Este, observando complacido tal constancia y asiduidad, tales luces y juicio, un respeto no afectado, el don de mando y la dulce y caritativa entereza con que se hacía obedecer y amar de tantas castas de subalternos, desde el esclavo moro empleado en las cadenas de las bombas, hasta el ilustre y pedigüeño Capitán que todo le parece nada para su navío.»

En abril de 1915, el hielo gruñó en dos ocasiones en torno al buque, escarchando sus costados y haciéndolo vibrar ligeramente. Era el primer indicio del potencial mortífero de la sólida masa de hielo:

«El último día de abril, los expedicionarios pudieron presenciar un espectáculo excepcional. Shackleton y Worsley se tomaron un descanso en su inspección del trineo de motor de Lees e, inspirados por un capricho momentáneo, bailaron un majestuoso vals sobre el hielo, mientras los miembros de la tripulación silbaban *The Policeman's Holiday*. La interpretación que hizo Lees de este inesperado acontecimiento fue perspicaz: *Eso es puro Sir Ernest —escribió—. Siempre es capaz de guardarse sus problemas y de mostrar una apariencia valerosa. Su inagotable alegría significa mucho para un grupo de exploradores decepcionados como nosotros. A pesar de su propia gran decepción, y todos sabemos que es desastrosa, sólo se deja ver de buen humor y lleno de confianza. Es uno de los grandes optimistas vivientes... entra en liza cada vez con el estado de ánimo con que todo boxeador entra en el cuadrilátero.»*

En 1793, Escaño salió de Madrid para tomar en Cartagena el mando del precioso navío *San Fulgencio*, en nada buenas condiciones:

«Parece que en estado tan lastimoso se entregara el navío a D. Antonio de Escaño para poner de manifiesto de cuánto era capaz. A expensas de su salud y de una fatiga incesante logró habilitarlo en lo posible, y siéndole encomendado el crucero sobre Rosas salió a navegar. Cuando se vio dueño de sus acciones plantea a bordo la nueva Ordenanza, aunque no promulgada todavía. Desde luego se comprobó que, lejos de ser impracticable, como susurraba la maledicencia en halago de la pereza y odio de la buena disciplina, enlazaba todas las funciones del subalterno, dictaba todas las providencias del jefe con pulso y medida, no perdonando nada de lo preciso, no abrumando con preceptos más allá de la posibilidad.»

En octubre de 1915, se había establecido el campamento «Paciencia», en lo que parecía un tempango de hielo estable, a unos cien metros del barco

destrozado. Hasta donde alcanzaba la vista, el hielo se alzaba alrededor formando colosales fragmentos retorcidos. La temperatura había bajado a veintiséis grados bajo cero:

«A cada hombre se le dio un saco de dormir y se le asignó espacio en una de las cinco tiendas de campaña. Había sólo dieciocho sacos de piel y los echamos a suertes —escribía McNish—. Por primera vez tuve suerte y me tocó uno. Mediante un subterfugio que no se le escapó a ninguno de los marineros, a la mayoría de los oficiales les tocó los menos deseables sacos de lana Jaeger. Hubo trampa en el sorteo —apuntó Bakewell— (12), pues sir Ernest, el señor Wild (13)... el capitán Worsley y algunos de los demás oficiales sacaron los sacos de lana. A sus subordinados les tocaron los buenos y calientes sacos de piel.»

En 1793, continuando al mando del *San Fulgencio*, Escaño ensayó su plan de combate, maduro fruto de muchas meditaciones, de experimentos prolijos y de medir hasta los segundos para acelerar los fuegos, para economizar la gente y arreglar sus acciones:

«Entonces vimos de cerca el grado de aptitud, el amor al trabajo, el celo imponderable por el servicio del Rey que animaba a este digno Capitán de Navío. El ejercicio continuo de la tropa y la formalidad en sus funciones de a bordo como en la guarnición más descansada; organizar la marinería para que conociese el orden y la misión de la milicia. Su desvelo por el bienestar de ambas clases, siguiéndole desde la despensa hasta el rancho mismo, para eludir tanto linaje de fraude como se alimenta en los buques del pobre alimento de la gente. Sin mengua de la gravedad y mesura de su porte, vimos la afabilidad y modales con los cabos de mar de que tanto se paga el carácter español; aquel engañarles siempre y jamás tener que mendigar su enseñanza. Sin degradarse en lo más mínimo el cariño y fraternidad con los Oficiales de guerra, todos amigos suyos sin traspasar el respeto de súbditos, dejándoles lucir sus funciones, sin usurpar su mando y voz respectiva, ayudándoles, sí, a desempeñarlas a su lado, y obligándoles a cuidarse y tomar el debido reposo.»

En la mañana de un día del mes de octubre de 1915, después de desayunar, Shackleton volvió a reunir a los hombres y les informó que en unos días empezarían a caminar hacia Cerro Nevado o la isla Robertson, a unos trescientos kilómetros al noroeste.

---

(12) William Bakewell (estadounidense), marinero.

(13) Frank Wild (inglés), segundo comandante de la expedición.

«Como siempre con él, lo hecho, hecho estaba —apuntó Macklin— (14). Era agua pasada y él miraba al futuro... Sin emoción, melodramatismo ni excitación, dijo: *El barco y las provisiones han desaparecido... de modo que ahora regresaremos a casa.*

La marcha proyectada requería que cargaran las provisiones básicas, así como dos de los tres botes salvavidas. Habían repartido ropa nueva, equipamiento de invierno y poco menos de medio kilo de tabaco para cada uno. Aparte de esto, tuvieron que limitar el peso de sus efectos personales a un kilo, con algunas excepciones: por ejemplo, Shackleton permitió a Hussey (15) llevar su banjo, porque proporcionaría un vital tónico mental a los hombres.

Para dar ejemplo a sus compañeros, Shackleton descartó delante de ellos un puñado de monedas de oro, su reloj de oro, sus cepillos de plata y su neceser; luego, cogió la Biblia que la Reina Alejandra había regalado al buque, arrancó la guarda y otras páginas y dejó el libro en el hielo.»

En marzo de 1794, Escaño fue ascendido a brigadier y pasó a mandar el navío *San Ildefonso*:

«Continuó su mérito, efectivamente, con la engorrosa incumbencia de conducir a Italia el enjambre de emigrados de toda calidad que obtuvo de nuestra corte pasaje para unirse con sus parientes que había allí desembarcado Hood. También se le agregó la tropa napolitana, que en la evacuación de Tolón buscó asilo en nuestros buques. Un viaje dilatado y de continuos malos tiempos, que llenó todo el mes de marzo de 1794, parece que vino a probar la paciencia generosa de Escaño. Su mesa franca para ochenta infelices hembras, su esmero con más de cuatrocientos expatriados, y su severa disciplina, pues en tal abatimiento y percance las francesas siempre se mostraron francesas, duró hasta aportar a Liorna.»

A finales de enero de 1916, los días seguían pareciendo interminables. La humedad y la nieve les obligaron a guarecerse en las tiendas, que estaban más empapadas que nunca:

«Lo que más le preocupaba a Shackleton era la moral de sus marineros, y como ninguno de ellos dejó un diario, resulta imposible saber lo que pensaban. De otros relatos se deduce que se sentían más desanimados y más preocupados de lo que manifestaban abiertamente.»

---

(14) Alexander Macklin (inglés), cirujano.

(15) Leonard Hussey (inglés), meteorólogo.



Navío *San Ildefonso* (1785-1805).

En mayo de 1802, al regreso de la escuadra a Cádiz, tras treinta y cinco meses desde su última salida, Escaño fue de los primeros en volver a navegar para llevar a sus reyes a Nápoles:

«Nada menos que amigo suyo era el marino que empuñó las riendas de la Marina, como quiera que nadie le era más desemejante, Grandallana (16), de un carácter duro, inflexible; Escaño, de índole bondadosa y sumamente afable; aquel, presuntuoso hasta la insolencia; este, modesto quizá con demasiada; uno aborreciendo a cuantos sabían más que él y, por esta causa, enemigo de todos; el otro buscando, atrayendo cuantos gozaban opinión de hábiles y, por este noble conato, el ídolo de la floreciente y virtuosa juventud; Grandallana, oficial sin estudio ni luces; Escaño, de singular talento y desmedida aplicación; el primero, mal grado su nulidad, poseído de la manía de componer libros y escribir reformas; el segundo, tímido, sin tomar la pluma sino cuando a pesar de su repugnancia se lo imponía su deber.»

---

(16) Don Domingo Pérez de Grandallana (1753-1807), jefe de Estado Mayor de Godoy y después ministro de Marina, que promulgó en 1802 unas ordenanzas que estuvieron vigentes muy pocos meses.

A mediados de febrero de 1916, Shackleton regañó a Lees por sus comentarios pesimistas:

«Los pensamientos de Lees al inicio de la segunda marcha lo ilustran muy bien: *De no ser por un poco de angustia natural acerca de nuestro avance, nunca en mi vida me he sentido tan feliz como ahora, pues, ¿no era esta existencia la “auténtica”, la vida con la que llevo años soñando?* Había soñado con probar las hazañas épicas de la era heroica de Scott y muchos de ellos se unieron a Shackleton precisamente para vivir esa aventura. La vida de los marineros, en cambio, se centraba en el barco, y lo habían perdido. Y aunque también habían venido al sur con Shackleton, las epopeyas de estoicismo agotador no entraban en su marco de referencia. No deseaban pensar en la posibilidad de otro invierno en el hielo; querían hacerse a la mar. El primer objetivo de Shackleton consistía en mantenerlos unidos y acaso esto requería unas decisiones al parecer ilógicas.»

En febrero de 1805, llega Escaño a Madrid y se presenta por primera vez al que el rey Carlos IV había constituido su jefe supremo, el valido Godoy:

«Muy luego quedaron a solas dos tan diversos personajes; uno ya cubierto de de anticipadas canas, otro extremado en sostener con afeites su juventud; Godoy, pura obra de la ciega fortuna, de un favor disoluto; Escaño, obra de muchos servicios, de un mérito singular. Aquel con casi todas las órdenes de Europa, fruto cada cual de una intriga o de un dolo; este decorando su casaca la venera del patrón de España, comprada al precio de su sangre y largo sudor; Godoy con un lujo afeminado y asiático, Escaño con la limpia sencillez de militar austero.

Pero todavía era más notable la desemejanza de sus corazones. El valido, trono de la soberbia, de la avaricia, del egoísmo, de los vicios todos; el de Escaño, asilo y refugio de la modestia, de la generosidad, del desprendimiento, de un hermoso maridaje de raras dotes. En una palabra, se afrontaron aquella vez el hombre más perverso y pernicioso que quizá hubo en España con uno de los más cabales y dignos de que pueda gloriarse.

Ya solos, reitera afable el visir la oferta de emplear gustoso su poder en cuanto ceda en beneficio del tan distinguido subalterno. Y este, con la dulce entereza que le caracterizaba, le dice: *He reclutado mil y quinientos marineros que tripulen la escuadra; les he prometido en nombre del Rey que no faltarán las asignaciones a sus mujeres. Pido a V. E. que se les cumpla tan sagrada obligación. Este descuido ocasionó con frecuencia graves males de que se resiente el estado y son víctimas las familias y las buenas costumbres.* Atónito el favorito, no habituado a estos secretos; absorto de que la causa pública y no el interés peculiar fuesen el blanco de aquella solicitada conferencia, y no pudiendo sacar otra petición de Escaño, salió, si no confundido, pasmado al

menos, y, a pesar del desprecio y altanería con que miraba de continuo a cuantos se le acercaban, en esta coyuntura prorrumpió en sinceras alabanzas de tan desprendida virtud y desusado patriotismo.»

El 15 de abril de 1916, todos los hombres llegaron a tierra firme, en la isla del Elefante, tras 497 días en el hielo y sobre el mar, en los tres botes salvados del *Endurance*:

«El día 19 de abril, con la tempestad todavía soplando con fuerza, los expedicionarios fueron despertados por Shackleton, que les llevaba el desayuno. *El jefe es estupendo —escribió Wordie— (17), consuela a todos y es más activo que cualquiera del campamento.*»

El autor de la elegía que me ha servido de referencia remarca que hasta poco antes de la muerte de Escaño en el año 1814, todos sus amigos fueron partícipes de sus efectos:

«Con ese valor tan reconocido y tan probado, se hermanó una dulzura inseparable que casi no tiene ejemplar. Ni en medio de los mayores peligros, ni abrumado de quehaceres, ni estrechado de urgencias, ni agujoneado de importunos, se le vio nunca alterado, colérico ni descompuesto en voces ni ademanes. Su rostro era el campo de la serenidad, sus labios el apacible lecho de la sonrisa. Pero esta dulzura de carácter estaba identificada con la entereza más firme.»

El 20 de abril de 1916, Shackleton anunció que intentaría pilotar el bote *James Caird*, de seis metros de eslora, hasta la isla de San Pedro, a unos mil trescientos kilómetros de allí:

«*Shackleton sin hacer nada no es Shackleton —escribió Macklin—. Ya lo vimos en el campamento “Paciencia”*. Además, atento siempre a los marineros, el jefe pudo calcular que no era posible otra espera larga y desmoralizadora y que, psicológicamente, resultaba mejor ofrecer a sus hombres la esperanza de la más improbable de las posibilidades.»

En 1814, en los últimos días de la vida de Escaño, tras tan larga carrera, en medio siglo de afanes, sólo una vez usó de real licencia, porque para recuperar su deteriorada salud le fue forzoso tomar ciertos baños termales, ejemplo acaso único y que debe darlo a cuantos aman de veras el servicio:

---

(17) James Wordie (escocés), geólogo.

«Su modestia, en que acaso se excedía, la facilidad encantadora de su trato, su ansia de que se instruyese la juventud, le constituía como uno de los hombres más cabales de que se puede gloriarse la especie humana.»

En 1920, cuatro años después de regresar a casa tras haber salvado la vida de todos sus hombres, Shackleton anunció de repente que anhelaba regresar a las regiones polares, le daba igual que fuesen del Polo Sur o del Polo Norte, consiguiendo en Londres el patrocinio de un viejo amigo de la escuela, John Quiller Rowett, que le ayudó y aceptó garantizar en su totalidad la mal definida empresa:

«A veces pienso que no sirvo para nada que no sea estar en regiones salvajes e inexploradas con otros hombres..., había escrito a su esposa en 1919. Se le recordaría menos por su logro, el de la expedición de 1909, que alcanzó el punto más lejano al sur, que por lo que era capaz de sacar de la personalidad de los demás.»

## Reflexión final

No quiero finalizar este artículo sin plasmar la que considero una reflexión necesaria. Quienes estamos difundiendo el modelo de liderazgo de la Armada no estamos equivocados cuando exponemos, tal como expresa el concepto de liderazgo de la Armada, que aunque a lo largo de la historia han existido excepciones, como las presentadas en este artículo, el estilo de mando que siempre ha imperado en la mayoría de las instituciones y organizaciones «*era autoritario y distante, estaba basado en el poder jerárquico y era reforzado por el temor al castigo*». Y todo ello, a pesar de que el Derecho Romano ya había dejado establecida la clara diferencia entre la *potestas* y la *auctoritas* (18). De modo genérico, se puede decir que el concepto de liderazgo que en la actualidad se está pretendiendo extender por todas las organizaciones e instituciones, por supuesto también en la Armada, emana de la *auctoritas* romana, por lo que es necesario que todos tengamos en cuenta, como también expone nuestro modelo de liderazgo, que «la condición ideal se alcanza cuando la autoridad legal se refuerza con el liderazgo personal, dando así pleno sentido al ejercicio del mando». Además, tal como estoy tratando de hacer desde el año 2007, en que ya en la última parte de mi vida profesional empecé a escri-

---

(18) La *potestas* es ostentada por la persona que tiene capacidad legal para hacer cumplir su decisión, mientras que la *auctoritas* es ostentada por la persona que tiene capacidad moral para emitir una opinión cualificada sobre su decisión, que tiene un valor de índole moral muy fuerte.

bir artículos en esta REVISTA, lo que ahora también pretendo es aprovechar esta magnífica tribuna para seguir transmitiendo conocimientos y experiencias sobre temas relacionados con las personas y los recursos humanos. Y en esta ocasión, lo que intento es complementar un objetivo con el que el ALPER se ha comprometido en su Plan de Administración del Recurso de Personal para el año 2010, que no es otro que el de «elaborar un documento con comportamientos y actitudes de liderazgo que deben llevar a la práctica los miembros de la Armada, para su difusión por la Intranet». Probablemente ese documento ya esté «colgado» en la Intranet de la Armada cuando este artículo vea la luz.

Pero, por supuesto, no estamos obligados a poner en práctica comportamientos y actitudes como los presentados en este artículo. Nos debe bastar con saber que ha habido hombres de mar que han sabido hacerlo, a veces en situaciones extremas, y que, por tanto, también los miembros de la Armada podemos ser capaces de demostrar comportamientos y actitudes similares.

En cualquier caso, ¿no es una obligación moral llevarlos a la práctica en los tiempos que corren?



#### BIBLIOGRAFÍA

DE VARGAS Y PONZE, Joseph (19): *Antonio de Escaño: elogio histórico de D. Antonio de Escaño*, editado por don Julio F. Guillén (20).

ALEXANDER, Caroline (21): *Atrapados en el hielo: la legendaria expedición a la Antártida de Shackleton*.

*Concepto de liderazgo de la Armada*, establecido por el AJEMA el 11 de junio de 2008.

*Plan de Administración del Recurso de Personal*, del ALPER, para el año 2010.

---

(19) Capitán de fragata, director en 1814 de la Real Academia de la Historia.

(20) Contralmirante, secretario permanente de la propia Real Academia de la Historia.

(21) Colaboradora de las prestigiosas publicaciones *The New Yorker*, *Granta*, *Condé Nast Traveler*, *Smithsonian*, *Outside* y *National Geographic*. Asimismo, ha sido la comisaria de la exposición «*Endurance: la legendaria expedición de Shackleton*», realizada en el American Museum of Natural History, en 1999.

Tropas de Infantería de Marina durante un ejercicio de asalto a un cuartel de entrenamiento terrorista (simulado en el Aeródromo de Torre).  
(Foto: José E. Regodón Gómez).



# NORMATIVA DE CALIDAD EN LOS CONTRATOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA

Francisco ANTÓN BRAGE



*Muchas cosas se reputan imposibles antes de haberse realizado.*

(Plinio el Viejo).

## Introducción

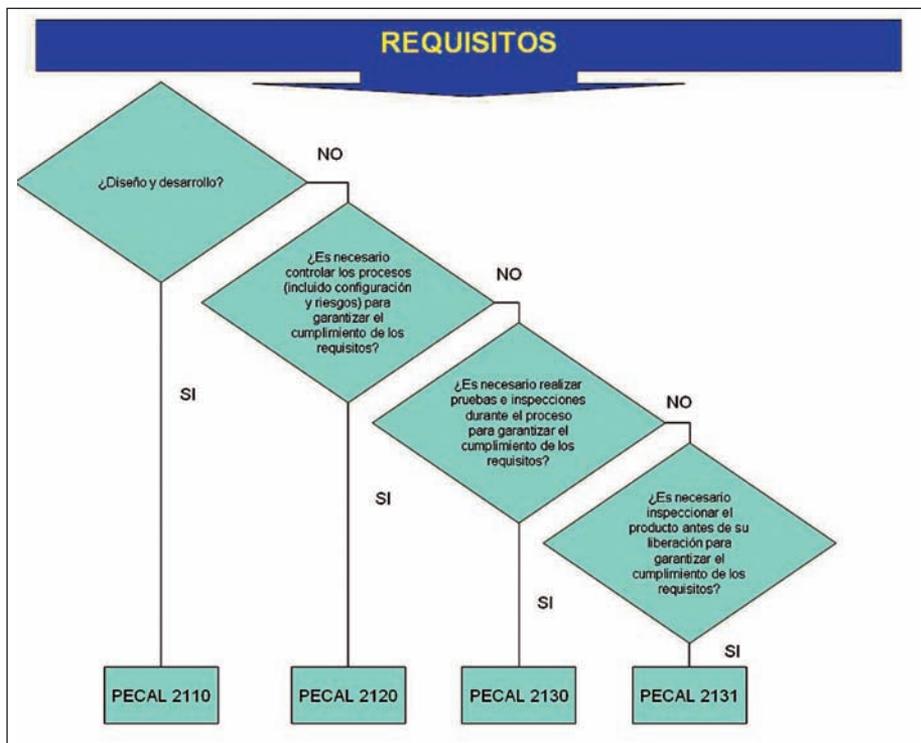


A normativa jurídica que en la actualidad regula el aseguramiento de la calidad en los contratos de suministros, asistencias y de servicios para el armamento y material de defensa establece la obligatoriedad que tienen los órganos de contratación de incluir una serie de cláusulas de calidad, tanto en el pliego de prescripciones técnicas (PPT) como en el de cláusulas administrativas particulares (PCAP).

Una de estas cláusulas es relativa a la especificación de la normativa de calidad aplicable al contrato. Esta normativa de calidad permite el establecimiento de un «proceso de confianza» bidireccional. Por una parte, el contratista proporciona al cliente la confianza necesaria de que el producto/servicio suministrado cumple los requisitos, y por otra parte el cliente, provisto de los mecanismos adecuados, puede obtener dicha confianza basada en evidencias objetivas.

Es posible que esta elección deba ser realizada en muchos casos por personal sin experiencia previa en materia de calidad, con el consiguiente riesgo de que la elección no sea la más adecuada y que por tanto dicho «proceso de confianza» no pueda establecerse correctamente.

El objeto de este artículo es proporcionar unas nociones básicas que sirvan de orientación durante el proceso de decisión relativo a la normativa de cali-



Flujograma del proceso de decisión.

dad que debe ser incluida tanto en los pliegos de prescripciones técnicas como en los de cláusulas administrativas particulares.

### El marco legal de las cláusulas de calidad

El marco legal está constituido por la Orden Ministerial 65/1993 y por la Instrucción 39/1998 del secretario de Estado de Defensa que la desarrolla. Por un lado, la O. M 65/1993 establece que:

- Los Pliegos de Bases de los contratos, así como en su caso las Órdenes de Ejecución, incluirán la siguiente cláusula: «El presente contrato está sujeto a la Inspección Oficial de Aseguramiento de la Calidad designada por la Dirección General de Armamento y Material. Dicha Inspección Oficial tendrá acceso a la totalidad de las instalaciones del

contratista y de sus subcontratistas en orden al cumplimiento de sus competencias».

- Los Órganos de Contratación remitirán a la Dirección General de Armamento y Material, inmediatamente después de la adjudicación del contrato, los Pliegos de Bases, la oferta del contratista y demás documentación de interés para el seguimiento del mismo.
- El material o servicio objeto de un contrato no podrá ser recepcionado hasta que se otorgue al contratista un Certificado de Conformidad de Calidad por la Dirección General de Armamento y Material.

Por su parte, la Instrucción 39/1998 del secretario de Estado de Defensa desarrolla la O. M. 65/1993, definiendo el ámbito de aplicación y estableciendo una serie de actuaciones que afectan tanto a los Órganos de Contratación como a la propia Dirección General de Armamento y Material.

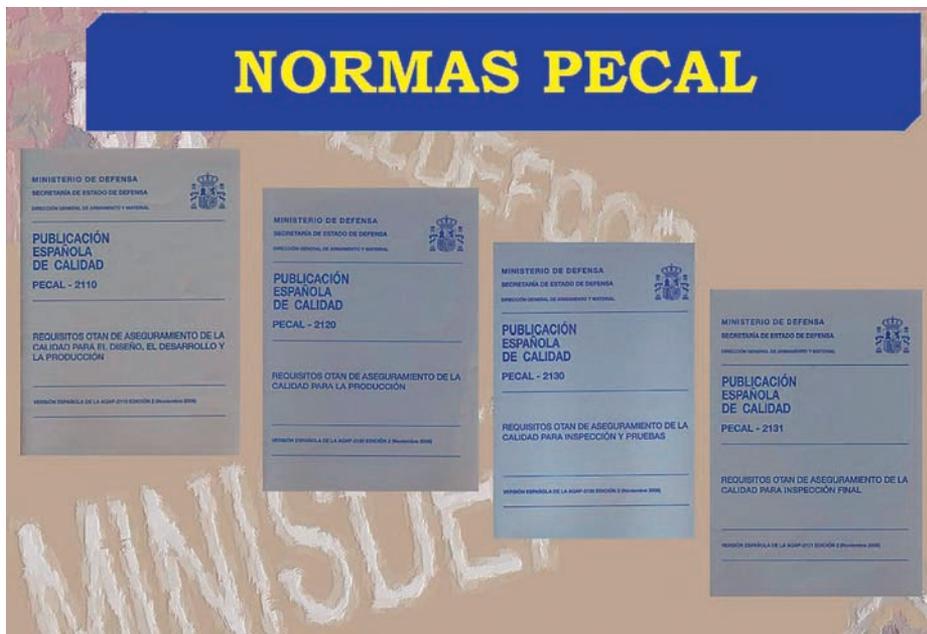
No es objeto de este artículo profundizar en el ámbito de aplicación, que está perfectamente definido en la Instrucción del SEDEF. Sólo comentar al respecto que dicho ámbito de aplicación es levemente modificado por la Resolución 385/2000 del director general de Armamento y Material.

Como desarrollo de las actividades definidas en la O. M., y dentro de las actuaciones correspondientes al Órgano de Contratación durante la fase preparatoria del contrato, en la Instrucción del SEDEF se establece que se deben incorporar las siguientes cláusulas de aseguramiento de calidad:

- En los Pliegos de Prescripciones Técnicas:
  - Para el desarrollo del presente contrato será de aplicación la normativa de calidad que se recoge en la Publicación Española de la Calidad, PECAL XXXX (1), o AQAP equivalente.
  - El material o servicio del presente contrato no podrá ser recepcionado hasta que se otorgue al contratista un certificado de conformidad de calidad por la Dirección General de Armamento y Material o por la autoridad u organismo en quien el Director General de Armamento y Material haya designado las funciones de inspección y calidad.
- En el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP):
  - El presente contrato está sujeto a la Inspección Oficial de Aseguramiento de la Calidad designada por la Dirección General de Armamento y Material. Dicha Inspección Oficial tendrá acceso a la tota-

---

(1) Se deberá identificar la PECAL contractual aplicable.



Publicaciones PECAL.

alidad de las instalaciones del contratista y de sus subcontratistas, relacionadas con el contrato, en cumplimiento de sus competencias. A estos efectos, el contratista deberá incluir en sus relaciones con los subcontratistas las condiciones necesarias para realizar la citada inspección.

- El sistema de la calidad aplicable al contrato es el establecido por la Publicación Española de la Calidad, PECAL o AQAP equivalente, que se especifica en el PPT del presente contrato.

Por tanto, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Instrucción del SEDEF se tienen que trasladar, de forma literal, las cláusulas anteriores a los pliegos, quedando sólo un cabo suelto: la identificación de la PECAL aplicable.

### **Normativa contractual de aseguramiento de la calidad**

La normativa de aseguramiento de la calidad, en el ámbito del Ministerio de Defensa, está constituida por una serie de normas identificadas con el nombre de Publicación Española de Calidad (PECAL), seguida de un grupo

REQUISITOS	PECAL 2110	PECAL 2120	PECAL 2130	PECAL 2131
<b>4.0 SISTEMA GESTIÓN DE LA CALIDAD</b>				
4.1- Requisitos generales				
4.2- Requisitos de la documentación				
<b>5.0 RESPONSABILIDAD DE LA DIRECCIÓN</b>				
5.1- Compromiso de la dirección				
5.2- Enfoque al cliente				
5.3- Política de la calidad				
5.4- Planificación				
5.4.1- Gestión de riesgos				
5.5- Responsabilidad, autoridad y comunicación				
5.6- Revisión por la dirección				
<b>6.0 GESTIÓN DE LOS RECURSOS</b>				
6.1- Provisión de recursos				
6.2- Recursos humanos				
6.3- Infraestructura				
6.4- Ambiente de trabajo				
<b>7.0 REALIZACIÓN DEL PRODUCTO</b>				
7.1- Planificación				
7.2- Procesos relacionados con el cliente				
7.2.1.- Determinación de los requisitos relacionados con el producto				
7.2.2.- Revisión de los requisitos relacionados con el producto				
7.2.3.- Comunicación con el cliente				
7.3- Diseño y desarrollo				
7.4- Compras				
7.4.1.- Proceso de compras				
7.4.2.- Información de las compras				
7.4.3.- Verificación de productos comprados				
7.5- Producción y prestación del servicio				
7.5.1.- Control de la producción y prestación del servicio				
7.5.2.- Validación de los procesos de la producción y de la prestación del servicio				
7.5.3.- Identificación y trazabilidad				
7.5.4.- Propiedad del cliente				
7.5.5.- Preservación del producto				
7.6- Control de los dispositivos de seguimiento y medición				
7.7- Gestión de la configuración				
7.7.1.- Requisitos relativos a la gestión de la configuración				
7.7.2.- Plan de gestión de la configuración				
7.8- Fiabilidad y mantenibilidad				
<b>8.0 MEDICIÓN, ANÁLISIS Y MEJORA</b>				
8.1- generalidades				
8.2- Seguimiento y Medición				
8.3- control del producto no conforme				
8.4- Análisis de datos				
8.5- Mejora				
<b>9.0 REQUISITOS ADICIONALES OTAN</b>				
9.1- Acceso a instalaciones del suministrador y sub-suministradores y apoyo AOC				
9.2- Productos presentados para su entrega al comprador				
Inspección final				

Requisito aplicable ■

Requisito no aplicable ■

Tabla resumen de requisitos.

de dígitos. Estas publicaciones definen un modelo de aseguramiento de la calidad acorde con el establecido por la OTAN y se corresponden con las publicaciones análogas de dicha organización conocidas como AQAP (*Allied Quality Assurance Publication*).

En la Instrucción del SEDEF se hace referencia a las normas PECAL conocidas como serie 100, que eran las normas que estaban en vigor en el año de publicación de dicha instrucción. En la actualidad esta serie ha sido sustituida por la serie 2000, por lo en el PPT se debería incluir una, y sólo una, de las siguientes normas:

- 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».

La más exigente, en materia de calidad, es la PECAL 2110, ya que es en la que se establece un mayor número de requisitos. A ésta le siguen, en una escala de exigencia, la PECAL 2120, la PECAL 2130 y por último la PECAL 2131, que es la que contiene el menor número de requisitos. Con la excepción de la PECAL 2131 se puede decir que los requisitos contenidos en las normas PECAL son los establecidos en la norma ISO 9001 (Sistemas de Gestión de Calidad. Requisitos), a los que se ha añadido una serie de requisitos específicos OTAN y otros adicionales. La mayor parte de estos requisitos específicos/adicionales OTAN tienen como objetivo proporcionar al cliente, a través del representante para el Aseguramiento Oficial de la Calidad (RAC), los mecanismos necesarios para que pueda obtener la confianza de que el producto/servicio recibido cumple con lo especificado. Además, se establecen —en algún caso— requisitos no contemplados en la ISO 9001, como pueden ser los relativos a gestión de configuración, a la fiabilidad o a la mantenibilidad. Además de las publicaciones de calidad mencionadas, existen otras dos que son suplementarias de aquéllas:

- La PECAL 2105, que contiene los requisitos necesarios para la elaboración de planes de calidad entregables exigidos en la PECAL 2110, en la 2120 y en la 2130.
- La PECAL 2210, que se debe emplear de forma conjunta con la PECAL 2110 en el caso de contratos en los que haya desarrollo de *software*.

## El proceso de decisión

Desde el punto de vista de la definición de las condiciones necesarias para establecer el «proceso de confianza» bidireccional, no es lo mismo adquirir un producto complejo producido de forma específica para cumplir una serie de requisitos del cliente (por ejemplo, los contratos de adquisición de buques) que adquirir productos comerciales que el cliente escoge entre lo que oferta el mercado (por ejemplo, los contratos de adquisición de válvulas, tornillería, etc.). Este hecho determina la importancia que tiene una elección adecuada de la norma de calidad contractual.

A la hora de definir la PECAL aplicable a un contrato, el punto de partida lo constituyen los requisitos técnicos del producto o servicio establecidos en

el PPT. En el caso de que en el PPT se establezcan requisitos funcionales/operativos que requieran que el contratista tenga que llevar a cabo un proceso de diseño para definir las especificaciones técnicas del producto/servicio, sólo cabe aplicar la PECAL 2110, ya que es la única que incluye requisitos relativos al diseño y desarrollo (D&D), como pueden ser:

- La planificación.
- Los elementos de entrada del D&D.
- Los resultados del D&D.
- La revisión, verificación y validación del D&D.
- Los cambios al D&D.

En el caso de que el contrato no lleve asociado un proceso de diseño, el siguiente paso es discernir sobre la aplicabilidad de la PECAL 2120 o PECAL 2130. Ambas normas son bastante similares, existiendo sólo las siguientes diferencias:

La PECAL 2120 exige que se consideren los riesgos durante el proceso de planificación, incluyendo —pero no limitándose— a su identificación, análisis, control y mitigación. Esto hace que sea aconsejable considerar la PECAL 2120 como contractual en caso de adquisición de productos complejos o novedosos en los que puedan existir incertidumbres relativas al cumplimiento de plazos, de requisitos o de costes.

La PECAL 2120 exige que en los casos en los que no pueda verificarse que los productos resultantes de un proceso cumplen con los requisitos es necesario realizar la validación de dicho proceso. El objeto de la validación es demostrar la capacidad del proceso para alcanzar los resultados planificados. Como ejemplos de este tipo de procesos se pueden tomar todos aquellos en los que sería necesario realizar un ensayo destructivo para comprobar el cumplimiento de los requisitos: en este grupo se encuentran los procesos de soldadura, procesos de tratamiento térmico, procesos de protección de superficies, etcétera.

Aunque tanto la PECAL 2120 como la PECAL 2130 contienen requisitos relativos al control de configuración, sólo la PECAL 2120 exige la elaboración de un Plan de Gestión de Configuración.

Queda por último la PECAL 2131. Como ya se ha dicho anteriormente, esta norma es la que contiene un menor número de requisitos, ya que sólo incluye aquellos relativos al proceso de inspección final y a los derechos de acceso del RAC. Será por tanto aplicable cuando la verificación de los requisitos pueda ser efectuada mediante una inspección previa a la entrega del producto, una vez finalizado el proceso productivo. Un ejemplo típico de aplicación lo constituyen los productos de catálogo que no llevan asociados riesgo alguno.

## Conclusiones

La normativa de aseguramiento de la calidad es una herramienta que, utilizada correctamente, resulta de gran ayuda para conseguir el objetivo de cualquier contrato de adquisición: recibir un producto/servicio que cumpla con los requisitos del cliente en el plazo y coste estipulado.

Se podría decir que mientras los PPT definen los requisitos relativos a qué es lo que quiere el cliente, las normas PECAL establecen los requisitos sobre el cómo tiene que actuar el contratista para garantizar que el producto/servicio cumple con las expectativas del cliente.

Por último, mencionar que la propia Instrucción del SEDEF contempla la posibilidad de que los Órganos de Contratación, en caso de dudas, soliciten asesoramiento técnico al Área de Inspecciones Industriales de la Dirección General de Armamento y Material.

*Calidad significa hacer lo correcto cuando nadie está mirando.*

(Henry Ford).



## BIBLIOGRAFÍA

Orden Ministerial 65/1993.

Instrucción 39/1998 del secretario de Estado de Defensa.

AQAP 2009.-NATO *Guidance on the use of the AQAP 2000 series.*

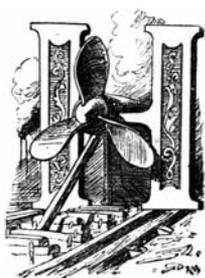
<http://www.mde.es/info/servicios/servicios-tecnicos/aseguramiento-calidad/>

# UNA VISIÓN DEL ESCENARIO MARÍTIMO PARA LAS PRÓXIMAS DÉCADAS

Alejandro MACKINLAY FERREIRÓS



## Los estudios de futuro y el ambiente marítimo



ACE unos meses presentaba en estas páginas un trabajo sobre la utilidad de los estudios de futuro como herramienta para dar coherencia al planeamiento estratégico a largo plazo (1), algo nacido de la necesidad de superar la indefinición del escenario estratégico general surgido al final de la guerra fría y que a partir del 11 S se transformó en un ambiente todavía más laxo y confuso. Así, durante los últimos años los estudios de futuro se han multiplicado como las setas; no existe institución de prestigio, gubernamental o privada, en el campo de la estrategia, las relaciones internacionales o la defensa que no haya producido un trabajo, o varios, sobre el futuro ambiente de seguridad y defensa. Estudios que son herramientas analíticas de apoyo al planeamiento de seguridad y defensa a largo plazo, que requieren una adaptación continua, debido al cambio acelerado consustancial con la globalización y en el que las sorpresas estratégicas se suceden una tras otra. Sin embargo, la mayoría de los trabajos sobre futuros, incluidos los militares, se mueven en niveles muy generales, algo natural, ya que si es difícil definir las características probables de los escenarios futuros, aún lo es más identificar aspectos concretos y parciales de un futuro que siempre y por naturaleza es imaginario. Por ello, parece apropiado dar un paso adicional y comenzar a discutir, a partir de los contextos generales de futuros posibles, áreas más específicas, como el ambiente marítimo.

---

(1) MACKINLAY, A: *Estudios de Futuro, una aproximación para la Mejora de la Eficacia del Planeamiento Estratégico*. REVISTA GENERAL DE MARINA, Madrid, marzo 2009.

Antes de proseguir hay que dejar claro que la predicción de futuro es por naturaleza adivinación, un arte asociado a la brujería y a la quiromancia, que no es lo que se pretende en este trabajo. Aquí se trata simplemente de identificar algunas características que darán forma al ambiente marítimo y naval de las próximas décadas, base sobre la que establecer un marco para el planeamiento estratégico a largo plazo. Ni que decir tiene que el transcurso del tiempo resultará en la aparición de sorpresas estratégicas, como lo fue el 11 S, que modificarán radicalmente el escenario imaginado y que nos harán errar algunos de los pronósticos. Así, este trabajo intenta partir de determinadas características que delimitan el entorno marítimo actual, para a continuación analizar un número limitado de las tendencias que pudieran tener un impacto más importante en ese escenario marítimo; y después describir, no el escenario futuro, tarea en sí imposible, sino algunos de los rasgos que pueden servir para dilucidar el entorno naval y marítimo de las próximas décadas. Todo ello con el ánimo de contribuir, si bien modestamente, a una más profunda discusión estratégica sobre la que se debe sustentar el proceso de definición de las capacidades y conceptos que deben apoyar la Armada del futuro.

### **El escenario marítimo de partida**

El primer paso es definir la base de partida, y ésta no es otra que el escenario marítimo global actual, una de cuyas características principales al comienzo de la segunda década del siglo XXI es el control que los Estados Unidos y sus aliados ejercen sobre los océanos y mares del globo. Predominio no exento de debilidades, destacando entre ellas la disminución a lo largo de la última década del número de buques de guerra (2), que podría resultar en que varios retos simultáneos colapsasen las capacidades de respuesta. Por el momento, poderes militares emergentes, como China o Irán, disponen de capacidades limitadas, aunque crecientes en el caso chino, para retar al gigante americano, y por ello su estrategia naval se orienta a negar el acceso —control negativo de la mar— a sus aguas más próximas.

Otra de las características del ambiente marítimo actual es la existencia de amenazas «híbridas (3), que combinan capacidades militares e irregulares con

---

(2) La Marina de los Estados Unidos tiene actualmente en servicio activo algo menos de 300 buques de todo tipo y aunque es indiscutiblemente la más poderosa del mundo, su tamaño actual es aproximadamente el mismo de la de los años veinte del siglo pasado, época en la el liderazgo marítimo global estaba todavía en manos de la Royal Navy británica y en la que los Estados Unidos se complacían en un periodo de aislamiento.

(3) Sobre el concepto de guerra híbrida se puede ampliar información en SADOWSKI, David, y BECKER, Jeff (2010): *Beyond the «Hybrid» Threat: Asserting the Essential Unity of Warfare*, Small Wars Journal, 5: 2, 144-169.

otras tecnológicamente muy avanzadas, con el objeto de convertir en ineficaces los modos y medios de hacer la guerra de sus adversarios, concepto predominante en la visión de los conflictos actuales y que es también aplicable al dominio marítimo, aunque, eso sí, con características propias. En los conflictos actuales intervienen actores que van desde las naciones estado, operando conforme al derecho internacional o ignorándolo, hasta las organizaciones criminales, como las bandas piratas o terroristas, todos ellos tratando de explotar diferentes líneas de acción de forma complementaria para alcanzar unos objetivos políticos. Las formas híbridas de la guerra se desarrollan para explotar las vulnerabilidades de un adversario que es netamente superior en capacidades militares, evitando la «guerra de plataformas» y persiguiendo líneas de acción alternativas, también violentas, con el objetivo de dejar obsoleto el modo occidental de hacer la guerra, basado en capacidades militares de tecnología muy avanzada. El resultado son las estrategias «antiacceso» (4) chinas o iraníes, diseñadas para impedir el acceso de la Marina americana a escenarios marítimos de gran importancia, como el mar de la China o el golfo Pérsico, o también como la Guerra del Líbano de 2006, en la que Hezbolá sorprendió a Israel con el uso de misiles antibuque.

La primera década del siglo XXI también ha recuperado para la historia a uno de los actores marítimos más tradicionales, la piratería. La reaparición de este fenómeno está ligada a la desaparición de la presencia naval en numerosas áreas del globo a partir del fin de la Guerra Fría y a la existencia de Estados fallidos (5): el caso de Somalia es paradigmático. Actualmente somos testigos de cómo grupos de piratas somalíes con medios muy limitados y escasamente organizados, explotando unas condiciones internacionales favorables, se han convertido en auténticos depredadores del comercio marítimo en el Índico occidental, manteniendo ocupados a un significativo número de buques de guerra a un coste elevadísimo. La falta de control efectivo de las aguas alrededor de Estados fallidos y la debilidad del sistema legal internacional no sólo permiten la emergencia de la piratería, sino de otras actividades como el terrorismo marítimo, o la inmigración ilegal, que comprometen la seguridad marítima, imprescindible para el comercio internacional.

Las operaciones marítimas actuales también se caracterizan por su integración con las operaciones en otros ambientes, lo que hace imposible considerarlas por separado de los escenarios terrestre, aéreo, espacial y cibernético. Hoy por hoy, las fuerzas operando en la mar necesitan apoyarse en medios

---

(4) Para ampliar información ver, Li, Nan (2009): *The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From «Near Coast» and «Near Seas» to «Far Seas»*. *Asian Security*, 5: 2, 144-169.

(5) El Índice de Riesgo de Estados Fallidos de «Foreign Policy» en 2010 señala 20 estados que ya han colapsado, o que están en peligro crítico de convertirse en un «Estado fallido», se encuentra disponible en <http://www.foreignpolicy.com/>

espaciales para el mando y control, la exploración, la inteligencia, etc., que se sustentan en sistemas informáticos interconectados en redes cada vez más abiertas, sin los que sería imposible operar eficazmente. Tampoco olvidar que las operaciones navales, en último término, se desarrollan para conseguir un efecto en tierra, que se obtiene de forma coordinada y concurrentemente con las demás operaciones militares y actividades en ámbitos no militares. Ampliando la misma idea, los dominios espacial, aéreo y ciberespacio se unen a la alta mar para constituir lo que se ha denominado como *Global Commons* y cuyo acceso y capacidad de uso resultan indispensables para la seguridad y prosperidad de las naciones en un mundo globalizado y altamente tecnológico.

### **Las tendencias sociales y su influencia en la mar**

La población mundial sigue una curva de crecimiento, y aunque poco a poco el ritmo se ralentiza, el planeta se está convirtiendo en un lugar bastante concurrido. Se estima que en este año seremos unos 6.900 millones de personas, y hacia 2045 la población mundial alcanzará los 9.000 millones (6). El principal problema estriba en la distribución irregular del crecimiento: mientras en los países ricos, fundamentalmente Europa y Japón, la población autóctona está en franco declive, en los países más pobres, África, Sudamérica y el sur de Asia, la población sigue creciendo con fuerza, lo que indudablemente hará que los movimientos migratorios de sur a norte continúen en las próximas décadas. Corrientes que seguirán tanto vías legales como ilegales y a las que se superponen problemas como el tráfico de personas y droga, el radicalismo y el terrorismo y que muchas veces, por llevarse a cabo a través del espacio marítimo, representan un problema de seguridad marítima, como se comprueba frecuentemente en las aguas que rodean nuestras costas y archipiélagos.

El propio incremento de la población, y sobre todo el acceso a la globalización en las últimas décadas de una importantísima parte de la humanidad, han propiciado la llegada del desarrollo y el acceso a los bienes de consumo a más de 2.500 millones de seres humanos. Ello ha dado lugar a un incremento exponencial de la producción global de bienes y servicios, disparando el consumo de materias primas y energía. Así, por ejemplo China entre 1990 y 2009 ha multiplicado por 3,5 su consumo de petróleo (7); ello está indudablemente detrás del crecimiento en los últimos años de los precios del petróleo y de numerosos minerales. China y otras economías emergentes necesitan

---

(6) Datos del US Census Bureau, International Data Base, en <http://www.census.gov/>.

(7) China consumía a finales de 1990 unos 2,2 millones de barriles de petróleo al día, la práctica totalidad de producción propia, mientras que en 2008 la cifra había superado los 7,8, de los cuales aproximadamente la mitad fueron importaciones. Datos de la Energy Information Administration, Country Analysis Briefs, disponibles en <http://www.eia.doe.gov/>.

asegurarse los suministros de materias primas que garanticen la continuidad de su crecimiento, algo esencial para sostener la legitimidad de sus regímenes. La avidez por los recursos naturales ha dado lugar a una competición para conseguir fuentes de suministro seguras, principalmente en África, Sudamérica y el sur de Asia. Afortunadamente, hasta el momento esta carrera por las materias primas está siendo pacífica, aunque también se asocia a la desestabilización de algunas áreas del Tercer Mundo, como el África subsahariana. La necesidad de mantener seguras las rutas de abastecimiento de materias primas, especialmente cuando éstas atraviesan zonas en las que reina la inestabilidad, hará que la presencia de unidades navales sobre las derrotas y *choke points* sea cada vez más habitual, incluso para emplearlas como herramienta de presión estratégica a favor de intereses nacionales.

La globalización ha abierto a nuevos actores la posibilidad de influir, para bien o para mal, en la escena internacional. Los avances tecnológicos que han impulsado Internet, las redes de comunicaciones globales y la integración económica a escala global, han puesto en manos de organizaciones privadas, e incluso de individuos, recursos y medios hasta hace muy poco sólo accesibles a las naciones más avanzadas, permitiéndoles influir sobre el sistema internacional. En el caso del escenario marítimo, la piratería constituye el mejor ejemplo, ya que por definición es una actividad privada (8). Sin embargo, los piratas no son los únicos actores privados en el escenario operacional; las compañías privadas de seguridad cada vez cobran más relevancia y también suponen una mayor complicación en las operaciones militares. Últimamente estas compañías han encontrado un nicho de actividad en la lucha contra la piratería, y no sólo en la protección de pesqueros. En el golfo de Adén actúan compañías de seguridad que ofrecen escoltas privadas, empleando patrulleros y aviones de vigilancia. Una parte de los medios de patrulla marítima a disposición de la Operación ATALANTA son facilitados por una compañía civil. Situación con la que habrá que contar en adelante y que hace necesario resolver problemas de todo tipo: legales, cooperación, seguridad, etcétera.

### **Las tendencias tecnológicas, armas e información**

El desarrollo de amenazas cibernéticas y la necesidad vital de hacerles frente determinarán una importante parte del escenario militar y naturalmente

---

(8) El artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar define la piratería como «todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada».

marítimo de las próximas décadas. A este respecto, es necesario señalar que no sólo es necesario defenderse, sino también poseer los medios y las capacidades para actuar ofensivamente frente a los futuros adversarios, algo que en este momento abre numerosas cuestiones de fondo sobre los marcos para la actuación de las FF. AA. en esta área de guerra y sobre las instituciones que deberían dotarse de estas capacidades. Relacionado directamente con las redes de información está el control del espacio y las capacidades de defensa estacionadas en él, particularmente los satélites. Hasta el momento la humanidad se ha librado de la «guerra en el espacio», ya que si bien desde hace más de 50 años el espacio exterior ha tenido un intenso uso militar, hasta el momento se ha mantenido libre de armas. Pero es dudoso que esa situación pueda mantenerse en el futuro, a pesar de los acuerdos que existen al respecto (9). Un ataque contra los satélites tendría efectos devastadores, no sólo en la capacidad de conducción de las operaciones militares, sino también en casi todas las facetas de la vida actual, ya que podría dejar inutilizable el espacio alrededor de la Tierra para los contendientes y para toda la comunidad internacional (10).

En lo que se refiere a las plataformas que se emplearán en el ambiente marítimo futuro, es necesario destacar la clara tendencia a la utilización de vehículos no tripulados, tanto aéreos como submarinos y de superficie, aunque los primeros parecen estar concentrando el mayor avance y la mayor utilidad, tanto para la observación como para el empleo de las armas. Programas como el X 47B americano (11) supondrán un extraordinario avance en los conceptos de empleo de la fuerza aeronaval, superponiéndose a los sistemas actuales, como el *Predator* o el *Global Hawk* y permitiendo que la exploración aérea se lleve a cabo principalmente con estos medios, los cuales muy probablemente tendrán cada vez mayor autonomía y estarán mejor armados. Será natural que un UAV, con base en Rota y pilotado desde Norfolk, opere en el Índico, pasando información de superficie y respondiendo a ataques de

---

(9) Tratado del Espacio Exterior o *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies* de 1967, que prohíbe el estacionamiento de armas de destrucción masiva en la órbita de la Tierra o en otros cuerpos celestes.

(10) En 2007 China probó un misil antisatélite que al impactar sobre el blanco, un satélite en desuso, provocó más de 35.000 fragmentos mayores de un centímetro, que vagan por la órbita de la Tierra. El impacto de una bola del tamaño de un guisante en un vehículo espacial tendría los mismos efectos que el choque de una caja fuerte de 200 kilos que se deja caer desde lo alto de un edificio de 20 metros. Para ampliar información en SINGH, Timon: *Space. The Final Junkyard*, *EU Infrastructure*, 24 August 2008, disponible en:

<http://www.euinfrastructure.com/news/Space-The-Final-Junkyard/>.

(11) Por el momento el X 47B es un demostrador del programa UCAS de la Marina americana para el desarrollo de un avión de combate no tripulado basado en portaaviones, el fabricante es Northrop-Grumman, las pruebas del prototipo en portaaviones están previstas para 2012.

piratas o terroristas. Algo muy parecido ya ocurre en Afganistán, donde vuelan *UAV Predator* pilotados desde la Base Aérea de Nellis, en Nevada, a muchos miles de kilómetros del teatro de operaciones.

La evolución actual de los sistemas de armas también está marcada por las doctrinas antiacceso, que tratan de excluir al poder naval de los Estados Unidos de determinadas áreas marítimas y concretamente al instrumento que desde hace casi setenta años ejemplifica el dominio americano de la mar: el portaaviones. Eso hace imprescindible el contar con medios y armas para penetrar la defensa de los *Carrier Battle Group*, muy particularmente el sistema AEGIS. Sabido lo difícil que resulta penetrar las defensas de un grupo de portaaviones con cazabombarderos y misiles, la alternativa es emplear medios asimétricos. Aquí el empleo del submarino resulta nuevamente muy oportuno, tanto por seguir siendo difíciles de detectar como por la baja preparación actual en ASW de las marinas occidentales, incluida la americana. También el empleo de misiles supersónicos, sobre todo si, como en el caso de los misiles balísticos guiados, atacan desde la vertical (12), resulta una posibilidad más que sería al considerar el combate futuro en la mar.

Desde que la Guerra de Vietnam reveló la importancia vital de la opinión pública en las naciones de Occidente, ha existido una tendencia creciente a tratar de modelar la percepción de las poblaciones, propias y de contrarios, en todos los conflictos. El alcance global de los medios de comunicación y la inmediatez de Internet no han hecho más que reforzarla. Las campañas de Irak y Afganistán son una prueba del recurso cada vez mayor a las batallas de comunicación. Los ocasionales vídeos de Aymán al-Zawahírí, considerado número dos de Al Qaeda, emitidos por Al Yazira y otros medios de Oriente Medio, son un excelente ejemplo de una campaña de información estratégica. La así llamada «batalla de las narrativas» ya tiene, y seguirá teniendo, una influencia central en el desarrollo de los conflictos, alcanzando a todos los niveles en la ejecución de las operaciones, pues la información, incluso aquella producida en los niveles más bajos, que se mueve de forma inmediata y descentralizada en la red puede tener un impacto estratégico en la conducción de la campaña. Las particulares características del ámbito marítimo hacen más fácil el control de los flujos de información, sobre todo de los propios, aunque no en todos los casos. La «batalla de las narrativas» es particularmente importante en el caso de las operaciones de seguridad marítima, que se desarrollan en un contexto legal muy restrictivo y bajo la atenta mirada de los medios.

---

(12) China está desarrollando un misil balístico antibuque, una variante del DF-21/CSS-5 de medio alcance, sobre las 1.000 millas, específicamente orientado a impedir la presencia de portaaviones en las aguas más cercanas a China. Ampliar información en KRASKA, James: *How the United States Lost the Naval War of 2015*, ORBIS a Journal of World Affairs, winter 2010, pp. 35-46.

## Tendencias geopolíticas y la geoestrategia marítima

La geopolítica, uno de los grandes motores de la historia y elemento determinante de las relaciones internacionales, ha vuelto al centro del escenario internacional como resultado de que Rusia, China, Turquía o Alemania, entre otros, están redefiniendo su posición, estatus y relaciones con el resto del mundo. En los próximos años continuaremos viendo cómo algunas de esas naciones y otras emergentes tratan de incrementar su presencia en el escenario marítimo, lo que indudablemente llevará a la aparición de nuevos retos para el poder naval occidental y particularmente para el americano, algo que ya está ocurriendo. El principal candidato para el desafío, aunque no el único, es China, que comienza a proyectar sus fuerzas navales más allá de sus mares contiguos y está envuelta en un proceso de adquisición de una marina oceánica, con capacidad de proyección y que posiblemente incluirá portaaviones en un plazo de 10 a 15 años (13), reflejando un cambio en la mentalidad estratégica china. Pekín también necesita garantizar la seguridad de las rutas marítimas por las que transita el flujo de recursos minerales y energéticos que precisa, una gran parte de los cuales procede de África y el golfo Pérsico y atraviesa los estrechos de Hormuz, Malaca y el océano Índico. Ello ha tenido como consecuencia que China haya lanzado una política para conseguir bases de apoyo cívico-militares a lo largo de las costas de los países ribereños del Índico, la construcción de puertos, financiada por Pekín, como Gwadar en Pakistán, Hambantota en Sri Lanka, o Sittwe en Birmania, forman lo que se ha dado por llamar el *string of pearls* chino. Pero es que la expansión naval china al este de Malaca compite también con la Marina india, que se ve a sí misma como el hegemón índico y no quiere competidores en su flanco marítimo. No obstante, el potencial naval de China o la India son todavía muy relativos; ambas naciones están plagadas de desequilibrios y su consolidación como potencias mundiales está todavía lejos de ser algo seguro. Igualmente, el desarrollo naval chino ha forzado a muchas naciones del Extremo Oriente aliadas de los Estados Unidos, como Japón y Corea, a poner en marcha importantes programas navales, abriendo lo que cada vez parece más una carrera de armamentos navales en la región.

---

(13) En 1998 el Gobierno ucraniano vendió a un empresario chino el ex portaaviones soviético *Varyag* en un estado muy deficiente; después de las más variadas vicisitudes, en 2005 el buque se trasladó a los astilleros de Dalian, donde la Marina Popular China lleva a cabo la reconstrucción del buque para transformarlo en una plataforma de adiestramiento/transición, hasta que a principios de la próxima década disponga de portaaviones construidos en China. Es de señalar también que en el Instituto Tecnológico de Diseño Naval de Wuhan se ha construido una réplica de la cubierta de vuelo del buque, en la que se llevan a cabo experimentación y adiestramiento de pilotos con aeronaves reales. Ampliar información en Jane's Military and Security Assessments, China Navy, <http://www8.janes.com/>.

Pero la competición naval no se limita a Asia. Rusia también pretende reconstruir su marina y planea la puesta en servicio de varios portaaviones (14), aunque por el momento los ambiciosos planes del Kremlin tienen un reflejo material más limitado, reduciéndose a la adquisición de cuatro buques anfibios de diseño francés tipo *Mistral* (15). El rearmamento naval ruso, que no es sino un consecuencia de la resurgencia de Rusia y de su necesidad de proyectarse hacia el exterior estableciendo un área de seguridad más allá de sus fronteras actuales, afectará principalmente al equilibrio militar en las fronteras europeas, particularmente en el Báltico y el mar Negro, donde Rusia todavía no ha terminado de restablecer su «esfera de influencia», que le proporcionará la profundidad estratégica para su defensa. Un importante factor de riesgo de la expansión naval rusa podría estar en la evidente tendencia a la disminución del poder naval de las naciones europeas (16) y a la reducción de presencia naval americana en aguas europeas, hechos que podrían otorgar a la *Voyenno-Morskoy Flot Rossii* la primacía naval en aguas europeas a largo plazo.

En lo que se refiere a otras áreas del globo, es interesante notar las ambiciones de crecimiento de la potencia naval brasileña, que ya desde hace décadas planea la adquisición de submarinos nucleares, aunque hasta el momento no ha conseguido el éxito con su programa nacional. Sin embargo, disponiendo ahora de recursos notablemente mayores, debido a su acelerado desarrollo económico y a la ayuda de Francia (17), es más que posible que lo consiga a medio plazo. Brasil, al igual que las demás potencias emergentes, es una nación con una base económica y social todavía poco desarrollada, y sus problemas internos, como la pobreza, el crimen o las desigualdades sociales, que son enormes, hacen difícil que pueda dotarse de las capacidades necesarias y, más importante aún, de la cohesión y determinación nacionales imprescindibles para proyectarse como un poder regional en el Atlántico Sur, y aún más como una potencia marítima global.

### Un escenario marítimo para las futuras operaciones

Como conclusión del análisis anterior llegamos a un posible escenario marítimo para las próximas décadas en el que la primera característica es la

---

(14) MACKINLAY, A: ARI 64/09. *La Resurgencia Militar de Rusia*. Real Instituto Elcano, Madrid, abril 2009, <http://www.realinstitutoelcano.org/>.

(15) FUENTE, Reuters: *France defends possible warship sale to Russia*, 17 septiembre 2010, <http://www.reuters.com/>.

(16) «Navy to reduce to smallest size ever to save carriers». *Daily Telegraph*. London, 7 October 2010, <http://www.telegraph.co.uk/>.

(17) TAYLOR, Paul: «Why Does Brazil Need Nuclear Submarines?». *USNI Proceedings Magazine*, junio 2009.

prevalencia de las operaciones de seguridad marítima en la mayoría de las aguas del globo, cuya necesidad se deriva de las llamadas tendencias sociales. Los movimientos migratorios sur-norte a través de la mar continuarán, con todos los riesgos asociados que comportan para la seguridad de las naciones y de la vida humana en la mar. Además, la existencia de Estados fallidos litorales proporcionará la oportunidad a organizaciones criminales y terroristas para utilizar la mar como escenario de sus crímenes, siendo necesario continuar con la presencia naval en numerosas áreas del globo, particularmente en el arco de inestabilidad que incluye a África y sus aguas, el Índico y el sur y sudeste de Asia. La respuesta es el retorno a las operaciones de control del mar, algo que se deriva de la necesidad de asegurar el uso del más antiguo de los *Global Commons* y que, además de las tareas propias de seguridad marítima, incluirá la presencia naval en las principales derrotas del tráfico marítimo, especialmente en el Índico y Pacífico oeste.

Sobre el escenario general es también posible discernir una competición naval en Oriente, consecuencia de las necesidades geopolíticas de China y que abre un periodo muy semejante al que se dio durante casi todo el siglo XX en el Atlántico. Una gran potencia terrestre que intenta convertirse en una gran potencia oceánica, rodeada de naciones marítimas, Japón y Corea del Sur, aliadas a los Estados Unidos. China intentará limitar y, si puede, negar la presencia de la Marina americana en aguas del mar de la China y proyectar su fuerza naval hacia el oeste, hacia el Índico, donde también entrará en colisión con India. Indudablemente China actuará mediante líneas de acción híbridas, que incluirían actividades civiles, diplomáticas, cibernéticas y el establecimiento de una superioridad naval que neutralice la presencia naval americana, con medios asimétricos en las aguas del mar de la China, archipiélagos próximos y estrechos de Malaca. Al mismo tiempo los escenarios Atlántico y Mediterráneo en el contexto global perderán importancia, tanto por el desinterés de los Estados Unidos como por la disminución del peso global de Europa en los asuntos mundiales, en parte debido a la reducción de las capacidades navales europeas. A la vez asistiremos a la emergencia de nuevas potencias navales regionales, como la India o Brasil, ésta proyectándose hacia el África occidental.

En lo que se refiere a las operaciones militares, el dicho de que «no hay enemigo pequeño» se hará todavía más cierto al tener acceso todo tipo de actores —gobiernos, organizaciones terroristas o incluso individuos— a medios tecnológicos y armas muy avanzados. Las operaciones en el espacio marítimo serán cada vez más dependientes de los sistemas de comunicaciones y mando y control sostenidos por infraestructuras espaciales e interconectadas en red, sobre todo por la necesidad de procesar y presentar en tiempo real la ingente cantidad de información necesaria para controlar el medio marítimo. Control del medio marítimo que cada vez dependerá más de sistemas UAV de gran autonomía y capacidad, incluidas las armas. Igualmente, la naturaleza híbrida de las amenazas y el intento de actuar sobre la percepción de la pobla-

ción, centro de gravedad de las naciones de Occidente, harán que el uso de las campañas de información estratégica tenga cada vez mayor importancia y que éstas alcancen todos los niveles de las operaciones. Asimismo la participación de actores no estatales en las operaciones marítimas continuará aumentando, con compañías privadas de seguridad, prestando servicios como la vigilancia marítima o el aprovisionamiento de combustible en la mar de forma eficiente y generalizada.

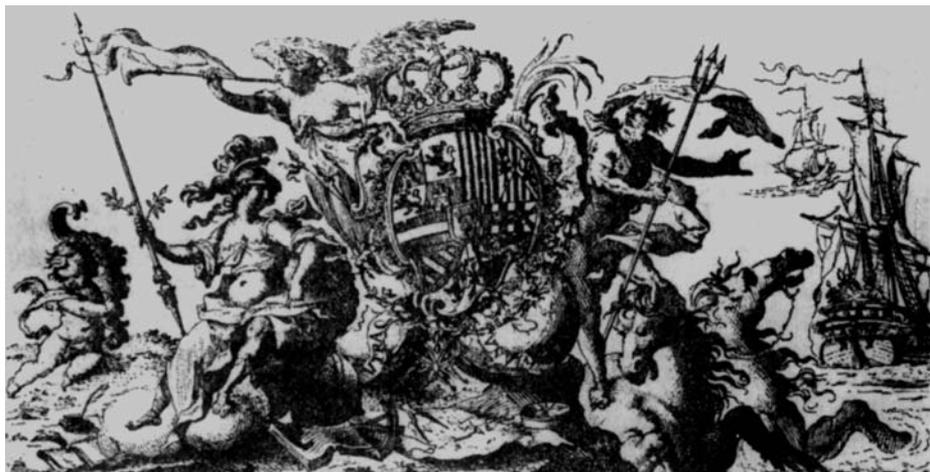
### **Puntualizaciones finales**

Finalmente, señalar que el escenario que se describe es global, y que por tanto no incluye consideraciones específicamente nacionales, que se deben hacer sobre la base de nuestros intereses nacionales y de las estrategias de seguridad y defensa que puedan establecer los sucesivos gobiernos para asegurarlos, algo que en un escenario globalizado sólo es posible a escala mundial. En lo que se refiere a la naturaleza básica de la guerra y el conflicto en el escenario futuro, señalar que se mantiene inalterable, aun en los casos de amenazas híbridas. Los adversarios utilizan todos los medios materiales e intelectuales a su disposición para, aplicando la violencia, conseguir unos objetivos políticos. El carácter del conflicto actual está en el cambio y adaptación continuos de las líneas de acción para batir al contrario en los campos que no domina, buscando hacer inservibles las capacidades, militares y no militares, del adversario. Ello aconseja evitar el establecimiento de fronteras intelectuales en el planeamiento estratégico, como diferenciar entre conflictos de alta y baja intensidad u operaciones de seguridad marítima y operaciones de combate, generalizaciones que proporcionan cierto confort intelectual a la hora de planear, pero que también pueden llevar a resultados erróneos. Por último, volver a señalar la limitada pretensión de este trabajo, ya que su objetivo es contribuir al ineludible debate estratégico, de mucho mayor calado, que debe ser permanente y sobre el que se debería sustentar la definición de capacidades y conceptos en nuestra Armada, que en una época de restricciones económicas, cambios acelerados y sorpresas estratégicas debe ser especialmente eficiente para no errar el tiro.



BIBLIOGRAFÍA

- Nato Supreme Allied Command for Transformation: The Multiple Futures Project. Final Report*, abril 2009.
- Estado Mayor de la Defensa: *La Fuerza Conjunta ante los Retos del Futuro. Preparándonos para las Operaciones hasta el 2030*, octubre 2009.
- United States Joint Forces Command: *The Joint Operating Environment*, febrero 2010.
- Ministerio de Defensa del Reino Unido: *Strategic Trends Programme. Global Strategic Trends-Out to 2040*, DCDC, enero 2010.
- *Strategic Trends Programme. Future Character of Conflict*, DCDC, febrero 2010.
- MACKINLAY, A.: «Estudios de Futuro. Una Aproximación para la Mejora del Planeamiento Estratégico», REVISTA GENERAL DE MARINA, Madrid, marzo 2009.
- Ministerio de Defensa de Francia: *Preparing Tomorrow Commitments 2035*, Délégation aux affaires stratégiques-État-major des armées, París, agosto 2007.
- National Intelligence Council: Global Trends 2025: A Transformed World*, Washington, noviembre 2008.



# HISTORIAS DE LA MAR

## LA CHAPUZA DEL SUBMARINO RUSO

Luis JAR TORRE



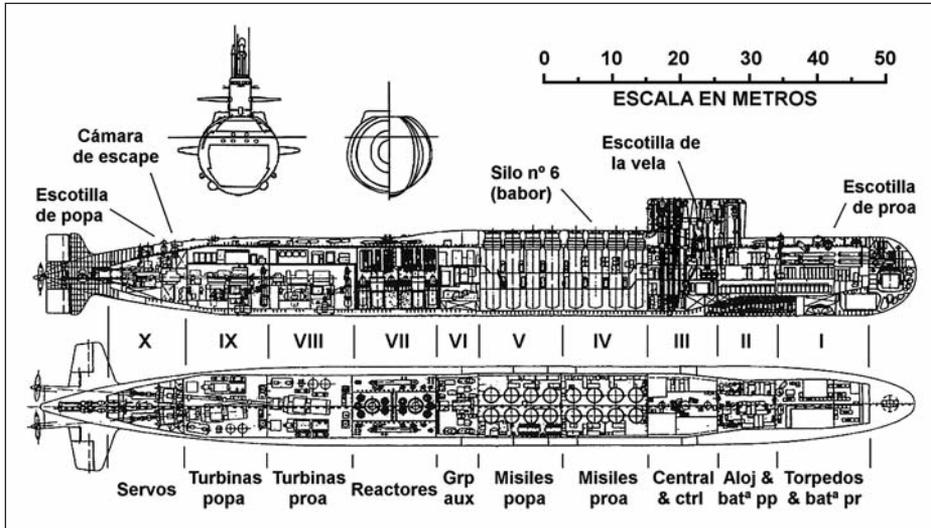
O hay artefacto más peligroso en este mundo que un misil balístico, y los de propulsión hipergólica se llevan la palma. En esencia son cilindros con un motor cohete en su extremo inferior y dos o más tanques con líquidos a los que les basta entrar en contacto para enviar todo el conjunto a la exosfera; naturalmente, si algo sale mal pueden liberar toda su energía en el punto de lanzamiento, que resultará incinerado y si procede volatilizado. Como lo que cuenta es el empuje, el hecho de que uno de los líquidos sea cancerígeno tiene una importancia relativa: a fin de cuentas el otro puede matarte por inhalación y, como el peso también cuenta, el conjunto suele ser de una fragilidad acongojante. Para acabar de arreglarlo, en el extremo opuesto al motor cohete suele viajar el número de cabezas nucleares necesario para, según el tipo de misil, borrar del mapa una

ciudad, una región o lo que sea. Por supuesto, una auténtica detonación nuclear exige un proceso de armado más o menos complejo, pero los iniciadores son explosivos convencionales, como también lo son los eyectores de los vehículos de reentrada, y todos están peligrosamente cerca de los dichos tanques y de unas simpáticas bolitas de plutonio: el elemento más tóxico del planeta. Si encajamos quince de estos chismes en un submarino precariamente mantenido y a 9 m de dos reactores nucleares de dudosa factura, sólo nos queda confiar en la suerte.

La suerte del submarino soviético *K 219* se acabó en el mar de los Sargazos el 2 de octubre de 1986, cuando casi todo lo que podía ir mal a bordo fue «peor»; en realidad podía haber ido «muchísimo peor» pero, a despecho de los quince años de presuntos «malos tratos» que pesaban sobre sus anillos, el desdichado submarino aguantó más de tres días a flote, demostrando a los uniformados una lealtad perruna. En cambio a los políticos les hizo la pascua, porque su hundimiento sorprendió a Gorbachov cinco meses después del fiasco de Chernóbil y cinco días antes de reunirse con Reagan para negociar limitaciones de armamento. Con el as en la manga de la «Guerra de las Galaxias», Reagan pretendía eliminar los misiles balísticos (imprescindibles para la estrategia soviética), y en tan irreplicable coyuntura el *K 219* se fue a pique en el patio trasero norteamericano con dos reactores y todo un cargamento de misiles y cabezas nucleares. El día del naufragio hubo una reunión del Politburó y, con el tiempo, alguien filtró unas actas donde destaca la comprensible monomanía de Gorbachov en localizar un culpable; pasados veinticinco años, en Occidente es fácil rastrear el «qué» y el «cuándo» de este accidente, pero los «porqués» me resultaron inaccesibles hasta que me animé a «pescar» en material ruso ciber-traducido al inglés. El resultado, aunque de discutible sintaxis, fue relevante por la cualificación de algunas fuentes y la disponibilidad de material para contrastar la información.

## Cohetes

Entre 1960 y 1967, el programa norteamericano «Polaris» desplegó 41 submarinos estratégicos de propulsión nuclear (SSBN) armados con 656 misiles balísticos; misiles y submarinos estaban años luz por delante de sus equivalentes soviéticos, pero el mismo año que finalizó su despliegue entró en servicio el primer SSBN «moderno» de la competencia. Cuando la OTAN pudo echarle un vistazo descubrió que parecía fotocopiado de un SSBN norteamericano clase *George Washington* y, con cierta retranca, le clasificó como clase *Yankee*; con no menos retranca, los marinos soviéticos les llamaban clase *Vanka Washington* (*Vanka* es un diminutivo de Iván). Estas unidades y su versión modificada (los «Delta») constituirían el grueso de la flota de SSBN soviética hasta el final de la Guerra Fría. El parecido con sus oponentes



Disposición general y compartimentación de un SSBN soviético tipo *Yankee*. (Composición y rotulación propia de varios planos procedentes de la página [www.atrinaflot.narod.ru](http://www.atrinaflot.narod.ru)).

era superficial y obedecía a la adopción de una disposición idéntica de silos (dieciséis en posición vertical tras la vela) e hidroplanos frontales (en la vela), pero los soviéticos eran superiores en tonelaje, protección (doble casco), fiabilidad (dos ejes y dos reactores), velocidad en inmersión (28,3 nudos en pruebas) y cota operativa (320 m), pudiendo lanzar sus misiles desde más profundidad (hasta 50 m) y navegando más rápido (unos cuatro nudos); en cambio, pese a todos los esfuerzos, seguían siendo terriblemente ruidosos. Además, como la industria soviética no había podido conseguir un combustible sólido decente, los misiles R 27 de los *Yankee* eran de propulsión hipergólica, y para colmo tenían menos alcance que los «Polaris» (unos 2.500 km, frente a los 4.600 de los Polaris A3). Según una leyenda urbana, el combustible sólido de los norteamericanos era tan seguro que podía usarse para hacer ceniceros.

Al *K 219* lo construyeron en Severodvinsk, entrando en servicio en diciembre de 1971 e incorporándose dos meses después a la Flota del Norte, con base en Gadzhiiyevo; allí no era ningún *Yankee*, sino un *Proyecto 667A* o clase *Navaga*, pero fuera por falta de sensibilidad o porque la propiedad privada era reaccionaria, nunca le asignaron nombre propio. Como sus otros 33 compañeros de serie tenía 128 m de eslora, 11,7 de manga, 7.760 t de desplazamiento en superficie y unas 9.600 en inmersión; la propulsión exigía unos 52.000 shp, pero los SSN son grandes devoradores de amperios y le endosaron dos reactores de 89,2 MW térmicos cada uno (digamos que unos 80.000

hp reales en total). De popa a proa estaban el compartimento X (servos), los IX y VIII, con una turbina engranada a un eje y un turboalternador independiente en cada uno y el VII, con dos reactores que se denominaban «de Er» y «de Br» probablemente por ir asociados a los ejes, aunque en los planos figuran en tándem. Más a proa estaba el compartimento VI, con dos grupos diesel-eléctricos que, además de permitir arrancar los reactores y efectuar paradas seguras, alimentaban dos propulsores auxiliares de 225 kW; si todo se iba al cuerno, bajo los compartimentos I y II había dos grupos de baterías de 112 elementos de 48 cm que podían relevar a los diesel. A diferencia de los SSBN norteamericanos, los dieciséis silos no ocupaban un único compartimento sino dos (los V y IV), que compartían con la enfermería, la cocina, camaretas y, casi con seguridad, sollados. En el III (bajo la vela) estaba la central, y una cubierta más abajo el control principal de máquinas; el II se utilizaba fundamentalmente para alojamientos y el I era la consabida sala de torpedos, con cuatro tubos de 533 mm, dos de 400 y unos veinte torpedos de dotación, incluyendo según algunas fuentes dos con cabeza nuclear. Como ya hemos visto el submarino tenía doble casco, y su diámetro interior (9.4 m) le permitía tres cubiertas.

Entre los años 1972 y 1983 los *Navagas* fueron modernizados al *Proyecto 667AU*, que les dotó del sistema de lanzamiento D 5U y misiles R 27U: todavía hipergólicos, pero con «prestaciones mejoradas». Tras pasar por el astillero en 1975, los misiles del *K 219* podían colocar con una precisión mejor de una milla tres cabezas nucleares de 200 Kt a unos 2.500 km en tres vehículos de reentrada de trayectoria no independiente, o una termonuclear de un Mt a unos 3.000 km. Con pequeñas variantes, la misión de estos submarinos (y sus equivalentes occidentales) es ocultarse y garantizar una respuesta entusiasta si alguien destruye inopinadamente su país, aunque también pueden destruir un país ajeno en un ataque «preventivo». El alcance de los misiles condiciona las zonas de patrulla y lanzamiento (no tienen por qué coincidir), y en el caso de los *Yankees* de la Flota del Norte les permitía «ocuparse» de casi la mitad E de los Estados Unidos sin cruzar el meridiano de Bermudas. En los años setenta solía haber permanentemente en el Atlántico dos o tres *Yankees*, en patrullas de unos 78 días de duración incluyendo 24 de tránsitos; como la Flota del Norte tenía asignadas 22 de estas unidades, parece verosímil el dato de que, por entonces, cada submarino venía a hacer una patrulla cada nueve meses seguida de mes y medio de reparaciones, ocupando el tiempo restante en alertas en puerto y puntuales salidas a la mar para adiestramiento. Este sistema era menos exigente que el norteamericano, cuyos SSBNs estaban casi siempre en la mar, pero debía ser el único posible en un contexto logístico peculiar y, como veremos, cuando se quiso estirar la cuerda se rompió. Otra limitación era la formación de las dotaciones, en buena parte conscriptos procedentes de una sociedad muy poco tecnificada: se ha escrito que, ante la continua renovación del personal y la escasez de tiempo para formarlo, se buscó simplificar el

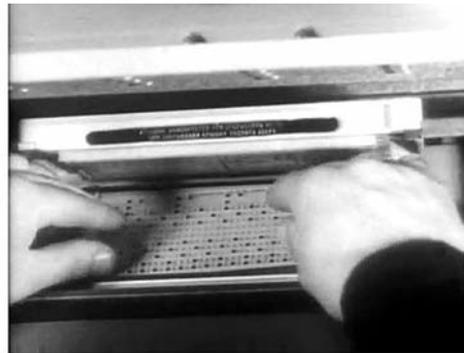
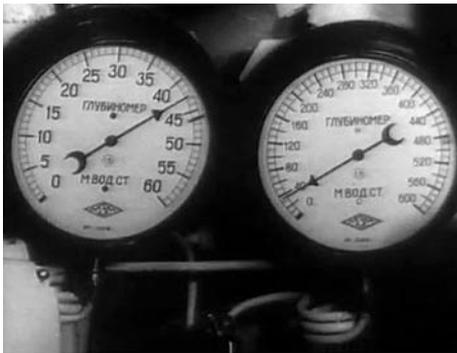
manejo de los misiles aún a costa de complicar su diseño, pero hubo más «complicaciones».

Entre 1983 y 1985 y durante una partida de póker de mucho más calado, los norteamericanos sustituyeron en Alemania 108 misiles balísticos de alcance medio por otra versión de más alcance y, por alguna razón, los soviéticos se sintieron molestos. Al parecer, los dichosos misiles estaban tan cerca de Moscú que podían sorprender a la «nomenklatura» en pijama y, a modo de indirecta, la «nomenklatura» envió una sobredosis de *Yankees* a rondar a la misma distancia de Washington. En 1986 los submarinos estaban haciendo una patrulla aproximadamente cada cinco meses, desbordando la capacidad de



Es difícil encontrar fotos descriptivas del interior de un *Yankee*, pero los soviéticos filmaron la construcción y pruebas de uno de estos submarinos. Capturando y pegando fotogramas, he intentado reconstruir la central (arriba) y el control (abajo), ambos situados en el compartimento III. En la esquina superior derecha se ve al comandante en su «trono», y en el fotograma suelto de la izquierda (que enlaza con los otros dos, pero procede de una toma diferente) a uno de los timoneles manejando los característicos *joysticks* de estas unidades. En la composición inferior se aprecian los paneles gemelos de ambos reactores (y probablemente de los generadores de vapor), con dos operadores independientes. (Captura y composición propias a partir de una película de autor desconocido).

mantenimiento en tierra; además, según un artículo del capitán de navío Kurdin (antiguo segundo del *K 219*) *los permisos suspendidos y el mal adiestramiento se convirtieron en norma, y los oficiales de más graduación hubieron de cerrar los ojos ante el hecho de que dotaciones ineficientes estaban saliendo a la mar en unidades con las que no estaban familiarizadas*. Sorprende tal desbarajuste en un sistema de dobles tripulaciones, pero es posible que solo lo fueran sobre el papel: lo cierto es que el 4 de septiembre de 1986 el *K 219* salió de patrulla con una dotación que no era la suya, sino la «número uno» del *K 241* (otro *Yankee*). Debieron cazarlos a lazo, porque consta que 11 de los 32 oficiales y 16 de los 38 suboficiales no eran del «equi-



Estos cuatro fotogramas proceden de la película anterior, y recogen un lanzamiento múltiple de misiles desde un *Yankee*. En el primero se aprecian dos profundímetros: el de la izquierda (de precisión, para navegación a pequeñas cotas) indica la profundidad de lanzamiento (marca 42,5 m y hay una señal en los 46); el de la derecha es de uso general y, aparentemente, está desajustado (marca 35 m). El segundo fotograma muestra la introducción de una tarjeta perforada que, con toda probabilidad, contiene los datos de trayectoria del misil, y el tercero la consola de lanzamiento con una de las pelliculeras llaves (y su llavero) bajo el pulgar del operador. El último fotograma muestra al misil iniciando su trayectoria, tras salir ya encendido a la superficie.

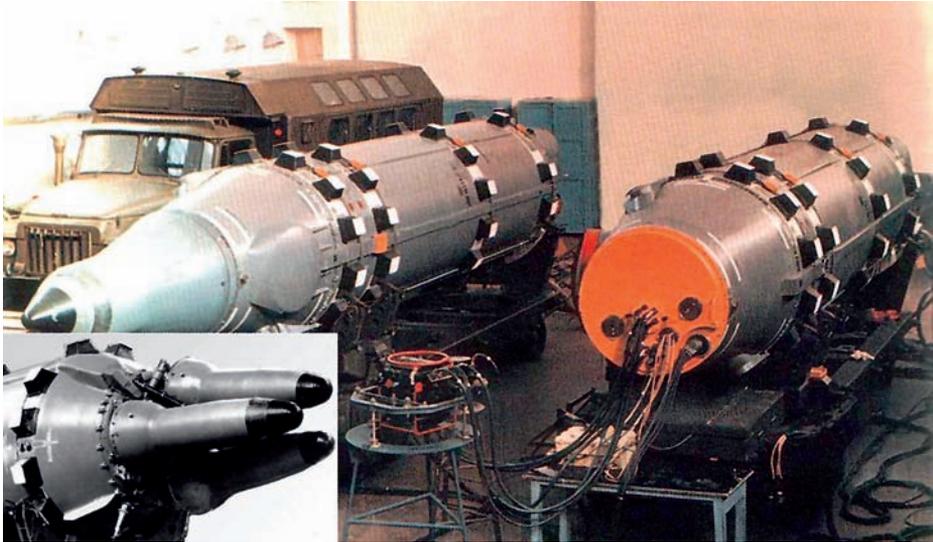
(Captura y composición propias a partir de una película de autor desconocido).

po», incluyendo el segundo, el oficial de cohetes, el de torpedos, el de comunicaciones y el de electricidad; de los 49 cabos y marineros no se habla, pero podemos imaginar lo peor. En la flota soviética, donde muchas carencias se compensaban con la experiencia y permanencia en el destino de los profesionales, la presencia de un 39 por 100 de oficiales y suboficiales comisionados en una dotación a cargo de un submarino ajeno debía ser algo difícil de calificar. Y harto desaconsejable, porque según el citado artículo *las discusiones sobre la eficiencia y cohesión de las dotaciones no estaban permitidas*.

El «marrón» le tocó al capitán de fragata Igor Britanov, un especialista en electrónica de 36 años también procedente del *K 241*; Britanov ya había efectuado dos patrullas como comandante y debían quedarle algunas más, porque la lista de comandantes del *K 219* recoge mandos de entre dos y seis años. Por desgracia había hecho un total de doce patrullas, lo que añadía a ésta el mal fario de ser la número trece, pero al menos llevaba consigo a «su» jefe de máquinas, el capitán de fragata Krasilnikov. Los superiores de Britanov tenían sus propios sistemas para combatir el mal fario, y a bordo del *K 219* viajaban un oficial político y un agente del KGB; además, desde principios de los setenta para lanzar los misiles no solo tenían que recibir la orden codificada por radio y hacer el numerito de las llaves, sino recibir un código adicional para poder activar el propio lanzador. A los más antiguos les costará creer que, en 1986, los datos seguían introduciéndose con tarjetas perforadas.

## Tuberías

Cuando el *K 219* salió a la mar tenía «perforadas» más cosas que las tarjetas, pero antes de meternos en «profundidades» deberíamos echar un vistazo a los silos: dieciséis cilindros de 10,1 m de altura, 1,7 de diámetro e idéntico espesor que el casco resistente (40 mm). En este caso alojaban quince misiles R 27U (SS-N-6 o RSM-25 en Occidente) de 8,89 m de altura, 1,5 de diámetro y 14,2 t de peso que se encendían dentro del silo previamente inundado, amortiguando el shock hidráulico una bolsa de gas generada en su base por un adaptador; el motor cohete, de 23 t de empuje, era capaz de colocar una carga útil de 650 kg a 620 km de altura. El misil estaba específicamente diseñado para ahorrar espacio y mantenimiento, y los tanques de combustible (dimetilhidracina) y oxidante (tetróxido de nitrógeno) venían precargados de fábrica para cinco años; ambos líquidos eran mortíferos juntos o por separado, y además el oxidante reaccionaba con el agua produciendo una nube de ácido nítrico. Por ello, los silos disponían de control ambiental, con detectores de agua y gases que hacían sonar una alarma y sensores térmicos que, en caso de pasar de 70° C, disparaban un circuito de irrigación. De cada silo salían líneas (inundación, irrigación y achique) intercomunicables mediante válvulas de todo tipo, bombas y, si se terciaba, a través del propio silo o los quince restan-



En la imagen principal se aprecian dos misiles R-27, el de la derecha desprovisto de la ojiva con las cabezas nucleares; los tacos sobre el fuselaje (desechables durante el lanzamiento) son elásticos, y sirven de guía y para facilitar la estiba en el silo. La presencia del camión permite apreciar el tamaño de estos angelitos, y el recuadro inferior izquierdo muestra un misil del mismo tipo (en este caso un R-27U con certeza) sin la cobertura de la ojiva y con tres cabezas nucleares de 200 Kt a la vista. (Fotomontaje propio a partir de dos fotografías de la página <http://rbase.new-factoria.ru>)

tes. Para ser útiles, estas líneas «interiores» tenían que comunicarse con la mar a través de otra «exterior» (la llamaremos «colector»), presumiblemente a menos de 50 m de profundidad, aunque en un esquema se aprecia un acceso directo al mar desde la línea de irrigación. Finalmente, se mencionan un sistema para presurizar los tanques del misil (casi con seguridad para compensar la sobrepresión del silo durante el encendido), así como líneas de aire comprimido y de drenaje de emergencia de los tanques de oxidante que no he podido documentar.

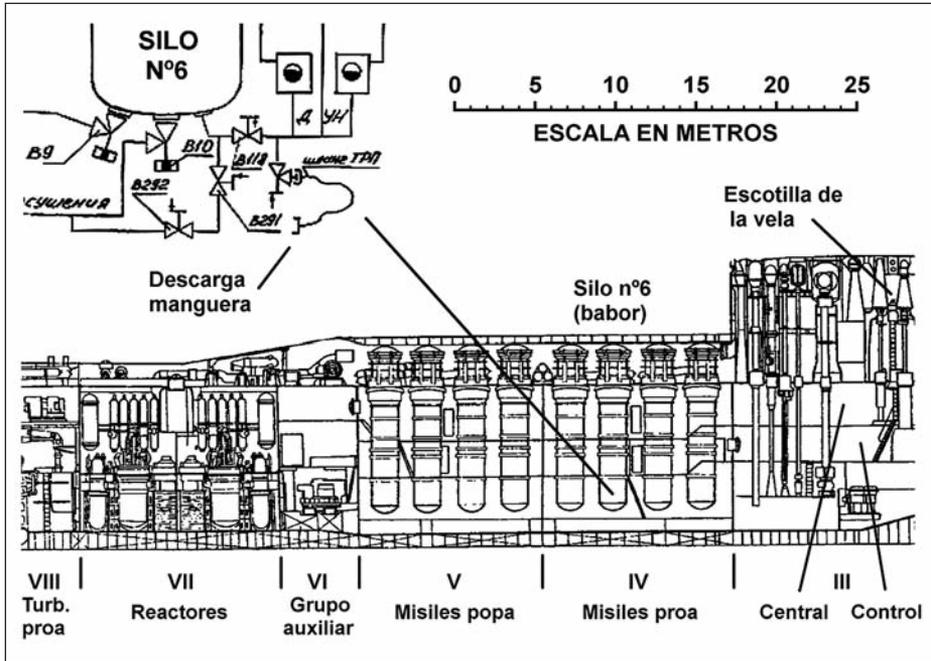
En 1973 el *K 219* había sufrido un grave percance cuando, tras sufrir una falsa alarma de alta temperatura en un silo y dispararse la irrigación a 100 m de profundidad, al abrir el drenaje resultó estar comunicado con la mar a través del colector, inundándose el silo con agua a 10 kg/cm<sup>2</sup> que aplastó el misil. Al achicar se originó un incendio de combustible que pudo ser combatido con más irrigación, pero el silo sufrió daños permanentes, soldándose su escotilla y quedando reducida la capacidad del submarino a 15 misiles; según el diseñador Barvish (ver bibliografía), a raíz de este accidente se promulgó en 1974 una modificación del circuito que, al menos en el *K 219*, nunca llegó

a implementarse. En el verano de 1986 se detectó una entrada de agua en el silo núm. 6 (el tercero desde proa a Br del compartimento IV) y, para corregirla, se desmontó y envió a reparar a tierra una válvula del circuito de irrigación; ya reparada y trabajando contra reloj, la válvula se montó inmediatamente antes de efectuarse las pruebas de equipos para salir a la mar. El circuito se probó en presencia del especialista de la Flotilla (que se estrenaba en el cargo tras ascender) y el jefe de cohetes del submarino (el recién embarcado capitán de corbeta Petrachkov); al abrir el drenaje comenzó a entrar agua en el silo e, increíblemente, el representante de la Flotilla ordenó desconectar la alarma de entrada de agua sin investigar su procedencia. Las pruebas se dieron por finalizadas «sin novedad» y el *K 219* salió de comisión el 4 de septiembre sin que el «secreto» saliera del departamento de cohetes ni el comandante llegara a enterarse. El capitán de corbeta Petrachkov (que falleció en el accidente) se ha convertido en el «malo» de esta historia, y sobre él se ha escrito desde que venía «rebotado» de otro destino hasta que tenía problemas familiares: nos quedaremos con la versión de Rolim y Rudenko (ver bibliografía) de que carecía de experiencia en este sistema y la impresión personal de que, como el especialista de la Flotilla, no pisaba muy fuerte y trabajaba bajo presión.

El 18 de septiembre y ya en zona de patrulla, durante un mantenimiento se descubrió que el silo núm. 6 estaba inundado. Para Petrachkov se trataba de una situación muy embarazosa, no ya por la seguridad física del misil a remojo, sino por la suya propia cuando se enterara el comandante; además, la noticia de que iban a tener que utilizar cada dos por tres las ruidosas bombas de achique locales no ayudaría nada. Con la «movida» de personal Petrachkov se había quedado sin dos de sus suboficiales más antiguos, pero le quedaba otro lo suficientemente hábil para resolver su cuita: con solo abrir dos válvulas y cerrar otra, el suboficial creó para su jefe un «bucle particular» comunicado con la base del silo y dotado de toma de manguera. El resto era previsible: tras conectar una manguera a la toma y abrir la válvula, el problema fue «desviado» hacia lo que mi traductor cibernético llama *the nearest latrine* y otra fuente un tanque de sentina de agua sucia (todos los caminos conducen a Roma). La alarma de inundación fue rearmada, pero su origen nunca llegó a identificarse ni corregirse; se ha insinuado que podía proceder del colector, pero Barvish la relaciona con una válvula «goteante» del circuito de irrigación, cuantificándola en 1,15 m<sup>3</sup> diarios. Durante dos semanas la manguera continuó conectada, con la válvula probablemente abierta y goteando algo menos de un litro por minuto, aunque también se mencionaron intentos de combatir la entrada de agua inyectando aire comprimido al silo (¡pobre misil!). Como el submarino subía periódicamente a cota periscópica para establecer comunicaciones (seguramente de noche), la ocasión sería propicia para achicar fluidos indeseables, y mezclada con ellos el agua de matute. Y el comandante siguió sin enterarse.

El 2 de octubre de 1986 el *K 219* se encontraba a unas 532 millas al ESE de Bermudas, navegando con el reactor de Er al 30 por 100 de potencia y su eje a régimen de cuatro o cinco nudos mientras el reactor de Br estaba parado, con el eje probablemente en libre rotación. A las 2056 locales (GMT -4) el submarino subió a cota periscópica (17 m) para una sesión de comunicaciones; a bordo mantenían la hora de verano de Moscú (GMT +4) y eran las 0456 del día 3, que es la que consta en las fuentes, pero nosotros usaremos hora local (huso Q) para evitar discordancias día/noche. Tras permanecer cinco minutos a cota periscópica, a las 2101 el *K 219* comenzó a descender mientras se efectuaba el relevo de la guardia, que finalizó a las 2110; a las 2114 ya estaban a 85 m de profundidad, y entonces sonó la alarma de inundación: el silo núm. 6 estaba llenándose de agua a presión y el goteo de la manguera se había convertido en un torrente. La Comisión estatal (presidida por un miembro del Politburó) que estudió el accidente no pudo identificar la causa, pero sin descartar el circuito de irrigación apuntó como más probable una válvula abierta entre las líneas interiores y el colector. Cualquiera de las dos es más verosímil que la «segunda causa más probable» de la Comisión: deformación de la escotilla del silo por «factores externos» (léase abordaje con un submarino norteamericano que, con exquisita precisión, habría dañado la escotilla del silo núm. 6 y nada más), pero ya sabemos que la física y la política se rigen por distintas leyes.

Como hemos visto, el compartimento IV tenía tres cubiertas con espacios comunes en las bandas; con el cambio de guardia había cierto «ambiente» (refrigerio, conferencia del oficial político y película) y, para fastidio del jefe de cohetes, la inundación y su inevitable coreografía de voces y alarmas no pudo menos que llamar la atención. Parece que como primera medida pasaron la irrigación de «automático» a «manual» por si colaba, pero no coló, y tras ser «persuadido» por otro oficial a las 2118 Petrachkov tuvo que informar a la central de sus cuitas. A las 2123 solicitó un ascenso a 46 m y, sin esperar más, a las 2124 activaron durante siete minutos dos electrobombas para achicar el silo; a las 2132, un minuto después de parar las bombas, sonó la alarma de gases: reventado por el agua a presión el misil perdía oxidante y probablemente combustible que, al reaccionar entre sí, acumulaban una enorme presión. Cabía haber destrincado la escotilla del silo y no se hizo, pero el oxidante tenía otra salida, insuficiente para aliviar la presión y hartó inconveniente: la manguera, situada en el plan del compartimento y posiblemente fuera de la vista de los agobiados operadores que, ahora, eran incapaces de hacer funcionar el circuito de irrigación (o, quizá, de recordar que estaba en «manual»). A las 2132, cuando una nube de oxidante empezó a extenderse por el IV, se tocó zafarrancho de combate y todo el personal salvo nueve hombres abandonó el compartimento; a las 2138, con todos ya en sus puestos, la estanqueidad establecida y el submarino a 46 m de profundidad, se produjo una explosión y la escotilla del silo núm. 6 saltó



Ampliación de la zona entre la central y turbinas proa; este plano es de distinta procedencia que los anteriores, y como a aquellos lo he seleccionado por su verosimilitud y coherencia con la información disponible. El esquema de la parte superior izda debería ser más «oficioso», y lo he recortado de otro más extenso del diseñador Barvish (ver bibliografía): para drenar el silo se cerró la válvula B291, abriendo la B118, la B130 (situada fuera de la vista, arriba y a la dcha) y, naturalmente, la de la toma donde se conectó la manguera. (Fotomontaje y edición propios sobre un plano de la página [www.deepstorm.ru](http://www.deepstorm.ru) y un esquema de V. D. Barvish).

como un corcho. En la central, Britanov ordenó un soplado de emergencia y, tras pensárselo un poco, el *K 219* salió a superficie.

## Reactores

Es posible que en el silo núm. 6 «saltara» algo más peligroso que la escotilla porque, cuando al día siguiente pudo echarse un vistazo a su interior, faltaba la cabeza del misil, armas nucleares incluidas. El silo aguantó de una pieza: se mencionaron inundaciones a través de líneas destrozadas en su parte superior, pero es significativo que, al emerger, en la sentina del IV solo hubiera 4,5 t de agua. En cambio, la atmósfera del compartimento se inundó de oxidante, originando la muerte del jefe de cohetes y dos marineros pese a existir equi-



Como en los SSN occidentales el compartimento de los reactores de los *Yankees* estaba desatendido, y le atravesaba al menos un túnel blindado que, además de permitir el tránsito entre compartimentos, servía para acceder a la vasija. Esta fotografía consta como hecha en 2004 y correspondiente a uno de los dos reactores de un SSBN soviético tipo *Typhoon* (seguramente es la parte superior vista desde un túnel de tránsito o acceso); los cinco cordones de soldadura de la «cesárea» de la izquierda permiten intuir el grosor del blindaje. (Foto de autor desconocido procedente de [http://community.livejournal.com/ru\\_submarine/17486.html](http://community.livejournal.com/ru_submarine/17486.html)).

generadores de vapor, así como las de un «circuito terciario» (¿condensadores?). En la central, sin saber qué había pasado por la pérdida de comunicaciones con el IV, era impensable comprometer la seguridad del imprescindible III accediendo a través de él al compartimento dañado; por otra parte, de noche era suicida atravesar la cubierta, destrozada por la explosión y barrida por el gas. En la práctica el *K 219* quedó dividido en dos, con la «plana mayor» (incluyendo el jefe de máquinas y el de propulsión) en la parte intacta y el personal de menor experiencia en la averiada.

Inicialmente se presurizaron los compartimentos III y V para impedir la entrada de gas y se inició el arranque del reactor de Br mientras, por medios dispares, se iban restableciendo las comunicaciones con los compartimentos IV y V. A las 2210 se evacuó personal de los compartimentos V y VI al VIII (turbinas proa), quizá como precaución ante la apertura del IV, que se efectuó a las 2235 para evacuar los seis supervivientes a causa del gas y las altas temperaturas. Diez minutos después se abrió de nuevo el IV para que un equipo de dos investigadores valorara la situación y tratara de rescatar a los tres desaparecidos, pero sólo pudieron recuperar dos cuerpos e informar que el

pos protectores; gafado hasta el fin, el capitán de corbeta Petrachkov apareció muerto junto a una máscara que, aparentemente, no pudo ajustarse por la barba y el bigote. El submarino tampoco salió de rositas: se perdió la telemetría de los silos, la red de órdenes generales, los multicanales de los compartimentos IV y V, un radiotransmisor, la línea de continua de 220 v de Br y algunos indicadores. Además, las líneas eléctricas tenían serios problemas de aislamiento, la de aire de alta resultó dañada en cubierta y quedaron abiertas las válvulas automáticas de Br de alimentación de los

compartimento estaba lleno de humo, impidiendo la mala visibilidad localizar su procedencia, desconectar equipos eléctricos o reconocer en detalle el silo núm. 6. En consecuencia a las 2325 se ordenó ventilar los compartimentos IV, V y VI, y a las 0051 otros dos investigadores regresaron al IV comprobando que había mejorado la visibilidad, disminuido el gas y que ya no entraba agua por las líneas de la parte superior del silo. Este equipo consiguió localizar el cuerpo de Petrachkov y achicar el agua de la sentina, pero cuando intentó achicar el silo núm. 6 comenzó a salir agua y gas por las líneas averiadas, por lo que pararon las bombas y evacuaron el compartimento con el cuerpo de Petrachkov. Una fuente menciona que la Flota del Norte no se enteró del accidente hasta poco antes de la 0100 pero, aún de noche, Britanov debía sentirse desnudo en superficie y transmitir en HF es puro exhibicionismo. Puede que esperara un milagro, porque a la 0125 ya estaban operativos los dos reactores (Er al 30 por 100 y Br al 50 por 100) y los dos turboalternadores: en este momento la situación estaba casi controlada, el submarino podía navegar en superficie y de hecho lo haría a 13 nudos al encuentro de los mercantes desviados en su ayuda. Quedaba cruzar el Atlántico con un pozo de oxidante en cubierta o la alternativa «táctica» (Cuba), que sin duda crearía sus propios



El K 219 fotografiado desde un avión de patrulla marítima norteamericano, probablemente el día 4 de octubre. El bote salvavidas es de uno de los mercantes soviéticos, y se aprecian el destrozo en cubierta y la humareda de oxidante. (Foto: U. S. Navy).

problemas «estratégicos» (USA), etc., y en tales disquisiciones andarían en Moscú cuando desde el *K 219* intentaron aportar una alternativa «técnica»... y les salió mal.

Hacia las 0830 Britanov, que recordemos seguía aislado a proa con su *staff*, ordenó que un equipo de cuatro personas (dos de cohetes y dos de máquinas) penetrara en el IV para intentar achicar el silo y, sobre todo, extraer el oxidante del cohete a través de una línea de emergencia. El intento con el silo produjo más pérdidas de agua y nubes de ácido, pero usar la línea de oxidante exigía que el misil estuviera de una pieza y no lo estaba; de alguna manera el agua (o el ácido) alcanzó un cuadro con tensión, parando las bombas y originando un incendio eléctrico. El equipo recibió orden de retirarse, pero con semejante follón debieron olvidar «cerrar el grifo»: Barvish menciona seis válvulas que habrían quedado abiertas, contribuyendo a *la inundación del compartimento IV a través de las líneas dañadas del circuito de irrigación y la manguera*, y Kurdin confirma (citando a la Comisión) que el silo núm. 6 *...was open to the sea through the outboard valves that remained open. This caused compartment IV to flood*. Plano en mano, habría quedado en libre comunicación con la mar a través de un kingston por dos líneas diferentes, aunque debía preocuparles más el incendio. A las 0954 intentaron inyectar freón al compartimento IV desde el III, pero la línea estaba dañada y solo se fumigaron a sí mismos, y la cosa no acabó ahí porque hacia las 1000 el oxidante empezó a invadir el III, obligando a usar equipo protector y evacuar la radio y el cuarto de cifra, dejando al comandante doblemente incomunicado. A las 1040 control ordenó reconocer el IV desde el V: solo quedaba una humareda, pero los investigadores la tomaron por un incendio y, mal informado, control ordenó inundarlo con freón desde el VI. En la central quedaron un tanto mosqueados con el IV y sus temperamentales misiles y, para más emoción, a las 1130 la línea de alterna de 380v de Er se vino abajo: sin ella el reactor de Er se paró automáticamente por seguridad, o eso debería haber hecho, porque enseguida se dieron cuenta de que solo estaba «medio-parado».

Los dos reactores del *K 219* eran del tipo VM 4, un modelo de agua a presión (PWR) soviético de segunda generación. Tras considerables mejoras respecto a la generación anterior, los reactores de esta serie solo eran potencialmente catastróficos: suelen mencionarse sus componentes de saldo, los arranques «por libre» y problemas con la refrigeración en caso de *black-out*, pero había más. En un reactor PWR las barras de control también actúan como parada de emergencia, cayendo en ausencia de corriente al dejar de actuar un mecanismo electromecánico, pero en 1983 el submarino *K 429* (un *Charlie*) se hundió con un reactor VM-4 funcionando y, cuando lo sacaron al cabo de mes y medio, el reactor seguía trabajando al 0,5 por 100 de potencia porque las barras se habían atascado casi al final del recorrido. El «Plan B» era bajarlas a mano con una enorme manivela desde el interior de la vasija, y en el *K 219* le tocó a un oficial y un marinero; la vasija debía estar «caliente»

por más de un motivo y, tras darle a la manivela enfundados en un traje de goma a unos 55° C, ambos salieron un par de veces medio desmayados sin poder acabar la faena. Ocurrió que hacia las 1150 hubo que evacuar los compartimentos V (misiles popa), VI (grupo diesel) y VII (reactores) hacia el VIII (turbinas proa); según Kurdin a esta hora se informó la presencia de humo en la parte baja del VI, y de su relato se intuye que procedía del V a través del circuito de ventilación (*the bulkhead flapper valves between compartments V and VI did not close...*) aunque la Comisión, citada por él mismo, determinó que la *...introduction of dangerous gases into the stern compartments was caused by multiple trips made by the damage control parties to compartment VI for the purpose of inspection, rendering assistance, ventilation...* Lo cierto es que, con su oficial inoperativo, hacia las 1245 el marinero Sergei Preminin regresó al reactor a terminar el trabajo, y que lo hizo solo y desde el compartimento VIII. El marinero consiguió parar el reactor, pero mientras estaba en ello control ordenó ventilar a la atmósfera los compartimentos VIII, IX y X permaneciendo el VII contaminado con gas... y presurizado. Cuando Preminin quiso regresar al VIII, la sobrepresión le impidió a él y a sus compañeros del otro lado abrir la escotilla; tras abrirse una purga en la parte baja del VIII que hubo que cerrar porque salía gas, recibió instrucciones de abrir una válvula de ventilación, pero agotado como estaba no pudo hacerlo y murió junto al multicanal, supuestamente por estrés térmico.

Considerando lo mal que pintaban las cosas con el reactor de Er en aquel momento y sin entrar en otras consideraciones, cabe elucubrar (solo eso) que los compartimentos de popa se ventilaran en previsión de la evacuación urgente de sus cincuenta supervivientes por la escotilla del X, y que el VII se mantuviera presurizado por temor a liberar algo más «caliente» que el gas: nos quedaremos sin saberlo. Según Kurdin, a las 1500 la atmósfera interior del submarino continuaba degradándose, la temperatura del mamparo del IV subía y los equipos respiratorios estaban casi agotados; además, el comandante tenía razones para creer que los compartimentos IV, V y VI estaban en llamas y los misiles podían estallar en cualquier momento. Completaba el cuadro el reactor de Br, trabajando en un compartimento inaccesible y amenazado por varios frentes; lo único positivo era que hacia las 1300 ya se habían reunido con el primer mercante soviético, y otros dos estaban a punto de llegar. Tras dieciocho horas en zafarrancho de combate, cuatro muertos, ocho intoxicados graves y en base a la información de que disponía, el comandante decidió evacuar el grueso de la dotación a los mercantes mientras él y otros cinco oficiales permanecían a bordo. Hacia las 1530 desde control se paró el reactor de Br, y poco después la dotación empezó a salir a cubierta, todavía en dos grupos separados ahora por la humareda rojiza que emitía la destrozada cubierta de silos. Por suerte había algo de viento para llevarse el veneno, y a las 1700 finalizó la evacuación de 109 personas en los botes salvavidas del frigorífico *Fyodor Bredikhin* y el carguero *Krasnogvardeysk*. A las 1746 uno



Esta foto permite apreciar con más detalle las averías de la cubierta de silos; la humareda parece haber disminuido porque, aunque ahora el viento sopla de popa, no impide la presencia de dos o tres personas en la vela. La cabullería de cubierta pueden ser cabos de seguridad y el mensajero del aparejo de remolque; este material, la evidente inmersión respecto a la foto anterior (las rejillas de circulación entre los silos núm. 1 y núm. 5 ahora están casi sumergidas, incluso en el seno de la ola) y el aparente asiento aproante permiten suponer que la foto es del 5 de octubre, horas antes del hundimiento. (Foto: U. S. Navy).

de los mercantes transmitió a la Flota del Norte un mensaje de Britanov, informando que tenía fuego en la mayor parte del submarino (y específicamente en ambos compartimentos de misiles) finalizando con un *el comandante espera la orden de abandono*. La respuesta llegó a las 1900: los cinco oficiales podían abandonar el *K 219* pero el comandante se quedaba, y a las 1910 Britanov se quedó «de guardia» en la vela con cuatro cadáveres bajo cubierta (que no llegaron a ser evacuados) por toda dotación.

## Abismos

Al día siguiente (4 de octubre) había cinco mercantes soviéticos en la zona, actuando como coordinador el ro-ro *Anatoly Vasilyev* que tenía comunicación

por satélite; también se sumó un avión de patrulla marítima norteamericano, amenizándoles con evoluciones a baja altura. En el *Krasnogvardeysk*, abusando de la buena fe de docenas de submarinistas desocupados, trasladaron los 150 m de cadena del ancla de Br hasta popa, la dieron dos vueltas a una escotilla y, por la tarde, conectaron el sobrante a una estacha de remolque prestada por el petrolero *Galileo Galilei*. A las 1445 regresó al *K 219* un equipo al mando del segundo: según Kurdin, este equipo no reconoció los compartimentos de popa *because the stern hatch had been flooded*. Las fotos del avión muestran que, a popa, ni la escotilla ni la cámara de escape estaban sumergidas, pero no es descartable que el oleaje impidiera abrir con seguridad la primera ni que la segunda estuviera inundada: a estas alturas y sin apenas equipos respiratorios, allí había poco que solventar y mucho que perder, por lo que supondremos que se impuso el pragmatismo. Los tres compartimentos de proa eran accesibles y estaban secos, con la iluminación de emergencia operativa y las baterías parcialmente descargadas. En el III había gas y su mamparo de popa, frío hasta la parte superior de la escotilla, indicaba que el IV estaba inundado en sus dos terceras partes; las botellas de aire estaban al 50 por 100 y permitieron soplar lastre a proa. Tenía su cosa que, además del IV, el casco estaba caliente sobre el VII: un reactor PWR sigue generando calor y necesitando refrigeración bastante después de pararse, en función de la potencia a la que trabajaba y el tiempo que llevaba haciéndolo. A título orientativo, el reactor de Er liberaría los primeros minutos unos 11 MW, y pasadas 26 horas unos 150 kW; el de Br había estado parado y es difícil de estimar. Tras la parada habrían quedado funcionando las bombas de circulación con las baterías, lo que explicaría su descarga parcial permitiendo achacar el «calentón» a la accidentada parada del reactor de Er (¿reactor frito?). Según las actas del Politburó, el almirante Chernavin (el «AJEMA» soviético) informó a Gorbachov que el equipo *...palpated the hull to locate where the heat was buiding up*; sorprendido por la «tecnología» Mikhail preguntó *Don't you have any sensor device?* y, tras sacarle de dudas («No»), el almirante indicó que la temperatura no aumentaba. Sin poder acceder a los compartimentos de popa, el equipo alistó la toma de remolque para el día siguiente regresando a los mercantes al anochecer, mientras el submarino seguía anegándose lentamente con su comandante en la vela. Por suerte estaban en octubre y en las Bermudas, con 25° de temperatura y algo de mar tendida, aunque la de viento (marejada) resultó un incordio para el barqueo.

El 5 de octubre el equipo regresó al *K 219* para hacer firme el remolque, pero la maniobra se demoró porque dos *Tupolev Tu-95* entregaron por paracaídas un pedido de material de seguridad interior, incluyendo transeptores portátiles y, sobre todo, equipos respiratorios autónomos. A las 1015 se tomó el remolque del *Krasnogvardeysk* y comenzaron a avanzar a poco más de dos nudos, que pronto hubo que reducir a la mitad porque el submarino era ingobernable; dificultaría la maniobra su asiento aproante y el que una hélice

habría quedado frenada y la otra en libre rotación. El remolcador de flota norteamericano USNS *Powhatan* (que «pasaba por allí») se ofreció a echar un cabito, pero su oferta fue rechazada amablemente; en cambio no pudieron rechazar la presencia de un periscopio que, prescindiendo de toda discreción, les dio un serio repaso. El improvisado remolcador y el todavía humeante remolcado navegaban hacia el NE acompañados del *Vasilyev* y el *Galileo Galilei* (¡le debían una estacha!), con el *Powhatan*, el avión de patrulla marítima y el periscopio como anexos. Los soviéticos debían confiar en que la inundación se mantuviera limitada al compartimento IV, permitiendo al *K 219* permanecer a flote hasta reunirse con un grupo de combate que ya estaba en camino; esta vez les traicionaron las válvulas de ventilación: según la Comisión (citada por Kurdin) los *compartments V and VI were filled from compartment IV through the open ventilation flapper valves*. Tres compartimentos inundados son indigeribles hasta para un submarino ruso: con las escotillas de proa y popa sumergidas y la de la vela atascada (eso se dijo), el remolque faltó (o fue «faltado») de modo providencial a las 2220, porque hacia la 0145 del día 6 el agua llegó a cubierta y hubo que evacuar el equipo. Hacia las 0255, con el submarino hundido de proa hasta los hidroplanos de la vela, el capitán de fragata Britanov lanzó una bengala y saltó a una balsa neumática; ocho minutos después el *K 219* se sumergió para siempre.

Los supervivientes fueron trasladados a La Habana en el *Vasilyev* y a Moscú por vía aérea, pues urgía iniciar un «expediente de baja al cargo» de entre quince y cuarenta y siete cabezas nucleares extraviadas en casa ajena. Tras largas y detalladas explicaciones la dotación fue dispersada, mientras el comandante y el jefe de máquinas se enfrentaban a una investigación criminal: finalmente no hubo juicio, pero ambos fueron expulsados del Partido y, junto con el oficial político, pasados a situación de reserva. La Comisión que investigó el accidente tampoco se sintió impresionada con la exhibición de seguridad interior de la dotación: los fragmentos publicados apuntan falta de adiestramiento, desconocimiento del material y violación de procedimientos que resultaron en incapacidad para localizar el foco del incendio, evitar la difusión de los gases y detener la inundación. En justicia debería haberse valorado el aislamiento de los mandos y las limitaciones de la dotación, y puede que se hiciera, porque como apunta pragmáticamente un autor ruso fueron *...recompensados por el hecho de no ser encarcelados*. En cierto modo el heroísmo de Preminin y la abnegación de Britanov salvaron el día: doce años después Britanov fue rehabilitado (al menos moralmente) y ascendido a capitán de navío, lo que tiene su mérito considerando su insobornable actitud (*I do not tell the story the way my government wants me to tell it. I did not collide with an American sub*). En cambio tuvo un «encontronazo» con Hollywood a raíz de la película *Hostile Waters*, en la que su personaje ordena inmersión con las escotillas de los silos abiertas para combatir el incendio: irritado ante una «ocurrencia» que le hacía parecer incompetente, Britanov

demandó a la Warner y obtuvo una compensación económica. A Sergei Preminin le recompensó el Soviet Supremo con la Orden de la Estrella Roja (la única medalla de este *affaire*), y en 1997 le hicieron Héroe de la Federación Rusa; le han dedicado placas, monumentos y escuelas, pero su tumba y la de sus tres compañeros sigue a 5.600 m de profundidad. En 1986 y 1987 el *K 219* fue localizado y fotografiado por los soviéticos sin que, como en otros casos, se difundieran imágenes; aparentemente, se trata del mayor «yacimiento submarino» mundial de plutonio, y tarde o temprano habrá que volver a hablar del asunto.

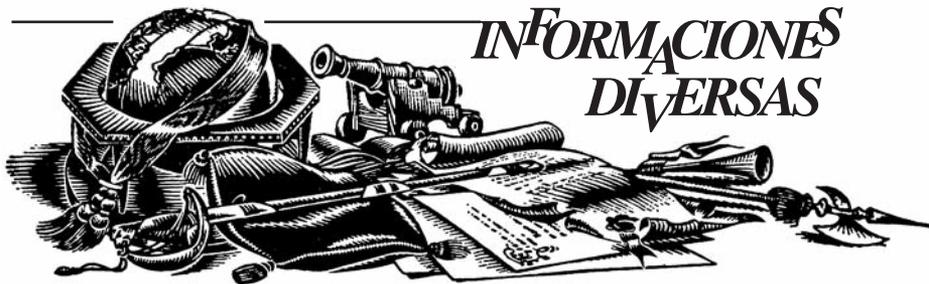


#### BIBLIOGRAFIA

Los datos para este artículo proceden de casi un centenar de fuentes, pero me he apoyado sobre todo en las siguientes: para las características del *Proyecto 667A*, el libro *Cold War Submarines; The Design and Construction of U. S. and Soviet Submarines* (POLMAR, N., y MOORE K. J., Potomac Books 2004) y un trabajo en <http://ruspodlodka.narod.ru/plarbl/667a.htm>; los planos proceden de [www.deepstorm.ru](http://www.deepstorm.ru) y [www.atrinaflot.narod.ru](http://www.atrinaflot.narod.ru). Parte de los datos sobre el uso y armamento de los *Yankee* están extraídos de *Russian Strategic Nuclear Forces* (Massachusetts Institute of Technology Press, 2001), aunque para los misiles R-27 también he utilizado la página rusa de cohería <http://rbase.new-factoria.ru>. Las causas del accidente proceden del trabajo de los especialistas ROLIM, L., y RUDENKO, J. G: *Experiencia en el Manejo del Sistema Naval de Misiles RSM-25*, 1996 (incluido en un libro del Centro Estatal de Cohetes) y, sobre todo, del diseñador BARVISH: *Una Versión Alternativa de las Causas de la Tragedia del K 219* (<http://submarine.id.ru/cp/z95.shtml>): V. D. Barvish participó en la Comisión que investigó el accidente, y plantea una ruta alternativa del agua por las líneas. La cronología posterior a la explosión es del capitán de navío Igor KURDIN y el capitán de corbeta (USN) GRASDOCK (*Loss of a Yankee SSBN*, Undersea Warfare, USN 2005 y una versión rusa anterior), y puntualmente del relato de M. Vyakhirev (tripulante del *Krasnogvardeysk*) y un supuesto extracto del diario del «Anatoly Vasilyev». Los datos sobre reactores PWR son de *Nuclear Energy; An Introduction to the Concepts, Systems & Application of Nuclear Processes* (Butterworth Heinemann, 2009). No usé la edición original de *Hostile Waters* (CN USN HUCHTHAUSEN, CN KURDIN y Alan WHITE, Arrow Books 1997) porque solo está «basada» en esta historia, pero tomé alguna hora de una versión (*on-line*) rusa ampliada. Los extractos de las actas del Politburó proceden de la página *web* de la organización ecologista «Bellona» y de un artículo del *Pravda* de 2003; los datos sobre Britanov están sacados, entre otros, de un artículo en *The Independent* de 2004 y una entrevista en *Rodnaya Gazeta* de 2005. Sigo en [jartorre@eresmas.com](mailto:jartorre@eresmas.com)



Salida para NOBLE MARINER. (Foto: Francisco Peñuelas).



# INFORMACIONES DIVERSAS

## HACE CIENTO AÑOS



Los artículos de este ejemplar empiezan con el titulado *Sobre los orígenes de la Artillería (Comentarios)*, por el coronel de Artillería Antonio Cervera. Le siguen: *Memoria sobre el Congreso Internacional de las aplicaciones del motor de explosión y de combustión interna á la Marina de guerra, á la de comercio, á la pesca y deportes náuticos (Conclusión y Resumen)*, por el teniente de navío de 1.<sup>a</sup> Sr. marqués de Magáz; *A resolver...*, por el teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase Antonio Rojí; *La Marina de guerra y la navegación aérea*, por el alférez de navío Jaime Janer Robinsón; *Cuatro palabras sobre el ministerio del teniente general Don Pedro Castejón*, documento inédito escrito por el almirante de la Armada don Casimiro Vigodet; *Capítulo XVI de la Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos (movimientos de balance y cabezada)*, por el teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase Carlos Suanzes, y el *Capítulo XVII de la Historia Oficial de la Guerra Marítima Ruso-japonesa: Ataque al Sebastopol*, traducido de la *Revue Maritime*. Entre las noticias de la prensa extranjera encontramos las siguientes: *El Destroyer Mendoza* (República Argentina); *El acorazado Kaiser*; *Reorganización de las escuadras*; *El Von der Tann* (Alemania); *Reformas generales de Organización*; *Nuevos acorazados*; *Pruebas del cañón de 355 milímetros (Estados Unidos)*; *Transmisión de la hora en la mar*; *Las turbinas*; *Pruebas oficiales del acorazado Condorcet*; *La Marina en el Parlamento. Construcción de dos acorazados*; *El Dartmouth*; *El presupuesto naval inglés*; *El aumento de los calibres*; *Lanzamiento de bombas desde los aeroplanos (Inglaterra)*.

G. V. A.

## HACE CINCUENTA AÑOS



Comienza este número con una reseña sobre la inauguración de un curso en la Escuela de Guerra Naval por el ministro de Marina almirante Abarzuza. Los artículos que le siguen son: *Mareas, Torquetum y Palinuro*, por el coronel Salvador García Franco; *El derecho, el mar y la energía nuclear*, por el coronel jurídico A. de los Santos Lasurtegui; *Análisis estratégico y táctico de las operaciones de ataque y defensa de Cartagena de Indias de 1741*, por el capitán de fragata Carlos Martínez-Valverde; *Los tres cruceros ultramarinos*, por Rafael González Echegaray, subdirector general de la Compañía Trasatlántica Española; *Greenwich, origen de longitudes*, por José Rosas Blaya, cartógrafo de la Armada, y *Cándido Pérez*, por el teniente de navío Juan R. Simo Monllor.

La primera de las *Notas Profesionales* es *Geografía Atlántica y Estrategia Occidental*, del almirante A. Sala de l'Académie de Marine, traducido de la *La Revue Maritime*. Le siguen: *Escuela de Guerra e Instituto de Guerra Marítima* (Italia), por C. Cascio, traducido de la *Rivista Marittima*; *Fotografías radar. Conveniencia de las mismas y posibilidades de su utilización*, por el capitán de corbeta Luis Jurado Centurión, y *Correcciones balísticas de la Dirección de Tiro MK-56*, por el teniente de navío Juan López García.

Con las *Misceláneas*, el *Noticario* y la sección de *Libros y Revistas* finaliza este número de abril de 1961.

G. V. A.



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

## ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO

### EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL

#### Día Año

**1 1536.**—El gobernador de Santa Marta, Pedro Fernández de Lugo, después de la traición sufrida por su hijo Luis Alonso de Lugo, reúne a sus capitanes para oír su consejo. Determinaron realizar nueva expedición y nombró capitán general al licenciado Gonzalo Jiménez de Quesada.

**2 1552.**—Pedro de Valdivia, gobernador de Chile, en la campaña de exploración y conquista al sur de Chile ve por primera vez el lago Llanquihue.

**3 1535.**—El gobernador de Nueva Andalucía (Santa Marta), Pedro de Heredia, en su viaje de exploración por el interior, llega a un poblado cerca del río Cenú, donde obtuvieron un gran tesoro procedente del templo y de las huacas o tumbas de los indios.

**4 1587.**—El pirata inglés Thomas Cavendish, después del encuentro que tuvo con los españoles en el puerto de Valparaíso, donde dejó varios muertos y prisioneros, llega al puerto de Arica en Perú. No se atrevió a desembarcar capturando dos barcos, los que destruyó cuando se le negó el rescate que había pedido por ellos.

**5 1563.**—Derrotado el tirano Lope de Aguirre en Barquisimeto, por fuerzas leales a la Corona

mandadas por Gutiérrez de la Peña, éste es nombrado Mariscal en base a su lealtad y méritos personales.

**6 1539.**—El conquistador español Pedro de Alvarado, después de su estancia en España donde casó en segundas nupcias con su cuñada Beatriz de la Cueva, llega con su armada en este día a Puerto Caballos en Honduras.

**7 1552.**—Jerónimo de Alderete, conquistador español en Venezuela, Perú y Chile, hombre de confianza de Pedro Valdivia, por delegación de éste asiste a la fundación de la ciudad chilena de Villarrica.

**8 1564.**—Por razones de seguridad y a fin de ejercer mayor control económico, por estas fechas sale de Sevilla custodiado por la Armada Real, el convoy anual para la Nueva España con destino el puerto mexicano de Veracruz.

**9 1557.**—García Hurtado de Mendoza, nombrado gobernador de Chile por su padre Andrés, virrey del Perú, va camino de su nuevo destino y hace escala en este día con su expedición en el puerto peruano de Arica.

**10 1586.**—El pirata inglés Francis Drake, en su tercer viaje de piratería por los territorios españoles del Nuevo Mundo, ataca Cartagena de Indias, cuyo puerto ya conocía y consigue un gran botín después de tomar la ciudad.

**11 1530.**—El conquistador de Guatemala Pedro de Alvarado, después de obtener de la Corona el título de gobernador y capitán general de dicha provincia, se enfrentó a un juicio de residencia en la Nueva España, del que salió airoso, a pesar de los muchos enemigos que su carácter y riqueza le habían granjeado. Por estas fechas llega por segunda vez a Guatemala.

**12 1536.**—Estando en Urabá el gobernador Pedro de Heredia, oyó hablar del rico país de Dabai-be. Sin perder tiempo se traslada a Darién por esta fecha y prepara su expedición al río Atrato y la serranía de Abibe.

**13 1537.**—Por estas fechas, regresa de su viaje de exploración y conquista en territorios de Chile el conquistador español Diego de Almagro. Disgustado con Francisco Pizarro por los límites de su gobernación toma violentamente la ciudad de Cuzco, apresando a Hernando Pizarro.

**14 1537.**—Pedro de Mendoza, primer adelantado, gobernador y capitán general de las tierras conquistadas en las regiones del Plata, sintiéndose gravemente enfermo, delega su gobierno en Ruiz Galán. Por estas fechas Mendoza inicia su viaje de regreso a España.

**15 1518.**—La expedición de Hernando de Grijalva, pariente del gobernador de Cuba Diego Velásquez, compuesta por cuatro navíos mandados por los capitanes Pedro Alvarado, Francisco Montejó y Alonso de Ávila, llegan por estas fechas a la punta de San Antonio, en su viaje de exploración por el golfo de México.

**16 1582.**—Hernando de Lerma, gobernador de Tucumán, cumpliendo las órdenes del virrey Toledo de reforzar la presencia hispana en la ruta entre Charcas y el Río de la Plata, funda la ciudad de Salta en el valle del mismo nombre.

**17 1812.**—El Consejo de Indias, órgano de gobierno de los territorios del Nuevo Mundo y de asesoramiento del rey, es suprimido en esta fecha.

**18 1549.**—Pedro de Valdivia en Santiago de Chile, después de haber ayudado a Pedro de La Gasca en la pacificación del Perú, confirma como teniente gobernador a Francisco Villagra, diciéndole: «Me habéis dado tan buena cuenta y razón de lo que os dejé encargado de parte de su Majestad, como lo suelen acostumbrar hacer los caballeros de vuestra profesión y calidad».

**19 1593.**—Vencida la resistencia indígena en la zona, en este día tiene lugar la fundación de la ciudad de San Salvador de Jujuy, al noroeste de Argentina, por Francisco Argañaraz y Murguía en territorio de los jujuy.

**20 1534.**—Jaime Cartier, marino práctico francés, fue elegido para descubrir un paso por América del Norte para llegar a Cathay, según creencia generalizada. En este día sale de Saint- Malo para dirigirse a Terranova.

**21 1531.**—La expedición de Francisco Pizarro en su viaje de exploración y conquista hacia el Perú,

después de partir de la bahía de San Mateo llega a la ciudad de Coaque en Ecuador. El Curaca de Coaque es encontrado en su vivienda, instándosele a que mandase regresar a los pobladores para ayudar a los españoles.

**22 1500.**—Después de que lo hicieran los españoles Vicente Yáñez Pinzón y Diego de Lepe, el portugués Álvarez del Cabral llega en este día a las costas de Brasil, cerca de puerto Seguro, en dieciocho grados de latitud sur.

**23 1526.**—De los muchos españoles que murieron de hambre y de escorbuto en la expedición a las Malucas de García Jofre de Loaysa, el primero fue Diego Covadonga en este día, estando la expedición en la bahía de San Jorge.

**24 1544.**—El nuevo adelantado del Río de la Plata, Álvar Núñez Cabeza de Vaca, suspende las expediciones a la sierra de la Plata para colonizar y asentar la Asunción. El conquistador español Martínez de Irala, contrario a dichos planes y con la ayuda de otros capitanes, pone preso al gobernador en la Asunción.

**25 1526.**—Estando Hernán Cortés con su expedición en Honduras, para castigar la traición de Cristóbal de Olid y enterado de su ajusticiamiento por Francisco de las Casas, primo de Cortés, decide regresar a México ante las noticias de desgobierno que allí había.

**26 1531.**—Con el botín recogido en la ciudad ecuatoriana de Coaque, Francisco Pizarro acuerda enviar dos navíos, uno a Panamá y otro a Nicaragua, para estimular la codicia de sus habitantes y hacer que se uniesen a la empresa de la conquista del Perú.

**27 1585.**—Walter Raleigh, antes de emprender su carrera de pirata, obtuvo permiso de la reina Isabel de Inglaterra para hacer una expedición por su cuenta a tierras de América. Con este fin sale Raleigh por estas fechas hacia Virginia.

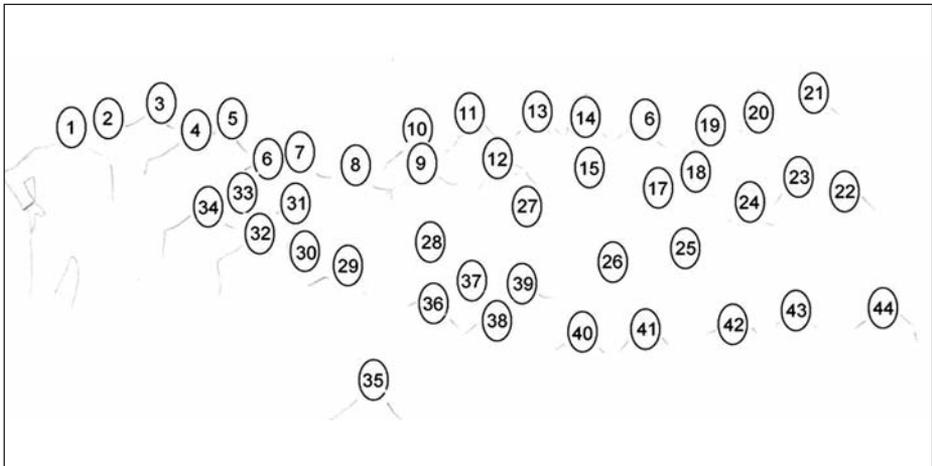
**28 1506.**—El rey Fernando el Católico, resuelto a entrevistarse con su hija Juana y su esposo Felipe que pretendía reinar en Castilla, sale en este día de Valladolid hacia León, donde envió emisarios a su yerno e hija.

**29 1498.**—Redactado el mayorazgo de Cristóbal Colón a favor de su hijo Diego, Colón, antes de emprender su tercer viaje a las Indias, en esta fecha escribe una carta de despedida a su hijo.

**30 1657.**—Ante la escasez de monedas de curso legal, el virrey Alba de Liste reabre la casa de la moneda de Lima. Escasez provocada por una orden de esta fecha de retirar las monedas falsas acuñadas en Bolivia conocidas como «rochunas» y la de ocultar la gente las antiguas monedas de plata, por considerar el valor del metal mayor al del cambio.

CAPITÁN JIM

# VIEJA FOTO



Fotografía tomada en enero de 1961 en el pazo de Pías, situado en la parroquia de San Pedro de La Ramallosa, Nigrán (Pontevedra). En ella aparece un grupo de alféreces alumnos de la Escuela Naval Militar, que se encontraba realizando unos ejercicios espirituales con los padres jesuitas. Casi todos los componentes del grupo han sido identificados; faltan los tres últimos de la lista anexa.

1. — Antonio Moreno Barberá.
2. — José Antonio Ortiz Tapia.
3. — Abelardo Gutiérrez de Labra.
4. — Ramón Díez de Rivera y Hocés.
5. — Rogelio Areal Vázquez.
6. — José Luis Fernández-Portal y Pérez.
7. — Manuel Posada Calleja.
8. — Padre Poggio.
9. — Bhakara Svhajalasaya.
10. — José Benavente Sierra (?).
11. — Manuel Barón y Ruiz de Valdivia.
12. — Alfonso Mosquera Areces.
13. — Antonio Sánchez-Ferragut de Benito.
14. — Ignacio Balanzart Pérez.
15. — (?).
16. — Miguel Guitart Rodríguez.
17. — Rafael Dueñas Montero.
18. — José Poblaciones Porta.
19. — Manuel Nadal de Uhler.
20. — Antonio Dodero García de Tudela.
21. — Juan Díaz Granda.
22. — Antonio Yelo Molina.
23. — (?).
24. — Carlos Rodríguez Casau.
25. — (?).
26. — Julio Cantalapedra de la Gándara.
27. — Juan Pazos Lozano.
28. — Ricardo Dolarea Calvar.
29. — Guillermo de la Puente O'Connor.
30. — José Vélez Vázquez.
31. — Santiago Esteban Alberto.
32. — Manuel García Fernández.
33. — Ramón Sánchez Tembleque.
34. — Fernando Cominges Molíns.
35. — José Luis Espósito Bueno.
36. — Julio Marra-López y Pardo de Donlebún.
37. — Médico, Juan Martínez Muñoz.
38. — Jurídico, Juan A. Carrasco Ceño.
39. — Jesús Galvache Corcuera.
40. — (?).
41. — Pedro Gayan Cubero.
42. — Manuel Óubiña López.
43. — Francisco Rapallo Comendador.
44. — Roberto Asuar Sáez.
- Ángel Juan Román.
- Francisco Sánchez Luque.
- Ciriaco Corral García.

José L. Fdez.-Portal y Pérez.

# MARINOGRAMA NÚMERO 463

Por TAL

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

De una historia de viejos y mares. Al final, el nombre del autor.

## DEFINICIONES

## Palabras

- A.—Ocean.: Parte más alta de la ola que está coronada de espuma si hay viento. ....
- B.—Man.: Doy una codera a la cadena del ancla o a un objeto en tierra o a flote a fin de aguantar el buque en una forma determinada. ....
- C.—Zool.: Nombre vulgar de un bivalvo del orden anisomiaros, comestible y oriundo de las costas de Portugal. ....
- D.—Puer.: Pieza que se dispone en los muelles para hacer firmes las amarras de los buques. ....
- E.—Geogr.: Atolón localizado en el Pacífico norte, cerca del extremo noroccidental del archipiélago de Hawai; su nombre hace referencia a su posición geográfica, por estar a mitad de camino entre América y Asia. Es famoso debido a que en sus proximidades acaeció una gran batalla naval durante la Segunda Guerra Mundial. ....

43 60 89 48 76 4

7 28 21 100 58 81 47

2 17 31 104 95 26

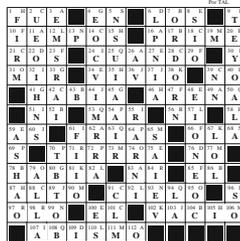
30 13 8 82 109

6 97 49 107 80 38

- F.—Man.: Inunden la embarcación olas grandes que rompen contra ella . . . . .
- G.—Pesca.: Plumita de vivos colores que se pone sobre el corcho de la caña de pescar para saber por su movimiento de inmersión cuándo pica el pez . . . . .
- H.—Biogr.: Marino y publicista norteamericano, nacido en Dorchester en 1814, defensor a ultranza del libre cambio y la libre navegación . . . . .
- I.—Biogr.: Almirante japonés nacido en 1894 y fallecido en 1957. Mandó la flota que sufrió la gran derrota en el golfo de Leyte (Filipinas). Organizó las patrullas de aviones suicidas conocidas como Kamikazes . . . . .
- J.—Pesca.: Pequeñísimo boliche muy lastrado, de sólo unos dos metros de largo, antiguamente empleado para mariscar en la ría de Arosa . . . . .
- K.—Nav.: Nombre popular de un tipo de propulsión, tanto de buques como de aeronaves. . . . .
- L.—Der. Mar.: La embarcación enemiga que se rinde o se toma por la fuerza (plural). . . . .
- M.—Nav.: Sale el submarino a la superficie del agua . . . . .
- N.—Biogr.: Navegante portugués del siglo XVI descubridor de la isla de Santa María, primera del grupo oriental de las Azores . . . . .
- O.—Táct.: Vigiles y batas una zona de mar de interés para eliminar de ella la acción de las fuerzas sutiles enemigas de superficie o submarinas . . . . .
- P.—Arq. Nav.: Medida de longitud usada antiguamente en el arqueo de los buques y en la construcción naval (plural) . . . . .
- Q.—Hist.: Gran encuentro liberado en aguas del canal de la Mancha a partir del 16 de septiembre de 1639 entre una poderosa armada española al mando del almirante Antonio de Oquendo y el grueso de las fuerzas holandesas capitaneadas por el almirante Moorten Harpetsyoon Tromp. . . . .
- R.—Pesca.: Arbotante que se arma transversalmente al eje longitudinal en las embarcaciones que pescan al curricán y que sirve de sostén a los aparejos . . . . .
- S.—Pesca.: Trama hecha con cordel, hilo, torzal, etc., anudado o trabado formando malla, que se usa para pescar . . . . .

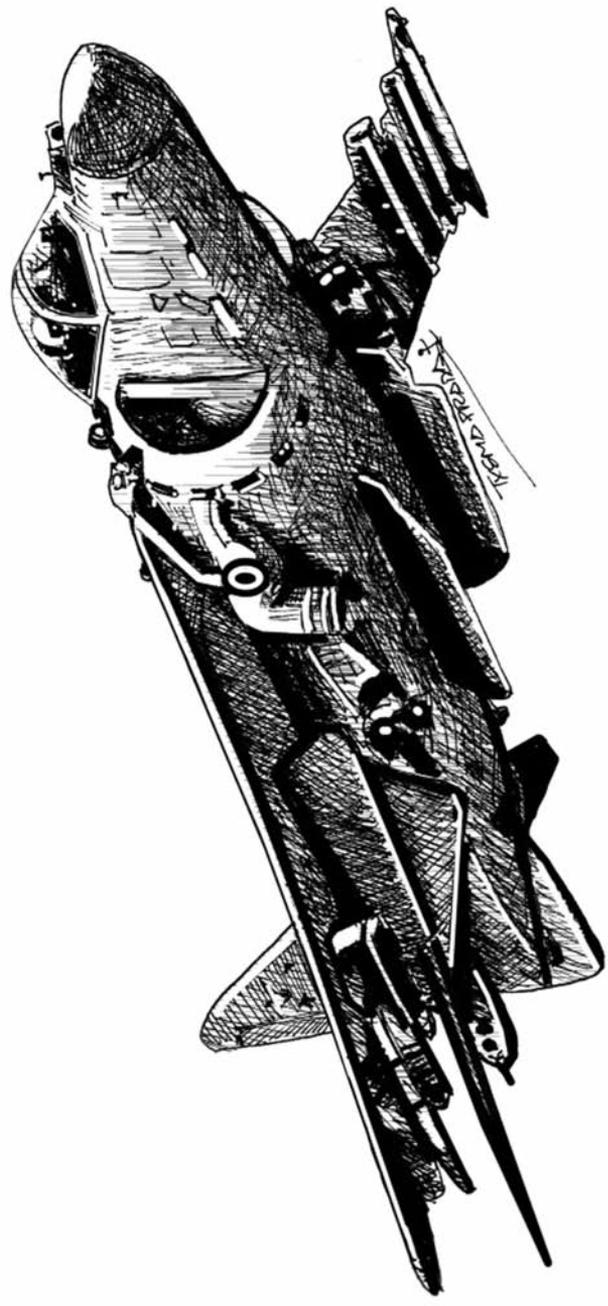
5	18	32	99	14	64
1	23	12	55	35	77
87	29	79	20	53	85
51	42	3	73	83	61
54	16	24	44	63	86
96	101	34	45	52	68
67	74	19	56	70	22
75	103	93	11	106	102
92	71	41	88	27	
69	66	59	36	25	46
39	37	98	40	72	
15	91	105	33	62	
108	94	10			
78	50	57			

MARINOGRAMA NÚMERO 462



Una copia de la Volapük (Problema de la Volapük: Poesía abstracta) del origen, la conformación y el final del marcos.

Avión *Harrier* de la Armada española. Colección de dibujos a plumilla de buques y aeronaves de diferentes épocas.  
(Autor: José M.<sup>a</sup> Prada).





# LEXICOGRAFÍA

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

## EL SEXO DE LAS PALABRAS

*Más vale causar escándalo  
que esconder la verdad.*

(San Gregorio Magno).

### **El o la componente**

Paciente lector, el vocablo *componente*, ¿es masculino o femenino? Veamos: cuando en la bahía de Cádiz el pajolero Levante no está enrabiado, como suele, pero existe una ligera brisa que viene de allí, del Este, el oficial de meteorología suele decir que «soplan vientos flojos con predominio de *la* componente Este», aunque sabe que aquello no es más que el prelude de la levanter que se avecina. Sin embargo, el suboficial mecánico encargado del mantenimiento y reparación del servomotor del timón se referirá a este equipo diciendo que «es *el* componente principal del sistema de gobierno del buque».

¿En qué quedamos? ¿Qué artículo debe anteceder al vocablo *componente*: *el* o *la*, *un* o *una*? ¿Está bien dicho: «un microprocesador coordina el funcionamiento de todas *las* componentes del ordenador»?

Permítaseme dejar, de momento, en el aire —o en ascuas— las respuestas.

### **Género y sexo**

Hoy es muy corriente confundir los vocablos *género* y *sexo*, sobre todo, y por desgracia, a raíz de la profusión del empleo inapropiado en los medios de comunicación —y hasta en las leyes— de la frase «violencia de

género» para referirse a la violencia machista o doméstica. Pues bien, dejemos claro, ya desde este momento, que el *género* se aplica a las palabras, sólo a las palabras, y jamás a las personas.

Fernando A. Navarro dice que «el género es como el sexo de las palabras». Creo que se trata de un epigrama afortunado, elocuente y esclarecedor, por eso me parece muy adecuado como título de este artículo. Espero que recordándolo, grabando en nuestra mente que el género es como el sexo de las palabras, se zanje definitivamente la confusión provocada, sin duda, por el hecho de que las denominaciones de los géneros gramaticales, masculino y femenino, sean idénticas a las de los dos sexos.

Mientras que al hablar de cosas materiales nadie piensa que sean machos un portaaviones, un destructor, un submarino o un patrullero, ni que una fragata, una corbeta o una simple lancha sean hembras, cuando se trata de seres vivos es muy corriente que creamos que las palabras del género masculino se aplican a personas o animales del sexo masculino, y *cuarto* y *mitad de lo mismo* sucede con las palabras del género femenino (diría un gaditano empleando ese localismo que los gallegos ampliamos a *tres cuartos*).

Es verdad que muchas veces existe correlación entre género y sexo, pero no siempre. Por ejemplo, cuando decimos: «Juan es un comandante extraordinario y, además, una bellísima persona», los adjetivos *extraordinario* y *bellísima*, del género masculino y femenino respectivamente, hacen referencia a una misma persona del sexo masculino.

### Pero, ¿cuántos géneros hay?

Creo que se sorprenderá, amigo lector, cuando lea que en nuestro idioma podríamos decir que hay hasta seis géneros gramaticales, sí, seis: *masculino*, *femenino*, *neutro*, *común*, *epiceno* y *ambiguo*. Sólo daré unos pespuntos para explicar cada uno, confiando en que con unos ejemplos será más que suficiente para lo que se pretende en estas páginas de *Lexicografía* de nuestra querida REVISTA GENERAL DE MARINA.

### Masculino y femenino

Empecemos con los géneros gramaticales más corrientes. Pero no voy a escribir lo que todos sabemos desde siempre. Prefiero apuntar sólo algunos matices.

No pocas veces con el género masculino estamos empleando la llamada *forma no excluyente*. Veamos, ¿qué quiere decir *forma no excluyente*? Un ejemplo clarificador: Cuando decimos «el claustro de los profesores de la Escuela Naval» nos estamos refiriendo tanto a los profesores del sexo masculino como femenino; sin embargo, si hablamos de «las profesoras de la Escuela Naval» usamos *una forma excluyente*, pues el género gramatical femenino sólo permite referirse al personal docente del sexo femenino.

Es en este aspecto del género donde se sustenta esa polémica absurda que trata de justificar el uso de *los niños* y *las niñas*, *los ciudadanos* y *las ciudadanas*, *los miembros* y... ¡Uy, perdón!, etc., con la intención de equiparar a las mujeres con los hombres evitando un supuesto uso sexista del idioma si sólo empleásemos, como se debe, el *masculino genérico* (no excluyente) para referirnos a los «*alumnos* de la facultad», expresión en la que se sobreentiende que tan alumno es un *alumno* como una *alumna*. Ya han corrido, y seguirán corriendo, ríos de tinta de firmas muy preclaras y autorizadas criticando esta aberración tras la que se detecta un marcado interés político de los candidatos y candidatas a diputados y diputadas, a concejales y concejalas, etc., tinta que, por lo que se sigue oyendo y leyendo, parece gastada inútilmente.

### El género neutro

Se emplea el género neutro con el artículo *lo* para sustantivar adjetivos («lo profundo», «lo abstracto», «lo civil», «lo militar», «lo cortés no quita lo valiente»), pero también son del género neutro el pronombre *ello* («como no se compren repuestos, ello traerá consigo averías»), los demostrativos *esto*, *eso* y *aquello* («esto es mejor que aquello»), algunos pronombres indefinidos como

*algo* («leeré algo antes de dormir») y los adverbios *cuanto*, *cuánto* y *tanto* («tanto más caro cuanto más grande»).

### El género común

Son del género común los nombres de personas que tienen una sola terminación y distinto artículo: *el deportista*, *la deportista*; *el testigo*, *la testigo*, *el espía*, *la espía*, etcétera.

También pertenecen al género común los participios activos de tiempos verbales como *atacante*, *presidente* (aunque la RAE haya admitido ya *presidenta*, debido a su uso).

Mención especial merece analizar los empleos militares. La edición XXI del DRAE decía que los vocablos *capitán* y *sargento* pertenecían al género masculino; la XXII, sin embargo, ya los encuadra en el género común. Lo mismo sucede con cabo, brigada, subteniente, alférez, teniente, comandante, coronel, almirante y general: todos estos empleos son ahora del género común, aunque todavía no haya mujeres en los más altos. Todo llegará. Por tanto, debemos referirnos a *la capitán* María Pérez (no es correcto decir *la capitana*), *la sargento* Ana López, *la comandante* Carmen Díaz, etcétera.

También se ha corregido el género de vocablos como *timonel*: en la edición XXI figura como masculino y su significado es «El que gobierna el timón de la nave». Sin embargo, en la XXII ya está considerado del género común y se ha cambiado la primera palabra de su significado «*Persona* que gobierna el timón de la nave». En la misma sintonía se encuentran las palabras *mecánico* «*Persona* dedicada al manejo y arreglo de las máquinas», *radiotelegrafista*, *radarista* y *torpedista*; pero al definir *condestable* dice «*Hombre* que hace veces de sargento en las brigadas de artillería de marina», y contempla *condestablesa* como «*Mujer* del condestable». Curiosamente, al *contramaestre* y al *submarinista* los sigue considerando del género masculino y el vocablo *sonarista* no figura en el DRAE.

Un inciso: ¿cómo se dice: la marinero o la marinera? En la edición XXII del diccionario aparece *marinero*, *ra*, cuyas acepciones

cuarta y quinta son: «**4. m. y f.** Persona que presta servicio en una embarcación. **5.** Persona que sirve en la Armada en el último escalón de la marinería»; corrigiendo lo expresado en la edición XXI donde ponía: «**3. m.** Hombre de mar que presta servicio en una embarcación. **4.** Mar. Persona que sirve en la Armada en el último escalón de la marinería». He subrayado m. y f. (masculino y femenino). Es decir, la RAE admite *la marinera* y creo que así debe decirse, aunque no veo grandes inconvenientes lingüísticos ni de otro tipo para emplear la forma masculina precedida de *la*, *una*, etc. (la marinero, una marinero), siguiendo el mismo criterio que el establecido para los demás empleos militares.

No podemos decir lo mismo de *soldado* y *soldada*, pues *soldada* significa «sueldo, salario o estipendio. **2.** Haber del soldado». Aquí no me resisto a dejar en el tintero unos versículos que escribí hace unos años que, por desgracia, están de rabiosa actualidad:

«Soldado soldado a su soldada  
a sueldo sin saldo se suelda,  
y siempre desolado  
jamás un soldado  
tendrá saldada,  
con su soldada,  
tanta deuda  
con soldadura soldada  
a su cuenta, sin duda,  
endeudada.

Y no es soldada  
esposa a soldado soldada,  
que mejor se soldase de serlo,  
o se hubiese desposado,  
con otro sueldo  
de saldo sobrado.»

### El género epiceno

Son del género epiceno los nombres que tienen un solo género para ambos sexos: el ratón, la rata, la hormiga, el búho, el delfín, el buitre, el cóndor, etc. Para especificar el sexo se dice «el delfín macho», «el delfín hembra», «la hormiga macho», «la hormiga hembra», etcétera.

### El género ambiguo

Son del género ambiguo los sustantivos que admiten indistintamente el artículo masculino o femenino. A los marinos no nos sorprende el empleo de las construcciones *el mar* y *la mar* o *el canal*, *la canal*, pero reconozco que no sabía que la palabra *tilde* es del género ambiguo: yo siempre he escrito y dicho *la tilde* y jamás *el tilde*.

Otros casos de género ambiguo fueron los vocablos *calor*, *color* y *énfasis*, pero ya en la edición XXI del DRAE figuran como masculinos, por tanto, ahora no es correcto decir «*la* calor que hace». Sin embargo, la palabra *reuma* o *reúma* mantiene la ambigüedad de género: *el reuma* o *la reuma*. Lo mismo que *cobaya*.

### Otros matices del género

No quiero extenderme y cansar al paciente lector con otros matices que están relacionados con el género. Baste decir que no es lo mismo decir «ese hombre es un zorro» que «esa mujer es una zorra», o lo curioso que resulta que los anglicismos adopten siempre el género masculino: *el bypass*, *el feedback*, *el kit*, *el scanner*, *el shock*, *el spray*, *el staff*, *el stress*, *el test*.

### Para finalizar

¿Entonces en qué quedamos con el vocablo *componente*? Me inclino por lo siguiente: si nos referimos a una persona, *componente* es sinónimo de miembro o integrante y en tal caso es del género común (*el* o *la* componente): «La sargento Sandra López es una de las componentes del trozo de desembarco y el cabo Raúl Sánchez es un componente de la dotación de la ballenera». Si estamos hablando de algo inanimado entonces *componente* es sinónimo de ingrediente o elemento y, salvo excepciones, es masculino: «El oxígeno se transforma en un componente del dióxido de carbono». Por otro lado, en Matemáticas se usa como sustantivo femenino para nombrar cada una de las partes en las que se descompone un objeto matemático, como, por ejemplo, un vector; de ahí que en Física y en Meteorología se emplee también en femenino; o sea, es correcto decir «la componente Este del viento predominante». Pero, como consecuencia, no me parece apropiado emplear la forma femenina en la frase «un microprocesador coordina el funcionamiento de todas las componentes del ordenador».

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.

### 24.611. — Tocadiscos



En julio de 1920 el acorazado *Alfonso XIII* visitó La Habana, donde fue recibido por una entusiasta multitud que mostraba de esta manera el cariño por los que hasta hacía pocos años habían sido sus compatriotas. Como es lógico, las siguientes jornadas para la dotación del buque no fueron precisamente de descanso, pues tuvieron que asistir a las numerosas fiestas y recepciones con que fueron agasajados.

Entre los numerosos obsequios que recibió su comandante hubo uno que por su singularidad merece destacarse: es el modernísimo, para la época, tocadiscos que aparece en la foto, y que fue regalado por la «Lonja



del Comercio de La Habana». Toda una reliquia que actualmente se conserva en perfecto estado en la biblioteca del Club de Oficiales ferrolano del «Montón».

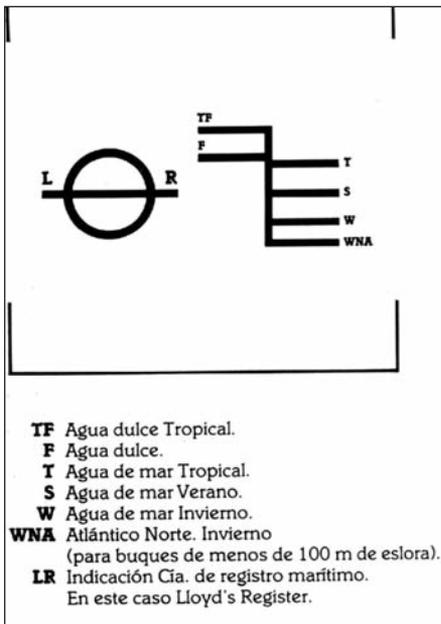
Otra curiosidad: la película de la entrada del acorazado a la capital cubana sería visionada por los reyes del día 1 de agosto siguiente en una función de gala que se celebró a las once de la noche en el Teatro Pradera de Santander, gracias a que la cinta fue transportada desde Cuba a la Península por el vapor *Espagne*.

A. A. A.

**24.612.—El Disco Plimsoll**



Esta marca de francobordo debe su nombre al político inglés Samuel Plimsoll, antiguo comerciante de carbones y conocedor de las precarias condiciones de vida a bordo de los barcos mercantes de la época. En 1868 fue elegido diputado, y gracias a su infatigable labor en el Parlamen-



to logró la aprobación de la Merchant Shipping Act, de 1876, en la cual se reglamentó la carga máxima que podían admitir los buques, haciendo obligatoria la marca de francobordo, que pronto sería conocido por el nombre de Disco Plimsoll.

DAUS

**24.613.—Habitabilidad**



De todos es sabido que la habitabilidad de los submarinos es muy precaria, pero no deja de sorprendernos la descripción que hace de la del submarino *U 9* el teniente de navío Johannes Spiess en su obra *Submarinos... seis años de cruceros de submarinos*, cuya primera edición en español vio la luz en abril de 1930.

«Para poder vivir en la cámara de oficiales era preciso poseer ciertas habilidades. La litera del oficial de puente, por ejemplo, era tan chica que no permitía acostarse de espaldas. Debía el oficial echarse de lado, y así le era posible quedar acuñado entre el costado de estribor a su derecha y un armario a la izquierda, formando cuerpo con el buque durante los movimientos de balance. El ocupante de este lecho no podía ni aun estirar las piernas, pues sobre la litera en la parte posterior había una caja de plomos para la corriente eléctrica. La tapa de la caja saltaba algunas veces, y si el durmiente movía los pies, corría el riesgo de sufrir una fuerte sacudida eléctrica.»

A. L. T.

**24.614.—Fogoneros**



Desde que la Armada dispuso de sus primeros buques de propulsión mecánica, en 1834, el empleo del carbón fue indispensable para alimentar aquellas plantas motrices movidas por la fuerza del vapor. No sería hasta más o menos la década de los años treinta del siglo pasado cuando el combusti-



ble líquido consiguió ganar terreno en los nuevos buques que se fueron incorporando a nuestra Marina. El mejor carbón era el de Cardiff, pero lo normal era que en las unidades menores se empleara el carbón de producción nacional, de menor calidad al tener mayor cantidad de piedra, y que procedía, en su mayoría, de las minas asturianas.

Los primeros fogoneros españoles fueron reclutados de los oficios de cerrajeros y herreros. El primer *Reglamento para Maquinistas y Fogoneros* se redactó en 1844, sufriendo varias reformas, como la del año de 1878, que dispuso que los fogoneros se dividieran en dos clases: de «primera» y de «segunda». Para identificarlos del resto de la dotación llevaban bordado en el brazo su distintivo, que era una pala vertical, o dos

palas cruzadas, respectivamente. Más adelante se crearían dos clases más: las de cabo fogonero y fogonero preferente.

Con el pase a la reserva del sargento don Jesus Férez Bernal, el día 28 de diciembre de 1992 se extinguió de manera oficial en la Armada el Cuerpo de Fogoneros, en el que sirvieron unos 5.000 hombres y que contaba hasta esa fecha con 150 años de historia.

A. A. A.

#### 24.615.—Almirantes de Castilla



Desde el reinado de Fernando III en que se creó el Almirantazgo hasta el año 1705 en que fue suprimido por Felipe V tras la muerte de Juan Tomás Enríquez de Cabrera y Álvarez de Toledo, fueron treinta y cuatro los magnates más altos y considerados del reino los que gozaron la dignidad de almirantes de Castilla durante los 457 años transcurridos.

J. A. G. V.

#### 24.616.—La primera almiranta



Mujeres aventureras han existido desde los más remotos tiempos, aunque silenciadas y olvidadas por la historia, siempre escrita por hombres. Algunas, pocas, han podido ser recordadas a través de sus biografías o de sus relatos de viajes. De entre ellas no podemos olvidar a la primera mujer almirante de España. Se trata de Isabel Barreto —esposa del adelantado Álvaro de Mendaña, que descubrió las islas Salomón, en las Filipinas—, cuyo padre había sido gobernador de las Indias portuguesas. Isabel llega a Perú formando parte del séquito que acompaña a la esposa del virrey.

En el segundo viaje de Mendaña para poblar las islas australes le acompaña su esposa, que desde el principio asumió el gobierno de la expedición de cuatro navíos con 368 personas, entre ellas muchas mujeres en busca de nuevas oportunidades. Hambre,



Catalina de Erauso, la «Monja Alférez».

sed, intrigas, enfermedades y pérdidas de rumbo fueron los duros ingredientes con los que se tuvo que enfrentar con mano dura la nueva almiranta, mientras su marido se mantenía al margen, ocupado en mapas y mediciones. Al llegar a Manila es recibida con todos los honores de gobernadora y bautizada como la nueva reina de Saba.

Éste es sólo un ejemplo de mujer aventurera, como después lo fueron Catalina de Erauso, la «Monja Alférez», o ya en la exploración de África, Mary Kingsley, May French Sheldon, Alexandra David-Néel, Isabel Arunden... o la aviadora Amelia Earhart, la primera mujer en cruzar el Atlántico en solitario. Ellas, muchas amas de casa y madres amantísimas, tuvieron que superar obstáculos casi infranqueables para la época, pero lo consiguieron gracias a esos espíritus imbatibles que las poseyeron.

A. Á. R.

#### 24.617.— Callejero madrileño



Discurre la madrileña calle del Almirante entre la del Barquillo y el Paseo de Recoletos. Recibe su nombre no en homenaje al Almirantazgo en general, sino por haber estado allí el palacio y huerta del XXXIII almirante de Castilla, don Juan Gaspar Enríquez de Cabrera y Sandoval, quien entre otros muchos títulos ostentó el de duque de Medina de Rioseco y que en su palacio vivió hasta su muerte en 1691. La dignidad de almirante de Castilla fue creada por el rey San Fernando, otorgándose por vez primera al burgalés don Ramón Bonifaz después de la reconquista de Sevilla en 1248 y desapareció en 1705 al morir sin sucesión el último titular.

J. R.

#### 26.618.— Guerra de la independencia



Luis María Salazar, en su importante obra *Juicio crítico de la marina militar de España*, expone el estado aflictivo en el que en aquella época se encontraba ésta y dice: «...a los soldados y marineros había que encerrarlos en los cuarteles por que la absoluta desnudez, en que se hallaban no permitía, sin ofensa de la decencia que saliesen por sus calles». En efecto, la situación era vergonzosa, jefes y oficiales de los cuerpos de la Armada tenían que ocultar sus miserias malvendiendo cuantos objetos de valor poseían, llegando algunos a despojarse del puño de oro de su bastón de mando y de las veneras de las órdenes militares. Buen ejemplo de ello lo encontramos en documentos de la época que nos relatan que en Ferrol y Cádiz morían desnudos y hambrientos el capitán de fragata Pedro de Quevedo y el teniente de navío José de Lavadores, y en Cartagena el alférez de fragata Leocio Godínez y varios individuos de la maestranza, suministrándose algunos días a la Infantería de Marina de guardia en el arsenal tan sólo un pan por todo alimento.

J. A. G. V.

**26.619.—Garum o liquamen**

Es indudable que fueron los púnicos quienes introdujeron en España la pesca, así como el *garum* o *liquamen*. El *garum*, o garo, era una especie de salsa que los griegos y romanos mezclaban con vino, vinagre, aceite o agua y usaban para aderezar en las comidas los platos de legumbres, carnes y frutas, entre otros. Se hacía a base de adobar en salmuera los intestinos y otros desperdicios del atún, la murena, la caballa o el esturión. En España se conservan aún los restos de varias factorías donde se producía, principalmente en las provincias de Cádiz e islas Baleares. Una de las ruinas más conocidas de un taller de salazón de pescado y fabricación de *garum* es la romana de Baelo Claudia, en la localidad de Bolonia, cerca de Tarifa y no lejos de Zahara de los Atunes.

L. C. R.

**26.620.—Director de la REVISTA GENERAL DE MARINA**

En la sesión parlamentaria del 2 de marzo de 1907, el almirante Ferrándiz determinó que se constituyese una junta técnica para que formulara el primer grupo de construcciones navales, así como otras obras en los arsenales más perentorias. Los vocales de la junta fueron: inspectores generales de Artillería e Ingenieros, director del Material, secretario de dicho organismo y... el director de la REVISTA DE GENERAL MARINA. ¡Qué tiempos aquellos!

EBUSUS

**26.621.—Fumar es un placer**

Desde siempre, el consumo de tabaco ha suscitado adhesiones entusiastas y críticas más o menos puritanas. La afición nicotínica ha sido gubernativamente regulada a lo largo de la historia, hasta

llegar, hoy en día, a su práctica prohibición y a la estigmatización de sus fieles devotos. Otros tiempos fueron más tolerantes. Si no, véase el prudente «Artículo XXXIII del Título Primero del Tratado Quinto de las ilustradas Ordenanzas de S. M. para el Gobierno Militar, Político y Económico de su Armada Naval, dadas por el buen Rey Don Fernando VI en 1748», que establecía que: «Toda la tripulación podrá fumar tabaco sobre el combés y castillo de proa de día, y de noche, como sea en pipa con capillo, pero en la mar, con vientos recios, solo se permitirá fumar debaxo del castillo, donde se tendrán tinajas de agua para este efecto. Prohíbese absolutamente fumar en zigarro, especialmente de papel; y los Capitanes cuidarán con especial atención que no haya desorden en fumar en las Cámaras y Camarotes, dando sobre esto las órdenes convenientes a los Oficiales y castigando a los que los contravinieren».

J. R.

**26.622.—Galera Real**

Como bien sabemos, la decoración de la *Galera Real*, desde la que don Juan de Austria (1545-1578) mandaba la Santa Liga en Lepanto (1571), tenía una finalidad, según nos aclara el texto de la obra *Descripción de la galera Real del serenísimo Sr. don Juan de Austria, capitán general de la mar que compuso Juan de Mal-lara vecino de Sevilla (1876)*:

«...y que la mesma galera sirva de libro de memoria que á todas horas abierto amoneste al señor don Juan en todas sus partes lo que debe hazer (sic)» (p. 182).

Esa finalidad de la decoración de la galera, de forma más específica y detallada la leemos en la *Prefación del licenciado Cristóval Mosquera de Figueroa* (sic), es decir, en el prefacio que este licenciado dirige al lector (sic), y precede a dicha obra:

«En esta *Galera Real*, y en los emblemas y hieroglíficas que en ella se veen, pueden

los ilustres capitanes considerar las partes que se requieren para su perfección, porque en ella se enseñará qué cosa es esfuerzo y acometer en los trances terribles, y despreciar la muerte por la onra de la patria: qué cosa es en el capitán prudencia, clemencia, largueza, con las demás virtudes que le pueden hazer bienaventurado; este libro le hará sufridor de trabajos, jamás alterado ni conmovido, ageno de todo miedo, ofrecido a peligros por la onrra y la inmortalidad, de donde nace la osadía, la grandeza de el ánimo, la confianza, la industria, la vitoria y últimamente discreción para conservarla, en aquel durable permaneciente y glorioso estado que deseamos (sic)» (p. 174).

Sin duda, todo un elogio a las grandes virtudes propias de cualquier militar.

L. C. R.

#### 24.623.— Hundimiento del submarino *H 42*



En la mañana del 23 de marzo de 1922, en el estrecho de Gibraltar, mientras destructores y submarinos de la Marina inglesa realizaban un ejercicio táctico, el destructor *Versatile* abordó al submarino *H 42* con tal violencia que le abrió una gran vía de agua que produjo su hundimiento con los 42 hombres que formaban su dotación, sin que pudiera salvarse ninguno de ellos.

El *H 42*, que era uno de la serie construida durante la Gran Guerra en los astilleros Bethlehem de los Estados Unidos para la Marina inglesa, tenía 467 toneladas y una velocidad de 13 nudos en superficie.

M. R. B.

#### 24.624.— Una nave en las cumbres del Guadarrama



En una ladera de la sierra del Guadarrama existe lo que los habitantes de La Granja de San Ildefonso conocen

como *El mar*: una laguna situada en los confines de los jardines del Palacio Real. Al borde de una de sus orillas se alza una construcción de madera a la que se conoce como *La casa de la góndola*, en cuyo interior está almacenada, desde tiempos de Carlos II *El Hechizado*, una falúa real en la que los monarcas participaban en incruentos combates navales, ideados para regios divertimentos.

M. M.

#### 24.625.— Sobrenombres



El *Reina Victoria Eugenia* fue un crucero explorador que en abril de 1931 tomó el nombre de *República*, pero incorporado a la flota nacional durante la Guerra Civil fue reformado y rebautizado con el nombre de *Navarra* e incorporado a la flota poco después de la pérdida del *Baleares* en marzo de 1938. Proyectábase por aquellas calendas la película musical americana *Sigamos la flota*, y nuestro crucero recibió por apodo el nombre de dicho largometraje, pues navegando en línea de fila con sus hermanos mayores *Canarias* y *Cervera*, y a elevado régimen de máquina, el pobre *Navarra* solía quedar rezagado.

J. A. G. V.

#### 24.626.— Galleta de barco



Nombre que dan actualmente algunos a la que llevaban, en vez de pan, los antiguos veleros. Hoy la fabrican todavía ciertos panaderos, pues cuenta con muchos consumidores. De acuerdo con la elaborada por uno muy conocido de Masnou, la galleta consiste en una especie de torta de unos ocho centímetros de diámetro y dos de grueso hecha de masa de pan, sin sal —ni azúcar— y un poco de comino, la cual, una vez horneada, se deja en el horno a baja temperatura hasta que desprenda toda la humedad. Por esa misma razón se hace sin sal, para que no la

absorba. Según los viejos del lugar, en el pasado había en la misma localidad otros dos que también las hacían. Uno de estos distinguía las suyas acuñándolas con sus iniciales. De todos modos, algunos dicen que la galleta destinada a los barcos no llevaba comino.

L. C. R.

**24.627.—Real Colegio Náutico de San Telmo**



Con fecha 1 de junio de 1787 se abre en Málaga, con toda clase de solemnidades, un Real Colegio Náutico de San Telmo a semejanza del que existía en Sevilla desde finales del siglo xvii. Su director era el presbítero Josef de Ortega Monroy. Los primeros alumnos fueron 30, con edades comprendidas entre los ocho y trece años.

M. R. B.

**24.628.—Huelgas inoportunas**



Algunos autores afirman que las causas que impidieron el alistamiento del *Pelayo* y del *Carlos V* para la guerra con Estados Unidos de 1898 fueron las huelgas de las maestranzas francesas, en solidaridad con los rebeldes cubanos.

TANIT

**24.629.—Gancho o garfio de abordaje**



El que llevaban los brulotes, entre otros, en el penol de las vergas para aferrar las naves enemigas. Era similar al llamado *tajarrelingas*, que iba montado en el mismo sitio indicado y se usaba para cortar el aparejo de las naves enemigas, pero sin filo. Estuvo en uso entre 1450 y 1600.

L. C. R.

**24.630.—Torpederos en el Ebro**



La serie más larga de buques de guerra de la Armada ha sido la constituida por los 24 torpederos ordenados por la Ley Ferrándiz. La frecuente presencia de esas pequeñas pero potentes unidades en nuestros puertos sirvió para alentar el conocimiento de la Armada en la sociedad española de la época.

Un especial efecto sobre la opinión pública fue la experiencia de los torpederos *N.º 1* y *N.º 2* remontando el Ebro para estudiar la posible instalación de una base para torpederos en aquellas aguas fluviales.

BES



Trinquete  
(Foto. F. Pachón Alcántara).

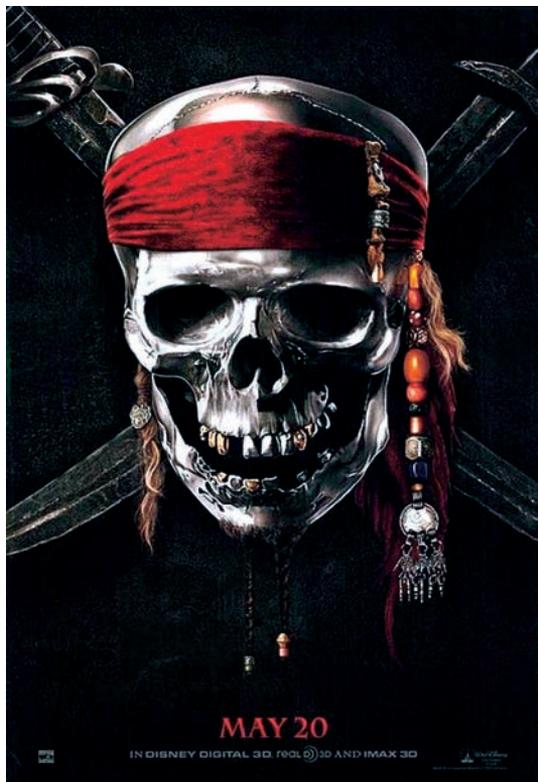




## OTRA VEZ LOS PIRATAS DEL CARIBE

Y ahora *Piratas del Caribe*: asaltan de nuevo aquellos entrañables piratas que desde hace cerca de una década nos visitan en un ejercicio de fidelidad más allá de lo normal. En un principio y al hilo de la leyenda de Hollywood, nunca segundas partes fueron buenas. Francis Ford Coppola, hace ahora más de 30 años, rizó el rizo de lo prácticamente imposible, y tras una segunda parte (y triunfal, hay que recordarlo una vez más) de *El padrino* se aventuró en una tercera. El excelente olfato y talento del director de *Apocalipsis Now* superó todas las dificultades y logró otra obra maestra para ofrecer a

los espectadores y, lógicamente, a la historia del cine. Pero esta excelente gente del Caribe y sus piratas, en un ejercicio de ambición considerable, regalan, como uno de los espectáculos cumbres de la presente temporada cinematográfica, la cuarta parte de sus aventuras y odiseas sobre el siempre mágico escenario del mar Caribe. La saga continúa y la cosa parece no tener fin. Si logran mantener el ritmo, la calidad, agilidad y emoción que despierta *Piratas del Caribe 4*, nos quedan piratas navegando y caribes por los siglos de los siglos. Y ahora, como un elemento a añadir al producto, la presencia,



borrados por la niebla los días gloriosos de *El hidalgo de los mares*, *El capitán Blood* o *Todos los hermanos eran valientes*. Difícil resucitar unas historias, una forma de entender el cine, superado y enterrado. Se imponía la aventura tecnológica y espacial. Dominaba y controlaba (y aún ahora) la cartelera. Se lanzaron, pero al ruedo, a la piscina. Tuvieron suerte y talento. Habían encontrado un filón y había que explotarlo hasta la saciedad. Tras los ruidosos éxitos en taquilla y de buena parte de la prensa especializada, los productores de *Piratas del Caribe* se plantearon la posibilidad de prolongar el invento. El riesgo era evidente. Barajaron, estudiaron el proyecto. El resultado de sus consultas fue claro como la luz de un mediodía de verano: lanzarse de lleno a una cuarta experiencia. En esta ocasión,

brillante, enérgica, poderosa, de Penélope Cruz, Óscar de interpretación por *Vicky*, *Cristina*, *Barcelona*, la protagonista de *La niña de tus ojos* está cada día más puesta, más segura y estable en los escenarios internacionales.

En principio, en los inicios de la saga, filmar películas ambientadas en el mundo de los piratas requería un riesgo. El tiempo y las modas cambiantes habían liquidado los días del dorado Hollywood. Y al género de los piratas también le llegó su lenta luz crepuscular. Quedaban

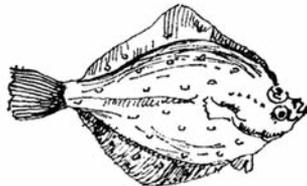
en *Piratas del Caribe 4*, con todos los elementos, situaciones y personajes propios del género, el protagonista de la serie, el mítico capitán Jack Sparrow (espléndido como siempre Johnny Depp), en medio de su turbulento mundo con el Caribe siempre como telón de fondo, experimenta un extraño e inesperado viaje al pasado cuando, entre abordaje y asalto, se encuentra con un antiguo amor de toda la vida. Tras la emoción del encuentro y la posible recuperación de un amor perdido, una duda se impone. ¿Esta bella, turbadora mujer

(Penélope Cruz) es en realidad la que dice ser o es una impostora? Se impone la duda, que atormentará al capitán Sparrow. Y si no lo es, ¿qué quiere, qué pretende, qué busca?, ¿encontrar quizá la legendaria Fuente de la Juventud? Un interrogante se abre en su vida. Aquella mujer arrebatadora le insinúa la posibilidad de atacar el navío al mando del cruel pirata Blackbeard, con un Ian McShane perfecto y ajustado en su papel. ¿Dónde está en verdad el peligro, en el pirata o en la bella mujer que lo acosa y quiere seducirlo? Sobre esta idea principal, los guionistas, Terrey Rossio y Ted Elliot, estructuraron un guión muy sólido, muy inteligente, que describe en todo momento la psicología de sus notables personajes en su singular evolución. Guión, sin duda, inspirado en el modelo clásico de siempre y que tan óptimos resultados diera tiempo atrás. En la dirección Rob Marshall, perfecto artesano, profesional a toda prueba, curtido en otros combates, desde un principio ordenó sensible-

mente el material literario que pusieron en sus manos. Planificó la cinta en función de la idea original, evocó en más de un momento, en más de una secuencia la ilustre memoria de sus maestros, aplicó con evidencia y originalidad la fórmula a situaciones no siempre fáciles. Formalmente *Piratas del Caribe 4* se beneficia de un ritmo trepidante, agilidad narrativa, buen montaje, despliegue técnico de gran efecto que impresiona al espectador, logrando emocionar.

Los viejos maestros, Michael Curtiz, William A. Wellman, Raoul Walsh o Howard Hawks nos darían la razón. *Piratas del Caribe 4* sabe situarse a la altura de sus tres precursoras. Exposición, desarrollo y desenlace, todo filmado en un brillantísimo color y una perfecta fotografía de Dariusz Wolski. En el resto del reparto, destacar al español Óscar Jaenada, Gemma Ward y Stephen Graham.

Toni ROCA



Avante media. (Foto: Sergio Gallego Pérez).



# La Mar en la Filatelia



## VIAJEROS POR MAR A GALICIA

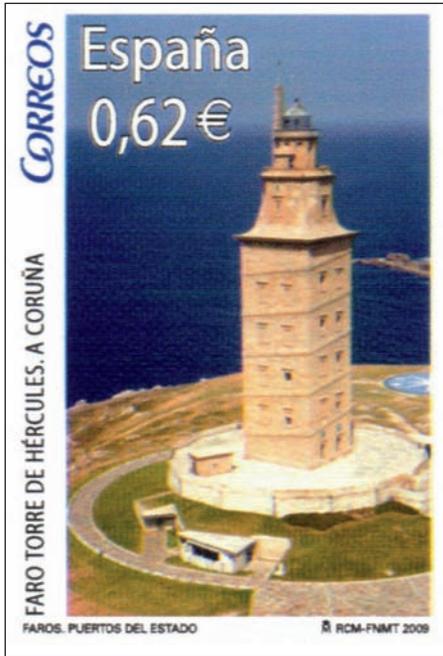
Galicia, que es mi tierra, en algunos momentos de la historia ha sido una de las principales zonas de emigración dentro del amplio territorio español. Hubo mucha gente que salió de las tierras gallegas para buscar fortuna en otros países de América (que era lo que se llamaba «hacer las Américas») o de Europa, en un intento de mejorar su nivel de vida y el de los suyos. Pero Galicia también fue punto de recalada de muy insignes visitantes, que nos han dejado el recuerdo de sus pasos por el noroeste peninsular en toponímicos, monumentos, escudos, leyendas, canciones, sellos de correos y otras historias. Y muchos de esos visitantes llegaron por mar. O, al menos, eso se dice.

### Hércules

Se cuenta que para llevar a cabo uno de sus 12 trabajos, Hércules vino a la península Ibérica para robar los bueyes del monstruo Gerión. Lo hizo navegando a través del Mediterráneo, y tras cortar en dos el terreno que le impedía el paso —lo que dio lugar al estrecho de Gibraltar—, continuó por el



Escudo de La Coruña, con la calavera del monstruo Gerión a los pies de la Torre de Hércules.



Torre de Hércules o de Breogán.

Atlántico. Cuando consiguió su propósito de robarle el ganado a Gerión, que por las tierras galaicas dicen que era un malvado rey de Brigantium, Hércules se fue a descansar a un



El Arca de Noé a flote, con la paloma llevando una rama de olivo en el pico.



Escudo de Noya con el Arca de Noé y la paloma..

lugar de la costa donde enterró la cabeza del monstruo, y donde al parecer la vida le fue tan bien que como recuerdo levantó una gran torre coronada por una antorcha, que lleva su nombre: Torre de Hércules. Hoy esa torre sigue anclada a orillas del mar ayudando a los barcos en sus navegaciones, y forma parte integrante del escudo de La Coruña, con una calavera a sus pies, que es la de Gerión.

### Breogán

Hay muchos que dicen que lo que acabo de contar no es verdad, y aseguran que la torre de La Coruña la levantó el rey celta Breogán, que también vino por mar —lo que me sirve para añadir otro visitante distinguido

a esta lista—. Las tradiciones irlandesas recogidas en el *Libro de Conquistas* —que es una recopilación de narraciones del siglo XI sobre las invasiones sufridas por Irlanda— cuentan que el rey Breogán construyó la torre para que desde su cima sus hijos pudieran ver las costas de su querida tierra. Como no tengo argumentos para defender o rebatir esta versión, dejo constancia escrita de ella. De lo que no hay duda es de que Galicia fue hogar de Breogán, y así lo dice el himno gallego: *Desperta do teu sono, fogar de Breogán (Despierta de tu sueño, hogar de Breogán)*.

### Noé

La historia de Noé y su arca quedó unida a la de una localidad costera gallega de la provincia de La Coruña y a su ría, que tomaron el nombre de su «patrón», Noé, o de su descendiente Noela. Es la conocida como ría de Noé, Noia o Noya, donde se dice que la

paloma que el patriarca liberó tras el diluvio universal tomó la rama de olivo, y donde desembarcó Noé después haber bajado el nivel de la riada producida por el citado chaparrón. Para ir más lejos, cuentan que allí plantó Noé la famosa viña con cuyo vino se emborrachó, y que el arca quedó enterrada para siempre en las faldas del monte Barbanza. También se dice que Noela formó allí su familia y fundó la ciudad de Noya en recuerdo de su antepasado. Por cierto, y por si alguien lo pone en duda, el escudo de Noya o Noia incorpora una silueta del Arca de Noé, paloma incluida.

### Santiago el Mayor

El apóstol Santiago el Mayor predicó el evangelio en España. Después regresó a Palestina, y el rey de Judea, Herodes Agripa, lo hizo decapitar hacia el año 44. Sus discípulos Teodoro y Anastasio trajeron su cuerpo en



Representación de la traslación del cuerpo del apóstol Santiago por barco.



Escudo de Padrón, con el barco que transporta el cuerpo del Apóstol amarrado a un «padrón».

barco desde Jaffa hasta Galicia, para enterrarlo en el lugar más occidental al que había llegado su doctrina. Navegaron por el Mediterráneo y el Atlántico, entraron en la ría de Arosa, y continuaron río Ulla arriba hasta pasar Iria Flavia. Amarraron el barco a un «pedrón» o «padrón» —de ahí el nombre de Padrón—, y siguieron a pie hasta el lugar en que le dieron sepultura. Más tarde su sepulcro fue encontrado, y se levantó la Catedral, nació la ciudad de Santiago de Compostela, surgió el Camino de Santiago, se creó el Año Santo Compostelano y muchas cosas más. A los escépticos les recuerdo que el escudo de Padrón incorpora la imagen del Santo Apóstol a bordo de su barco.

### La Virgen María

La Virgen María también viajó a Galicia. Lo hizo en una barca de piedra para visitar a Santiago y darle ánimos en la ingente labor de sus predicaciones. El encuentro se produjo en la zona de Muxía, donde se levantó el hoy conocido Santuario de la Virgen de la Barca, y con el tiempo dio origen a la peregrinación a dicho paraje como una prolongación de la Ruta Jacobea o Camino de Santiago. La Virgen también hizo una gran labor al guiar a los peregrinos del camino de Santiago, y así se la recuerda en el santuario de La Peregrina, en Pontevedra. Por otra parte, no hay que olvidar que la Virgen de Guadalupe llegó al Rianxo en una barca de madera de naranjo, y



Imagen de la Virgen Peregrina de Pontevedra.

se paseaba por la arena como una nativa de la tierra; como una rianxeira. Eso es lo que nos cuenta la conocida canción *A Rianxeira*, que es algo así como el segundo himno gallego:

*A Virxe de Guadalupe  
cando vai pola ribeira.  
descalciña pola area  
parece unha Rianxeira  
Ondiñas veñen,  
ondiñas veñen e van.  
Non te embarques rianxeira  
que te vas a marear.  
A Virxe de Guadalupe  
cando vai para Rianxo  
a barquiña que a trouxo  
era de pao de laranxo.*

### Vikings

Allá por el siglo X más o menos, las costas gallegas empezaron a ser muy visitadas por un colectivo del norte de Europa que no venía precisamente de turismo. Me refiero



Barco vikingo similar a los que en su tiempo asaltaron las costas de Galicia.

a los vikingos, que aparecían de improvisto con sus barcos ligeros y muy bien manejados, hacían la correspondiente rapiña y se iban por donde habían venido. La cosa llegó a ser tan seria que hacia el año 1124, el obispo de Santiago Diego Gelmírez construyó una flota de galeras para hacer frente a las invasiones por mar. En recuerdo de aquellas incursiones, el primer domingo de agosto se celebra en Catoira, Pontevedra, la romería vikinga, con un desembarco de «vikingos» en la zona de las Torres del Oeste de dicha localidad, en el que se tienen que enfrentar a los duros «guerreros» de la zona.



Réplica de la carabela *Pinta* amarrada en Bayona.

### Martín Alonso Pinzón

Al regreso del viaje del Descubrimiento del Nuevo Mundo, la carabela *Pinta*, al mando de Martín Alonso Pinzón, se separó en una tormenta de la carabela *Niña* en la que viajaba Colón. Y el 1 de marzo de 1493, la *Pinta* y Martín Alonso entraron en la localidad gallega de Bayona. No están claros los motivos por los que el barco y su capitán entraron en la localidad gallega y hay conjeturas para todos los gustos. Hay quien dice que se había perdido en la tormenta, y otros argumentan que quería adelantarse a Colón a la hora de dar la noticia del Descubrimiento. En recuerdo de aquella recalada de Pinzón con su barco, Bayona muestra con orgullo una reconstitución de la carabela *Pinta*, y el primer fin de semana de marzo celebra en el casco histórico una fiesta medieval llamada A Arribada (La Arribada).

Por cierto que sobre este asunto han aparecido últimamente noticias en la prensa española y portuguesa. Por ejemplo, el pasado 26 de diciembre de 2010 apareció la siguiente noticia en el diario *Atlántico* (edición digital): «Baiona se ha dirigido a... solicitando que se subsane el error existente en los pasaportes que se expiden a los ciudadanos españoles. La página 2 de dicho documento contiene un dibujo del Descubrimiento de América en el que la ruta de regreso finaliza en Lisboa, cuando debería figurar Baiona. “En dicha página aparecen las tres carabelas y la ruta seguida por las naves a su regreso del primer viaje a América. La ruta que figura en la página 2 del pasaporte finaliza en Lisboa, en vez de en Baiona. Atendiendo a la trayectoria marcada nos encontramos con que las embarcaciones llegaron al puerto de Lisboa (Portugal) y, por tanto, se está cometiendo un grave error histórico”, advierte el alcalde...». Curioso, ¿verdad?

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



En buena compañía.  
(Foto: Luis E. Villanueva V.).



# HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

## *Cajeta plana*

La cajeta plana es un tipo de trenzado empleado por los marineros para usos varios.

### *Historia*

En la época de las navegaciones por ultramar el cálculo de la posición era un dato importante, pues permitía ubicar la posición del barco adecuadamente. Para ello, la medición del tiempo era un aspecto muy a tener en cuenta, cosa que se hacía principalmente utilizando relojes de arena.

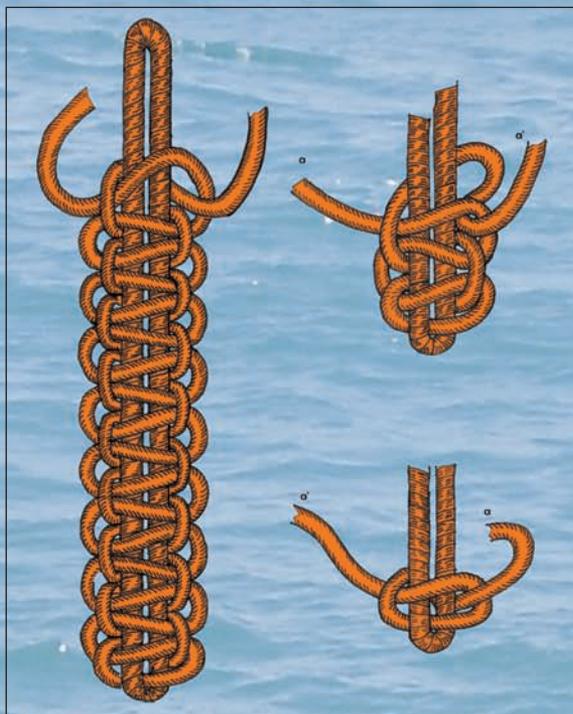
Nos cuenta don Diego, nuestro docto contramaestre, que estos relojes medían el tiempo de cuatro en cuatro horas, aunque algunos lo hacían de hora en hora. La dotación del barco se distribuía por guardías, que cada cierto tiempo se relevaban, dando así el descanso necesario en las largas travesías de ultramar. El paso del tiempo se indicaba mediante el sonido de la campana del barco.

En tiempos pretéritos la campana se consideró un instrumento significativo, pues servía para dar la alarma, como aviso en tiempo de niebla cerrada, para celebrar acontecimientos y, lo más importante, para regular la vida a bordo. Para ello se marcaba un repique por cada hora transcurrida y un pique en las medias, en ciclos de cuatro horas, indicando el tiempo transcurrido desde el comienzo de un turno de guardia.

El badajo solía tener colgado un pequeño rebenque de piola, que se asía para golpear la campana. Con el tiempo, el rebenque se fue transformando en una trenza de cabo con diferentes tipos de amarres y trenzados. Entre ellos se empleaba este tipo de cajeta.

### *Etimología*

De igual manera que en el caso de la cajeta cuadrada, la «cajeta plana» es una variante de los trenzados que se hacen a bordo con cabos viejos o trozos de piola. Esta cajeta se emplea normalmente para facilitar el manejo de determinados elementos, para embellecer el rebenque empleado en la campana, para reali-



zar rabizas de sujeción de herramientas y evitar que éstas se pierdan, etcétera.

Este tipo de amarradura no se menciona en el *Diccionario marítimo español* de Timoteo O'Scanlan, por lo que puede ser posterior a la época en que aquel se escribió.

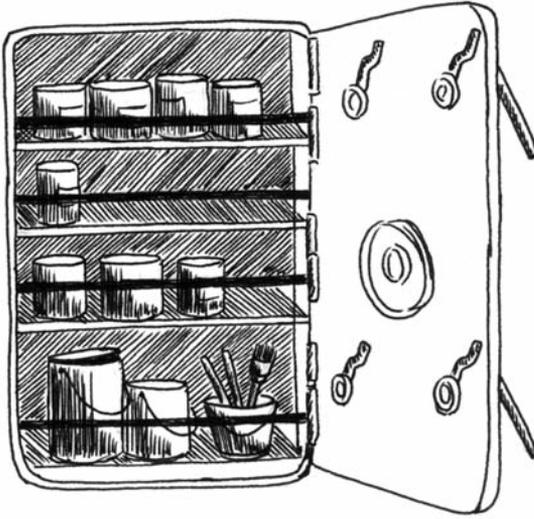
### *Confección del nudo y usos más comunes*

La confección de este nudo la explicó don Diego de la forma siguiente: «Se toma una filástica de longitud suficiente para hacer la cajeta. Sean pues los chicotes *a* y *a'*. Doblamos la filástica por la mitad, formando un seno. A una cierta distancia del seno

comenzamos a anudar de la siguiente manera: el chicote *a*, que está en el lado derecho, lo pasamos por delante del seno, mientras que el chicote *a'*, que está en el lado izquierdo, lo pasamos por detrás del seno. Ambos chicotes se introducen por los senos que forman *a* y *a'* respectivamente. El siguiente nudo se hace siguiendo el mismo procedimiento. El chicote *a* siempre se dobla por delante del seno y el chicote *a'* por detrás. Se continúa hasta alcanzar la longitud deseada. Los extremos *a* y *a'* al final se pueden quemar para evitar que se deshaga la cajeta, o bien se afirman con unas ligadas sobre el seno».

### *Otras denominaciones*

La cajeta plana o trinela se denomina en italiano *morsello piano*; en inglés, *flat caburn*; en francés, *plat garcette*; en alemán, *scoubidoutresse*, y en portugués, *cajeta plana*.



# Pañol de Pinturas

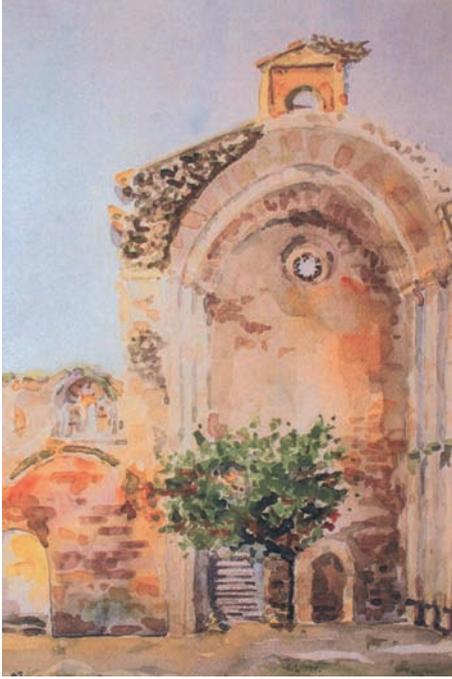
## CARLOS GARCÍA CORONA

En esta ocasión, el *manager* que me llevó al artista que presentamos hoy fue el capitán de navío Guillermo Valero Avezuela, director de esta REVISTA que acoge desde hace ya casi catorce años a nuestros artistas en el *Pañol de Pinturas*.

Carlos García Corona es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada. Como él mismo nos comenta, aunque puede decirse que su afición a la pintura la tiene desde siempre, se ha dedicado a ella con más intensidad al dejar de estar ocupado (como ocurre siempre que las obligaciones del oficial de marina desaparecen, como dicen los políticos, «por imperativos de la edad», a la que todos estamos sometidos invariablemente).

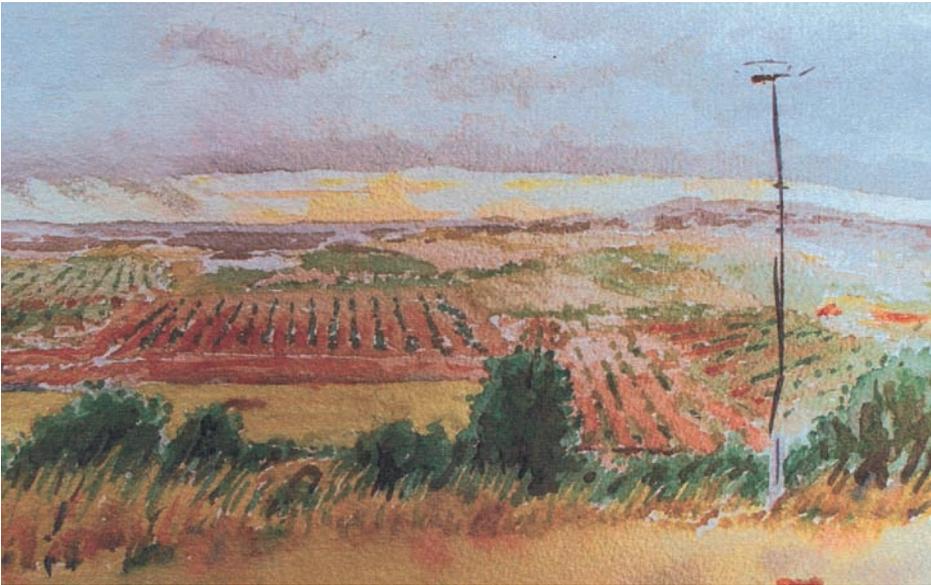
Nunca le preocupó asistir a clases, circunstancia que según dice se debe a su forma de ser, que me atrevo a calificar de pausada y tranquila. Esta afición, que tantas veces viene impuesta por la herencia ineludible de los genes, aparece anteriormente en sus abuelos y tíos, así como en alguno de sus





hermanos, en uno de ellos profesionalmente. Durante nuestra conversación me comenta que nunca ha expuesto, confesando que se debe a su falta de interés al respecto y porque piensa, acertadamente, que lo que hay que hacer es trabajar mucho para poder ofrecer o decir algo a los demás. Su evidente modestia ha hecho que nunca tuviese interés en las manifestaciones exteriores, y puedo decirles que su pintura está más que acreditada para ser sometida a ese examen que llamamos exposición. Nos dice que ninguna de sus obras figura en instituciones o lugares públicos, pero que sí están en numerosas colecciones particulares.

Se interesa por todos los pintores, aunque no es partidario de las técnicas abstractas y de otras que, tras la intención de trabajar poco, presentan composiciones carentes de valor y que califica de estrafalarias. En su obra abundan las que se pueden calificar como descriptivas, especialmente el paisaje urbano, que tantas veces hemos alabado en este pañol por su evidente dificultad. Reconoce nuestro pintor que le hubiera gustado abundar más en escenas costumbristas pero, como él mismo dice, «eso es otra historia».

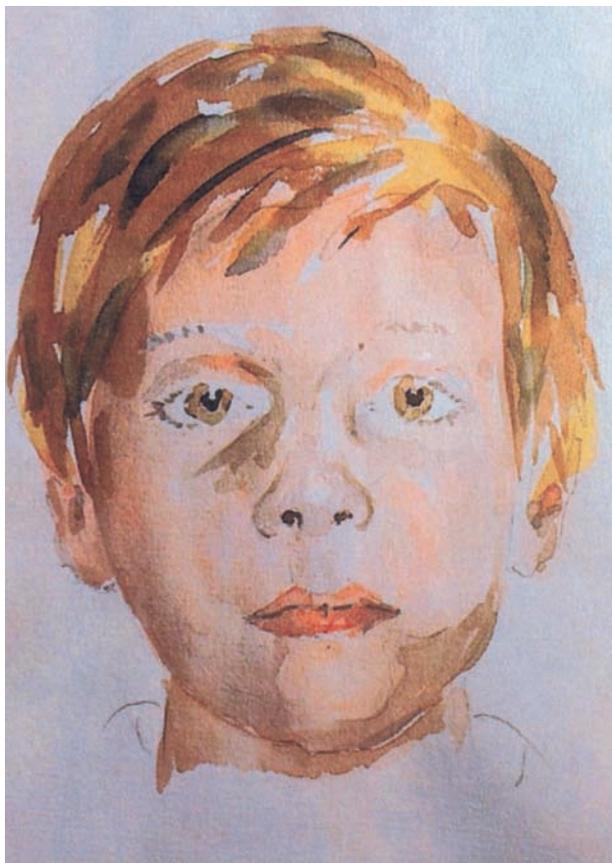


Últimamente se ha volcado más en el retrato (de gran dificultad) y la marina (no menos difícil si se hace con rigor). Actualmente utiliza las técnicas de la acuarela y el óleo, sin descartar otras que le gustaría emplear y sobre las que tiene algunas ideas; pero como siempre ocurre, le falta tiempo.

Es un auténtico apasionado por la pintura, dedicando todos los días un buen rato a su práctica. Confiesa que su carácter, muy dado a la autocrítica, le lleva a comprobar los resultados de cada obra terminada, y si no le satisface, lo vuelve a intentar. Esta manera de proceder es, desde mi modesta opinión, una cualidad extraordinaria para progresar y alcanzar el oficio que Carlos García Corona posee indudablemente.

Su pintura, a la vista de las obras que nos envía, puede decirse que es claramente figurativa, con rasgos evidentes de un impresionismo que aparece, como hemos comentado, por un oficio consolidado por muchas horas trabajando en la realización de sus temas. Un ejemplo es la fragata clase *Baleares* que mostramos, obra muy conseguida, con trazos en la obra muerta realizados con decisión y





una mar en la que emplea con habilidad los blancos del papel, logrando el efecto deseado. Los paisajes urbanos, que como hemos comentado son de difícil consecución, aparecen en la obra de Carlos con pinceladas rápidas y sencillas, que tal vez escondan esa dificultad comentada y que resultan muy agradables de contemplar. Lo mismo podemos decir de ese paisaje rural, donde tan difícil es lograr la profundidad, definida en esta ocasión por esos malvas lejanos que consiguen ese efecto. Finalmente, la cara de ese niño (tal vez hijo hace tiempo o nieto ahora) revela una mano fácil en trazos muy concretos y cortos que dan a la imagen un resultado de gran realismo.

Con mi enhorabuena por su obra y deseos de éxitos en su pintura, un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA



## PAÑOL DE PINTURAS (EXTRAORDINARIO)

A comienzos de este mes de febrero, con motivo de una reunión para tratar asuntos relativos a la Fundación de Estudios del Mar, que preside el capitán de navío (ing.) Juan Blanco-Traba, y a la que asistió como vocal de la misma el almirante general Antonio Moreno Barberá (ex-JEMAD y ex-AJEMA), que acababa de asistir a la entrega del LHD *Juan Carlos I*, se comentó que se estaba debatiendo a bordo sobre cómo decorar los espacios de habitabilidad del nuevo y flamante buque.

Pareció adecuado a los reunidos solicitar de los numerosos pintores de la Armada la donación de un cuadro, quedando así completa la decoración del buque con obras exclusivas de artistas ligados fuertemente a nuestra Institución.

El procedimiento a seguir sería la remisión de los cuadros al Museo Naval que, de acuerdo con los preceptos legales que rigen en el mismo, los entregaría en depósito al *Juan Carlos I*.

Una vez sometida a su consideración, la idea ha sido autorizada por el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada, Manuel Rebollo García, que agradece sinceramente por anticipado la generosidad de los pintores de la Armada que, con toda seguridad, llevarán a buen puerto esta iniciativa.

R. ESTRADA GIMÉNEZ

*Atardecer.*  
(Foto: Domingo Quiroga Santos).

Aferrando velas. (Foto: Jorge Rivera Dodero).



# NOTICIARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN** (noviembre de 2010-abril de 2011).—Un equipo TACP/FAC encuadrado en la ASPFOR XXVII y compuesto por cinco efectivos se encuentra desplegado en Qala-E-Naw, en la zona de operaciones, desde finales de noviembre de 2010. Está previsto que permanezca en zona hasta el mes de mayo.

**Operación LIBRE HIDALGO** (diciembre de 2010-mayo de 2011).—La Fuerza de Infantería de Marina FIMEX LH-III, compuesta por 116 efectivos, se encuentra desplegada en el Líbano desde el día 17 de diciembre. Está previsto que el nuevo contingente FIMEX LH-IV releve a principios de mayo.



Control de carreteras. (Foto: F. Herráiz Gracia).

**Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo de 2006-finalización).**—Desde el 25 de febrero de 2010 la Armada mantiene un buque alistado para menos de seis horas con el fin de poder actuar ante posibles solicitudes del Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC), relacionadas principalmente con la inmigración ilegal. Los patrulleros *Grosa* y *Tagomago* y *Vencedora* permanecieron alistados en diversos periodos del mes de marzo.

**Operación ATALANTA (23 enero de 2009-finalización).**—El contralmirante español Juan Rodríguez Garat continúa izando su insignia en la fragata española *Canarias* como mando de la Fuerza Naval Europea (EUNAVFOR), Task Force 465. El patrullero *Infanta Elena*, tras pasar el canal de Suez el 24 de febrero, se incorporó a la Fuerza a principios de marzo, por lo que ésta queda compuesta por las siguientes unidades, además de las españolas: *Niedersachsen* (Alemania), *Espero* (Italia), *Guépratte* y

*Nivôse* (Francia), *Richmond* (Reino Unido) y *Pohjanmaa* (Grecia).

Como medios aéreos de patrulla marítima la fuerza suele contar con un avión *P 3M* del Ejército del Aire español, un *F 50* y un *C 160* franceses y dos *SW 3 Merlin* de Luxemburgo, actuando en diferentes zonas del área de operaciones

**Operación ACTIVE ENDEAVOUR.**—Tras finalizar su participación en el ejercicio OTAN PROUD MANTA 11, el submarino *Mistral* se reincorporó a la Operación ACTIVE ENDEAVOUR hasta mediados del mes de marzo.

**Operación ODISEA AL AMANECER.**—La fragata *Méndez Núñez* y el submarino *Tramontana* zarparon de Rota y Cartagena respectivamente para integrarse en la coalición internacional formada para llevar a cabo acciones militares contra el régimen de Gadafi en Libia.



Salida del submarino *Tramontana* para incorporarse a la operación ODISEA AL AMANCER en aguas próximas a Libia. (Foto: A. Arévalo).



Ejercicio NOBLE MARINER. (Foto: A. Pintos Pintos).

### Agrupaciones permanentes

**Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG 2).**- La agrupación se compone actualmente del buque griego *Spetsai* como buque de mando y los cazaminas *Tajo* (España), *Viareggio* (Italia), *Herten* (Alemania) y *Kallisto* (Grecia). Durante el mes de marzo la fuerza de medidas contraminas hizo escala en diversos puertos de Omán y Bahrein.

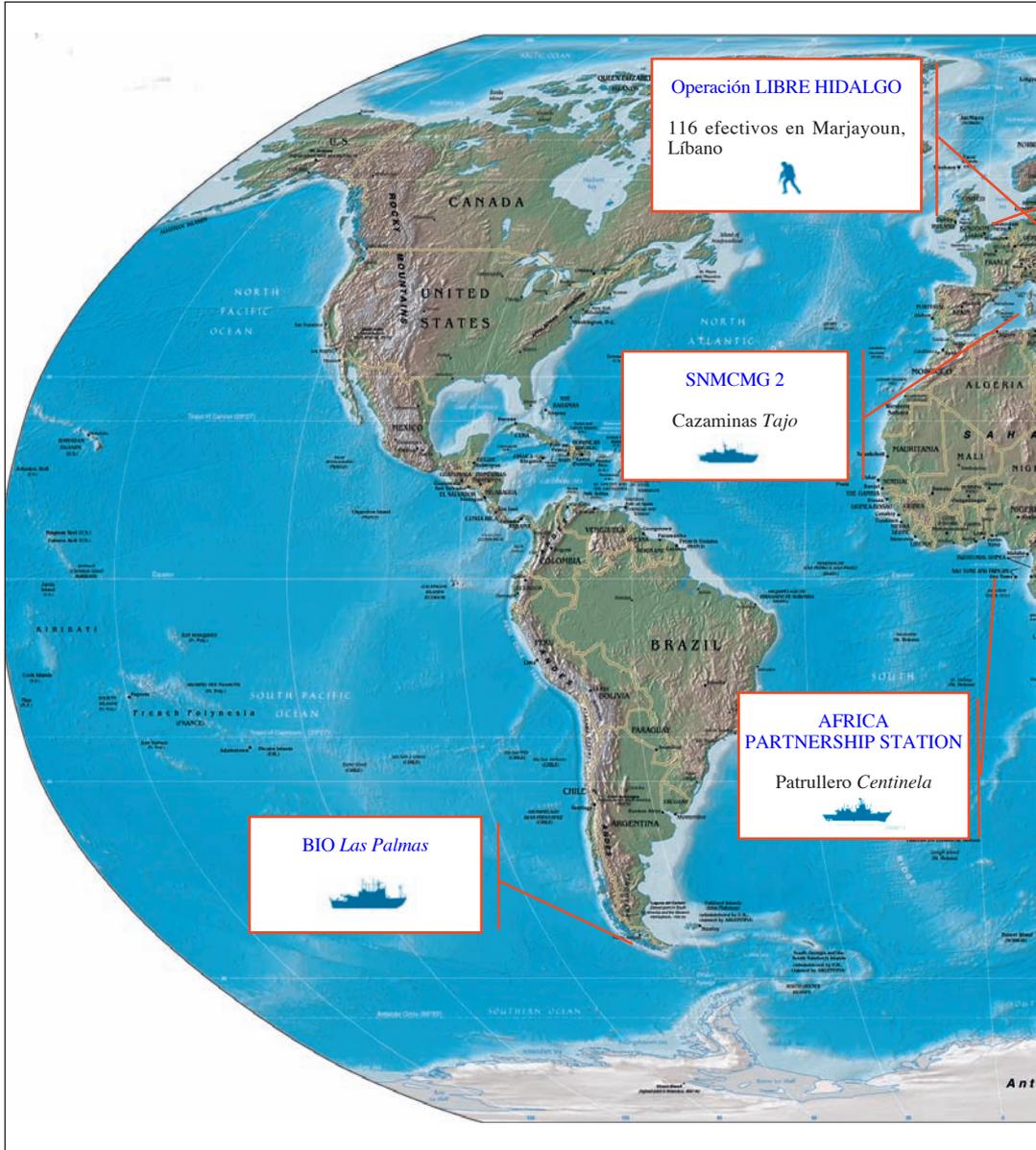
### Ejercicios

**NOBLE MARINER (24 de febrero-10 de marzo).**- Bajo el mando de COMSPMARFOR se llevó a cabo el ejercicio OTAN NOBLE MARINER en aguas de Cartagena, Almería y golfo de Cádiz para adiestramiento de la NRF aliada. En dicho ejercicio participó un considerable número de unidades españolas y de los distintos países de la OTAN. Entre las primeras destacamos la presencia del portaaviones *Príncipe de Asturias*, buques

anfibia *Castilla* y *Pizarro*, fragatas *Victoria*, *Navarra* y *Álvaro de Bazán*, submarino *Tramontana*, petrolero *Marqués de la Ensenada*, remolcador *La Graña*, buque auxiliar *Mar Caribe* y la Brigada de Infantería de Marina (BRIMAR).

**AFRICA PARTNERSHIP STATION 2011 (26 de febrero-mayo).**- El patrullero *Centinela* salió el pasado 26 de febrero hacia el puerto de Dakar (Senegal), donde hizo escala del 1 al 6 de marzo para colaborar con la Marina senegalesa dentro de la agenda de la iniciativa APS 2011. Entre dichas fechas y finales de abril llevará a cabo escalas en diversos puertos de la costa occidental africana, de acuerdo con el calendario tentativo establecido, en los que participará en diversos ejercicios, hará presencia naval y colaborará con las marinas de los respectivos países. Tras la estancia en Senegal, los primeros puertos previstos son los de Douala (Camerún), donde participará en el ejercicio OBAN-GAME EXPRESS, y Libreville (Gabón).

# OPERACIONES EN CURSO



# DE LA ARMADA



*Juan Sebastián de Elcano*

LXXXII Crucero de Instrucción



Reconstrucción Afganistán

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



Operación ATALANTA

Fragata Canarias, patrullero Infanta Elena



Operación ODISEA AL AMANECER

Fragata Méndez Núñez, submarino Tramontana



«Expedición Malaspina»

BIO Hespérides





Fragata *Almirante Juan de Borbón* navegando frente a la costa de Trafalgar. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

### Adiestramiento

**Almirante Juan de Borbón (03 de enero-25 de junio).**—Una vez finalizado su adiestramiento y participación en el programa de integración del grupo de combate del CVN *George H. W. Bush*, inició su regreso a España. Hizo escalas en San Juan de Puerto Rico y Funchal, entrando en Ferrol a mediados de marzo.

**Blas de Lezo (20 de febrero-30 de marzo).**—Entró en Rota, procedente de Ferrol, para efectuar su certificación aérea en el golfo de Cádiz. Posteriormente marchó a Tolón para llevar a cabo la calificación operativa CALOP/MECO, previa a la participación en el Ejercicio TAMOURE en aguas francesas.



El *Juan Sebastián de Elcano* saliendo de Bilbao. (Foto: ORP Armada).



Revista a la Fuerza en la ceremonia de entrega de Bandera de Combate al BAC *Cantabria* en Santander.

### Comisiones, colaboraciones y pruebas

**Juan Sebastián de Elcano (8 de enero-30 de abril).**—Continúa su LXXXII crucero de instrucción, ahora por aguas del Cantábrico, canal de la Mancha y mar del Norte. Permaneció en Bilbao entre los días 4 y 7 de marzo, donde fue recibido por una gran multitud en el muelle de cruceros de Guecho. Durante su estancia fue visitado por más de 4.000 personas, que aguardaron hasta última hora para subir a bordo. Como complemento a la visita del emblemático buque escuela, la Armada puso a disposición de los visitantes la exposición titulada «La Armada. Un entorno marítimo seguro para el siglo XXI» en la estación marítima de Guecho, que fue visitada por más de 5.000 personas a lo largo del fin de semana. La exposición describe la importancia del concepto de seguridad marítima en la vida diaria de los ciudadanos y el papel que desempeña la Armada en relación con él.

El delegado del Gobierno en el País Vasco Miguel Ángel Cabices García, el alcalde de Bilbao Iñaki Azkuna Urreta y el subdelegado del Gobierno en Vizcaya Miguel

Ángel Fernández Pérez inauguraron la exposición en una visita en la que hizo de guía el almirante de Acción Marítima de la Armada, Emilio Nieto Manso.

**Cantabria (26 de febrero-25 de marzo).**—Efectuó pruebas de medición de ruidos en aguas de Cartagena antes de partir para Tolón, donde procedió a la calibración magnética, regresando posteriormente a su base. El 25 de marzo recibió la Bandera de Combate en una brillante ceremonia llevada a cabo en el puerto de Santander. La Bandera fue ofrecida por el Gobierno cántabro, siendo la madrina de la entrega la señora Aurora Díaz Abella, esposa del presidente de la comunidad autónoma. El acto contó con la presencia de la ministra de Defensa, Carmen Chacón; del presidente del Gobierno de Cantabria, Miguel Ángel Revilla; del jefe de Estado Mayor de la Defensa, José Julio Rodríguez; del jefe de Estado Mayor de la Armada, Manuel Rebollo; del presidente del Parlamento de Cantabria, Miguel Ángel Palacio; y del alcalde de Santander, Iñigo de la Serna.

**Las Palmas (10 de noviembre de 2010-18 de abril de 2011).**—Continúa efectuando la Campaña Antártica 2010/11 para prestar apoyo logístico a las bases españolas del continente antártico y colaborar con los proyectos científicos del Ministerio de Ciencia e Innovación. Hubo de retrasar la última salida de Ushuaia previa a su regreso a España debido a una avería en el motor principal.

**Hespérides (11 de diciembre de 2010-14 de julio de 2011).** Se encuentra visitando varios puertos australianos durante la «Expedición Malaspina 2010» de vuelta al mundo. Posteriormente hará escala en Honolulu.

**Tornado (21 de marzo).**—En un acto al que asistió la ministra de Defensa, fue puesto a flote en los astilleros de Navantia de San Fernando el buque de acción marítima *Tornado* (P 44), cuarto de la primera serie de esta clase de buques, de los que se prevé la construcción de otros cinco. El Consejo de Ministros ya inició los trámites para un nuevo programa de buques de acción marítima, basado en la experiencia acumulada en el primer programa. De los nuevos buques tres

serán en versión patrullero, similares a los anteriores, uno para misiones de salvamento y rescate, y un quinto en versión de investigación oceanográfica.

**Antares, Tofiño, Rigel.**—Realizaron trabajos de actualización de la cartografía náutica, los dos primeros en aguas del golfo de Cádiz y el último en el Mediterráneo.

#### Vigilancia marítima

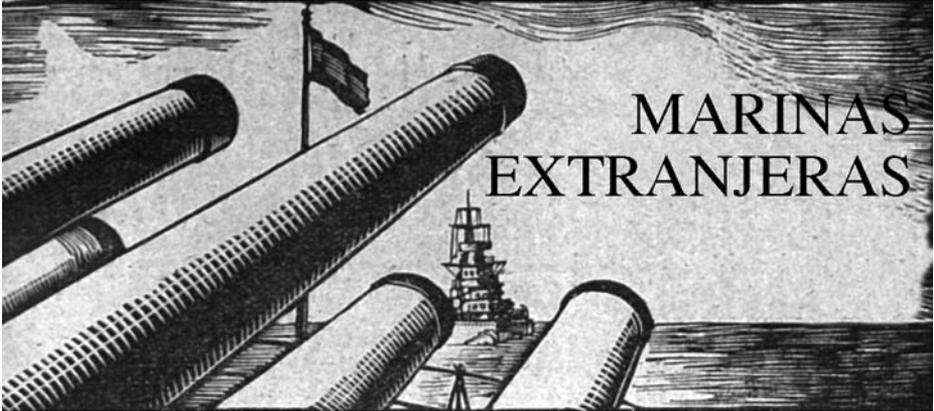
**Serviola (27 de febrero-19 de marzo).**—Realizó vigilancia marítima en aguas de Galicia, durante la cual efectuó inspección de alistamiento para la Calificación Operativa A2.

**Cabo Fradera (1-31 de marzo).**—Efectuó vigilancia marítima en aguas del sur de Galicia. El 13 de marzo permaneció entre Santa María de la Cabeza y San Pedro de la Torre para colaborar en el Campeonato Internacional de Pesca a Flote de salmónidos.

G. V. A.



Buque hidrógrafo *Tofiño* fondeado. (Foto: Federico Yanguas).



## China

**Construcción de un portaaviones de hormigón.**—La Marina China ha construido de forma discreta un «portaaviones de cemento» para adiestramiento de los futuros pilotos del portaaviones *Varyag*, comprado a Ucrania y que actualmente se encuentra en la

fase final de modernización antes de su entrega oficial a la Marina Popular.

La enorme estructura de hormigón comprende además de la cubierta de vuelo, la isla con el puente completo y una rampa con *ski jump*, todo ello ubicado en una base muy próxima a la ciudad de Wuhan. La finalidad de la construcción de esta singular infraes-



Un *Su 33* a bordo del portaaviones *Almirante Kuznetsov*.

estructura es practicar tomas y despegues de la forma más real posible, dado que actualmente la Marina China carece de un portaaviones operativo.

Las aeronaves que de momento han utilizado la cubierta de vuelo de este coloso de hormigón han sido aviones *Su 33 Flanker* y helicópteros navales. Analistas occidentales interpretan la creación de este polígono de adiestramiento aeronaval como una señal más de que China está dispuesta a conseguir una marina oceánica que pueda en su día medirse con la norteamericana en el Pacífico, lo que sin duda crea una cierta incertidumbre entre sus vecinos asiáticos, en especial en el próximo Taiwan.

### Colombia

**Decomisado un narco submarino.**—Un narco submarino de 31,5 m de eslora y 2,5 m de manga fue decomisado en la zona rural de Timbiquí, Departamento del Cauca. Tenía capacidad para trasportar hasta ocho toneladas de cocaína y su autonomía era de 500 millas o diez días, lo que le permitía llegar sin escalas a la costa mexicana. Desde la primera incautación en 1993 del primer mini sumergible, el más grande de los 61 submarinos intervenidos hasta la fecha, tenía una eslora de 19,5 m, lo que indica que el uso de este tipo de embarcaciones es cada vez más popular y rentable. El anterior sumergible capturado por las Fuerzas Navales, estaba construido en fibra de vidrio y podía dar hasta 12 nudos en inmersión a cota periscópica.

En otro orden de cosas, dos infantes de marina colombianos murieron y tres se dieron por desaparecidos después de que su unidad fuese atacada por los terroristas de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), en el distrito de Piñuña Negro, Departamento de Putumayo y muy cerca de la frontera con Ecuador .

### EAU

**Pruebas de mar de una corbeta.**—La primera corbeta construida en los Emiratos Árabes Unidos por los astilleros de Abu

Dhabi Ship Building (ADSB) inició sus pruebas de mar el 25 de enero de este año. El *Al Hesen*, perteneciente a la clase *Baynunah*, es el segundo de una serie de seis para la Marina de los Emiratos, y cuyo contrato fue firmado en el año 2004 con ADSB y los astilleros franceses CMN como socio tecnológico y constructor del primer buque de la serie en los astilleros de Cherburgo, en Francia, siendo los cinco siguientes construidos en Mussafah, con la consiguiente transferencia de tecnología francesa.

El programa de las seis corbetas clase *Baynunah*, por un importe de 3.000 millones de euros pretende proporcionar a la Marina de los EAU un buque polivalente y multimisión capaz de llevar a cabo operaciones sostenidas en el tiempo en la región del golfo Pérsico. Los buques tienen una velocidad máxima de 30 nudos y una autonomía de 2.000 millas a 15 nudos. Todas las corbetas cuentan con hangar y cubierta de vuelo para que pueda operar un helicóptero medio de 4,5 t. La puesta de quilla del *Al Hesen* tuvo lugar en julio de 2006 en los astilleros de ADSB, siendo botado el 22 de julio de 2010 para comenzar sus pruebas de mar a comienzos de 2011 y entrar en servicio en el segundo semestre de este año. La serie completa de los seis buques deberá ser finalizada en 2014.

### Estados Unidos

**Se reduce el costo de los nuevos SSBN (X).**—La Marina norteamericana ha podido reducir 900 millones de euros del costo unitario de cada submarino nuclear balístico previsto para reemplazar a los 14 *SSBN* clase *Ohio* actualmente en servicio, si bien el objetivo inicial era ahorrar 1.800 millones por submarino. Originalmente el costo de cada *SSBN(X)* era de 5.500 millones de euros, con un objetivo de llegar a los 3.700 millones. Si esta rebaja finalmente no se produce, el número de unidades a construir será inferior al de *SSBN* clase *Ohio* actualmente en servicio. Esta misma política de reducción de costos iniciales se está aplicando a todos los programas de adquisición de aviones, vehículos de combate y buques.



Crucero USS *Monterey* de la clase *Ticonderoga*.

**Desplegado un crucero en el Mediterráneo.**—Un crucero norteamericano capaz de detectar y derribar misiles balísticos salió de su base en Norfolk el 7 de marzo, con rumbo al Mediterráneo, como parte de un plan implementado por la Marina estadounidense para proteger a Europa occidental de un potencial ataque nuclear iraní. Así el envío del crucero *USS Monterey* (CG 61) es la primera parte de un programa con cuatro fases para crear un escudo contra misiles que fue desarrollado por la Administración Obama en el año 2009 y que ha sido aprobado por la OTAN en la cumbre de Lisboa en noviembre de 2010. El plan contempla la ubicación tanto en tierra como en la mar de radares e interceptores en varias localidades europeas durante la próxima década.

La Agencia de Defensa de Misiles (MDA) y la US Navy han modificado 21 buques con un sistema radar capaz de seguir misiles balísticos. La mayoría de estos buques tiene base en el Pacífico, donde se han realizado pruebas satisfactorias de segui-

miento y destrucción de misiles; también se han realizado por primera vez en el Atlántico en el mes de enero de este año con el *USS Monterey* como actor principal. Este crucero está dotado con un sofisticado sistema Aegis modificado para seguir y detectar misiles balísticos de corto y medio alcance y que permanecerá en el Mediterráneo durante un periodo de seis meses.

En la segunda fase de este plan, interceptores basados en tierra serán instalados en Rumanía en el 2015, seguidos por la instalación de más en Polonia en 2018. Cada fase irá aumentando los sofisticados medios y la capacidad de interceptación y destrucción de misiles balísticos, culminando este programa de defensa contra misiles a finales de esta década.

**Buque anfibio con marines frente a las costas de Libia.**—Dos buques anfibios con marines a bordo entraron en el Mediterráneo el 2 de marzo procedentes del canal de Suez y con rumbo a las costas de Libia. Así el *USS*



*USS Ponce (LPD 15).*

*Kearsage (LHD 3)* y el *USS Ponce (LPD 15)* con 800 marines y una flotilla de helicópteros, junto con medios sanitarios, fueron destacados frente a la costa libia para proceder, si fuera necesario, a una operación de ayuda humanitaria o incluso a una intervención militar si así se les ordenaba. Paralelamente, el portaaviones nuclear *USS Enterprise (CVN 65)* de la 5.<sup>a</sup> Flota fue alistado para cooperar en la implantación de una zona de exclusión aérea si finalmente era aprobada.

## Francia

***Puesta de quilla de una fragata.***—La ceremonia de puesta de quilla de la fragata *Provence* tuvo lugar bajo la presidencia del almirante Pierre-François Forissier, jefe de Estado Mayor de la Marina gala. La fragata,

de la clase FREMM (Fragata Europea Multi Misión), es la tercera de una serie de once unidades ordenadas por la Marina a los astilleros de la DCNS. La polivalencia de estos buques y sus avances tecnológicos hacen de la construcción de las FREMM uno de los programas navales más ambiciosos de Europa. Dotadas de la capacidad de ataque a objetivos terrestres, tendrán cometidos de disuasión en áreas próximas a la costa. La primera fragata de la serie será entregada en el año 2012, al ritmo de entrega de una al año hasta el 2022.

***Bautizado el primer patrullero Gowind.***—La Marina francesa ha bautizado con el nombre de *L'Adroit* a la primera corbeta de la nueva clase *Gowind*, nombre heredado de un famoso patrullero que entró en servicio en 1929 y que participó en la evacuación de las tropas francesas y británicas en la retirada de

Dunkerque bajo fuego alemán. El futuro *L'Adroit* deberá entrar en servicio a finales de 2011, para ser desplegado en la Zona Económica Exclusiva francesa el próximo año. Clasificado como OPV (*Offshore Patrol Vessel*), es el primero que posee la Marina francesa con esta denominación. Este buque es fruto de una iniciativa inédita: la DCNS desarrolló y construyó este patrullero con sus propios fondos, y lo cedió por tres años a la Marine Nationale, con objeto de conseguir el marchamo de *probado en la mar* de cara a la exportación; de esta forma la Marina gala ha conseguido un patrullero de última generación sin un desembolso anticipado.

**Relevo en el Índico.**—El vicealmirante Marin Gillier ha relevado al de su mismo empleo Bruno Nielly en el puerto de Abu Dabi como comandante de la Zona Marítima del océano Índico y de las Fuerzas francesas en los Emiratos Árabes Unidos (ALINDIEN COMFOR EAU). La ceremonia tuvo lugar en la base naval de las Fuerzas francesas en los Emiratos (BN FFEAU), en presencia del embajador de Francia, M. Alain Azouaou. Fuerzas de los tres ejércitos desplegadas en aquel territorio y la dotación del buque insignia *Somme* del grupo aeronaval formaron durante la ceremonia.

Durante su mando desde agosto de 2009 hasta finales de 2010, el almirante Nielly ha realizado el cambio de ubicación del Estado Mayor de ALINDIEN del buque insignia *Somme* a la nueva base en tierra en Abu Dabi. Nielly tomó las funciones de prefecto Marítimo del canal de la Mancha y el mar del Norte el 28 de febrero, con sede en Cherburgo. Su sucesor en el Índico, almirante Gillier, había mandado durante los tres años anteriores la Fuerza Marítima de Fusileros Marinos y Comandos (ALFUSCO).

## Irán

**Buques de guerra iraníes entran en el Mediterráneo.**—Dos buques iraníes cruzaron el canal de Suez el 22 de febrero para entrar en el Mediterráneo, por primera vez en treinta años. Los buques, una vez en el *Mare Nostrum*, arribaron hacia Siria para parti-

cipar en una serie de intercambios con la Marina de este país. Los dos buques en cuestión eran la fragata *Alvand* y el buque de apoyo logístico *Kharq*. La Marina iraní no había enviado un buque de guerra al *Mare Nostrum* desde 1979, hecho que ha sido comentado por el Gobierno israelí, acusando a Teherán de intromisión en un escenario que no es el suyo, apreciando así un intento de dominar toda la región de Oriente Medio. Observadores occidentales apreciaron que pese a que la fragata va armada con misiles antibuque C 802 esta incursión no representaba ningún peligro para la Marina israelí, que cuenta además con una potente cobertura aérea. Para corroborar este análisis, el jefe de esta Marina, contralmirante Habibollah Sayan, dijo el 28 de febrero que la estrategia de Irán es reforzar sus capacidades defensivas, y que no alberga ninguna intención agresiva contra ningún país. Los dos buques iraníes atracaron en la base siria de Latakia el 24 de febrero y forman parte de la 12.<sup>a</sup> Escuadrilla, cuyo cometido principal es proteger el tráfico mercante en el golfo de Adén. Ambos buques son de construcción británica y fueron entregados a Irán a comienzos de los años 70, antes de que estallase la revolución islámica. El jueves 3 de marzo, ambos buques cruzaron de nuevo el canal de Suez, rumbo al mar Rojo, una vez finalizada su visita a Siria.

## Omán

**Recepción de un patrullero oceánico.**—El primero de los tres patrulleros oceánicos construidos por los astilleros británicos BAE Systems para la Marina Real omaní, el *Al Shamikh*, finalizó sus pruebas de mar y puerto en la costa sur de Inglaterra. Ordenado en enero de 2007 a los astilleros entonces nominados VT Shipbuilding, los tres patrulleros de 2.600 t clase *Khareef* son los mayores buques de combate con que cuenta la Marina de Omán. Thales Nederland ha sido el principal subcontratista para el sistema de combate, mientras que MBDA ha equipado a los buques con el sistema de defensa de área local VL MICA y el misil anti buque MM40 Block 3 Exocet.

Las pruebas de mar que se realizaron desde el 21 de enero al 16 de febrero demostraron el buen comportamiento en la mar del *Al Shamikh* y la potencia de su planta propulsora, que le permitió alcanzar los 25 nudos de velocidad punta.

Este patrullero antes de partir para Omán se integrará en el *Flag Officer Sea Training (FOST)* para recibir su dotación el mismo adiestramiento que el de los buques de la Royal Navy. El segundo buque de la serie, el *Al Rahmani*, fue botado en los astilleros de Portsmouth en julio de 2010, mientras que el tercero y último lo será a mediados de 2011.

## OTAN

**Nuevo sistema de rescate de submarinos.**—El 4 de marzo las marinas francesa, británica y noruega implementaron el nuevo sistema denominado NSRS (NATO Submarine Rescue System) para salvamento y rescate de submarinos. El Ministerio de Defensa francés anunciaba que el NSRS era capaz de rescatar la dotación de un submarino hundido a 600 metros de profundidad en 72 horas y en cualquier parte del mundo. El NSRS es el primer sistema completo para este cometido y está compuesto por varios subsistemas enfocados hacia la intervención de un vehículo submarino operado remotamente o ROV que puede ser rápidamente desplazado para localizar al submarino siniestrado, así como de un pequeño submarino tripulado para evacuar a la dotación atrapada. El sistema puede rescatar grupos de hasta 15 personas en una sola incursión submarina. Equipos y cámaras de descompresión completan el sistema. El contrato para construir y apoyar el NSRS fue adjudicado a la firma británica Rolls Royce en el año 2004 por un importe de 70 millones de euros financiados equitativamente por las tres naciones firmantes, Francia, Noruega y Reino Unido. El NSRS tendrá su sede en la base de submarinos nucleares británica de Faslane en Escocia. De surgir una alarma de submarino perdido o hundido (SBMISS, SUBSUNK), el sistema puede ser transportado en un buque o avión que tenga un volumen de carga disponible de 400 m<sup>3</sup>. El perso-

nal necesario para activar el sistema es de 72 oficiales y suboficiales. Francia aporta 32 personas, entre los que se encuentran médicos y enfermeros.

## Reino Unido

**Ampliación unilateral de las aguas del Peñón.**—El Almirantazgo británico ha enviado a la Unión Europea una nueva carta de las aguas jurisdiccionales de Gibraltar, cifrándolas hasta un límite de tres millas náuticas, ampliando de esta forma unilateralmente las aguas del Peñón y rebasando ampliamente las interiores, hasta ahora defendidas por los buques británicos. En el documento enviado a las autoridades de la Unión Europea, las autoridades del Peñón contemplan como propias, además de sus dominios marítimos anteriores, limitados a las zonas del aeropuerto y terminales, unas aguas que en términos relativos aumentan en tres veces la zona marítima anterior.

Fuentes consultadas del Ministerio de Asuntos Exteriores español han confirmado que las cartas promulgadas por el Almirantazgo británico con los nuevos límites no tienen reconocimiento jurídico internacional.

**Desguace del portaaviones HMS Invincible.**—El histórico portaaviones *HMS Invincible*, veterano del conflicto de las Malvinas, será vendido para desguace, según fue revelado a finales de febrero. Con posterioridad a la conquista de las islas Malvinas por las Fuerzas Armadas argentinas, los *Sea Harrier* del *Invincible*, jugaron un papel crucial en la reconquista de las islas en 1982; el propio príncipe Andrés sirvió a bordo del portaaviones como piloto de helicóptero. Irónicamente, antes del conflicto el Gobierno británico había pensado venderlo a la Marina australiana. La venta por dos millones de libras a un desguace turco del *Invincible* y la reciente baja de su gemelo *Ark Royal* dejan al *HMS Illustrious* como único portaaviones de la Royal Navy, si bien carece de aviones *Harrier* para operar, ya que han sido igualmente dados de baja.

El *HMS Invincible* fue botado en 1977, con un costo de 185 millones de libras, y fue



*RFA Fort George.*

inmovilizado en Portsmouth a partir de 2005. Un hombre de negocios chino hizo una oferta de cinco millones de libras por el buque, pero no llegó a buen puerto cuando supo de la prohibición de volver al buque a situación de operatividad.

***Se ofrece a Brasil un buque de apoyo logístico.***—El buque de apoyo logístico de la Royal Navy, *RFA Fort George*, famoso por haber participado recientemente en una gran operación contra el narcotráfico en aguas del Caribe, y que desplaza 36.000 t a plena carga, lo que le permite transportar 12.000 de gasoil, 1.000 t de JP5 y 6.000 de carga seca (municiones, víveres, repuestos, etc.), ha sido ofrecido por las autoridades británicas a la Marina brasileña, que tiene en el último tercio de vida a sus buques de aprovisionamiento *Marajó* y *Gastao Motta*. El navío británico entró en servicio en 1993 y se encuentra en excelente estado, siendo gemelo del *RFA Fort Victoria*. Ambos buques fueron diseñados tras el conflicto de las Malvinas para dar apoyo logístico a gran distancia de la base. La dotación está compuesta por 95 personas, desde el

comandante hasta el último marinero. Para su defensa cuenta con dos caños de 30 mm y el sistema antimisil o *CIWS Vulcan Phalanx*. Su amplia cubierta de vuelo le permite operar con tres helicópteros medianos a la vez.

## Rusia

***El Gobierno lanza un programa de medio billón de euros.***—Rusia tiene preparado un plan para invertir 500.000 millones de euros para renovar su material militar hasta el año 2020, incluidos buques de guerra y submarinos. El plan contempla la construcción de 100 buques de superficie, ocho submarinos nucleares, 600 cazas y 1.000 helicópteros. El viceministro de Defensa, Vladimir Popovkin, ha declarado que este plan incrementaría las cifras del material a modernizar de sus Fuerzas Armadas, y que su Ministerio no estaba interesado en adquirir material extranjero. Con sólo el 10 por 100 de sus efectivos, considerados como *modernos*, el Kremlin necesita una puesta al día de sus *decrépitos* arsenales, así como mejorar el



Sergei Kovalyov.

**Muere el padre de los submarinos soviéticos.** —Sergei Kovalyov, considerado el padre del programa de construcción de submarinos nucleares rusos, ha muerto a la edad de 91 años en su ciudad nativa de San Petersburgo. Una figura legendaria, equivalente al almirante Rickover, en el lado norteamericano, Kovalyov diseñó 92 tipos diferentes de submarinos en un momento en que tanto Moscú como Washington buscaban la supremacía en la mar. Este exitoso ingeniero naval comenzó su carrera en 1948, realizando el proyecto de un revolucionario S 99, que llegó a ser el submarino más rápido de la flota soviética. Kovalyov diseñó su primer submarino balístico nuclear en 1958, el mismo año en que le fue asignado el cargo del jefe del programa estratégico naval. En un mensaje de felicitación en su 90 cumpleaños, el presidente Dimitri Medvédev se dirigía a

él como «un diseñador que había hecho una extraordinaria contribución al desarrollo de la industria naval de construcción». Su última aportación al campo de la ingeniería había sido una plataforma petrolífera *off shore* para petróleo y gas natural, una industria vital para los esfuerzos rusos en extraer los recursos naturales de la costa del Pacífico.

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

adiestramiento de su personal. El nuevo sistema antimisiles S 500 debe potenciar la defensa antimisil de Rusia en un futuro próximo; sin embargo en el ámbito naval la Marina rusa no está en condiciones de buscar la paridad con la norteamericana, tal y como ocurriera en épocas anteriores, especialmente en lo que se refiere a portaaviones. Analistas militares consideran errónea la política de Defensa rusa, al buscar la paridad nuclear con los Estados Unidos, descuidando amenazas emergentes provenientes de Corea del Norte y Asia Central.





### **Convocatoria para oficiales de la Marina Mercante**

La Dirección General de la Marina Mercante ha convocado pruebas para la obtención de los títulos de piloto de segunda, oficial de máquinas de segunda y oficiales radioelectrónicos de seguridad de la Marina Mercante. Las pruebas se celebrarán en mayo y noviembre y los plazos de presentación de instancias terminan a últimos de abril y octubre, respectivamente.

Los exámenes para piloto de segunda y oficial de máquinas de segunda de la Marina Mercante tendrán lugar en las Escuelas Superiores de la Marina Civil en Gijón y La Coruña, en la Escuela Técnica Superior de la Marina Civil en Santander, en la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao, en las Facultades de Náutica de Cádiz y Barcelona, y en la Escuela Técnica Superior de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Santa Cruz de Tenerife, mientras que las pruebas para oficiales radioelectrónicos de seguridad se desarrollarán en la Facultad de Náutica de Cádiz y en la Escuela Técnica Superior de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Santa Cruz de Tenerife.

Entre otros requisitos, como el pago de las tasas, los aspirantes deberán aportar la

documentación que acredite la formación académica y los periodos de embarque.

### **La nueva legislación de clase disgusta a los Estados de abanderamiento**

Los Estados de abanderamiento, que representan a más de la mitad del tonelaje mundial, están tratando de obligar a la Comisión Europea a rebajar la ambiciosa legislación de las Sociedades de Clasificación impuesta por Bruselas.

Gobiernos como los de China, Estados Unidos, Panamá y Liberia dicen que la Unión de Sociedades de Clasificación Europea «afecta a su soberanía» por la introducción del principio de reconocimiento mutuo de los certificados de los equipos marinos. Los gobiernos de estos países también manifiestan que el reglamento pondrá en peligro la seguridad de los buques.

Los Estados que formulan sus protestas aluden que la ley podría degradar la calidad de los certificados de la Unión Europea y tener un impacto mucho más amplio sobre la reducción de la seguridad del buque. También se han producido quejas en el sentido de que la ley restringe la libertad de elección, ya que impide que los armadores y constructores de equipos seleccionen e implanten en sus



*B. America* cruzando el Estrecho. (Foto: A. Galán Cees).

buques aquellos que estimen como más adecuados.

Actualmente se reúnen la Commonwealth de las Bahamas, la República Popular de China, el Imperio del Japón, República de Liberia, República de las islas Marshall, República de Panamá, República de Singapur, República de Corea y los Estados Unidos

de América. Todos ellos representan el 57 por 100 del tonelaje mundial, y sus fines son presentar las preocupaciones que les produce el artículo 10 de la Comisión Europea, que se refiere al reconocimiento mutuo de los certificados.

J. C. P.





## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### El astillero de Navantia en Cádiz reparará cruceros de turismo

La empresa Navantia ha tomado la decisión de que en su factoría de Cádiz el nuevo producto estrella sea la reparación de grandes cruceros de más de 250 metros de eslora. Cádiz, por su situación geográfica, es justo el centro de todas las travesías de los grandes cruceros, tanto de los que van a América como de los que se dirigen al norte de África y al Mediterráneo. De aquí la idoneidad del astillero gaditano para especializarse en estas reparaciones, siendo por otra parte el único astillero de España que da servicio para cruceros de más de 250 metros de eslora, por lo que Navantia ha preparado un plan de acción para moverse en este mercado, que tiene unas características importantes y que ha de dar buenos frutos, porque estas compañías de cruceros proyectan con mucho tiempo sus planes de diques y fijan sus plazos con anticipación, gestionando sus diques con uno o dos años de antelación.

Para desarrollar este plan de acción, Navantia está actuando en tres líneas distintas, presentándose y promocionándose en los

grandes puertos cruceristas de España (Barcelona, Valencia y Málaga) y ha contactado directamente con las grandes compañías de cruceros.

De hecho, el astillero gaditano tiene ya experiencia en reparación de cruceros, por lo que no parte de cero, lo cual es una garantía añadida, pues en el dique gaditano se han reparado grandes barcos, como el *Gran Mistral* y el *Gran Voyager*, y está pendiente de su entrada en dique el *Gran Celebration*. Después vendrán el *Norwegian Jade* y el *National Geographic*, un barco este último enfocado específicamente al marco científico. También se espera la llegada de alguno de los «Costa Cruceros» y alguno más. En definitiva, el objetivo de Navantia es que a partir de 2012 pasen por su astillero entre dos y cuatro cruceros al año.

J. C. P.

### Botadura del buque oceanográfico Ramón Margalef

El día 21 de febrero tuvo lugar en los Astilleros Armón de la ría de Vigo la botadu-

ra del buque oceanográfico *Ramón Margalef* para el Instituto Español de Oceanografía (IEO). Es el primero de una serie de dos unidades, cuyo coste total está en torno a los 36 millones de euros. La construcción de estos buques había sido iniciada en los Astilleros Montajes Cíes de Vigo, pero fue trasladada a los Astilleros Armón al presentar suspensión de pagos Montajes Cíes. Las características principales de los buques son 46 m de eslora, 10,5 de manga y 3,8 m de calado; la propulsión es diésel-eléctrica con dos motores de 900 kW cada uno.

Están diseñados para emitir niveles muy bajos de ruido radiado al agua, para no afectar al comportamiento natural de los peces en sus alrededores. Esos niveles de ruido están de acuerdo con la norma ICES 209, del Consejo Internacional para la Exploración del Mar, que pretende garantizar la fiabilidad de los resultados de las investigaciones limitando el ruido generado por las tres fuentes principales: el producido por la maquinaria propia del buque, el producido por sus hélices y el generado por la fricción del casco con la mar.

Para reducir esas fuentes de ruido se han utilizado motores propulsores eléctricos montados en doble bancada elástica y encapsulados; además, los mamparos y cubiertas de los espacios de máquinas están tratados con pinturas amortiguadoras de ruido. Para las hélices se ha elegido un modelo de cinco palas y más de dos metros de diámetro que previene la cavitación. Respecto al casco con las pruebas de modelos en canal se han optimizado las formas y líneas de agua para permitir un flujo laminar del agua de mar.

Cuentan con los laboratorios necesarios de geología marina, oceanografía física y química, biología marina y control medioambiental, y con la instrumentación acústica necesaria para el cálculo de biomasa. Están preparados para operar con vehículos submarinos de control remoto (ROV) como el *LIROPUS200*, recientemente adquirido, que permite observar y muestrear ecosistemas hasta 2.000 m de profundidad. Tienen un sistema de posicionamiento dinámico del buque. El *Ramón Margalef* tiene prevista su entrega durante el verano de 2011, y el año

próximo se entregará la segunda unidad, el *Ángeles Alvariño*.

### Entrega en Metalships&Docks

Los astilleros Metalships&Docks de Vigo, pertenecientes al grupo Rodman, han entregado el pasado 11 de marzo el buque multipropósito y de apoyo a plataformas petrolíferas *North Sea Giant* a la naviera noruega North Sea Shipping. La inversión en este buque ha sido de 140 millones de euros. El buque se ha convertido en el mayor del mundo de su clase y sus características principales son: desplazamiento de 12.460 TPM, 160,9 m de eslora máxima, 30 m de manga y 7,5 m de calado máximo. Su casco ha sido construido en los astilleros turcos RMK donde fue botado el 25 de agosto de 2009 y trasladado a Vigo en diciembre del mismo año.

La propulsión es diésel-eléctrica con tres empujadores principales tipo Voith Schneider en popa, y otros dos empujadores Voith Schneider y una hélice de túnel Rolls Royce en proa; cuenta con posicionamiento dinámico Auto DP Kongsberg, y dos grúas principales en cubierta Hydramarine 400T Knuckle e Hydramarine 50T Knuckle.

Lleva una dotación de 17 personas, pero está preparado para albergar hasta 120 en su conjunto de camarotes dobles e individuales. La cubierta de vuelo sobre la proa está preparada para recibir helicópteros de hasta 2,8 t tipo *Sikorsky S 61* o *Super Puma*, que son los habituales para los traslados de personal entre buques de apoyo, tierra y plataformas.

Metalships tiene en construcción el buque de apoyo a plataformas *North Ocean 105* para la multinacional Oceanteam ASA; a su entrega en 2012 tiene previsto un periodo chárter de cinco años con la empresa norteamericana McDermott International. Además, acaba de firmar un contrato por valor de 107 millones de euros con la multinacional francesa Technip para la construcción de una unidad similar. Estos buques son de menor tamaño que el ahora entregado.

A. P. P.

# PUERTOS



## Recuperación del tráfico portuario

Informes oficiales revelan que los puertos españoles movieron 431 millones de toneladas de mercancías en 2010, por lo que esta cifra refleja un crecimiento del 4,4 respecto del ejercicio anterior y significa que el tráfico gestionado por las veintiocho autoridades portuarias vuelve a crecer después de dos ejercicios marcados por el descenso. La recuperación del tráfico portuario se produce especialmente en el segmento de mercancías, en el de pasajeros y en el de graneles líquidos, con crecimientos del 8, 7,1 y 3,8 por 100 respectivamente. La otra cara de la moneda está representada por el tráfico de graneles sólidos, que ha sufrido un ligero descenso del 0,6 por 100. Estos datos apuntan a la progresiva recuperación del tráfico portuario, que mueve el 85 por 100 de las importaciones y el 50 por 100 de las exportaciones de nuestro país.

En una mayor concreción de datos, graneles sólidos y cruceros muestran la cara y cruz de los tráficos: los primeros, con 78,7 millones de toneladas, siguen en los niveles de 1995; los segundos, en cambio, batieron su récord histórico con 7,1 millones de cruceristas. Por otra parte, los 93 millones de mercancías en tránsito muestran las posibilidades de los puertos españoles como plataforma logística.

J. C. P.

## Inauguración de la ampliación del puerto de Castellón

El día 3 de marzo tuvo lugar la inauguración de la prolongación del dique Este y del dragado del canal de entrada del puerto de Castellón, lo que completa las inversiones en infraestructuras ejecutadas en la última década, junto al muelle del Centenario y la dársena Sur; en definitiva, ha significado crear un nuevo puerto. La obra ha supuesto una inversión de más de 40 millones de euros y está diseñada para proteger al puerto de posibles temporales. El dique Este tiene una longitud de 450 m lineales, con un espaldón de 12 m de altura especialmente diseñado para atenuar la energía del oleaje. Con este dique se consigue la protección de las aguas interiores abrigadas del puerto y en especial de la nueva dársena Sur; también se consigue un nuevo muelle para atraque de cruceros.

Como instalaciones anteriores, el puerto cuenta entre otras con: el muelle del Centenario, puesto en servicio en 2004, con una superficie de 300.000 m<sup>2</sup> y 14 m de calado, con terminales para mercancía general y contenedores; y la dársena Sur, inaugurada en abril de 2009, con más de dos millones de m<sup>2</sup> con diferentes usos logísticos, como una planta de biodiésel, dos de elaboración de *clinker*, una terminal de graneles con 500 m lineales de muelles, y otros.



Puerto de Castellón. (Foto: página web Ministerio de Fomento).

Además, la obra se ha completado con la modificación del canal de acceso al puerto y de varias zonas interiores y su dragado para permitir el acceso a buques de hasta 16 m de calado. La zona interior del nuevo dique contará con un muelle de atraque de 350 m de longitud y 16 m de calado, con dos rampas ro-ro, en el que podrán atracar grandes buques crucero. De hecho, el crucero *Saga Rose* tiene previsto su atraque el próximo 7 de octubre, y el *Windspirit* lo hará en noviembre.

El puerto de Castellón experimentó el pasado año un aumento del 55 por 100 respecto a 2009 en el tráfico de contenedores, alcanzando prácticamente los 104.000 TEU. El tráfico portuario total alcanzó las 12.484.448 t con un aumento del 12,34 por 100 respecto a 2009. Ocupó el undécimo lugar entre los 46 puertos españoles de interés general.

### **Nueva línea regular en el puerto de Vigo**

Desde el día 7 de marzo el puerto de Vigo cuenta con una nueva línea regular de contenedores de la compañía surcoreana

Hanjin Shipping. Se trata de un servicio *feeder*, enlace marítimo de media y corta distancia, que conectará el puerto de Algeciras con Vigo y Bilbao, en rotaciones semanales. La línea será efectuada por el buque *K-Stream*, de pabellón británico; fue construido en 1997 en los astilleros alemanes SIETAS de Hamburgo, tiene 122 m de eslora, 18 m de manga, desplazamiento de 6.300 GT y 700 TEU de capacidad. Partirá los sábados de Algeciras, entrará los lunes en Vigo, los miércoles en Bilbao y regresará a Algeciras el sábado. De esta forma en esta ciudad se efectuará la conexión con los grandes portacontenedores de la propia naviera Hanjin que cubren los destinos de Asia, Brasil, Canadá, Estados Unidos, Mediterráneo, norte de África y África occidental.

Hanjin Shipping está entre las diez mayores navieras mundiales, tiene terminales especializadas en puertos como Busan (Corea), Tokyo (Japón) y Long Beach (Estados Unidos), y opera en un centenar de puertos en todo el mundo. En España lo hacía hasta ahora en Algeciras, Barcelona y Valencia.

A. P. P.



### **Campañas del *Cornide de Saavedra***

El buque oceanográfico español *Cornide de Saavedra*, del Instituto Español de Oceanografía (IEO), ha realizado tres campañas simultáneas en aguas del golfo de Cádiz, durante los días 9 y 10 de marzo. La primera de las campañas, ARSA, tiene como objetivo evaluar el estado de los recursos pesqueros demersales de las principales especies que pesca la flota de arrastre del golfo de Cádiz. Entre ellas destacan la merluza, gamba, cigala, jurel, pulpo, choco y salmonete. Se han muestreado un total de 44 estaciones de pesca, cubriendo la batimetría desde los 20 a los 700 m de profundidad, a partir de seis millas de la costa.

La campaña INGRES es la continuación del programa de mediciones que desde 2004 lleva a cabo un equipo científico de la Universidad de Málaga y del IEO, para analizar las variables dinámicas e hidrológicas en el umbral de Espartel, la profundidad mínima del suelo marino que conecta Europa y África y que se encuentra frente al cabo Trafalgar a 280 m de profundidad. Con estas mediciones se están estudiando las aguas mediterráneas profundas que llegan al Atlántico.

La campaña STOCA supone el estudio sistemático de las aguas del golfo de Cádiz para determinar la variabilidad oceánica. Para

ello, en cada una de las 16 estaciones se han realizado perfiles, tomado muestras de agua a diferentes profundidades y también de plancton. Esta actividad la realizan científicos de la Universidad de Cádiz con investigadores del Centro Oceanográfico de Cádiz.

### **Campaña del estudio de cartografiado de la plataforma continental española**

La Secretaría General del Mar, del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, ha cartografiado hasta ahora más de 1,5 millones de hectáreas de la plataforma continental española. Esta campaña, denominada «Estudio para el cartografiado marino de la Plataforma Continental Española» y conocida como Proyecto SPACE, fue iniciada hace diez años. En ella se realiza un trabajo sistemático de adquisición de información batimétrica de alta precisión, de bionomía bentónica y de calidades de fondo, con una media de cuatro meses al año de trabajo en las zonas.

El proyecto SPACE tiene como objetivo principal la obtención de información de calidad y tipo de fondos (con técnicas geofísicas de alta resolución utilizando sonda multihaz y sonda paramétrica), batimetría, morfología, praderas vegetales u obstáculos de los fondos

marinos de la plataforma continental y del talud continental del caladero nacional. De esta forma se pueden conocer de forma ágil y eficaz las condiciones del fondo marino.

Con estos trabajos se pretende contar con una base cartográfica de calidad que sirva para la elaboración de un Sistema de Información Geográfica que permitirá una mejor gestión de los recursos pesqueros. Sus principales utilidades son:

- Regulación de la explotación y conservación de los recursos vivos, pesca artesanal, pesca deportiva y producción-protección de las especies sedentarias autóctonas.

- Censo de los campos de algas y fanerógamas marinas como indicativo de la calidad del medio y zonas de protección de puestas y alevines.

- Elección de las zonas idóneas para creación de reservas marinas.

- Cartografiado del lecho marino para base de los estudios sobre fauna y flora, y conocimiento de los factores que influyen en la estabilidad de los fondos.

- Identificación y localización de los ecosistemas marinos vulnerables.

Está previsto que la información obtenida dé lugar a un total de 171 hojas cartográficas. Fruto del proceso de interpretación y análisis de los datos de las diferentes campañas realizadas hasta ahora se ha publicado un total de once hojas cartográficas cubriendo el litoral mediterráneo de las provincias de Málaga, Granada y Almería; hay otras tres en interpretación para finalizar el litoral malagueño, y seis procesadas, cuatro parcialmente procesadas y once parcialmente exploradas de los litorales de Murcia, Alicante, Tarragona, Barcelona, Gerona y costa gallega.

Los datos obtenidos hasta ahora han servido también para su aplicación en otros proyectos, como INDEMARES, SAGAS, COUTOURIBER, TOPOMED Y ARTE VIGO. Muchos de los trabajos de recogida de datos lo han sido por el buque de investigación oceanográfica y pesquera *Emma Bardán*, dependiente de la Secretaría General del Mar.

El buque fue construido en los Astilleros M. Cíes de la ría de Vigo y entró en servicio en enero de 2006. Está especialmente diseñado para trabajos costeros y equipado específicamente para la prospección de la plataforma continental con sonda que permite el cartografiado fino del fondo marino hasta los 200 m de profundidad.

### **Protección de la biodiversidad del canal de Mallorca**

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) va a apoyar la petición de la organización Oceana para impulsar una figura de protección en dos áreas del canal de Mallorca y de esta forma preservar su biodiversidad y especies sensibles. Éste es uno de los resultados de la reunión celebrada el pasado 3 de marzo entre representantes del MARM y Oceana.

Para delimitar estas actuaciones, el Instituto Español de Oceanografía (IEO) seguirá trabajando para concretar las medidas a tomar, y poder estudiar cuál es la figura más adecuada para poder ejercer el control efectivo de la zona y llevar a la práctica la protección de la zona y de sus especies sensibles.

En la reunión también se llegó a la conclusión de aunar esfuerzos entre todos los actores (sector pesquero, administraciones implicadas, ONG marinas) para conseguir una adecuada gestión de la pesquería del pez espada en el Mediterráneo.

Los representantes del MARM se comprometieron a seguir contando con las opiniones de Oceana en temas como la futura reforma de la Política Pesquera Común. Por otra parte, informaron de las medidas tomadas para aplicar la reglamentación vigente en materia de control, en particular en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Oceana, fundada en 2001, es la mayor organización internacional centrada exclusivamente en la protección de los océanos y ecosistemas marinos y de las especies marinas amenazadas.

A. P. P.



### Adquisición de un nuevo helicóptero para Salvamento Marítimo

El Consejo de Ministros del pasado 18 de febrero autorizó al Ministerio de Fomento la compra de un helicóptero de gran porte para incorporarse a la flota de helicópteros de Salvamento Marítimo (SASEMAR). El presupuesto de licitación es de 24 millones de euros.

Actualmente la flota de helicópteros de SASEMAR está compuesta de 11 unidades: ocho helicópteros medios en propiedad *Agusta Westland AW 139* y tres helicópteros de gran porte fletados tipo *Sikorsky S 61N*, que mantendrán sus bases en Galicia, Estrecho y Canarias.

Entre las líneas básicas del Plan Nacional de Salvamento 2010-2018 se encuentra la mejora de la seguridad en la mar como objetivo principal dentro del ámbito marítimo, y para ello una de las líneas a seguir es consolidar el desarrollo de un potente sistema de respuesta ante incidentes y accidentes en la mar; esta consolidación implica la mejora de los medios existentes y la sustitución de los tres helicópteros fletados por helicópteros en propiedad. Este

contrato se une a los dos recientemente autorizados: el primero para el servicio de tripulación, operación de vuelo y mantenimiento de la flota de ocho helicópteros *Agusta Westland AW 139* y sus medios auxiliares; y el segundo para proveer los servicios de fletamiento de los tres helicópteros de gran porte y sus medios auxiliares.

A. P. P.



Helicóptero *Sikorsky S 61N*. (Foto: página web SASEMAR).

Helicóptero SH 60B en la cubierta de vuelo de la fragata *Álvaro de Bazán*. (Foto: J. Torrecillas).





### **Se prorroga el acuerdo de pesca con Marruecos**

La Comisión de la Unión Europea y Marruecos han llegado a un compromiso por el que se prorroga durante año y medio el acuerdo de pesca que ha estado vigente durante los últimos cuatro años. Con esta decisión, no exenta de dificultades, se asegura la continuidad de un total de 119 barcos de la flota comunitaria en esas aguas, de los que un centenar son españoles.

Inicialmente, la Comisaria de Pesca se negaba a negociar si el país norteafricano no daba información sobre la aplicación de las ayudas, pero Rabat remitió a Bruselas datos sobre el destino de los fondos comunitarios para inversiones en zonas costeras como el Sáhara.

A partir del momento de la firma de la prórroga se abre un proceso de contactos que puede ser largo si se tienen en cuenta los largos trámites en los que transcurrieron las negociaciones de anteriores acuerdos.

Por otra parte, se ha establecido un compromiso de colaboración entre armadores españoles y marroquíes, en el que ambas partes se comprometen a defender los intereses del sector ante las autoridades de los dos países, en los organismos internacionales y ante la Unión Europea.

### **La crisis llega también al congelado**

La crisis general de la economía también se ha reflejado en el sector del pescado congelado, según los datos obtenidos por el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, así como por los análisis llevados a cabo por diferentes consultoras. Sin embargo, el consumo se mantuvo fundamentalmente por la caída de los precios, y la marca barata de la gran distribución siguió ganando cuota de mercado. Se ha advertido también un fuerte aumento de las importaciones, especialmente de Vietnam, que crean problemas de rentabilidad en las empresas para la oferta de productos de mayor valor añadido.

La evolución de los mercados se ha traducido para las empresas productoras en reducción de márgenes, pérdida de rentabilidad, problemas de competitividad y exceso de capacidad productiva, lo que ha motivado también algunos cierres de empresas o procesos de reestructuración de las mismas.

### **Renovado el plan «Golfo de León»**

Francia y España han actualizado el acuerdo vigente desde 2002, de intervención conjunta y coordinada en las operaciones SAR de búsqueda y rescate y sobre la puesta

a disposición de medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina por parte de cada Estado en caso de accidente marítimo.

El plan de intervención «Golfo de León», que comprende parte de la zona SAR española y francesa del Mediterráneo occidental, se inscribe en el marco de los acuerdos regionales previstos en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Convenio de Hamburgo sobre búsqueda y salvamento marítimo.

En otro orden de cosas, según el último informe de la Agencia Europea del Medio Ambiente, el mar Balear ocupa el cuarto puesto en cuanto a la explotación de los recursos pesqueros europeos. Únicamente se hallan en peor estado el Adriático, el Egeo y el golfo de León, por lo que se insiste en la urgencia de crear una red de áreas marinas protegidas

J. C. P.

### **Prohibición de las redes de enmalle a la deriva en Marruecos y Turquía**

Marruecos ha decidido cumplimentar los mandatos de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT en sus siglas inglesas), y sus pesqueros dejarán de utilizar las redes de enmalle a la deriva antes del 1 de enero de 2012. Este arte, muy poco selectivo, es el culpable de que queden atrapados más de 10.000 cetáceos, 100.000 tiburones y miles de tortugas cada año.

Se calcula que son 260 pesqueros marroquíes los que tienen que deshacerse de este tipo de arte. Por primera vez, el Gobierno de Marruecos va a conceder subvenciones para apoyar esta medida: serán un total de 13,5 millones de euros, de los que cinco proceden de las arcas de la Unión Europea.

Esta medida significa dar muestras de un claro compromiso con la pesca sostenible, y se une a las acciones previstas en el «Plan Halieutis» con el que se pretende que la pesca sea uno de los motores principales de la economía de Marruecos: se pondrán en marcha distintos planes de recuperación, regulando el 60 por 100 de las especies capturadas en aguas marroquíes, se realizarán

los paros biológicos y vedas necesarias en cada especie, y se pretende aumentar el consumo de pescado entre la población.

Por su parte, también Turquía ha anunciado la total prohibición de este tipo de artes a partir del 1 de julio de 2011. El número de pesqueros turcos que emplean este tipo de arte se calcula en un centenar.

### **Proyecto Selfdott para reproducción del atún rojo en cautividad**

El Ministerio de Medio Ambiente Medio Rural y Marino (MARM) ha anunciado la próxima firma de un convenio de colaboración con la Consejería de Agricultura y Agua de Murcia para apoyar el Proyecto Selfdott de reproducción en cautividad del atún rojo con técnicas de acuicultura. La noticia fue adelantada en la clausura de la Jornada «Un nuevo amanecer para el atún rojo», organizada en Cartagena por la Consejería de Agricultura y Agua de la Comunidad Autónoma de Murcia el pasado 24 de febrero, en colaboración con la Secretaría General del Mar, el Instituto Español de Oceanografía (IEO) y el Campus de Excelencia Internacional *Mare Nostrum*.

El Proyecto Selfdott está coordinado por el Centro Oceanográfico de Murcia del IEO y cuenta con la colaboración de trece instituciones gubernamentales, institutos de investigación y organizaciones sectoriales de Alemania, Francia, Grecia, Israel, Italia, Malta, Noruega y España.

El proyecto se propone utilizar los conocimientos obtenidos para el control artificial de la reproducción del atún rojo, *Thunnus thynnus*, para obtener huevos viables y estudiar el desarrollo embrionario y larvario.

Los objetivos del mismo son:

— Avanzar en el conocimiento de la reproducción en cautividad.

— Establecer los conocimientos básicos necesarios para el control y desarrollo de huevos y larvas.

— Establecer los conocimientos básicos para el desarrollo de alimentos eficaces y respetuosos con el medio ambiente.

A. P. P.



# *Cultura Naval*

## NUEVA CÁTEDRA DE HISTORIA NAVAL EN CARTAGENA

El almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo García y el rector de la Universidad de Murcia José Antonio Corbacho Gómez presidieron el pasado 2 de marzo la presentación de la nueva Cátedra de Historia Naval en el hemiciclo de la Facultad de Letras del Campus Universitario de La Merced.

«La Universidad de Murcia se acerca a la mar», manifestó el almirante general Rebollo en la clausura del acto, subrayando también la importancia de esta iniciativa docente que persigue promover la investigación y los estudios de cultura naval y





destacar el peso de la historia naval en la evolución de España.

La cátedra —la primera en España orientada a la historia militar— pondrá a disposición del historiador los conocimientos náuticos necesarios para comprender mejor los hechos navales. Una de sus prioridades será la creación de una colección de obras sobre ciencias auxiliares de la historia naval pensada para apoyar el trabajo del investigador.

Dirigida por el profesor de la Universidad de Murcia Juan José Sánchez Baena, la cátedra tiene su sede en Cartagena, en el edificio del antiguo pañol de la Comisión Naval de Regatas cedido por la Armada.

El profesor Baena abrió el acto de presentación y dio paso posteriormente a la lección inaugural que, bajo el título «La Historia Naval como historia total», impartió Carlos Martínez Shaw, miembro de la Real Acade-

mia de la Historia. Por su parte, el rector de la Universidad insistió durante su intervención en la contribución de la cátedra a la comprensión de los hechos capitales de los últimos siglos. «Estudiar y recuperar el pasado naval y marítimo —señaló— es adentrarse en una de las claves más relevantes para entender una buena parte de la historia de España, Europa y América».

La cátedra impulsará la investigación de los fondos documentales de la Armada, fuente imprescindible para conocer la historia de España desde el siglo XVII. La Armada posee dos archivos históricos nacionales —en El Viso del Marqués (Ciudad Real) y en el Museo Naval de Madrid— que guardan más de 15 kilómetros de documentos.

(Fotos: A. Arévalo).

## CONFERENCIA EN EL ATENEO DE MADRID

El salón de actos del Ateneo madrileño fue el escenario en el que el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, impartió el pasado lunes día 14 de marzo una magistral conferencia sobre «La Armada y la cultura naval». El numeroso público asistente tuvo la oportunidad de conocer de primera mano las múltiples actividades, problemas y planes de los distintos organismos de la Armada que se encargan de cuidar, mantener, fomentar y difundir todo lo relativo a la cultura naval.

Tras una breve presentación del conferenciante por parte de Juan Manuel Gracia Menocal, vocal del Ateneo y presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias», y del almirante Gabriel Portal Antón, de la Funda-

ción Philippe Cousteau, el contralmirante Rodríguez González-Aller pasó a desarrollar su exposición, estructurada de la siguiente forma: «Organización de la Cultura Naval en la Armada; El Museo Naval; El Instituto de Historia Naval; El Subsistema archivístico de la Armada; Fundación Museo Naval; Asociación de Amigos del Museo Naval; Futuro previsible; Resumen y conclusiones; Preguntas».

Del interés previo despertado por la conferencia y del éxito de su presentación dieron buena muestra el numeroso público asistente y el considerable número de preguntas que surgieron a la finalización, satisfactoriamente contestadas por el conferenciante.

R. P. G.



## XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA

En el salón de actos del Cuartel general de la Armada se celebraron las XLII Jornadas de Historia Marítima entre los días 22 y 24 de marzo, organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN). El tema general de las jornadas giró alrededor de la Orden de Malta, en un esfuerzo común entre el citado instituto y la Asamblea Española de la Orden de Malta. Ya anteriormente, en los años 1994 y 2000, habían tenido lugar sendas jornadas bajo el título «La Orden de Malta, la Mar y la Armada». Con este nuevo ciclo se ha pretendido continuar y completar la tarea iniciada en beneficio de la investigación y divulgación de la Historia, principal objetivo de las instituciones organizadoras.

Las jornadas se iniciaron con unas palabras introductorias del director del Órgano de Historia y Cultura Naval, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, en las que hizo alusión a las relaciones entre España y la Orden, con especial hincapié en el ámbito marítimo. Se refirió también a las jornadas

anteriores y a los diversos aspectos que abarcarían las distintas conferencias previstas (artísticos, jurídicos, sociales, económicos, etc.). El presidente de la Asamblea de la Soberana Orden Militar de Malta (SOM), conde de Orgaz, agradeció al IHCN el esfuerzo realizado en la organización de las jornadas y recalcó las antiguas relaciones de la Orden de Malta con la Armada, haciendo un breve repaso histórico de las acciones llevadas a cabo a lo largo de la historia y resaltando la particular situación estratégica de las isla.

La primera conferencia estuvo a cargo de Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, miembro de la Real Academia de la Historia y de la SOM, que disertó sobre «La Orden de Malta en las jornadas del Instituto». Evocó la figura de un considerable número de ilustres marinos que dieron días de gloria a la Armada y habían sido miembros de la Orden, como el Marqués de la Ensenada, Jorge Juan, Cayetano Valdés y varios más. Hugo O'Donnell





rememoró las jornadas de los años 1999 y 2004 con un cariñoso recuerdo a sus organizadores, pasando después a efectuar un resumen de todas las ponencias que en aquéllas se llevaron a cabo.

Jaime de Salazar y de Acha abrió el turno del segundo día, 23 de marzo, con la conferencia «La Orden de San Juan y las distintas



etapas de su actuación naval en la Edad Media». Habló del origen de la Orden, del carácter religioso y caritativo, así como posteriormente militar, de los hospitalarios de San Juan y de su relación con el mar, situando la primera acción naval en 1219. Hizo referencia a los distintos tipos de barcos usados (fustas, carracas, bergantines, galeras, galeotas, etc.) y a los enfrentamientos navales con los turcos, donde se demostró la superioridad de las galeras de la Orden respecto de las turcas.

Tomó el relevo el capitán de navío en situación de retiro Pedro Fondevila Silva, para ilustrar al público asistente sobre las galeras maltesas de la segunda mitad del siglo XVIII. Pedro Fondevila es uno de los mayores expertos conocidos en el tema y proporcionó numerosos datos y detalles sobre la construcción y utilización de dichas galeras, sus características, organización, artillería y dotaciones, concluyendo que la superioridad de las galeras de Malta estribaba, más que en la construcción, en su armamento y en la calidad y preparación de su gente.



El tercer y último día comenzó con la conferencia «Los buques hospital de la



Orden. Pasado y futuro», dada por el coronel Médico (R) Manuel Gracias Rivas. Resaltó la misión fundamental de la Orden, la atención a los pobres y más necesitados (*Obsequium Pauperum*), de ahí el desarrollo de hospitales en diversos medios de locomoción y transporte, como trenes, aviones y principalmente buques. Mencionó al primer buque hospital de la Orden, la gran nave *Santa María*, previamente apresada con el nombre de *Mogarbina* por la gran carraca *San Juan* y después rebautizada, y los numerosos buques fluviales de carácter hospitalario —y por lo general religioso— existentes en el mundo.

La última de las presentaciones corrió a cargo del general auditor José Cervera Pery, «superviviente», como el anterior conferenciante, de las dos jornadas anteriores de 1994 y 2000, y que en esta ocasión disertó sobre «Los marinos de la Orden, perfiles y exigen-

cias». Ofreció una larga lista de nombres de ilustres marinos pertenecientes a la Orden, indicando la importancia que dicha pertenencia tenía en el currículo de cualquier aspirante a ingresar en la Compañía de Guardiamarinas, pero centró su exposición en dos de ellos, los dos Ulloa, padre e hijo, Antonio y Javier, ambos sanjuanistas fervorosos, que llegaron a alcanzar las más altas graduaciones militares en la Armada.

Todas las conferencias fueron seguidas con sumo interés por un numeroso público, que llenó el salón de actos del Cuartel General de la Armada durante los tres días que duraron estas jornadas y disfrutó de las distintas exposiciones y de los coloquios que surgieron como consecuencia de las muchas preguntas de los asistentes.

G. V. A.





## GACETILLA

### Asociación de la Carta de Juan de la Cosa

El pasado 15 de febrero, en los salones del Real Nuevo Club de Madrid, tuvo lugar un entrañable almuerzo organizado por la Asociación de la Carta de Juan de la Cosa, en el transcurso del cual se otorgaron diversas distinciones y nombramientos a varios de los asistentes en reconocimiento por la labor efectuada en relación con el desarrollo de la citada asociación. La reunión, encabezada por Juan Lago Novás, marqués de Castell Florite y presidente de la Asociación de la Carta de Juan de la Cosa, y presidida por Manuel Rebollo García, almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada, contó con la presencia de





altos mandos militares y personalidades civiles, entre los que podemos mencionar al ex ministro José Pedro Pérez-Llorca y a los ex JEMAD y ex AJEMA Antonio Moreno Barberá, Francisco Torrente Sánchez y Sebastián Zaragoza Soto, así como varios oficiales generales de los Ejércitos de Tierra y del Aire y de la Guardia Civil. Como colofón del acto se procedió a la entrega de medallas y diplomas acreditativos, así como nombramiento de socios de honor, a los siguientes:

— Ricardo Soto Díez, delegado en Andalucía. Medalla Distinguida.

Miembros de Honor:

— Almirante general Antonio Moreno Barberá.

— General del Aire Eduardo González-Gallarza y Morales.

— Teniente general de la Guardia Civil José Manuel García Varela.

— Lord John Wellesley, delegado en Inglaterra.

— Capitán de navío José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez.

— Capitán de navío Guillermo Valero Avezuela.

— Miguel Martínez de Castilla y Aguirre, consejero en Andalucía.

R. P. G.

## Agrupación de ex marineros del minador *Eolo*

El pasado mes de febrero tuvo lugar en la Comandancia Naval de Barcelona la inauguración de un museo monográfico dedicado al recuerdo del minador *Eolo*, auspiciado por la Agrupación de ex marineros de dicho buque. El museo es fruto del esfuerzo de los marineros que formaron parte de la dotación de este minador, reunidos desde 1951 por iniciativa de Carlos Martínez Aznar, su primer presidente —ya fallecido— y Antonio Masip Miracle, quienes poco después formaron la citada agrupación, legando a la misma los recuerdos obtenidos a lo largo de los años en que el buque tuvo por base Barcelona (1948-1957).

Para los lectores más jóvenes de la REVISTA GENERAL DE MARINA el minador *Eolo* es

uno más de los buques que poblaron la Lista Oficial Buques Armada a lo largo de la dura posguerra española, trabajando discretamente durante sus 30 años de vida (1942-1972). Sin embargo, pocas dotaciones de buques de la Armada han continuado con especial afecto su vinculación con la institución a la que prestaron sus servicios.

La historia del *Eolo* arranca en 1935 con la Segunda República como parte del Decreto Ley de Construcciones Navales de 1936, conocido indistintamente como programa Salas o Azarola, almirantes que por cierto fueron fusilados, el primero por los republicanos y el segundo por los nacionales.

Fue el primer buque de guerra totalmente nuevo incorporado a la Armada tras la Guerra



Civil, y entró en servicio en 1942 con un equipamiento mínimo, hasta el punto de recalibrar su artillería principal Vickers, que de 101,6/45 pasó a 105/43,5 mm con el fin de poder utilizar munición alemana de este calibre.

Adscrito a la base de Ferrol, actuó primeramente como buque nodriza de la Flotilla de Lanchas Torpederas, pasando después a Cartagena como integrante del 2.º Grupo de escoltas. Fue destacado poco después a Barcelona, donde su figura convertida en habitual alegró el muelle de Bosch i Alsina en aquellos tristes años, desempeñando básicamente labores de guardacostas.

En 1948, bajo una fuerte marejada, intentó la búsqueda y salvamento de los siete tripulantes de un trimotor *Savoia SM79* del Ejército del Aire, que desapareció con cuerpos y bienes. En 1953, en el curso de un rutinario ejercicio de hombre al agua, un marinero de la dotación, experto nadador, se ofreció voluntario para lanzarse por la borda y ser rescatado, dando mayor realismo al ejercicio. El comandante, después de pensarlo un rato accedió, y tras efectuar una *boutakoff* recuperó al marinero sano y salvo, aunque éste después reconociera que había pasado mucho miedo.

Otra de las misiones coronadas con éxito fue el apresamiento realizado en 1954 de un barco con bandera británica en aguas del litoral gerundense, y otra en 1956 frente a la población de Masnou del vapor *Condensado*, ambos con sendos alijos de contrabando; el segundo, valorado en más de un millón de pesetas, suscitó gran interés en los medios, puesto que el barco era propiedad de una naviera local.

Su barajar por las costas catalanas y archipiélago balear le hizo muy conocido, especialmente en Barcelona. Su permanencia en la Ciudad Condal hizo que surgiera la agrupación, ya que cerca de 1.500 marinos pasaron por sus cámaras, camaretas y sollados, siendo un destino muy solicitado especialmente por tener su base en este puerto.

El buque, que ciertamente no era cómodo, arrastró siempre problemas de máquinas por la mala calidad de los materiales de construcción, resultando en cambio muy marineramente. Entre las muchas vivencias experimenta-

das por su dotación figura la de ser testigos directos de la primera huelga general de tranvías celebrada en España contra el gobierno franquista, y de la arribada de los primeros buques de la VI Flota USA, con quienes colaboraron en el amarre a puerto.

Los acontecimientos acaecidos en el África Occidental Española en 1957-1958 significaron la marcha definitiva del *Eolo* de Barcelona, primero a Cádiz y después a desempeñar una serie de operaciones complementarias frente a las costas de Ifni y el Sáhara en apoyo de las operaciones terrestres, teniendo como base Las Palmas. En el curso de éstas destacan unos incidentes acaecidos con fuerzas indígenas que se negaron a descargar el buque, y los distintos transportes efectuados: destacamento de Infantería de Marina para cabo Bojador; legionarios de El Aaiún a Villa Cisneros; prisioneros de guerra para Lanzarote; parte de la 1.ª Bandera Paracaidista de Ifni a Las Palmas...

Terminada la campaña actuó como nodriza de la 1.ª Escuadrilla de dragaminas con base en Cádiz, y finalizó su carrera operativa al servicio de la Escuela Naval Militar en Marín, conjuntamente con su hermano gemelo *Tritón*, sustituyendo a los más que veteranos destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*. Pasó a 3.ª situación en 1970 y fue desguzado dos años después en Cartagena. A lo largo de su vida ostentó las marcas de costado 23, 28 y F 21, así como zunchos negros y rojos en la chimenea.

El recuerdo de sus dotaciones, propiciado por la Agrupación de ex marineros a familiares, y transmitido a descendientes y amigos, tuvo un punto culminante en 1981 cuando renovaron su juramento a la Bandera a bordo del LST *Velasco*, convirtiendo al minador *Eolo* en un buque perenne en la memoria de muchas personas, memoria renovada anualmente con el lanzamiento de una corona a la mar en recuerdo de sus fallecidos desde uno de los buques de la Armada que asisten a la celebración del Salón Náutico Internacional de Barcelona, más de 40 años después de la desaparición física del mismo.

A. C. i R.

## Clausura del XXV Curso de Actualización de Conocimientos para el Desempeño de los Cometidos de Suboficial Mayor

El general comandante del Tercio de Armada, general de brigada Jesús Manuel Vicente Fernández, presidió la clausura del XXV Curso de Actualización para el Desempeño de los Cometidos del Empleo de Suboficial Mayor de la Escala de Suboficiales de la Armada en la Escuela de Suboficiales de San Fernando.

Los 43 alumnos concurrentes a este XXV Curso han superado el plan de estudios establecido, cuya finalidad es actualizar y ampliar sus conocimientos en campos como mando y liderazgo, organización o gestión de recursos. La formación se ha complementado con una serie de conferencias informativas que han acercado a los alumnos los cometidos correspondientes al empleo de suboficial mayor. Además, han realizado visitas al buque de

proyección estratégica LHD *Juan Carlos I* en la Base Naval de Rota, donde han descubierto las capacidades y posibilidades que supone su incorporación a la Armada, y visitas al Museo Naval de San Fernando y al Panteón de Marinos Ilustres.

El comandante director de la escuela, capitán de navío Luis Sánchez García de Leonardo, ha impartido la última lección del curso, en la que ha resaltado la labor de la figura del suboficial mayor como asesor del jefe de la unidad en materia de personal. El comandante director les ha alentado a que ejerzan de líderes y ejemplo de sus subordinados en el trabajo diario, y les ha recordado las virtudes que ante ellos deben ostentar, como son la lealtad, la cooperación, la iniciativa o el espíritu de equipo.



## El director de la Escuela Naval de Portugal visita la Escuela Naval Militar

El contralmirante de la Marina portuguesa José Luis Branco Seabra de Melo, director de la Escola Naval de Portugal, realizó una visita oficial a la Escuela Naval Militar el jueves día 17 de marzo.

El contralmirante Branco fue recibido por el comandante-director de la Escuela Naval Militar capitán de navío Marcial Gamboa Pérez-Pardo, quien, en una reunión de trabajo, pronunció una conferencia sobre las capacidades, disponibilidad de medios, planes de estudios y cursos que se imparten actualmente en la Escuela Naval.

Tras la exposición, el director de la Escuela Naval portuguesa visitó diversas instalaciones, simuladores y equipos que se utilizan para la formación y enseñanza de los alumnos, además de embarcar en una de las goletas de instrucción de que dispone la ENM para conocer, en primera persona, las excelentes capacidades que ofrecen, tanto marineras como de adiestramiento para los guardias marinas.

Durante la visita se destacó el nivel de cooperación entre las dos Escuelas Navales, señalando que en el corto plazo se procederá



a reforzar esa cooperación mediante el Erasmus Militar e intercambios periódicos de alumnos de ambos países.





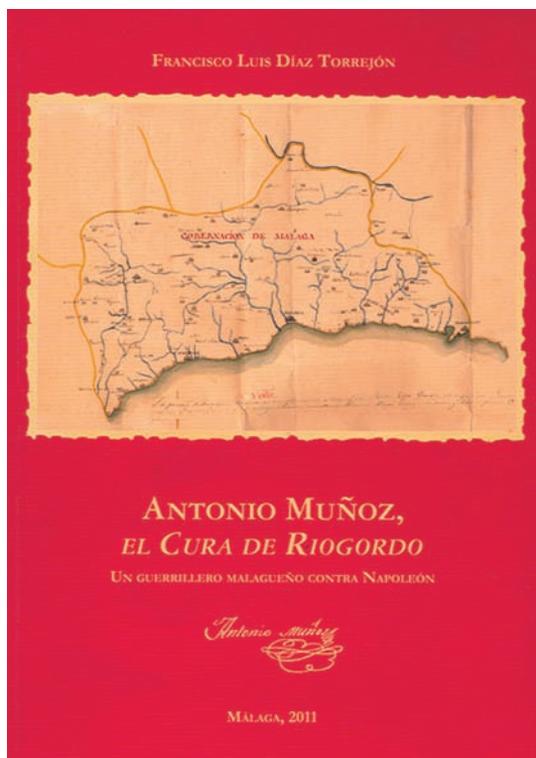
## LIBROS

DÍAZ TORREJÓN, Francisco Luis: *Antonio Muñoz, el cura de Riogordo. Un guerrillero malagueño contra Napoleón.*—Real Academia de Bellas Artes de San Telmo y Foro para el Estudio de la Historia Militar de España, con la colaboración de Cajamar. (ISBN: 978-84-935384-2-2). Málaga, 2011; 356 pp. Ilustraciones en blanco y negro; 20 euros.

Hace poco tiempo, en estas mismas páginas hacíamos la recensión de un magnífico libro de este mismo autor: *El viaje regio por Andalucía del rey José I.* Hoy volvemos a la carga, no de caballería sino a la de un modesto y corajudo sacerdote malagueño con unas dotes militares envidiables, tanto a la hora de diseñar una estrategia lacerante para los franceses invasores como a la de ejecutar tácticas en los terrenos que él dominaba.

Si el libro anterior de este autor era el quinto de los por él publicados —y ya conocen el proverbio taurino— este sexto no es un sobrero precisamente, sino el fruto de una exhaustiva investigación en 25 archivos nacionales y dos franceses, el Nacional de Francia y el del Servicio Histórico del Ejército galo.

Este libro sobre don Antonio Muñoz, cura de Riogordo, está organizado en XXI capítulos, precedidos de prólogo e introducción y seguidos de un brillante epílogo: «La huella perdida», donde el autor describe su esfuerzo investigador para rescatar del olvido a este hombre, del que afirma que «...se encuentra entre los personajes más interesantes de cuantos intervienen en la Guerra de la Independencia, pese a que haya permanecido en el más completo mutismo durante doscientos años».



A este epílogo le siguen una relación de fuentes documentales, un gran apartado con la extensísima y variadísima bibliografía, un índice geográfico, otro onomástico y el general de la obra.

Hemos encontrado algunos aspectos marineros en esta obra. Así, el ataque contra Nerja (abril 1812) de cuatro buques de la Royal Navy salidos de Gibraltar en cooperación con las fuerzas del teniente Cebrián (donde está integra la partida del cura Muñoz), que deberían hacerlo desde tierra, y que finalmente consistió en un bombardeo naval inglés del castillo, que vio derribadas sus cortinas; pero cuando la victoria estaba al alcance de la mano, los ingleses se retiran y los guerrilleros también. ¿No sería que la única preocupación inglesa

era destruir todas nuestras fortalezas cercanas al Peñón?

Como dice el presidente del Foro para el Estudio de la Historia Militar de España en una breve introducción a la obra, «Díaz Torrejón se ha convertido en un referente al hablar o al tratar de estos temas tan apasionados y tan mitificados... este libro servirá para profundizar en la guerrilla, y así comprender las circunstancias y su devenir en la Guerra de la Independencia».

J. B. N.

CERDÁN CÁRCELES, Mateo: *La violación de Subic*.—(ISBN 978-84-613005-1-8); 210 pp. De venta en [www.bubok.es](http://www.bubok.es).

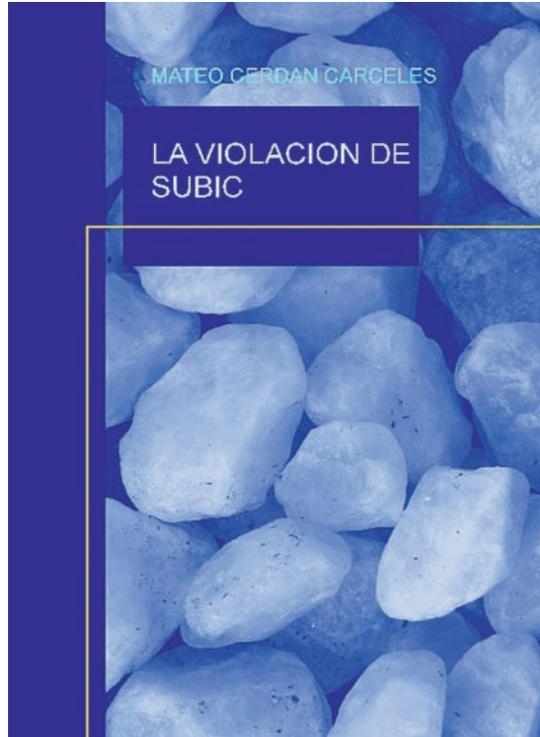
La novela que reseñamos, la segunda escrita por el capitán de fragata de la Armada Mateo Cerdán, está basada en un hecho real ocurrido el mes de noviembre del año 2005 en las islas Filipinas. En esas fechas tenían lugar unas

maniobras conjuntas de las marinas estadounidense y filipina. Varios infantes de marina norteamericanos que participaban en dichas maniobras violaron a una joven universitaria filipina de 22 años de edad en las proximidades de la base naval norteamericana de Subic, cerca de la ciudad de Olongapo, en la isla de Luzón.

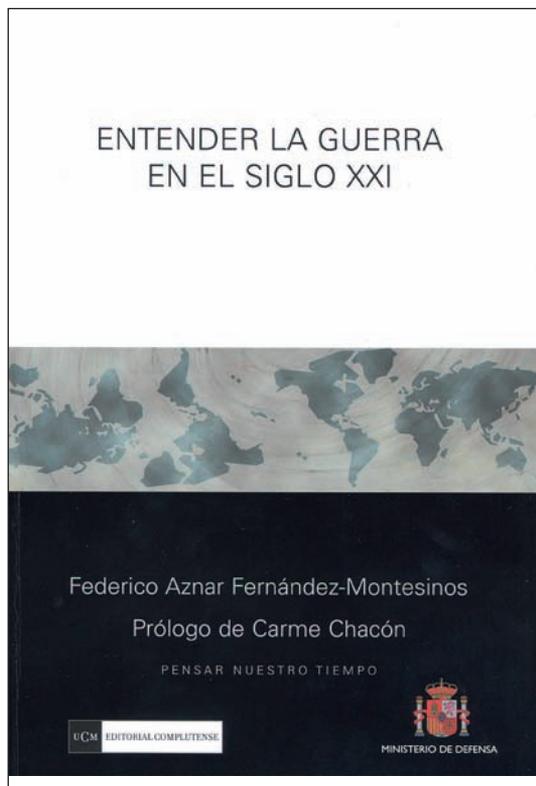
El largo proceso judicial constituyó un pulso entre las administraciones norteamericana y filipina. Estados Unidos estaba acostumbrado a actuar en la zona con una actitud de prepotencia y a intentar ocultar hechos similares. De hecho, a raíz de este juicio se puso al descubierto que más de cincuenta casos semejantes aún estaban a la espera de ser juzgados. El Gobierno filipino, por su parte, se encontraba atrapado en una difícil encrucijada: por un lado debía satisfacer a su opinión pública y a organizaciones de derechos humanos que lo acusaban de una actitud demasiado complaciente con la potencia extranjera, pero por otro no quería incomodar demasiado a los estadounidenses, puesto que tenía la necesidad de seguir recibiendo las cuantiosas ayudas económicas norteamericanas.

A lo largo de las páginas de esta apasionante novela, el autor nos describe el horror y el grado de maldad a los que puede llegar el ser humano. Su denuncia, pues de tal puede calificarse la obra, nos pone de manifiesto su facilidad para captar las pasiones y las debilidades humanas, a la vez que se confirma como un narrador que sabe hacer partícipe al lector de las pesadillas y miserias de sus protagonistas. El novelista nos ofrece un relato que muchas veces nos lleva a contemplar con desencanto la condición humana, en una lucha cruel entre inocencia y cinismo.

E. E. L.



AZNAR FERNÁNDEZ-MONTESINOS, Federico: *Entender la guerra en el siglo XXI*.—(ISBN: 978-84-9781-620-5 y 978-84-9938-056-8). Ministerio de Defensa y Editorial Complutense, enero 2011; 298 páginas.



Qué duda cabe que el desmoronamiento de la Unión Soviética constituyó una mina de oro para analistas y estrategas, aunque para los profesores de esta última materia significó al mismo tiempo una considerable sobrecarga de trabajo, ya que los presupuestos en los que se basaban cuantas conferencias se impartían y cuantos libros se publicaban se habían ido al traste, por lo que hubieron de partir prácticamente de cero ante la nueva situación. Para más *inri*, el 11 S añadió nuevos ingredientes al *melting pot* estratégico de los últimos años, haciendo del siglo XXI uno de los más apasionantes en sus comienzos desde el punto de vista de las relaciones internacionales.

Quizá estos antecedentes hayan impulsado al capitán de corbeta Federico Aznar, desde

su privilegiada posición como profesor del Departamento de Estrategia y Relaciones Internacionales de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (ESFAS), a escribir y publicar esta atractiva obra, en la que nos exhorta a intentar comprender las causas y principales factores que ejercen una clara influencia en el desarrollo y conclusión de los conflictos, tanto pretéritos como actuales, y tanto encuadrados en el concepto que tenemos de guerra como en el de crisis o de cualquier otro derivado de un enfrentamiento entre las partes. Para ello es preciso, como en todas las artes, recurrir a los clásicos, pues los principios establecidos por aquéllos seguirán siendo normalmente de aplicación. Y así nos lo recuerda el autor al traer a colación las teorías de los pensadores y estrategas más destacados, como Sun Tzu, Liddle Hart y Clausewitz. Destaca también la figura de Gastón Bouthoul como creador de la Polemolo-

gía y la importancia de esta materia, definida como «Estudio objetivo y científico de las guerras como fenómeno social susceptible de observación».

Pensamos que es un libro interesante y al mismo tiempo ameno sobre un asunto tan complejo y de capital importancia en cuanto a las relaciones internacionales y humanas, en el que los medios de información juegan un papel cada vez más importante ante la mayor implicación e influencia de todos los estamentos de la sociedad. Muy bien abordado en sólo cinco capítulos, de los cuales uno está dedicado expresamente al estudio del radicalismo islámico.

G. S. S.

MARTÍNEZ LAÍNEZ, Fernando: *La guerra del turco. España contra el Imperio otomano*.—(ISBN: 978-84-414-2518-7). Editorial Edaf, Madrid 2010; 256 pp.; ilustraciones.

La enconada lucha entre la Cruz y la Media Luna mantenida por las armas durante varios siglos tiene su acertado encuadre en este libro espléndidamente editado por Edaf en su colección «Clío. Crónica de la Historia», en el que el autor —sobradamente acreditado en estas lides— traza un recorrido histórico de singulares connotaciones, combinando rigor y amenidad, junto a sugerencias interpretativas expuestas con notable acierto.

La pugna por el dominio del Mediterráneo, en la que turcos y cristianos tratan de imponer su hegemonía, es el núcleo central del tema, y así, desde que el autor sitúa los dos imperios frente a frente, mide las perspectivas de un dilatado enfrentamiento. La ofensiva turca, la reacción imperial, el apogeo otomano, el contraataque y un estado final de tregua y desgaste conforman el capitulado de este interesantísimo estudio, en el que —repetimos— amenidad y erudición son sus principales



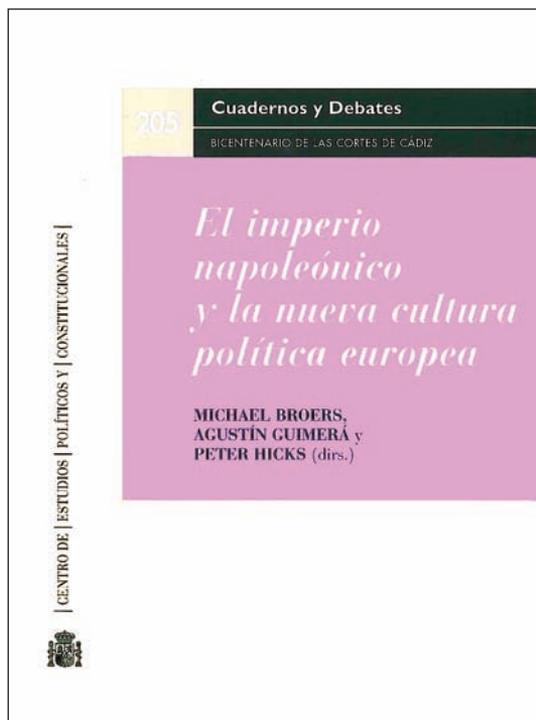
ingredientes, enriquecido por la belleza de la edición y la alta calidad de sus ilustraciones.

*La guerra del turco* es un libro importante por lo que dice y por la atractiva claridad de cómo lo dice. Un análisis de hechos y situaciones, cuyas valoraciones tuvieron altas vigencias en los destinos patrios. Una evocación histórica muy útil en los días presentes, en los que vuelven a revivirse los conflictos del pasado.

Espíritu sensitivo y buen quehacer narrativo adornan igualmente las páginas de este libro. Lección de historia que el autor reconstruye con fidelidad y claridad de juicio; factores que de por sí hacen ya recomendable su lectura.

J. C. P.

BROERS, Michael; GUIMERÁ RAVINA, Agustín; HICKS, Peter, y 21 autores más: *El imperio napoleónico y la nueva cultura política europea*.— (ISBN: 978-84-259-1502-4). Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. Madrid, 2011; 352 pp.; 24 euros.



Este libro es la consecuencia del coloquio internacional del mismo título, celebrado en Madrid entre los días 2 y 5 de abril de 2008 y organizado por el Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, el Instituto de Historia del CSIC y la Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, con la colaboración del Ministerio de Educación y Ciencia y de la Casa de Velázquez en Madrid. Por tanto el libro recoge las ponencias presentadas entonces por sus autores, las cuales constituyen, en su conjunto, un documento científico de primer orden para tratar de comprender la implantación en Europa del Código de Napoleón; las diferencias organizativas a la hora de esa implantación entre los estados

anglosajones y los mediterráneos, las influencias del *ancien régime* y la influencia e interrelación entre el Código y las nuevas Constituciones.

Los trabajos abarcan desde el estudio biográfico de Napoleón hasta los sistemas impuestos en Bélgica, España (constituciones de Bayona y Cádiz), Holanda e Italia (Piamonte, Etruria, Nápoles y Reino de Italia), y desde los sistemas policiales hasta la resistencia popular. En esta última se incluye la Guerra de la Independencia española. Termina el libro con las ponencias dedicadas al imperio napoleónico y la crisis imperial de la monarquía española.

Nos atrevemos a decir que estos trabajos serán pronto de obligada referencia en el cúmulo de obras que ya están y que seguirán apareciendo en este segundo bicentenario de la Guerra de la Independencia.

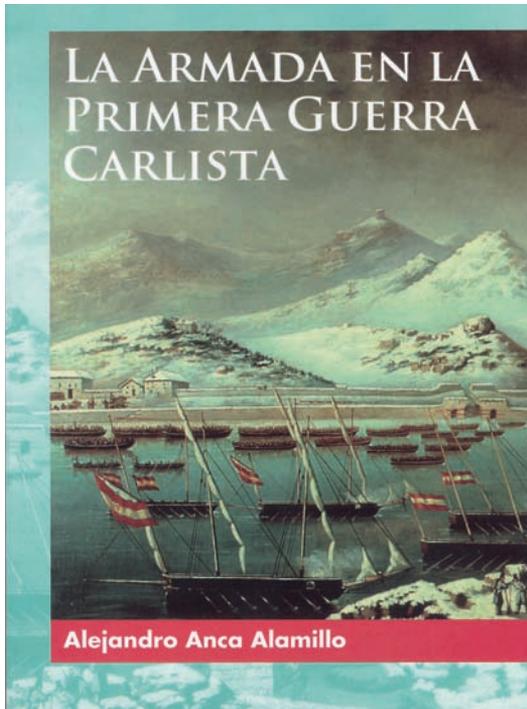
Michael Broers resume, en la introducción, la que él cree que debe ser la misión de los historiadores que se ocupan de todo lo relativo a Napoleón: «...la nueva historia napoleónica no persigue crear un consenso subjetivo. A la vista de tan alto nivel de complejidad, sería tan absurdo como aburrido. Por el contrario, su finalidad es cambiar el objetivo central de la investigación, dejando a un lado los hechos efímeros que rodearon al torbellino de conquistas y derrotas —por apasionantes que puedan ser—, o su obsesión por una dinastía que no perduró, y centrándose en lo que se ha demostrado que es permanente y clave para el carácter de una Europa de posguerra, ya sea la de 1792-1814 o la de 1939-1945».

J. B. N.

ANCA ALAMILLO, Alejandro: **La Armada en la Primera Guerra Carlista**. (ISBN: 978-84-614-6849-2). Fundación Alvargonzález, Gijón 2011; 382 pp.; ilustraciones.

Existe una amplia bibliografía de las Guerras Carlistas desde el punto de vista de las operaciones terrestres; en cambio, la obra que ahora presentamos es el primer libro que trata monográficamente de las operaciones navales, en este caso de las habidas en la Primera Guerra Carlista. Una guerra civil que abarca desde 1834 hasta 1840, y que por tanto no se trata en la monumental obra *Armada Española*, de don Cesáreo Fernández Duro que, como bien conocen nuestros lectores, va desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón hasta 1833, es decir, el año del fallecimiento de Fernando VII, el rey felón de triste memoria, cuyo reinado es de los más calamitosos que registra la historia y el que consumó la ruina de la Armada.

Lo dicho anteriormente no ha sido obstáculo para que Alejandro Anca se haya atrevido a historiar, por primera vez, el papel jugado por la Armada en la Primera Guerra Carlista, que en la mayoría de las ocasiones fue secundario, al no haber batalla naval alguna. Ello fue debido a que la Marina no estuvo divi-



didada, sino que permaneció unida a favor de la reina Isabel II. Las operaciones llevadas a cabo por la Armada se circunscribieron al bloqueo de las costas dominadas por los carlistas, transporte de material y de tropas y apoyo de fuego naval en las acciones de desembarco y avance de las fuerzas de Infantería de Marina, y principalmente a las del Ejército.

El libro está conformado en cuatro capítulos. En el primero se detallan las vicisitudes por las que atravesó la Armada, desde su apogeo en 1793 hasta la deplorable situación a la que se llegó en las postrimerías del reinado de Fernando VII, y las causas que propiciaron el nacimiento del Carlismo. En el siguiente capítulo se analiza en profundidad el estado de la Armada en

1834 desde diversos aspectos: operativo, logístico, orgánico, administrativo, arsenales, construcción naval, infantería de Marina, buques en servicio, personal, presupuesto económico, etcétera.

En los dos últimos capítulos se narran respectivamente las operaciones en el frente Norte, principalmente desde el año 1834 hasta 1836, en las que las acciones navales carlistas fueron prácticamente nulas, y las acciones desde 1837 a 1840, en el Levante, cuyo principal escenario fue el río Ebro y su desembocadura, donde los carlistas organizaron una flotilla de fuerzas sutiles, armando como cañoneras lanchas empleadas para la extracción de la sal. El apostadero de esa flotilla fue Amposta y su organizador y jefe fue Felipe Calderó, un antiguo patrón mercante y padrastrero del general carlista Cabrera.

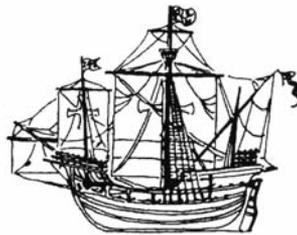
Como es sabido, el estado de la Armada al inicio de la guerra era lamentable, tal como expuso el ministro de Marina Vázquez de Figueroa a las Cortes en agosto de 1834, poniendo de manifiesto el estado de abandono de los arsenales y su imposibilidad para carenar los escasos buques en servicio. Los pobres medios existentes eran insuficientes para mantener el bloqueo del Cantábrico para evitar el aprovisionamiento de los carlistas. Ello propició la entrada de la Armada en la modernidad, al incorporar el primer buque de

vapor, el *Isabel II*, que fue comprado a Inglaterra, a los que siguieron el *Reina Gobernadora 1.º* y *Reina Gobernadora 2.º*, fletados en la misma nación, y el *Mazzepa*, también adquirido en Inglaterra. De todos los detalles sobre esos buques y de las vicisitudes de las dotaciones inglesas nos da cumplida cuenta el autor, así como sobre la participación de la Legión Auxiliar británica, un contingente de cerca de unos 9.000 hombres, encuadrados en once regimientos de Infantería y dos de Caballería, y de los cerca de 4.500 hombres de la Legión Extranjera francesa que desde Argel se trasladó a España para luchar también a favor de Isabel II.

Resaltar la multitud de datos que a lo largo de las amenas páginas del libro nos ofrece el autor, y el interés de las más de 20 adendas que se incluyen al final de los capítulos, fruto de una investigación de gran envergadura realizada en archivos, bibliotecas y prensa de la época por el consagrado investigador naval Alejandro Anca.

Este libro, que sin duda será referente e indispensable para el conocimiento de los aspectos navales de la Primera Guerra Carlista, cuenta como valor añadido con un jugoso prólogo a cargo del jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo.

M. J. F.



## A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los artículos publicados 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.

El acuse de recibo de los artículos no supone compromiso para su publicación. 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. 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, 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 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.



