

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
MAYO 2011





Nuestra portada: Recupera-
ción de un torpedo
de ejercicio tras un
lanzamiento.
(Foto: José E. Regodón).

CARTA DEL DIRECTOR 591

TEMAS GENERALES

- ¿MERCADO ÚNICO EUROPEO? 593
Capitán de corbeta Juan Carlos Pérez Guerrero
LOS MEDIOS NAVALES EN LAS COLONIAS ESPAÑO-
LAS DEL GOLFO DE GUINEA (1912) 603
Alférez (RV) del Ejército de Tierra Alberto Rico Sánchez
HOSPITALIZACIÓN NAVAL EN LA HABANA HASTA
SU INDEPENDENCIA 609
Coronel de Sanidad Manuel Martínez Cerro
PRESENCIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN LA
ANTÁRTIDA. ANTECEDENTES HISTÓRICOS. LA
NATURALEZA JURÍDICA DE LA ANTÁRTIDA 615
Manuel Trigo Chacón
LO QUE NOS DICEN LOS RETRATOS DEL INSIGNE
BRIGADIER DE LA ARMADA DIONISIO ALCALÁ-
GALIANO 631
Constance d'Ambrières

TEMAS PROFESIONALES

- EL FUTURO DE LAS COMUNICACIONES EN HF DE
LA ARMADA 639
Capitán de fragata Manuel Abalo Cores
LOS RETOS DEL MANTENIMIENTO DE LA FUERZA
NAVAL EN EL SIGLO XXI 647
Capitán de navío Manuel Triano Pouso
REFLEXIONES SOBRE LOS INFORMES PERSONALES
DE CALIFICACIÓN 657
**Vicealmirante Enrique San José Martín y capitán de
corbeta Juan María Ibáñez Martín**

VIVIDO Y CONTADO

- DEMASIADO CARO PARA REPETIR 661
**Coronel de Infantería de Marina Manuel Luaces
Sanjuán**

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MARINOGRAMA
HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR
MISCELÁNEA
CINE CON LA MAR DE FONDO
LA MAR EN LA FILATELIA
PAÑOL DE PINTURAS

NOTICARIO - CULTURA NAVAL GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

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 Antonio M. PÉREZ FERNÁNDEZ
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

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

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 Librera*. 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 / www.fragata-librosnauticos.com / centrallibrera@telefonica.net

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



L cambio de estación coincidente con el equinoccio de primavera ha llegado este año acompañado por otro cambio, el del director de la REVISTA GENERAL DE MARINA. Quiero aprovechar la edición de este tomo, el primero elaborado bajo mi dirección, para agradecer a mi predecesor,



el capitán de navío Guillermo Valero Avezuela, su inestimable ayuda y los fundamentados

consejos que me ha brindado durante los días previos al traspaso de esta responsabilidad. Su dedicación y eficiente labor, a lo largo del dilatado periodo en el ejercicio del cargo, son dignas de encomio, como lo es también el haber conseguido incrementar de manera destacada el prestigio de nuestra querida REVISTA.

También deseo manifestar mi reconocimiento a aquellos que con sus continuas y valiosas aportaciones hacen posible que la REVISTA vea la luz mes tras mes, los colaboradores asiduos. A ellos quiero manifestarles mi deseo de que sigan distinguiéndonos con sus aportaciones, así como animarles a continuar en la misma línea con renovados ánimos.

A los colaboradores eventuales, y a aquellos lectores que aún no se han animado a remitir sus aportaciones personales a nuestra REVISTA, quiero exhortarles a continuar o comenzar con sus colaboraciones, de manera que entre todos consigamos enriquecerla y coadyuvar a incrementar su prestigio.

En el presente número encontramos, como es habitual, artículos dedicados a temas de carácter general, los típicamente profesionales y uno dedicado a vivencias personales. En la sección dedicada a *Temas Generales* aparece, en primer lugar, el proceso de transformación que se ha iniciado para transitar de un Mercado Europeo de Seguridad y Defensa (MESDU), actualmente fragmentado, hacia su integración en un Mercado Único Europeo, en el que el sector de la construcción naval se verá indudablemente incluido. En él se analizan las iniciativas adoptadas por las instituciones comunitarias, se plantean las alternativas del sector industrial español de defensa, así como las dificultades que se encontrarán en el camino.

Le siguen dos artículos relacionados con la presencia y actuación de la Armada en los antiguos territorios coloniales. En el primero de ellos se describe y analiza la disponibilidad de plataformas navales, tanto de la Marina Mercante como de la Arma-

da, en la antigua Guinea Española. En el segundo se presentan las vicisitudes de las infraestructuras hospitalarias navales en Cuba a lo largo del periodo comprendido entre los siglos XVI y XIX.

La crucial participación de la Armada española en los descubrimientos en el continente antártico, llevados a cabo del siglo XVI al XVIII; la continuada presencia española en este continente desde 1888, tras la firma en 1982 del Tratado Antártico; y su naturaleza jurídica son analizados con detalle en el siguiente artículo.

Como colofón a la sección de *Temas Generales*, aparece la original labor de observación e investigación llevada a cabo por la autora para descubrir los orígenes de los distintos retratos realizados a uno de nuestros marinos más ilustres del siglo XIX, don Dionisio Alcalá-Galiano, a los cuales sitúa cronológicamente en el tiempo.

La sección de *Temas Profesionales* se inicia con un artículo en el que se resalta la importancia para la Armada y la vigencia de la tecnología de las comunicaciones en HF. El autor nos presenta las ventajas del empleo de esta tecnología, la potenciación que de ella se está llevando a cabo, y nos plantea su doble valor, por un lado complementario y alternativo de las comunicaciones satélites, y por otro indispensable para unidades que carecen de equipos o sistemas satelitales.

El apoyo logístico está también representado con un artículo que trata de los retos del mantenimiento de la fuerza en el siglo actual. El autor hace un recorrido crítico constructivo, basado en su experiencia en esta área, sobre su evolución en los últimos cincuenta años, los factores que han avocado a la situación actual, las carencias y defectos del actual sistema en la Armada, para finalizar proponiendo la necesidad de aprovechar el momento actual, caracterizado por una coyuntura económica precaria, para pararse a estudiar el camino a seguir en el futuro en esta materia.

Los temas de personal no podían ser olvidados. Sabida es la reciente modificación de la reglamentación sobre los informes personales y la importancia tanto para la institución como para los informados del escrupuloso seguimiento objetivo de la normativa. Sobre estos aspectos versa el último de los artículos, en el que los autores hacen un breve repaso a las novedades de la nueva reglamentación y enfatizan la responsabilidad que en el ejercicio del liderazgo recae en todos los calificadoros.

Por último, el coronel de Infantería de Marina Luaces nos relata en la sección *Vivido y contado*, con su singular gracejo, su vivencia durante el desarrollo de un ejercicio que, en el año 1978, desarrollaban en la Sierra de la Capela y Fraga del Eume componentes del Tercio Norte y la Unidad de Operaciones Especiales, quienes se vieron sorprendidos por una visita imprevista.

Hoy nuestra REVISTA comienza una nueva navegación, agradecida a quienes anteriormente la dirigieron y a los que en ella colaboraron, con ilusiones renovadas y con la vista puesta en el futuro, pero sin olvidar los valores y tradiciones de nuestra Armada.

Antonio M. PÉREZ FERNÁNDEZ



¿MERCADO ÚNICO EUROPEO?

Juan Carlos PÉREZ GUERRERO



El progreso consiste en el cambio.

Miguel de Unamuno.

Introducción



N la economía de mercado la ley de la oferta y la demanda condicionan la actuación de todos los actores que en ella coexisten. El Mercado Europeo de Defensa no iba a ser una excepción.

Por un lado, la oferta se está desarrollando mediante la creciente y lenta consolidación del sector. Por otro, la demanda está facilitando una incipiente integración a través de la actuación coordinada de la Comisión Europea (Comisión) y los Estados miembros (Estados), así como de las políticas de adquisiciones y trasferencias.

Históricamente el mercado único europeo ha sido un anhelo. Sin embargo, todos coincidimos en que su creación contribuye a la seguridad y la defensa de los europeos y favorece una base tecnológica e industrial de la defensa innovadora y competitiva, lo cual constituye un requisito previo para alcanzar una Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) eficaz, proporcionar a Europa la autonomía y capacidad necesarias para desarrollar y producir a nivel mundial equipos de seguridad y defensa y, en definitiva, convertir a la UE en un actor global.

Estas líneas analizan ese proceso de transformación del actual Mercado Europeo de Seguridad y Defensa (MESD) a un futuro mercado único (MESDU), del que evidentemente no escapa el sector de la construcción naval. La incertidumbre económica actual y el agotamiento de las fórmulas de financiación empleadas por la Armada en la última década recomiendan prestar atención a este proceso de transformación.



Desarrollo

En líneas generales el mercado constituye un mecanismo de intercambio entre compradores y vendedores. El MESD también se puede equiparar a un mecanismo dinámico de intercambio y de transformación (1), en el que, por una parte (*inputs*), coexisten una serie de intereses nacionales, industriales y tecnológicos y, por otra (*outputs*), se satisfacen unas necesidades: armamento, equipamiento y capacidades militares (2). La esencia del mercado está precisamente en ese proceso de transformación, de lo que tenemos a lo que necesitamos.

En el ámbito de la seguridad y defensa europea está claro el punto de partida, aunque nítidamente definido el de llegada. Entre uno y otro está la capacidad de gestión (legislación y ejecución) de los Estados y la Comisión.

(Entrada) Intereses y fragmentación del sector industrial de defensa europeo

Los intereses en el mercado de la seguridad y defensa se pueden analizar, al menos, en tres dimensiones:

(1) Aplicación de la Teoría de Sistemas Abiertos.

(2) Plan de Desarrollo de Capacidades elaborado por la EDA en colaboración con el Comité Militar de la UE.

Dimensión política y legal

La Industria de la Seguridad y Defensa (ISD) se considera un instrumento de soberanía nacional que garantiza la autonomía en la adquisición de los medios de las FAS y FCSE (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado) y aumenta la independencia en política exterior. Por otra parte, la entrada en vigor del Tratado de Lisboa (Tratado) define un nuevo marco legal y de relación política entre pilares en la UE y alumbró el nacimiento de un auténtico gobierno europeo.

Dimensión económica e industrial

La ISD contribuye a la producción nacional y a la generación de empleo, así como estimula la producción civil. Sin embargo, la escasez de recursos presupuestarios obliga a la industria a ser cada vez más competitiva (3).

Dimensión tecnológica

Por una parte, la participación en I + D + i se extiende al ámbito civil, contribuyendo a que la separación entre las tecnologías de defensa y las civiles sea más tenue, y los mercados civil y militar se interfieren mutuamente cada vez más.

Por otra parte, el déficit tecnológico de los ejércitos europeos obliga a proporcionar sistemas más complejos e integrados. Por supuesto, se asume el riesgo de que sólo las empresas con mayor potencial tecnológico y suficiente capacidad económica puedan asumir las incertidumbres que supone el desarrollo de estos sistemas. Probablemente sólo las grandes corporaciones tendrán la capacidad de integración requerida para ofrecer soluciones integrales a las nuevas necesidades de defensa y seguridad. A su vez, estas grandes corporaciones tenderán a subcontratar componentes y servicios a empresas auxiliares, por lo que la fortaleza y calidad de este entramado de PYMES (pequeñas y medianas empresas) resultará trascendental para asegurar la competitividad del sector en su conjunto.

(3) AALTO, E.; KEOHANE, D.; MÖLLING, C.; VAUCORBELI, S.: *Towards a European Defence Market*. ISS, Chaillot Paper n.º 113, noviembre 2008, p. 111.

Consecuencias

Actualmente encontramos un MESD muy nacionalizado, fragmentado y poco competitivo, con serios problemas de financiación, discutida interpretación legislativa (artículo 346 del Tratado) (4) y poco desarrollado tecnológicamente. Por tanto, los Estados se ven en la necesidad no sólo de subsanar estas deficiencias, sino también de abrir estos mercados, en un proceso paralelo y concurrente, por dos motivos fundamentalmente: el escenario económico de reducción presupuestaria en materia de defensa y la proliferación de operaciones militares, que requieren nuevas capacidades militares asociadas a equipamiento y armamento militar más sofisticado y caro (5).

(Proceso) Transformación hacia un mercado único

Actores del proceso (quién)

En este proceso de transformación hacia un mercado único participan, por una parte, la Comisión, reguladora del MESD mediante directivas, y por otra los Estados, decisores soberanos en el marco de la PCSD que, a su vez, requieren de herramientas para cumplir sus objetivos, entre ellos la Agencia Europea de Defensa (EDA). Esta participación está sujeta al marco legal definido por el Tratado, del que emanan iniciativas y fórmulas económicas e industriales que impulsan la creación del MESDU estableciendo una serie de condiciones entre los Estados firmantes.

La mayoría de estas iniciativas, desde la Carta de Intenciones de 1998, pretende garantizar la seguridad de los suministros, la armonización de los procedimientos de exportación y la seguridad de la información. Otras fórmulas, como el Principio de Justo Retorno definido por la OCCAR (*Organization for Joint Armaments Cooperation*) en 1993, regulan el modo de participación y financiación intentando equilibrar la flexibilidad y el coste en la ejecución de los programas y el desarrollo tecnológico de los sectores nacionales.

Fundamentos de la transformación (cómo)

La creación de un MESDU que satisfaga las necesidades materiales y tecnológicas de la PCSD se debería apoyar en tres pilares fundamentales, que

(4) Antes era el artículo 296 del Tratado Constitutivo de la UE por el que los Estados miembros pueden proteger sus intereses esenciales de seguridad en relación con la producción o el comercio de material militar.

(5) KEOHANE, D.; VAUCORBEIL, S.: *Opening up European defence markets: the challenges ahead*. Opinion ISS, n.º 0, octubre 2008.

deben estar acompañados de medidas concretas, compromiso y voluntad política:

- La consolidación de la industria europea, a nivel nacional y europeo, más allá de la integración y racionalización de las respectivas industrias nacionales.
- Actualmente este proceso de consolidación varía en función del subsector al que nos refiramos: aerospacial (consolidación avanzada con desequilibrio hacia la actividad civil), naval (pendiente de la consolidación a nivel nacional y de la definición de un modelo europeo), terrestre (lejos de la integración europea).
- La definición de un mercado competitivo que permita mejorar la eficacia de los gastos militares y solventar problemas tales como la carencia de información sobre contratos, el difícil acceso a los recursos financieros, la adquisición prioritaria a empresas nacionales y las diferentes interpretaciones legales sobre adquisiciones.
- La determinación de un marco político y jurídico adecuado al nuevo mercado (6).

Acciones transformadoras (qué)

Por parte de la Comisión, mediante la edición de dos directivas, en pos de la flexibilidad industrial, que pretenden la apertura del MESD a través de la mejora de la cooperación armamentística entre Estados y el incremento de la competitividad:

- Las adquisiciones públicas de Defensa (7) permitirán acomodar las reglas de la UE a las particularidades de los sectores de seguridad y defensa, así como facilitarán a los Estados miembros la limitación del uso del artículo 346 del Tratado. A la vez, y dada la proximidad actual entre la seguridad y la defensa, las nuevas reglas también se aplicarán a los contratos sobre equipos sensibles utilizados en el campo de la seguridad no-militar.
- Las transferencias intercomunitarias (8) no interferirán el control de los Estados miembros sobre sus intereses esenciales de defensa y seguridad. En este sentido, se contempla la posibilidad de sustituir las

(6) COM (2007) 764 final.

(7) COM (2007) 766 final 2007/0280 (COD).

(8) Directive 2009/43/EC on intra-EU transfers of defence products. De aplicación efectiva a partir del 30 de junio de 2012.

licencias industriales nacionales por otras de carácter general en el marco de la UE, donde el riesgo de reexportación a terceros países está bajo control. Los Estados miembros podrán determinar los productos que se pueden incluir y las condiciones de tales licencias. En cualquier caso, no debería desecharse el mercado de la defensa trasatlántica.

Por parte de los Estados, a través de las sinergias de la EDA y las asociaciones de seguridad y defensa (ASD), sin olvidar, a nivel nacional, la mejora del flujo de información entre las autoridades de defensa y las PYME, mediante asociaciones comerciales y entre las asociaciones comerciales y las compañías.

La EDA es la responsable de fomentar el desarrollo de un mercado europeo de armamento competitivo a escala internacional de modo que satisfaga las necesidades de la PCSD, colabore con los Estados en materia de armamento y ayude a la reestructuración de la industria de defensa. Con este propósito ha elaborado, en paralelo a la Comisión, dos códigos de conducta sobre las adquisiciones de Defensa y las buenas prácticas en la cadena de suministros. En este sentido, la EDA, como órgano técnico del Consejo, puede ayudar a negociar acuerdos y definir capacidades asistiendo a quienes tengan dificultades para hacerlo, participación que beneficia una mejor relación coste-eficacia, como se recoge en el Plan de Trabajo 2010-2012 (9).

Además, el Tratado dota a la EDA de una sólida base legal y refrenda explícitamente sus cometidos en cuanto a la dotación de las capacidades, medios y equipos para desarrollar la PCSD. También, le otorga competencias relacionadas con las adquisiciones de defensa, lo que podría reducir, con el *permiso* de los Estados, las restricciones al mercado único que presenta el artículo 346 del Tratado y que alteran las condiciones de competencia del mercado único por el que debe velar la Comisión (10). No obstante, la EDA no puede forzar a los gobiernos a cumplir *estas recomendaciones* (códigos), los cuales pueden considerar la adquisición de material de defensa una intromisión en su soberanía nacional.

Por parte de todos los actores, mediante los cambios legales (11) necesarios en el marco del Tratado buscando un equilibrio entre los intereses colectivos y nacionales, a través de la cooperación en el desarrollo de armamento y la armonización de las necesidades operativas (12). En este sentido, la cláusula de Defensa Mutua y de Solidaridad del Tratado plantea un nuevo escenario

(9) Informe del jefe de la EDA al Consejo, de fecha 17 de noviembre de 2009.

(10) Art. 28D (e) del Tratado de Lisboa.

(11) AALTO, E.; MÖLLING, C.: *ibídem*, pp. 47-49.

(12) Art. 28D (b) (c) del Tratado de Lisboa.

donde las cuestiones de autonomía en la obtención de medios de seguridad pierden interés a favor de la competencia y la eficacia. Se pasa de las clásicas compensaciones industriales a otras formas de colaboración donde prima la excelencia industrial.

Por último, pero no menos importante, destacar la importancia del compromiso, la coherencia y la voluntad política de los Estados para adquirir medios militares europeos, de acuerdo al estatus de actor militar que la UE quiere adoptar, y constituir un mercado competitivo sobre una sólida base industrial.

(Salida) Obtención de armamento, equipamiento y capacidades militares en un mercado único

A través de la EDA y de la OCCAR los representantes de las FAS pueden expresar cuáles son las capacidades que quieren asumir, sus características, cómo desean conseguirlas y de qué forma se van a coordinar con los otros Estados para obtenerlas (13). En este sentido, el trabajo de la EDA supone un impulso en la armonización de requerimientos, en la generación de una política común de I + D + i en el sector y en la racionalización de capacidades en el marco de la PCSD. Además, las necesidades de equipamiento de la PCSD sólo se podrán satisfacer si la industria es competitiva en términos tecnológicos e industriales.

Por otra parte, el dinamismo del sector Defensa en Estados Unidos y la poca competitividad de la ISD europea pueden obligar a considerar fórmulas que combinen la competencia y cooperación trasatlántica como paso imprescindible para la creación de un MESDU. Otras posibles soluciones, que también deben barajarse, pasan por la promoción de la exportación, el apoyo a las industrias de defensa y el establecimiento de procedimientos que garanticen la calidad de los productos.

España y el mercado único europeo

La postura de España ante el proceso de transformación a mercado único de la defensa es complicada.

(13) FRIER, L.: *EDA-OCCAR: a partnership for strengthening european armaments cooperation*. Boletín de la EDA, número 12, junio 2009, p. 9.

España, Estado miembro comprometido

Por una parte, ha sido uno de los miembros de la UE que tradicionalmente más ha impulsado una política de defensa común y dentro de ella una creciente integración de la demanda. No sólo ha participado en la mayoría de los grandes programas paneuropeos de armamento, sino que formamos parte de las principales iniciativas multilaterales y fuimos los primeros promotores de la EDA.

La posición de las principales potencias industriales europeas a favor de un mercado único de defensa obliga a que la posición española deba ser más equilibrada en la protección de su sector de defensa, en crecimiento pero aún lejos de la dimensión de esos grandes socios europeos.

Por este motivo, España deberá definir claramente su papel en el proceso de consolidación del mercado único europeo: defender nuestros intereses nacionales sin renunciar a las ventajas de participar en/con las grandes empresas y consorcios que se formen. Además, deberá explorar todas las alternativas posibles y mantener como prioridad la protección de nuestro tejido industrial de pequeñas y medias industrias en el sector.

La industria española

Por otra parte, la industria de seguridad y defensa española es intermedia en el contexto europeo.

La industria española tiene mucho trabajo por delante. De entrada, debe redefinir su estrategia en ese nuevo mercado único mediante la creciente participación en ese mercado cada día más competitivo. Esta estrategia pasa necesariamente por una mayor especialización, por consolidar nichos de excelencia tecnológica y por una adecuada política de alianzas transnacionales.

En el lado de la demanda, el Ministerio de Defensa deberá reorientar su política de adquisiciones hacia aquellos programas que contribuyan en mayor medida a desarrollar una industria tecnológicamente más avanzada, más innovadora y más competitiva en ese marco europeo. De ese modo se contribuye a la transformación de nuestras capacidades militares para adaptarlas al nuevo entorno estratégico mundial.

Propuestas

Entre las posibles acciones que pueden contribuir a integrar el mercado y la industria española a ese mercado único europeo convendría considerar las siguientes:

- Dar más importancia a la industria de la seguridad y defensa como un componente del desarrollo industrial nacional.
- Fomentar iniciativas, como la presentación de los cuadernos de política industrial, que difundan la importancia del sector industrial de la defensa.
- Definir una estrategia de vinculación al mercado único europeo que potencie la especialización y la excelencia tecnológica necesarias y favorezca las alianzas con otros socios europeos.
- Favorecer las asociaciones de las industrias de defensa.

Conclusiones

El proceso de transformación a un mercado único está en marcha, aunque se presenta largo y complejo debido especialmente a la diversidad de interés y a la variedad de actores involucrados.

El resultado del proceso es impredecible, pero parece claro que el mercado único no debe centrarse únicamente en la demanda, sino también en la oferta, acometiendo simultáneamente la integración del sector industrial comunitario en ventas y en adquisiciones. Las iniciativas adoptadas por la Comisión y la EDA, en nombre de los estados, van en esa dirección.

La EDA tiene cada vez más importancia en la política de adquisiciones y en los programas de obtención de los estados. Las industrias que trabajen en los sectores de Defensa deben estar atentas a sus iniciativas y favorecer las fusiones transversales que las hagan más competitivas y les permitan abordar esos programas. La participación del mayor número de industrias nacionales promoverá la formación de consorcios y acuerdos industriales en los que es importante el puesto que se ocupa.

La industria y el mercado de la seguridad y defensa españolas deben redefinir su estrategia en ese nuevo mercado único, apostando por la especialización, la transferencia tecnológica y por una adecuada política de alianzas transnacionales.

Aunque será difícil compatibilizar los objetivos y recursos de las potencias militares europeas, el Tratado da una oportunidad al compromiso y la voluntad política de los estados y establece un nuevo marco de actuación, que puede facilitar la obtención de capacidades de defensa de la UE y allanar el camino hacia el mercado único.

BIBLIOGRAFÍA

- Directiva 2009/43/EC sobre transferencia de productos de defensa entre miembros UE, 6 de mayo de 2009.
- Study on the «Competitiveness of European SMEs in the defence sector».* Executive Summary, Europe Economics Chancery House, noviembre 2009.
- Defence and Security Procurement*, Annex to the Proposal for a Directive. Impact assessment COM (2007) 766 final 2007/0280 (COD). *Propuesta de Directiva del Parlamento europeo y del Consejo sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de determinados contratos públicos de obras, de suministro y de servicios en los ámbitos de la defensa y la seguridad.* Bruselas, 5 de diciembre de 2007.
- COM (2007) 764 final. *Estrategia para una Industria Europea de la Defensa más sólida y competitiva.* Bruselas, 5 de diciembre de 2007.
- AALTO, E.; KEOHANE, D.; MÖLLING, C.; VAUCORBELI, S.: *Towards a European Defence Market*, ISS, Chaillot paper n.º 113, noviembre de 2008.
- KEOHANE, D.; VAUCORBEIL, S.: *Opening up European defence markets: the challenges ahead.* Opinion ISS- n.º 0, octubre 2008.
- FRIER, L.: *EDA-OCCAR: a partnership for strengthening european armaments cooperation.* Boletín de la EDA, número 12, junio 2009.
- Informe del jefe de la EDA al Consejo, de fecha 17 de noviembre de 2009.
- Tratado de Lisboa.
- Plan de Desarrollo de Capacidades elaborado por la EDA en colaboración con el Comité Militar de la UE.
- http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/defence/index_en.htm
- http://ec.europa.eu/enterprise/defence/eu_defence_policy.htm
- http://europa.eu/agencies/security_agencies/edal/index_es.htm

LOS MEDIOS NAVALES EN LAS COLONIAS ESPAÑOLAS DEL GOLFO DE GUINEA (1912)

Alberto RICO SÁNCHEZ
Alférez (RV) del Ejército de Tierra

El medio geográfico

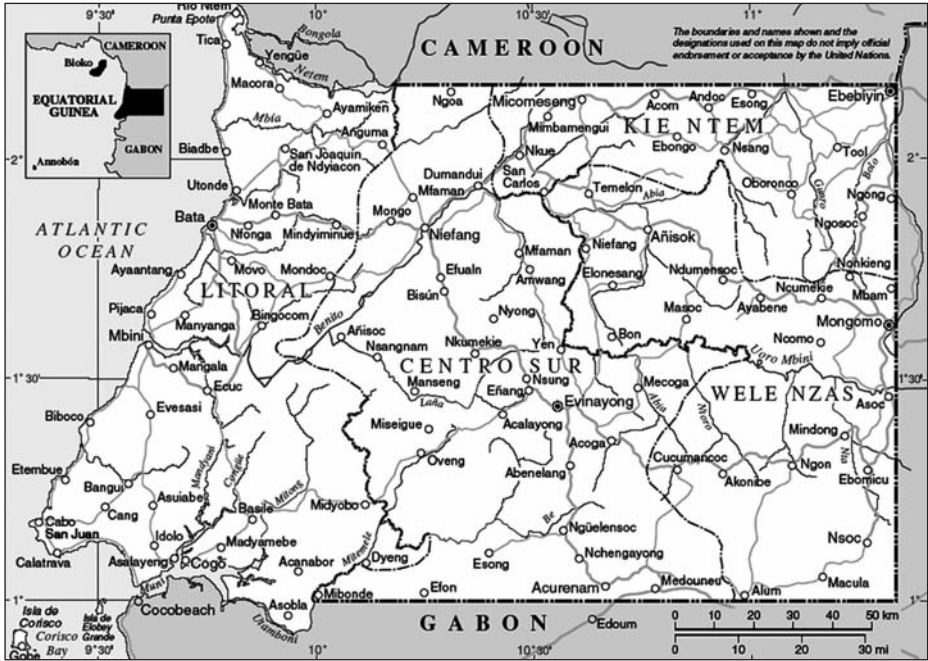


A desaparecida Guinea Española era una pequeña colonia situada en la parte ecuatorial de África. Constaba de un territorio continental de unos 26.017 km², denominado Río Muni, que limitaba al norte con el Camerún, al este y sur con Gabón y al oeste con el océano Atlántico; y de otro insular de unos 2.034 km², formado por las islas de Fernando Poo (donde se encontraba la capital, Santa Isabel), Annobón (al sur de Santo Tomé y Príncipe) y las situadas en la bahía de Corisco: Corisco, Elobey Grande, Elobey Chico, así como algunos otros territorios menores.

La Marina Mercante

A comienzos del siglo xx, la comunicación entre la Península y nuestras posesiones de Guinea estaba a cargo de la Compañía Trasatlántica española. Todos los meses, cada día 2, partía del puerto de Barcelona un vapor correo que hacía escala en Valencia, Alicante y Cádiz. El día 7 de cada mes este navío salía hacia Santa Isabel de Fernando Poo, haciendo a su vez escala, en el trayecto de Cádiz a Fernando Poo, en los puertos de Las Palmas de Gran Canaria, Río de Oro (Sáhara Español), Sierra Leona (colonia inglesa) y Monrovia (República de Liberia), y llegaba a Santa Isabel hacia el día 23. Por tanto, en el trayecto de Cádiz a la isla de Fernando Poo se consumían 16 días.

También era posible enviar correspondencia a nuestras posesiones de Guinea mediante el vapor correo portugués, que salía de Lisboa el día 20 de cada mes y hacía escala en las colonias lusitanas de Santo Tomé y Príncipe. Allí enlazaba con el vapor español que hacía el servicio interinsular entre



Río Muni.

nuestras posesiones de Guinea y las citadas colonias portuguesas. Del mismo modo era posible enlazar desde Las Palmas de la Gran Canaria con los vapores ingleses y alemanes que, mensualmente, desde dicho puerto hacían escala en nuestra colonia.

Para comunicar las diferentes áreas del territorio guineano existía un servicio de tres pequeños vapores, subvencionados con 250.000 pesetas anuales. Estos transportes carecían de toda clase de equipamiento para aquel clima. Estaban faltos de muchas medidas higiénicas convencionales, así como de muchos instrumentos necesarios para la navegación moderna, afectando negativamente al nombre de España en un área colonial. Aunque nominalmente se contaba con los tres barcos citados, pocas veces había más que uno utilizable, ya que dos se averiaban con frecuencia y uno de ellos permanecía definitivamente anclado en la rada de Santa Isabel.

La compañía adjudicataria no atendía adecuadamente su concesión, por lo que su funcionamiento resultaba deficiente, provocando así las quejas de colonos y comerciantes europeos debido al aislamiento que padecían. Del mismo modo que los vapores eran imprescindibles para el servicio intercontinental, era necesario contar con varias lanchas de vapor para las comunicaciones y

vigilancia de costas y ríos. Estos correos usados para la colonia deberían ser de 350 toneladas y un andar de 12 nudos. El vapor *Mogador*, perteneciente a la Compañía Trasatlántica, prestaba su servicio interinsular en aquella colonia. En los distritos de Bata y Elobey no había ninguna clase de comunicaciones, necesarias para los destacamentos, obras públicas y otros servicios. Como excepción, en el de Elobey existía una lanchita de vapor, sin ninguna clase de condiciones para navegar en los ríos de aquel distrito.

Esta falta de transportes dio lugar a enormes perjuicios sobre todos los servicios públicos, obstaculizando, además, el desarrollo de los intereses metropolitanos.

La Marina de Guerra

Como es sabido, la hidrografía ha de velar por la seguridad de la navegación en sus aspectos de obtener y difundir información sobre el mar y el litoral y contribuir al progreso de la ciencia náutica. En Guinea, se contaba entonces con las cartas de navegación de mediados de siglo XIX para conocer el litoral. Era necesario, por tanto, desarrollar los trabajos hidrográficos de las aguas interiores, a cuyo efecto debía solicitarse la ayuda del personal especializado en hidrografía que la Armada española instruía desde 1908.

Por otra parte, era necesario establecer una flotilla de patrulleras para poder comunicarse dentro de cada uno de los distritos de Bata, Elobey e isla de Fernando Poo, vigilar sus costas y ríos, auxiliar a los destacamentos y puestos allí situados, transportar tropas, materiales, raciones y cuanto fuera necesario para el desarrollo colonial. El Estado debía disponer, pues, de un servicio de lanchas de vapor, las cuales debían reunir, según informe del oficial de la Armada, capitán del puerto de Santa Isabel, las siguientes características:

«La lancha de vapor para el servicio de la costa continental y del Río Muni, así como sus afluentes, pertenecientes al distrito de Elobey, debe ser de unas 40 toneladas y de hierro, con embozo de madera forrada de cobre, tener un metro de calado como máximo, buenas condiciones marineras, chimenea muy corta, para que en algunos parajes no entorpezcan las ramas de los árboles su marcha, caldera preparada para quemar leña y un mínimo andar de 10 millas, no debiendo tener aparejo. Ha de poder transportar en ella de 40 a 50 hombres, los cuales deben ir protegidos para que no sean fusilados a mansalva en caso de insurrección de los naturales y montar dos ametralladoras Noadenfeit de 25 milímetros en cada banda, debiendo tener alojamiento para el que la manda, e independiente otro para el resto de la tripulación, con separación de los maquinistas, de los fogoneros y marineros; la tripulación de esta embarcación debe ser compuesta por un piloto, un contra maestre, un cuarto maquinista, un ayudante de maquinista, dos fogoneros de segunda clase y seis marine-

ros, teniendo á ella anejo un pequeño bote de vapor de madera forrada de cobre con caldera alimentada por petróleo, bote de muy poco calado, para que pueda recorrer los esteros y ríos pequeños con facilidad.

La lancha para Bata ha de ser algo más pequeña, tener unas 30 toneladas y un calado máximo de 1,20 metros para que pueda remontar el río Benito lo más arriba posible, buenas condiciones marineras, chimenea corta, un andar mínimo de 10 millas, caldera preparada para quemar leña y sin aparejo, también de hierro, con embozos de madera forrada de cobre. Ha de poder transportar 25 o 30 hombres, los cuales deben ir protegidos lo mismo que en la anterior, montando dos ametralladoras de Noadenfeit de 25 milímetros, una á popa y otra á proa, con mucho campo de acción, alojamientos para el que la mande, para el maquinista, y para la tripulación; que se debe componer de un piloto, un contraestre, un cuarto maquinista, un ayudante de maquinista, dos fogoneros de segunda clase y seis marineros; lo mismo que la anterior, debe tener otro pequeño bote de vapor, alimentada su caldera por petróleo, el cual, como en la del Muni se marinará por el personal de la misma lancha.

En el río Campo ha de haber un bote ó lancha de vapor de 10 toneladas, con caldera preparada para quemar leña, con un andar mínimo de 10 millas y muy poco calado, ser de madera forrada de cobre y tener los nervios de los toldos preparados para colgar planchas de defensa; un pequeño alojamiento para el patrón y maquinista y otro para el resto de la tripulación, debiendo montar una ametralladora de 25 milímetros, del mismo sistema que las anteriores; la tripulación debe componerse de un piloto, un cuarto maquinista, un fogonero y cuatro marineros.

La lancha para la isla de Fernando Poo habrá de tener de 40 á 50 toneladas y un calado de 1,20 metros, ser de hierro con embases de madera forrada de cobre, caldera preparada para quemar leña y reunir buenas condiciones marineras, debiendo constar su tripulación de un contraestre, un cuarto maquinista, dos fogoneros de segunda clase y seis marineros, y anejo á ella un bote.»

Ahora bien, la inspección de las citadas lanchas hizo necesario que fuesen destinados a aquellas posesiones dos alféreces de navío, para que uno con residencia en Santa Isabel de Fernando Poo y el otro en Nueva Bata pudieran ejercer sobre ellas la mencionada inspección. Además, resultaba conveniente y altamente político que, aunque no se estacionasen en las aguas coloniales unas unidades navales, al menos hiciese acto de presencia algún buque de guerra en ellas dos veces durante el año.

Conclusiones

El despliegue de nuestras fuerzas navales en los primeros años del siglo XX supuso el primer intento coherente de ocupación de los territorios españoles

del golfo de Guinea. Esta puesta en valor tuvo como protagonista a nuestra Armada, dado el singular medio geográfico africano. La antigua Guinea Española necesitaba de una fuerza naval polivalente que protegiese el litoral del Golfo y vigilase las aguas interiores. Nuestra Marina, tanto mercante como de guerra, cumplió su misión, facilitando la administración eficiente de este accidentado medio geográfico. El cumplimiento del deber se superpuso a los limitados medios navales, y dio lugar al establecimiento de unas estructuras coloniales. España mantuvo sus territorios del golfo de Guinea hasta su independencia en octubre de 1968.



BIBLIOGRAFÍA

- CERVERA PERY, José: *La Marina Española en Guinea Ecuatorial*. Imprenta del Ministerio de Marina. Madrid, 1968.
- RAMOS YZQUIERDO Y VIVAR, Luis: *Descripción geográfica y gobierno, administración y colonización de las colonias españolas del Golfo de Guinea*. Imp. Felipe Peña Cruz. Madrid, 1912.
- REVISTA GENERAL DE MARINA. Servicio de Publicaciones de la Armada. Madrid, 1877-2007.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín (et ál.): *La fragata en la Armada Española. 500 años de historia*. Izar. Barcelona, 2003.
- DE SEQUERA MARTÍNEZ, Luis: *Poto Poto. Las tropas de Guarnición en los territorios españoles de Guinea*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2006.

SUSCRÍBASE A
REVISTA GENERAL DE MARINA
FUNDADA EN 1877

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

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

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

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

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

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

Nombre Primer apellido Segundo apellido

Domicilio, calle, plaza Número Piso Cód. Postal

Ciudad Provincia Teléfono

Correo electrónico DATOS BANCARIOS

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA

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

HOSPITALIZACIÓN NAVAL EN LA HABANA HASTA SU INDEPENDENCIA

Manuel MARTÍNEZ CERRO
Coronel de Sanidad

La presencia de las diversas escuadras españolas en aguas de Cuba y las mortíferas epidemias presionaron en la instalación de varios centros hospitalarios para la atención sanitaria del personal tanto embarcado como de tierra firme.

No es fácil evaluar la cuantía del personal sanitario desplazado a esta colonia durante los siglos de permanencia. Sin duda fue elevadísimo, y realizó una meritoria labor.



STAMOS viviendo, en el ámbito castrense, momentos de incertidumbre respecto a la asistencia sanitaria, tanto de los efectivos militares como de sus familias, por cuanto las plantillas del personal sanitario van reduciéndose, a la par que las de los hospitales. Nuevos tiempos, nuevos modos y a todo nos tendremos que acostumbrar, pero sépase que la perplejidad y los desasosiegos actuales no son exclusivamente de estos momentos, aunque eso no nos consuele. En nuestras posesiones de ultramar, hace muchos años, se vivieron jornadas de escasez muy dolorosas. De ellas ya hemos hablado desde estas páginas al referirnos a nuestro Apostadero de Filipinas. Ahora lo hacemos del de Cuba.

Hemos de remontarnos a los años 1566-68 para localizar en La Habana un rudimentario primer hospital, en que se atendía a los marinos enfermos, conjuntamente con los del Ejército, tras la jornada de Florida. Naturalmente este hospital, más propiamente albergue o simple hospitalillo, del que no ha trascendido el nombre con el que era conocido, era de concepción muy elemental, pero actuó de trampolín para la fundación de otro con más amplitud de miras. Este nuevo hospital, llamado Hospital de San Felipe y Santiago, malvivió durante el resto del siglo XVI, en el que la situación económica en

que se movía la sanidad naval era más que deficiente, a pesar de las aportaciones que recibía de los descuentos hechos al personal militar y de limosnas diversas (1).

En los inicios del siglo XVII, el Hospital de San Felipe pasó a ser regentado por los hermanos de San Juan de Dios, que darán nombre a la institución hospitalaria y que soportaba idénticas escaseces, no obstante las ayudas recibidas desde la Corte «para la cura y regalía de los enfermos» y la concesión, para el mismo fin, de la «gracia de que las embarcaciones que viniesen con registro a este Puerto [La Habana], huviere de pagar al anclaje, una cuarta parte de la soldada de un marinero». Este hospital, Hospital de San Juan de Dios, en el que se atendía «por tres reales diarios por estancia... con cama, comida, medicina...», a mediados de siglo tenía tres salas de regular tamaño con cien camas y un importante movimiento de hospitalización, tanto de hombres blancos como de color; se complementaba con el Hospital de Convalecientes, regentado por los hermanos de Belén, que alcanzaron gran popularidad por la urgencia con que atendían a los enfermos (2).

En tiempos de Felipe V (1700-1745), el primer monarca Borbón, que en solo cinco años formó una numerosa escuadra, apoyado en el tándem Alberoni-Patiño, se levantó en La Habana un importante astillero, germen de su arsenal, motivando el asentamiento definitivo del apostadero en aquella ciudad. El nuevo monarca nombró y financió a un médico para el referido Hospital de San Juan de Dios, que carecía de él. En este nosocomio (3) todos los oficiales y soldados «que huviesen de venir a curar... huviesen de contraer el socorro diario, todos los días que en él estuviesen». Pero pronto se decide habilitar un hospital propio. Será el de Marina de San Isidro, situado dentro de la ciudad, frente a la iglesia-hospicio del mismo nombre, con botica propia. Su ubicación era buena, ya que estaba junto al astillero y el arsenal de Marina. Era de gran amplitud y el lugar gozaba de ambiente «sano y ventilado». Pero su vida fue efímera, retornando la hospitalidad naval a la anterior situación, al Hospital de San Juan de Dios. Lo precario de la situación económica de dicho dispensario, a mediados del siglo XVIII, apremiado de deudas y pobreza, hizo que el prior de este convento-hospital solicitase el incremento del valor de las estancias a «quatro reales de plata mexicana, cada un día, por cada uno y seis pesos por el entierro, de cada uno» (4).

Justificaban los hermanos este intento de subida de la hospitalidad al hecho de que, al carecer de fondos, gran parte de los alimentos precisos en la aten-

(1) CLAVIJO, Salvador: *La Trayectoria Hospitalaria de la Armada Española*. Editorial Naval. Madrid, 1944.

(2) *Ibíd.*, p. 216.

(3) Antigua denominación de los hospitales.

(4) CLAVIJO, Salvador: *Ibíd.*, p. 219.

ción de los enfermos eran cedidos por los almacenistas en calidad de fiado, facturando «al precio que querían». La verdad es que las autoridades de Marina del departamento no accedían a la solicitud de los religiosos basándose en que éstos no daban buen servicio hospitalario, lo que motivaba frecuentes quejas, que abocaron en la decisión de los referidos enfermos de Marina de preferir la atención sanitaria fuera del hospital. Las quejas de los interesados llegaban a denunciar «la mala asistencia espiritual y temporal afirmando existir pruebas de haver fallecido muchos infestados sin sacramentos» (5). Se pormenoriza sobre el «desaseo extraordinario en las camas y alimentos incompetentes», que llegaba tanto a las «harinas, cochinos, vino, y aguardiente, como a las medicinas, lanas y lienzo» (6). Razones por las cuales los marineros enfermos disimulaban enfermedades y accidentes, prefiriendo realizar la curación en casas particulares (7). De esta escasez de recursos no se libraban ni los religiosos enfermeros, que solo recibían del convento «una corta y pobre ración», con la que tenían que atender su uniformidad, cual eran, «los havitos y paños interiores y exteriores que necesitan para su decencia» (8).

De nuevo se resucita la idea de retornar al Hospital de San Isidro, pero ésta no pasó del presupuesto, insistiéndose en levantar uno nuevo que generara saludables efectos en la Real Hacienda y repercutiera positivamente en los enfermos. El problema de la nueva construcción no se resuelve, pero las quejas tampoco amainan, pidiéndose la presencia de los cirujanos de la Armada en la asistencia a los enfermos de la escuadra alojados en el Hospital de San Juan de Dios. De otra parte, el suministro del pan y de las medicinas era problemático; del primero, la ración que se suministraba era escasa; del segundo, los religiosos presentaban oposición a que los médicos de la Armada recetasen contra los medicamentos suministrados por la botica del hospital. En el fondo lo que se pretendía era presionar para subir el importe de las estancias. La administración militar aducía que dicho hospital recibía, concedidos por la Corona, determinados «privilegios y el importe de los novenos y anclaje... en atención a que disfruten los enfermos de sus Vageles, especialmente los de la escuadra de Barlovento, la mejor asistencia... ofertando el aumento en tres reales y medio el importe de las estancias» (9).

Tras varios intentos fallidos de levantar un hospital exclusivamente naval, la epidemia de vómito negro (fiebre amarilla) que asoló Cuba en el verano de 1761, produciendo numerosísimas bajas, motivó que las autoridades locales de la Marina adecuasen, «no con poco trabaxo y algún gasto» uno nuevo

(5) *Ibíd.*, p. 223.

(6) *Ibíd.*, p. 220.

(7) *Ibíd.*, p. 224.

(8) *Ibíd.*, p. 220.

(9) *Ibíd.*, p. 225.

provisional, extramuros de la ciudad, junto a la factoría de tabacos y del astillero, atendido por personal sanitario propio y regido por reglamento. Un contratista atendía el suministro de medicinas «por tres quartillos de real cada hospitalidad», reduciéndose el gasto de ésta a menos de tres reales. El nuevo hospital, llamado de San Carlos de la Caridad, de corta vida, mantuvo su operatividad en ocasión de la invasión inglesa a la isla, a pesar de lo vulnerable de su emplazamiento (10).

El personal de Ejército enfermo era atendido en el llamado Hospital Real de San Ambrosio. Bajo este ampuloso nombre, se escondía una simple casa, que tenía adjuntas otras diez de menores proporciones. El costo de la hospitalidad era de siete reales de plata, «sin incluir el importe de 18 quartillos de vino que se repartían diariamente entre la dependencia» (11). Si bien prestaba una deficiente asistencia, las autoridades de la isla pretendían unificar la hospitalidad del Ejército con el de Marina, alojando los de ésta en el citado Hospital de San Ambrosio.

Dado que la comunidad de franciscanos solicitó ocupar el recinto de San Isidro, que tenían arrendado a la Marina, ésta tuvo que acelerar en la adecuación de unas instalaciones hospitalarias, dentro del arsenal, en la llamada Casa del Rey, destinada inicialmente a gálibos. Era de dimensiones considerables, «con hermosas i dilatadas piezas i mejor pureza de ayres». A dicho hospital fueron trasladados los enfermos desde el de San Isidro, a excepción de los hécticos (12). De otra parte, la Marina mantuvo bajo su control las instalaciones de San Isidro, que seguían siéndole útiles, sobre todo en prevención de una llegada a puerto de escuadras portando enfermos, como era habitual.

Nuevamente, los hospitales de La Habana y su personal sanitario hicieron frente a la mortífera epidemia de vómito negro que surgió en 1794 entre el personal embarcado, que diezmo sus efectivos, quedando en sólo 800 hombres de los 1.700 iniciales. Puede figurarse en qué condiciones se encontraban ambos hospitales, lo que motivó la ocupación de cuantos recintos eran hábiles, como los corredores del Convento de los Padres de Belén y algunos pabellones en el Castillo de la Cabaña, sin contar con los barracones que se improvisaron para atender a los negros, sirvientes de artillería (13). A pesar de tantas necesidades hospitalarias, la Marina abandonó el Hospital de San Isidro por Real Orden de 24 de enero de 1799. Con la llegada del nuevo siglo la hospitalidad naval en La Habana va polarizándose cada vez más en el Hospital de San Ambrosio, de Ejército. En dos salas de dicho hospital recibirán atención, exclusivamente, los «matriculados de Marina», aunque con facultades

(10) *Ibídem*, p. 226.

(11) *Ibídem*, p. 228.

(12) Tuberculosos.

(13) CLAVIJO, Salvador: *Ibídem*, p. 237.

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.

PRESENCIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN LA ANTÁRTIDA. ANTECEDENTES HISTÓRICOS. LA NATURALEZA JURÍDICA DE LA ANTÁRTIDA

Manuel TRIGO CHACÓN
Catedrático de Derecho Internacional

Introducción



UANDO se han cumplido más de veinte años de la presencia continuada del reino de España en la Antártida, es aconsejable hacer un repaso histórico que abarcaría tres épocas. La primera, la de los descubrimientos; la segunda, la del primer avistamiento de las tierras del espacio antártico, y la tercera, el establecimiento de bases permanentes españolas, que posibilitaron la participación de España en el Tratado Antártico de finales de 1950.

La relación actual de España en la Antártida está siendo cada vez más importante, y así se pone de manifiesto con la reciente participación del buque oceanográfico *Hespérides*, comandado por la Armada española y gestionado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. La labor encomendada al *Hespérides*, continuador de otro buque oceanográfico de la Armada, *Las Palmas*, consiste en hacer una especie de chequeo a los océanos para ver los efectos del cambio global, así como las alteraciones que sufre la Tierra, consecuencia de la actividad y masificación humanas y del cambio climático. Esa labor será también la continuación de todos los trabajos científicos que se vienen realizando desde hace veinte años.

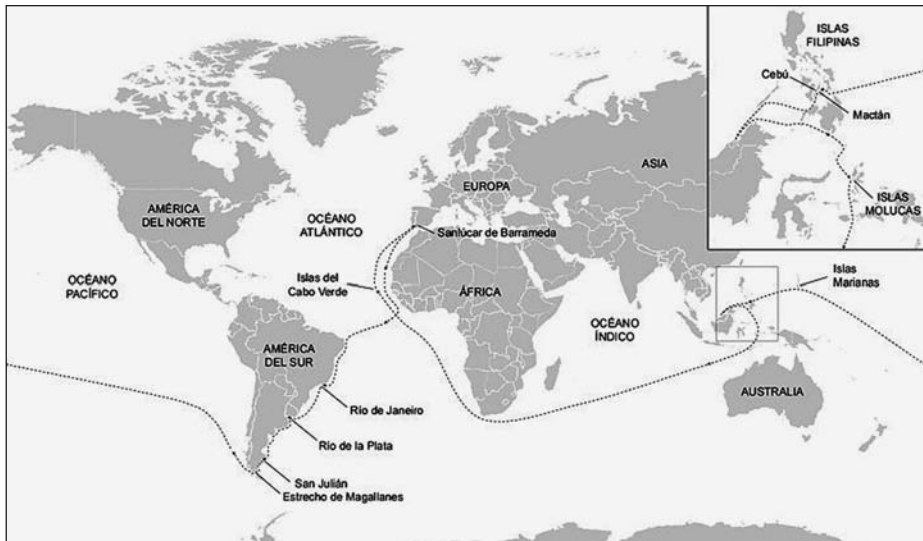
Pero para mejor conocer la importancia de la aproximación y presencia española en la Antártida es conveniente exponer, aunque muy someramente, esos tres periodos que enunciábamos antes.

El primer periodo. Desde 1515 a 1585

En la antigüedad, los griegos dedujeron que si la Tierra era esférica debía de tener una contrapartida a la masa continental del hemisferio norte en el hemisferio sur. Es decir, compensar las masas de tierra con otras masas existentes en los casquetes polares. Fue el cosmógrafo Claudio Ptolomeo quien dibujó un célebre planisferio en el que aparecía un extenso territorio, que en latín fue llamado *Terra Australis Incognita*. De aquel famoso cosmógrafo no perduró ninguna carta ni documento escrito; simplemente su planisferio, pero sirvió para que más tarde, en el Renacimiento, se reconstruyera el mapamundi a partir de sus datos.

Es sabido que en el año de 1492 los españoles descubrieron América, al mismo tiempo que los portugueses circunnavegaban el continente africano. Puede decirse que de esta rivalidad surgió el famoso Tratado de Tordesillas, a cuyo análisis y estudio me referí en el número 106 de la *Revista de Historia Naval*, publicado a finales de 2009. Se inicia pues, en esa fecha, la gran etapa de los descubrimientos.

Juan Díaz de Solís.—Zarpó de Sanlúcar de Barrameda el 8 de octubre de 1515, y realizó el meritorio intento, después de descubrir el Río de la Plata, de buscar el paso sur del continente americano hacia el Pacífico. Díaz de Solís se perdió navegando por el enorme estuario que configuran los ríos Paraná y Uruguay, llegándolos a confundir con un brazo de mar. Fue atacado por diver-



Itinerarios de Magallanes y Elcano.

sos grupos de indígenas, que asesinaron a la mitad de su expedición, impidiéndole su marcha hacia el paso del sur. Volvió a España, donde arribó a primeros de septiembre de 1516.

Fernando de Magallanes.—Fue el descubridor, en 1520, del estrecho que lleva su nombre. Era un navegante portugués al servicio de la Corona de España, que salió de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519. Su expedición, compuesta por las naves *Trinidad*, *Victoria*, *San Antonio*, *Concepción* y *Santiago*, bordeó las costas de Brasil y Argentina, descansando algo más al sur, en la bahía de San Julián. La dureza de la expedición y la escasez de víveres originaron una conspiración contra Magallanes, que logró sofocar. Y así, el 21 de octubre de 1520 navegaron por el estrecho al que bautizaron De todos los Santos, en un recorrido sinuoso y difícil, consiguiendo con gran esfuerzo y peligrosa navegación salir al océano Pacífico, nombre que le dieron por la tranquilidad de sus aguas. La navegación de tres meses entre el estrecho de Magallanes y las islas Molucas estuvo marcada por la escasez de víveres y la aparición del escorbuto que azotó a la tripulación. Magallanes murió en lucha con una tribu en la isla filipina de Mactán.

Juan Sebastián Elcano.—Tomó el mando de la expedición, y sin medios y con sólo la nave *Victoria* arribó a Sevilla en julio de 1522, cuando solamente le quedaban dieciocho hombres. Este insigne navegante circunnavegó la Tierra por primera vez.

Francisco de Hoces.—Al mando de la carabela *San Lesmes* participó en una expedición mandada por García Jofre de Loaisa que pretendía colonizar las islas Molucas, muy ricas en especies, y que se disputaban las coronas de España y Portugal. Arribando al estrecho de Magallanes, se encontró con un fuerte temporal que le obligó a virar hasta los 55° de latitud sur, lo que le permitió descubrir el paso al sur del cabo de Hornos. Cien años después, el pirata inglés Francis Drake dobló también este cabo, que mientras los anglosajones le llaman el Paso de Drake, para los españoles e hispanoamericanos es el Mar de Hoces. Separa América del Sur de la Antártida, y más concretamente de las islas Shetland del Sur, que son parte de la Antártida. Como podemos ver, los navegantes españoles se acercaban cada vez más al continente antártico.

Pedro Sarmiento de Gamboa.—Fue quien primero intentó la colonización del estrecho de Magallanes en 1584. Partió de Lima al mando de dos barcos rumbo a la Polinesia, con la orden también de explorar los posibles recursos del estrecho de Magallanes. Felipe II le nombró gobernador del Estrecho, y para ello se le concedió una flota de 23 barcos y 2.500 personas que partió de Cádiz en 1581. Fracasó en su primer empeño debido al abandono de Diego Flores de Valdés, que era el capitán de la flota y que dejó solo a Sarmiento de Gamboa, quien después de innumerables dificultades decidió volver a España para entrevistarse con el rey en El Escorial, a mediados de 1590. Aquel lugar que dejó el marino español recibió el nombre de Puerto del Hambre. Allí quedaron 300 colonos, que murieron de inanición, finalizando así el intento de

colonización española. Sin embargo, aún se conserva un monolito en esta localidad, hoy chilena, donde se dice textualmente:

«En homenaje a los esforzados hombres y mujeres
que en este y otros lugares de la costa del
Estrecho de Magallanes intentaron establecer
la presencia civilizadora de España al cumplirse
cuatro siglos de su heroica e infortunada empresa.»

Segundo periodo. Desde 1603 a 1819

Fueron Gabriel de Castilla, almirante de la Armada española, y su piloto Hernando León quienes primero avistaron tierras australes, en particular las islas Shetland del Sur, a bordo de los buques *Buena Nueva* y *Ciervo Volante*. El almirante partió en el mes de marzo de 1603 de Valparaíso al mando de una flotilla formada por los galeones *Jesús María*, de 600 toneladas, *Nuestra Señora de la Visitación* y *Nuestra Señora de las Mercedes*, de 400 toneladas, en una expedición encomendada por el virrey del Perú, Luis de Velasco y Castilla, para reprimir las incursiones de los corsarios holandeses en los mares del sur de Chile. La expedición de Gabriel de Castilla sobrepasó el cabo de Hornos y llegó más allá de los 64° sur, por lo que pudieron avistar el archipiélago de las Shetland. La primera base antártica española, situada en la isla Decepción de las Shetland del Sur, lleva el nombre de «Gabriel de Castilla». Es por consiguiente importante destacar que fue un almirante de la Armada española el primero que avistó la Antártida. Y desde entonces su huella permanece.

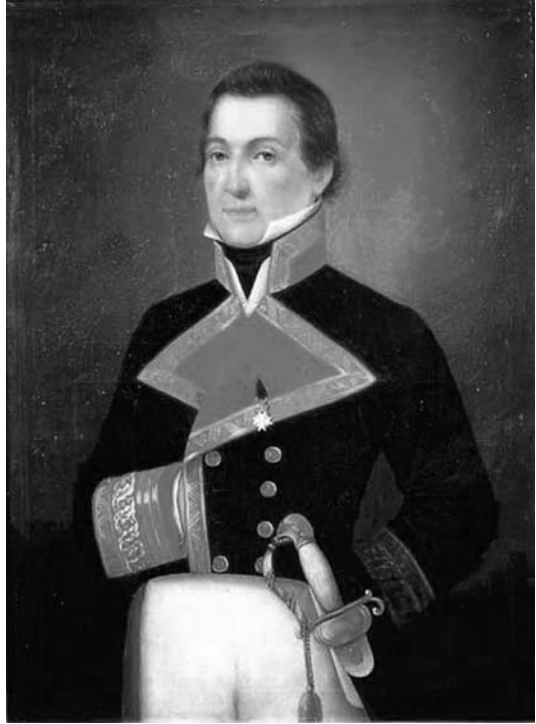
Hermanos García Nodal.—Los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal fueron enviados por Felipe III para una mejor exploración del estrecho de Magallanes. Salieron de Lisboa el 17 de septiembre de 1618 y pusieron rumbo a la costa oriental de la Tierra de Fuego. Pasaron por el estrecho que denominaron San Vicente, y el 10 de febrero de 1619 descubrieron, al sudeste del cabo de Hornos, las islas Diego Ramírez de Arellano, llamadas así en honor del cosmógrafo y piloto de la expedición. A su regreso dieron cuenta al rey de España, que se hallaba en Lisboa, y relataron en un diario de viaje el descubrimiento del nuevo estrecho de San Vicente, que pasó a ser identificado en la cartografía de la época. Consta en el claro y detallado diario el itinerario seguido y la información cartográfica, lo que permitió un nuevo mapa, realizado por Pedro Teixeira, famoso cartógrafo portugués al servicio del rey Felipe III.

Alejandro Malaspina.—La expedición realizada por Malaspina y Bustamante por tierras antárticas tuvo lugar entre 1789 y 1794. Remitieron un escrito al ministro de Marina, Antonio Valdés, proponiéndole visitar en su periplo las posesiones de España en América y Asia. Fue una iniciativa similar a la llevada a cabo por el capitán Cook. Tras la aprobación del rey, el ministro Valdés le asignó las corbetas *Atrevida* y *Descubierta*, que se hicieron a la mar el 30 de julio de 1789 desde Cádiz. La expedición cumplió sus objetivos, y en enero de 1794 navegó entre los numerosos y grandes hielos de la Antártida. A su regreso a España, en septiembre de 1794, Malaspina presentó un informe del viaje sobre cuestiones político-científicas, en el que se incluían

opiniones favorables a la concesión de una amplia autonomía a las colonias españolas americanas. Al año siguiente, ante su insistencia, fue acusado por Manuel Godoy de revolucionario y conspirador. Fue arrestado, y tras un juicio el 20 de abril de 1796, de dudosa legalidad, fue condenado a 10 años de prisión. Finalmente fue puesto en libertad y deportado a Italia. Fue un marino de gran valor y experiencia, que supo anticiparse a la etapa revolucionaria e independentista de la América hispana.

Navío San Telmo.—El naufragio de este barco forma parte de uno de los acontecimientos más dramáticos y misteriosos de la historia de la Armada. No hay constancia de que ningún naufragio alcanzase la costa, pero sí la hay de los restos del naufragio en el continente antártico.

El *San Telmo* había salido de Cádiz en 1819 junto al navío *Alejandro* y las fragatas *Prueba* y *Mariana*. La expedición, mandada por el brigadier Rosendo Porlier, llevaba la misión de afianzar la presencia de España en Perú. Las fuertes tormentas que afrontaron en la travesía del cabo de Hornos hicieron que los buques se dispersasen. El *San Telmo*, el más viejo de los navíos, no resistió la



Retrato de Alejandro Malaspina y Melilupi, brigadier de la Real Armada. Anónimo. Museo Naval.

tempestad y desapareció con sus tripulantes y tropa embarcada al norte de la isla de Livingston. Actualmente se conserva una placa conmemorativa en el cabo Shirreff de la isla Livingston, del archipiélago de las Shetland del Sur, que recuerda a estos marineros y soldados españoles, cuyos cuerpos fueron quizá los primeros que llegaron a la Antártida.

A partir de esta fecha, y durante un periodo de más de cien años, se origina un cierto vacío en la historia general y naval de España, consecuencia de los caóticos siglos XIX y mitad del XX que les tocó vivir a los españoles, quienes sufrieron la Guerra de la Independencia, el absolutismo de Fernando VII, las Guerras Carlistas y la Restauración, además de la Guerra con Estados Unidos, que apoyaron la independencia de Cuba, Puerto Rico, Filipinas y otros dominios españoles.

Tercer periodo. Desde 1957 a 2010

El acontecimiento más importante que en la historia de la investigación polar se produce en este periodo fue la declaración del año 1957-58 como Año Geofísico Internacional. La iniciativa fue de un grupo de científicos norteamericanos que desarrollaron nuevas técnicas, ya utilizadas en la Segunda Guerra Mundial. Esta actividad condujo a la firma del Tratado Antártico, que tuvo lugar en Washington el 1 de diciembre de 1959, y en el que además de los países signatarios se dejó abierta la posibilidad de firma a cualquier estado miembro de Naciones Unidas. España lo firmó en 1982. Este Tratado bloquea cualquier reivindicación territorial y limita las actividades a investigaciones pacíficas, estando prohibido el establecimiento de bases militares y cualquier acción militar, así como el ensayo con cualquier clase de armas, específicamente de las nucleares, y la utilización de material radioactivo.

Desde el año 1959 se han ido ampliando sus objetivos con nuevos convenios, como el de la conservación de focas antárticas, firmado en Londres en 1972, o el importante protocolo sobre protección del medio ambiente, firmado en Madrid en 1991.

Para alcanzar los objetivos del Tratado Antártico y obtener la condición de miembro, España tenía que desarrollar una investigación científica y establecer una base permanente, lo que se llevó a cabo en 1986. Durante la mitad del año se realizaron diversos estudios oceanográficos, meteorológicos y biológicos.

Campaña científica del Ministerio de Defensa en la Antártida

A principios de 1988 se contempla en España la necesidad de una integración plena en el Tratado Antártico, con el establecimiento de una base científica de mayor envergadura. Esta labor fue desarrollada por el Consejo Superior

de Investigaciones Científicas (CSIC), con la colaboración de la Armada española, que instalaron la base «Juan Carlos I» en la isla Livingston, del archipiélago de las Shetland del Sur, en enero de 1988. Gran parte de la labor recayó entonces en la Armada española y, bajo la dirección del capitán de navío Manuel Catalán Perez-Urquiola, se programó a través del Real Instituto y Observatorio de la Armada, así como del Instituto de Oceanografía y del Instituto Geológico Minero, una expedición en enero y febrero de 1988, la primera singladura científica del Ministerio de Defensa de España, con el pequeño buque *Río Baker*. A partir de esta fecha, España es admitida como miembro de pleno derecho en el Tratado Antártico.

Campañas Antárticas del BIO *Las Palmas* y del *Hespérides*

Ambos buques han contribuido a mantener la base Juan Carlos I, siendo importante destacar que en la actualidad se han cumplido más de veinte años de permanencia continuada de España en la Antártida. En la campaña 2009/2010, el *Hespérides* tuvo por misión observar cómo afecta el cambio climático a los océanos, con objeto de conocer los efectos de la contaminación, así como la radiación ultravioleta producida por el agujero en la capa de ozono que protege la Tierra. En este proyecto participaron científicos españoles del CSIC. El resultado servirá para mejorar el conocimiento de los problemas que afectan a la salud global de los océanos.



BIO *Las Palmas*.

La expedición Malaspina 2010 a la Antártida y la colaboración de la Armada

El BIO *Hespérides* zarpó del puerto de Cádiz a primeros de diciembre de 2010 para llevar a cabo, durante cerca de nueve meses, un completo examen de las aguas antárticas y de los océanos Atlántico, Índico y Pacífico en el hemisferio sur. Dará la vuelta al mundo, recorriendo 42.000 millas, y durante este tiempo un determinado número de científicos colaborará en los laboratorios del buque oceanográfico español. Puede decirse que es la mayor colaboración y compromiso de la Armada con la investigación científica. La expedición tiene por objeto estudiar el cambio climático, el calentamiento de los océanos, la acción de los contaminantes y el deterioro de los mares por el aumento de la radiación ultravioleta. Se trata en definitiva de un exhaustivo examen de los océanos.

La expedición Malaspina 2010 recibe su nombre como homenaje al ilustre marino Alejandro Malaspina. Será la primera vez que España lidera, en estrecha colaboración ente el CSIC y la Armada, una gran expedición en la que participarán, entre otros, la NASA, la Agencia Espacial Europea y el Departamento de Energía Estadounidense.



BIO *Hespérides*.

Los espacios polares

La III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no se ocupó del régimen jurídico de los espacios y las aguas polares. Se considera que son regiones con características propias y que sus aguas forman parte de la alta mar. Únicamente, y de forma muy genérica, hay una referencia en el artículo 234 del texto del Convenio a las zonas cubiertas de hielos: «Los Estados ribereños tienen derecho a dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva, donde la especial severidad de las condiciones climáticas y la presencia de hielo sobre esas zonas durante la mayor parte del año creen obstrucciones o peligros excepcionales para la navegación, y la contaminación del medio marino pueda causar daños de importancia al equilibrio ecológico o alterarlo en forma irreversible. Esas leyes y reglamentos respetarán debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles».

Entendemos que, pese a estar fuera del articulado del texto de la Convención, los espacios polares tienen en la actualidad una importancia excepcional en todo lo concerniente al Derecho del Mar. Especialmente la Antártida y los mares ribereños de este continente helado, patrimonio común de la Humanidad, merecen una atención especial, por lo que le dedicamos algunas especificaciones.

La Antártida. Régimen jurídico

La Antártida es un verdadero continente, cubierto de una gruesa capa de hielo que puede alcanzar un espesor de centenares de metros. La cumbre más elevada es el monte Kirkpatrick, de 4.450 m. La superficie exacta fue calculada en 1950 por Kosack, quien la estimó en 13.176.727 km², incluidas las islas situadas al sur del paralelo 66,5° S. En cuanto a las condiciones climatológicas, la mayor parte de la meseta central tiene una temperatura media anual inferior a -55°C, si bien se han registrado mínimas absolutas de -88°C en la estación rusa de «Vostok», y de -92,7°C a 20 km del Polo Sur. La flora antártica es extremadamente pobre, limitándose a unos pocos musgos y líquenes; las islas subantárticas son terrenos de tundra. En cuanto a la fauna, abundan los salmones, peces lobos, ballenas, cachalotes, focas, elefantes marinos y la foca de Weddell.

En el transcurso del siglo XIX y a comienzos del XX se sucedieron las primeras exploraciones y descubrimientos en el continente antártico. Acabada la Segunda Guerra Mundial, se reanudaron con fines tanto científicos como económicos y estratégicos. El conocimiento de la Antártida recibió un impul-

so decisivo con motivo de la celebración del Año Geofísico Internacional. Uno de los objetivos logrados fue la travesía terrestre de la Antártida, desde el mar de Weddell hasta el estrecho de McMurdo en el mar de Ross, pasando por el Polo Sur. La expedición, guiada por el geólogo inglés Sir Vivian E. Funchs y por Sir Edmund Hillary (que conquistó el Everest), trazó el perfil vertical del continente y midió el espesor de la capa de hielo que lo cubre.

Reservas naturales

En los últimos años se ha ampliado el conocimiento de los recursos antárticos. Según descubrimientos efectuados por expertos soviéticos y estadounidenses, en la plataforma de los mares de Ross y de Weddell hay ingentes reservas de hidrocarburos. Parecen extensos los yacimientos de carbón, y en la sección oriental del continente hay grandes depósitos de minerales (diamantes, oro, hierro, mica, plomo, estaño...). Por otra parte, la Antártida posee, con sus glaciares, la más rica reserva mundial de agua dulce. Sin embargo, en la actualidad es impensable la explotación de estos recursos no sólo por la dificultad y coste de su explotación, sino por el gran impacto ecológico que podría tener a escala mundial.

La Antártida es codiciada por su gran riqueza en materias primas, por lo que es mejor que su control pertenezca a la comunidad internacional, de forma que se representen los intereses de todos y se pueda evitar la utilización y explotación exhaustiva.

División territorial

Hasta 1958 la ocupación de la mayor parte de la Antártida y las declaraciones de soberanía eran más nominales que formales; se limitaban a la existencia de pocas bases, alguna de ellas permanentes. Con el descubrimiento de la importancia científica del continente y de su potencialidad económica, los Estados interesados adoptaron actitudes más rígidas. Gran Bretaña, Nueva Zelanda, Australia, Francia y Noruega habían declarado, mediante los correspondientes decretos, su soberanía sobre diferentes sectores antárticos, delimitados por meridianos y paralelos. Por otra parte, hay una serie de pretensiones sobre sectores del continente antártico que mantienen viva la polémica sobre la conveniencia de su división. Estados Unidos y la antigua Unión Soviética siempre se han declarado contrarios a las anexiones de las tierras antárticas y al sistema de sectores. Por las características tan peculiares del continente, además de su vital importancia no sólo económica sino fundamentalmente ecológica, se ha acordado internacionalizarlo para no dar lugar a desastres ecológicos.

En 1959 se celebró, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, una conferencia para discutir el definitivo ordenamiento del continente antártico, con la participación de los países que habían desarrollado allí actividades científicas, dentro del Programa Geofísico Internacional. El 1 de diciembre de ese año se firmó un tratado que estableció la completa desmilitarización de la Antártida por un periodo de 30 años, así como su utilización para fines exclusivamente pacíficos.

La Antártida hasta el Tratado de Washington de 1959

De siempre la Antártida ha sido verdaderamente una «tierra de nadie», donde todo el mundo ha sido libre de ir de un lado para otro sin pedir permiso alguno. El caso ha sido distinto en las islas subantárticas, alejadas del continente, donde ya eran reconocidas jurisdicciones a favor de distintos países.



Hielo austral.

En el año 1905 se hizo patente la necesidad del control de aquellos mares debido a la proliferación de la industria ballenera. Las islas del Atlántico Sur fueron reclamadas por vez primera por Gran Bretaña, de tal modo que los primeros promotores de las estaciones balleneras pidieron en 1905 los oportunos permisos al Gobierno británico. Del mismo modo ocurrió con islas situadas más al sur: Orcadas del Sur, Sandwich del Sur, así como la Tierra de Graham. El Gobierno inglés notificó a las otras naciones balleneras que estos territorios habían sido descubiertos por buques ingleses y quedaban sujetos a licencias y arriendos similares.

La mayoría de las compañías que trabajaban con licencias en estas islas eran de nacionalidad noruega, otras inglesas y una o dos de origen chileno o argentino. Nadie puso objeciones a la obtención de estas licencias, ni a los derechos que de ellas fueron cobrados. Pero de esta forma surgió la necesidad de regular la industria ballenera y similares. Los ingleses estaban en óptimas condiciones para ello y así lo hicieron, promulgando una serie de reglas o leyes balleneras que regulaban la industria, con las islas Malvinas como centro administrativo, con lo cual crearon cierto desconcierto.

Posteriormente, naciones como Francia, Noruega, Australia y otra vez Gran Bretaña formularon sus respectivas reclamaciones respecto a otros territorios del continente antártico, reconociendo sus mutuas reivindicaciones, de las que todas han hecho algún uso mediante ocupación u otra forma cualquiera de sus territorios.

Exceptuando las primeras expediciones, protagonizadas en gran medida por nacionales ingleses, las más importantes exploraciones han sido efectuadas por norteamericanos, quienes han cuajado el sector con banderas nacionales y han efectuado reivindicaciones personales en nombre de su Estado. Sin embargo, el Gobierno de los Estados Unidos ha rehusado hacer una reclamación formal sobre alguna parte del continente, de manera que otras naciones tampoco puedan hacerlas.

En medio de toda esta controversia, cabe resaltar la actitud mantenida por Argentina y Chile en la reivindicación de ciertas zonas, en contra de los intereses de Gran Bretaña. Las reclamaciones contradictorias no hallaron ningún tipo de acuerdo, pese a que Gran Bretaña estuvo dispuesta a someter la cuestión ante el Tribunal Internacional de Justicia, aceptando su decisión. Ninguna de las dos repúblicas sudamericanas estuvo de acuerdo con esta última sugerencia.

Las razones que tradicionalmente se han sostenido para la reclamación de nuevos territorios en el continente antártico pueden resumirse en la prioridad en el descubrimiento y en su proximidad a este continente. La primera de ellas, y la más antigua, no constituye un motivo jurídico suficiente, por lo que debe estar acompañada de otras razones. La prioridad debe incluir la publicidad dada al descubrimiento inicial y, como es natural, debe estar seguida por la presentación de la correspondiente reivindicación. Normalmente, tras un

descubrimiento se ponen en práctica diversas actuaciones, como izar banderas, poner una marca y anunciar la ocupación. Hay varios matices en cuanto al hecho de descubrir; por ejemplo, ver una isla a gran distancia no vale tanto como desembarcar en ella, y tirar banderas desde un avión no tiene la misma efectividad que andar sobre tierra firme.

Si un territorio ha sido utilizado de una u otra forma, empieza a tomar cuerpo la propiedad o posesión para algún tipo de provecho. Esta conducta cae, más bien, dentro de la idea de «ocupación razonable», expresión que es recogida e invocada muy a menudo, pero su definición varía con las circunstancias del continente al que nos estamos refiriendo.

Otro de los motivos de reivindicación es la «proximidad». Este criterio ha de ser tenido en cuenta, ya que tiene una cierta base. La proximidad de una tierra a otra es un término jurídico, y de acuerdo con el punto de vista de la nación que lo alega puede dar lugar a la accesión.

Hay otras razones, entre las que podemos citar la «potencia» y el «prestigio». Demasiado a menudo, las naciones más poderosas han sido capaces de reclamar y ocupar territorios en méritos a su poder más que a sus derechos. Entre las que han tenido que ver con la exploración, pero no han presentado reclamación alguna, cabe citar a Bélgica, Suecia, Alemania y, por supuesto, Estados Unidos.

En resumen de todo lo expuesto, podemos decir que la Antártida es un continente virtualmente despoblado y que está siendo protegido en todo lo que se refiere al desarrollo industrial. En cambio, se muestra propenso a aportar valiosos resultados en el ámbito científico. En la actualidad, es escenario de grandes investigaciones internacionales a una escala jamás alcanzada con anterioridad. Algunas naciones han asumido la dirección de las exploraciones con diversos motivos: aventura, prestigio, esperanza de beneficios, etc. Cinco de ellas han formulado reclamaciones sobre ciertas zonas y cuentan con sus correspondientes administradores. Queda un gran sector sin reclamar, aunque por acuerdo común será entregado a Estados Unidos en razón de su variada y continuada actividad en dichas zonas.

El Tratado de Washington sobre la Antártida

El 1 de diciembre de 1959 tuvo lugar en Washington la celebración de un tratado sobre la Antártida. Tomaron parte los gobiernos de Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, la Unión de África del Sur, la URSS, Gran Bretaña, Irlanda del Norte y los Estados Unidos de América. Con este tratado se pretendía el reconocimiento para que, en interés de toda la humanidad, la Antártida continúe utilizándose exclusivamente para fines pacíficos. También se reconoció la importancia de las contribuciones aportadas al conocimiento científico, como resultado de la coopera-

ción internacional en su investigación científica. Se trató de establecer una base sólida para continuar desarrollando la cooperación internacional, así como evitar que la Antártida llegue a ser motivo de discordia y de problemas entre estados. Dicha cooperación se fundamenta en la relación que existe entre la libertad de investigación científica, los intereses de la ciencia y el progreso de toda la comunidad internacional.

Este tratado que asegura el uso de la Antártida sólo para fines pacíficos, q fomenta la armonía internacional y promueve los propósitos y principios enunciados en la Carta de las Naciones Unidas. En el Tratado de Washington se llegaron a los siguientes acuerdos:

- La Antártida se utilizaría exclusivamente para fines pacíficos, prohibiéndose cualquier medida de carácter militar.
- Se enfoca la libertad de investigación desde la perspectiva de la cooperación internacional. Las partes contratantes se intercambiarían información sobre los proyectos de programas científicos para llegar al máximo en economía y eficiencia en las operaciones.
- Se proyecta también el intercambio de observaciones y resultados científicos sobre el continente, los cuales estarán disponibles libremente.
- La cooperación se estimularía a través de aquellos organismos especializados de las Naciones Unidas, así como otras organizaciones internacionales que tengan interés científico o técnico en la Antártida. No se persigue en el tratado que las partes renuncien a sus derechos de soberanía territorial. No es un perjuicio a la posición de cualquier parte contratante en cuanto al reconocimiento o no del derecho de soberanía territorial ni de los fundamentos sobre dichas reclamaciones.
- Se prohíben tanto las explosiones nucleares como la eliminación de desechos radioactivos en el territorio de la Antártida.

Las partes contratantes tuvieron en cuenta que era necesario promover los objetivos acordados y, sobre todo, asegurar la aplicación de las disposiciones de este tratado, ya que numerosos intereses internacionales se ponían en juego. Cada uno de los estados que estuviera facultado a participar en las reuniones tendría derecho a designar observadores para que se llevase a cabo un estricto control del cumplimiento del tratado. A éstos se les debía dotar de una gran movilidad para ejercer un buen control. Para ello, tendrían libertad de acceso en cualquier momento y lugar; además, podrían ir a cualquier región o estación, controlar instalaciones y equipos, vigilar navíos y aeronaves, así como sus embarques y desembarques, tanto de personal como de carga. Debido a la importancia del cumplimiento de lo establecido, se fijó una serie de medidas de control con el fin de establecer unas relaciones pacíficas entre la comunidad internacional afectada por el tratado. Se añadió un control

aéreo, con total libertad de movimiento, y un importante control informativo, por el que las partes contratantes, a partir de la entrada en vigor, debían informar de todas las expediciones a la Antártida. Dentro de éstas, de las que participen sus nacionales, sobre todo, de las que se organicen o partan de su territorio. debían informar de todas las expediciones a la Antártida. Dentro de éstas, de las que participen sus nacionales, sobre todo, de las que se organicen o partan de su territorio.

Cabe afirmarse que, de cierta forma, al establecerse importantes medidas de control se reafirma la soberanía nacional de cada parte, en el sentido de que tanto los observadores designados como el personal científico intercambiado, así como las personas acompañantes de éstas, estarán sometidos sólo a la jurisdicción de la parte contratante de que sean nacionales, siempre y cuando las acciones y omisiones tengan lugar mientras se encuentren en la Antártida con el fin de ejercer sus funciones.

Se acordó que las partes contratantes se reunieran en la ciudad de Cambera dentro de los dos meses después de la entrada en vigencia del tratado y, posteriormente, a intervalos regulares en lugares apropiados, con el fin de intercambiar información y consulta sobre asuntos de interés común relacionados con la Antártida, al igual que formular, considerar y recomendar a sus gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del acuerdo adoptado.

También se acordó que cada parte firmante tendría derecho a nombrar un representante que participaría en las reuniones que se fueran a desarrollar a la entrada en vigor del convenio. Se acordó un gran número de actuaciones concretas para el mantenimiento de la Antártida en buen uso y para que cada estado pudiese llevar a cabo tareas relacionadas con el interés general, estableciendo para ello controles entre los estados.



Despedida de Cartagena de la *Baleares* (2004).
(Foto: J. Peñuelas González).



LO QUE NOS DICEN LOS RETRATOS DEL INSIGNE BRIGADIER DIONISIO ALCALÁ-GALIANO

Constance D'AMBRIÈRES (*)



L insigne brigadier egabrense Dionisio Alcalá-Galiano, nacido en 1762, vivió en una época de progresos científicos importantes, a los que contribuyó considerablemente. Empezó una carrera en la Real Armada llena de éxitos, carrera trágicamente interrumpida durante el desastre naval de Trafalgar en octubre de 1805. La figura del insigne brigadier Dionisio Alcalá-Galiano se ha quedado en la memoria tanto por su acción heroica en Trafalgar como por sus hallazgos científicos. Aunque no faltan los testimonios escritos sobre la vida del marino, escasean sus retratos. En efecto, a pesar de que desempeñara destacado papel en el seno la Real Armada española, quedan hoy poquísimos retratos suyos. Dichas obras fueron realizadas a lo largo del XIX e incluso en el siglo XX. Cada representación del brigadier refleja una época y corresponde con un proyecto determinado. Por tanto, nos ha parecido interesante presentar el conjunto de los retratos del almirante que existen en Europa e incluso en América y estudiar través de éstos el mensaje que se ha querido transmitir.

Escultura exótica para recordar al explorador Dionisio Alcalá-Galiano

En los años 1770, Inglaterra y Francia ya habían organizado viajes de exploración marítima y se habían empezado a cartografiar los mares y los océanos. Los marinos James Cook y Jean-François de La Pérouse los recorrieron para la corona británica y para Francia respectivamente. En España, el rey

(*) Este artículo ha sido escrito por Constance d'Ambrières, con la colaboración de René d'Ambrières y el respaldo de los Alcalá-Galiano de Yurre y de Loreto Alcalá-Galiano.



Este retrato es el único que rinde homenaje al científico y explorador Dionisio Alcalá-Galiano. No sólo exploró los mares, sino que también participó en los avances científicos de la época, creando un observatorio astronómico en Montevideo. Allí resolvió el problema del cálculo de la latitud por la altura circunmeridiana de la Estrella Polar. Expuso sus demostraciones científicas en un documento titulado *Memoria sobre las observaciones de latitud y longitud en el mar*, que fue publicado en 1796.

ínsula se le dio el nombre de isla Galiano. Actualmente está poblada por canadienses que aún conservan el recuerdo de Dionisio Alcalá-Galiano, de tal manera que han querido rendir homenaje al científico que descubrió su isla realizando una escultura exótica, original y divertida, esculpiendo el rostro del brigadier en el tronco de un árbol y pintándolo de forma muy similar al retrato que se halla en el Museo Naval de Madrid.

Carlos IV quiso emprender proyectos similares. Como se conocía la excelencia científica de Dionisio Alcalá-Galiano en la Real Armada, el rey le encargó levantar las cartas marinas del mundo. Empezó a cumplir aquella honorífica misión a partir del año 1784. Exploró los mares para la Corona española durante una primera expedición en el Mediterráneo oriental y posteriormente en otra en el estrecho de Magallanes. Cartografió los mares Mediterráneo, Adriático, Egeo y el estrecho de los Dardanelos. Sus misiones de exploración le condujeron a navegar muy lejos de España. En el marco de la expedición Malaspina llegó hasta el estrecho de Juan de Fuca, situado al noroeste de Canadá. Exploró recovecos desconocidos por los europeos y descubrió una isla situada al este de la de Vancouver, en el estrecho de Georgia. Tal hallazgo excepcional no puede olvidarse, puesto que a esta

Un retrato oficial de Dionisio Alcalá-Galiano

Con posterioridad a sus misiones de cartografía, el brigadier obtuvo cargos diplomáticos sumamente estratégicos para España. En el verano del año 1802 condujo a Nápoles al heredero de la corona española Fernando VII, que iba a casarse con su prima napolitana la princesa María Antonia de Borbón-Dos Sicilias. El insigne marino mandaba el navío *Bahama* destinado a buscar a la futura reina de España. Don Dionisio llevó a su hijo Antonio de trece años para que participara en aquella expedición diplomática, el cual nos dejó un testimonio conmovedor de ese viaje en sus *Memorias*: «Durante mi estancia allí todo se volvió fiestas, gastándose abundante pólvora en salvas». Esas semanas de representación diplomática y mundana permitieron al marino alcanzar todavía más fama en los círculos del poder. En ese tipo de encuentros internacionales se solían hacer retratos de las personalidades asistentes y a veces se intercambiaban las pinturas. Sabemos que el retrato de don Dionisio, adquirido en 1881 por el Museo Naval de Madrid, fue realizado por un artista anónimo de la escuela de Nápoles a principios del siglo XIX.



Dionisio Alcalá-Galiano (1760-1805). Brigadier de la Real Armada Museo Naval, Madrid. El hecho de que fuera realizado por la escuela napolitana es relevante, puesto que coincide perfectamente con el viaje oficial a Nápoles del brigadier. De ahí deducimos que este retrato fue pintado durante ese viaje. Por tanto, no nos cabe duda de que el documento que lleva el brigadier en la mano es su carta de misión en Nápoles. Aquel retrato no alude a la carrera científica de don Dionisio, pero propone una visión del éxito social de la carrera del brigadier y nos deja un recuerdo optimista, muy alejado de los momentos desastrosos de Trafalgar.

La tragedia de Trafalgar

La carrera diplomática de Dionisio Alcalá-Galiano no pudo prolongarse más en un contexto de guerra entre Inglaterra y Francia. En efecto, Napoleón Bonaparte veía en sus rivales ingleses un freno para sus deseos expansionistas, por lo que proyectó invadir el Reino Unido. Decidió contar con el apoyo de la Real Armada española para aniquilar la Marina británica. Napoleón preveía reunir su flota, dividida entre el Mediterráneo y el Atlántico, a la que se sumarían los españoles. Napoleón eligió al almirante Villeneuve para mandar aquella operación. En el verano del año 1805 éste, que regresaba de las Antillas, no consiguió alcanzar el puerto de Brest, bloqueado por los ingleses, y decidió entonces entrar en Cádiz. Allí se juntaron las flotas española y francesa y formaron una escuadra combinada. Al insigne brigadier Alcalá-Galiano le encargaron mandar el navío *Bahama* de dicha escuadra.

Los británicos reaccionaron rápidamente y se posicionaron en la salida de Cádiz para inmovilizar la flota aliada. Frente a esa situación difícil, Alcalá-Galiano se opuso firmemente a que saliera la escuadra, esgrimiendo más que razonables argumentos ante los franceses. Su hijo, Antonio Alcalá-Galiano, relató el coraje de su padre en sus *Memorias*: «En el consejo de guerra quedó resuelto que las escuadras no saliesen, y a tal resolución contribuyó como quien más mi padre, cuya opinión era, y en aquel caso fue, que empeñándose un combate general era probabilísimo fuese de los enemigos la victoria». Desafortunadamente, a pesar de la oposición los brigadieres españoles, el almirante Villeneuve decidió que saliera la escuadra combinada. El valiente Dionisio Alcalá-Galiano, que sabía lo peligroso de tal maniobra, obedeció hasta el final al mando del *Bahama*. Pocas horas antes de fallecer, redactó su testamento a bordo del buque de su mando. Pensó en que su mujer, doña María Consolación Villavicencio, y sus hijos, Antonio y Manuela, iban a convertirse en viuda y huérfanos. El testamento es un archivo muy emotivo.

Como lo explica Lourdes Márquez Carmona en su artículo «Naufragios de la batalla de Trafalgar y el puerto de Santa María», el almirante Villeneuve eligió, además de su decisión irracional, un plan de combate desacertado, ya que quiso que los navíos aliados saliesen en línea, posición muy difícil de mantener durante un combate largo. En cambio, Nelson organizó su escuadra en dos columnas para que rompieran esa línea y desordenaran las posiciones aliadas. Los ingleses ganaron la batalla con sólo 27 buques contra una escuadra de 33 navíos (18 franceses y 15 españoles). España perdió 1.022 hombres, entre ellos al brigadier Alcalá-Galiano, cuyos restos desaparecieron en el mar. Esa derrota debilitó fuertemente tanto a la Marina española como a la francesa y confirmó la superioridad inglesa sobre los mares.

Rendir homenaje a los héroes de Trafalgar

Unos cincuenta años más tarde, en España y en Francia se empezó a hablar de aquella tragedia. Entre 1843 y 1869, el político e historiador francés Adolphe Thiers publicó *L'Histoire du Consulat et de l'Empire*. Aunque las páginas dedicadas a la batalla de Trafalgar presentan a Gravina, Álava, Valdés, Churruca y Alcalá-Galiano como «dignos de los mejores tiempos de la Marina española», el historiador galo criticó con acritud el estado de la flota española y denunció el bajo nivel de instrucción de los marinos españoles. Ensalzaba además las hazañas del almirante Villeneuve, con lo que deformaba profundamente la realidad. En el año 1850, el cónsul e historiador español Manuel Marliani publicó *El combate de Trafalgar* con objeto de responder a Thiers. Marliani quiso corregir la visión errónea de Trafalgar que proponía el francés y rehabilitar el honor de los marinos españoles. El hijo de don Dionisio, que había traducido una parte de la obra de Adolphe Thiers al castellano en 1845, valoró el trabajo de Marliani en sus *Recuerdos*: «Verdad es que su objeto fue vindicar nuestra marina de los agravios, a veces calumniosos, de M. Thiers; pero cumpliendo Marliani su propósito del modo más satisfactorio posible, hizo un servicio señalado a su patria, así como a la Armada española». En la obra de Marliani vemos un grabado de don Dionisio firmado por Donón y Vallejo, que rinde homenaje al ilustre brigadier, grado que obtuvo a finales del



año 1801. Sin embargo, esa representación no tiene nada que ver con el retrato oficial de la escuela napolitana. Podemos preguntarnos de dónde venía tal representación.

Sabemos que existió una miniatura de Dionisio Alcalá-Galiano, conservada en el ámbito familiar, de la que hoy solamente queda una fotografía sacada en los años 1860. Esa miniatura la tenía su hija doña Manuela y la llevó con ella a París cuando se estableció allí con sus dos hijas a principios del siglo XIX. Si comparamos la miniatura con el grabado, observamos una fuerte similitud. Resultaría interesante aclarar tal coincidencia.

Sabemos que entre 1830 y 1840 Marliani fue nombrado cónsul de España en Francia, primero en Marsella y luego en París. Casado con la aristócrata francesa Charlotte de Folleville, Marliani frecuentaba a los intelectuales franceses, entre ellos a la escritora George Sand. Así, nos parece muy probable que Marliani conociera a la hija del insigne brigadier, y que ésta le prestara la miniatura para que insertara en su obra una representación de su ilustre padre. La Real Armada lo «fue resucitando», como comenta Antonio Alcalá-Galiano en sus *Recuerdos*, y España comenzó a rendir homenaje a los héroes de Trafalgar. De hecho en el año 1850, se construyó un bergantín de dieciséis cañones bautizado *Alcalá-Galiano*.



Renovar el recuerdo de don Dionisio en el ámbito familiar

Manuela Alcalá-Galiano no sólo contribuyó a rendir homenaje a su padre a través del testimonio que entregó a Marliani, sino que hizo lo que pudo para conservar el recuerdo de su padre en su propia familia. En la década de los 60 del XIX mandó pintar un óleo póstumo de su padre. El artista se inspiró en la misma miniatura que había ayudado al cónsul Marliani. En la parte superior del retrato, podemos leer: «Dionisio Alcalá-Galiano, chef d'escadre - Tué au combat naval de Trafalgar - 21



octubre 1805», junto al escudo de armas de los Alcalá-Galiano. Lo escribieron en francés puesto que iba dirigido a la descendencia francesa del almirante. María La Saleta y Alcalá-Galiano, hija de Manuela Alcalá-Galiano, se casó con el pianista francés Félix Le Couppey en abril de 1835 en París. Tuvieron dos hijos, con lo que los bisnietos del insigne brigadier eran franceses.

Otro retrato póstumo fue realizado a partir de la misma miniatura, en el que figuran las mismas inscripciones en francés. El artista es obviamente diferente, pero la voluntad de subrayar el heroísmo del marino es aún más patente. El hecho de que parezca muy joven refuerza lo trágico de su muerte.

Estos dos retratos fueron encargados por descendientes de don Dionisio a pintores que no tenían nada que ver con la familia. Además eran muy probablemente franceses, lo que les alejaba de la sensibilidad gaditana. Sin embargo, la familia tiene el honor de contar entre sus miembros con el talentoso artista Álvaro Alcalá-Galiano, descendiente de Vicente Alcalá-Galiano, que era el hermano mayor del ilustre brigadier. Don Álvaro, que nació un siglo

después de Dionisio, en 1873, siempre se interesó por la historia de su familia. Fue alumno de Sorolla y dedicó varias de sus obras a la representación de sus ilustres parientes. Así, realizó un retrato del brigadier a principios del siglo XX, o sea, más de un siglo después de su trágica desaparición. A la vista del uniforme y la postura del personaje y dado que el pintor mantenía excelentes relaciones con la descendencia gala del brigadier, opinamos que también trabajó a partir de la miniatura de doña Manuela. A diferencia de los retratos póstumos realizados en Francia por artistas ajenos a la familia, logró crear una obra verdaderamente emotiva, consiguiendo transmitir el coraje, inteligencia y refinamiento a través de la mirada y la expresión del personaje.

Dionisio Alcalá-Galiano: un modelo para su familia

El pintor Álvaro Alcalá-Galiano era consciente de los sacrificios y de la determinación que supo mostrar su pariente Dionisio Alcalá-Galiano en los momentos más difíciles de la historia europea. Muchos miembros de la familia destacaron por sus valores patrióticos. Por ejemplo, el padre del insigne brigadier era comendador de la Orden de Alcántara, y Dionisio Alcalá-Galiano, fiel a las tradiciones de su país y de su familia, obtuvo el hábito de la Orden al acabar sus expediciones marítimas a finales del siglo XVIII. En todos los retratos luce la Cruz Verde de la Orden de Alcántara.

Su sacrificio no pudo dejar indiferentes a sus hermanos Antonio y Vicente, que eran intelectuales conocidos. Lucharon a favor de las ideas de la Ilustración. Antonio fue magistrado y redactó las *Máximas y principios de legislación universal*. Fue también diputado de las Cortes y obtuvo el cargo de consejero de Hacienda. Vicente Alcalá-Galiano, economista ilustrado, fue miembro de la Sociedad Económica de Amigos del País en Segovia y tradujo al castellano la obra de Adam Smith. Tuvo una descendencia numerosa, entre los que se encontraban el diplomático Emilio Alcalá-Galiano y Valencia, el general Félix Alcalá-Galiano o el ya citado Álvaro Alcalá-Galiano.

No podemos olvidar al hijo del brigadier, Antonio Alcalá-Galiano (llamado como su tío), muy afectado por la desaparición de su padre, y que nos dejó testimonios muy emotivos en sus *Memorias y Recuerdos*. Tuvo un recorrido político excepcional a lo largo del siglo XIX, participando en la sublevación de 1820, que provocó su exilio. Cuando regresó a España fue nombrado ministro de Marina bajo el gobierno de Istúriz. Nunca olvidó el sacrificio de su ilustre padre, que murió con sólo cuarenta y tres años.

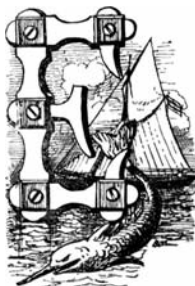


EL FUTURO DE LAS COMUNICACIONES EN HF DE LA ARMADA

Manuel ABALO CORES



Introducción



N los últimos años las comunicaciones por satélite han experimentado una rápida y amplia difusión en las unidades de la Armada. Sus prestaciones en ancho de banda (BW), rapidez y disponibilidad son excelentes. Este gran éxito podría hacernos pensar que las comunicaciones en HF (*high frequency* —onda corta—) en el ámbito estratégico habrían de pasar a un plano de mucha menor relevancia. Pero una decisión de esa trascendencia requiere una meditada reflexión sobre el estado y la utilidad de estos sistemas en el contexto actual de las comunicaciones de la Armada. Desde un punto de vista táctico, los sistemas de comunicación HF se

utilizan actualmente en los canales operativos para establecer enlaces entre unidades de la Armada, y también con otras unidades, tanto en el ámbito de la OTAN como en el de la UE, que no disponen de tecnología satélite. Es importante destacar, aunque a muchos les parezca lo contrario, que sólo unos pocos países de la OTAN disponen de esa tecnología.

Desde el punto de vista estratégico, los sistemas de comunicaciones HF permiten a las unidades permanecer en contacto con las estaciones en tierra, es decir, con sus cuarteles generales y con los centros de decisión. Las autoridades correspondientes pueden ejercer el mando, hacer llegar órdenes e información necesaria y relevante, así como permitir a sus comandantes rendir informes, novedades, etc. Este sistema es conocido en la Armada como «radiodifusión» y «buque tierra»; en la OTAN se denomina Sistema BRASS. (*Broadcast and Ship-Shore System*).

Situación actual en la Armada



Sala de Transmisores en Santorcaz.

Las comunicaciones HF en la Armada están basadas hoy día en el Sistema BRASS: el BRASS I, establecido en base a la Estación Radionaval de Madrid como nodo principal, con un elevado número de transmisores de alta potencia en Santorcaz y receptores en Bermeja, con sus correspondientes campos de antenas; el BRASS II añade las estaciones radio alternativas de Cádiz y Canarias como nodos de reserva, que incluyen varios transmisores y receptores en Cádiz (Puerto Real y Chiclana) y en Las Palmas (Picacho y Almatriche).

El control principal se ejerce desde el Centro de Comunicaciones del Estado Mayor de la Armada (CECOMEMA) y el Centro de Comunicaciones de la Flota (CECOMFLOT), que se encargan de transmitir,

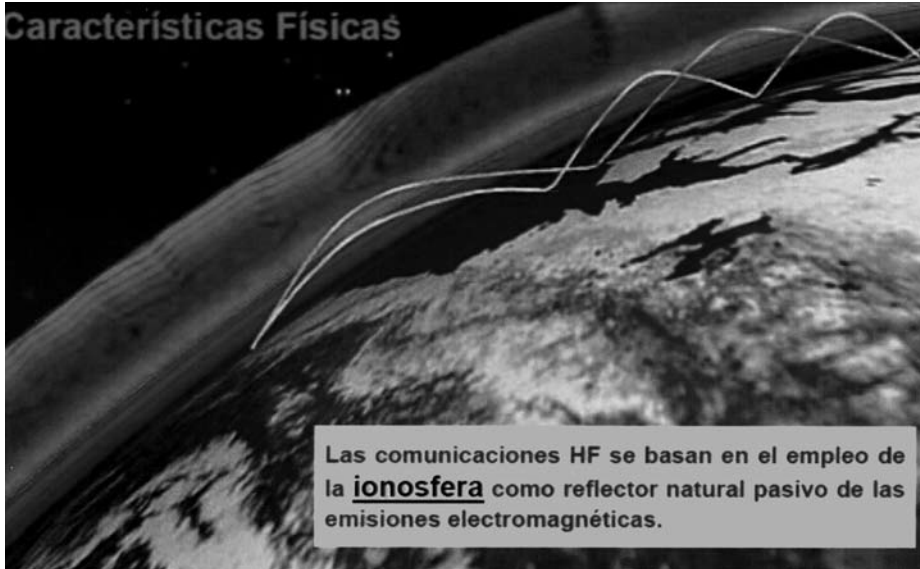


Sala de Receptores en Bermeja.

recibir y distribuir, a través del Sistema de Telecomunicaciones Militares (STM), todo el tráfico de voz y datos de las unidades. También se hacen cargo del tráfico que pueda necesitar la OTAN, según el acuerdo en vigor. Estos enlaces se llevan a cabo en la actualidad con un ancho de banda (BW) en torno a los 2.400 bps. Aunque se usa algo la fonía, en la práctica casi el 95 por 100 de los servicios suministrados son de datos.

Características de las comunicaciones HF

De siempre se ha achacado al HF su escaso ancho de banda, lo que motivaba enlaces con limitaciones de operación, poca disponibilidad, farragosos y muy dependientes de la calidad y profesionalidad/pericia de los operadores y condiciones poco controlables por el usuario. Esto es debido básicamente a la tecnología. Las comunicaciones en HF se basan en un canal de transmisión que hace que las ondas electromagnéticas se reflejen en la ionosfera; la reflexión se produce en varias capas, dado que la ionosfera no es un reflector perfecto. Eso implica que el canal cambie con el tiempo, sea dinámico, introduzca distorsiones, dependa de la actividad solar y sufra los efectos perjudiciales de altos niveles de ruido.



Dibujo de la ionosfera.

Pero también presenta numerosas ventajas:

La más importante es su precio. Un terminal satélite militar SECOMSAT (Sistema Español de Comunicaciones Militares por Satélite) es 20 veces más caro que el mejor transmisor de HF.

Además, y no menos importante, las comunicaciones militares por satélite (SECOMSAT) no dependen directamente de la Armada, sino del Estado Mayor de la Defensa (EMAD): el BW del SECOMSAT es escaso y hay que gestionarlo con criterios restrictivos. Todo esto sin perder de vista que no todas las unidades de la Armada disponen —y posiblemente no vayan a disponer— de equipamiento SECOMSAT.

Otra gran ventaja del HF es su gran robustez frente a averías. Hay que tener muy en cuenta que una avería del satélite o de sus estaciones de anclaje asociadas (más frecuentes de lo deseable) deja sin servicio no sólo a la Armada, sino a todos los usuarios, también de otros organismos. La proliferación en la utilización de los sistemas satélite tiene un efecto negativo añadido: muchos operadores de buques que tienen esa capacidad pueden bajar el nivel de adiestramiento en enlaces HF, con el riesgo de dejar sin sistemas de Mando y Control a las unidades desplegadas de la Armada.

La tecnología actual permite superar estos inconvenientes

La industria ha identificado estos problemas y ha desplegado una intensa actividad con el objetivo de mejorar la velocidad de los sistemas en HF. Estos nuevos sistemas podrán aumentar considerablemente el BW y, lo más importante, mantener el ratio de coste, posibilitando que, en realidad, más que una alternativa, el HF sea un elemento complementario del satélite, insustituible por ser un recurso que está siempre disponible y porque puede cubrir las necesidades más básicas de comunicación.

También debemos contemplar las mejoras que aportan las nuevas tecnologías, como la radio definida por *software* (SDR). El concepto es de enorme envergadura, ya que aplica un concepto similar al de los ordenadores. Consiste básicamente en trasladar lo más cerca posible de la antena los elementos analógicos de un equipo de HF, digitalizando los demás, de tal forma que en un mismo equipo (igual que si fuera un ordenador) se pueden aplicar diferentes formas de onda (igual que si fueran aplicaciones) para conformar a medida distintos tipos de enlaces o canales. En España existe un desarrollo basado en formas de onda definidas por *software*, denominado *HF data + voice link* (enlace HF de voz y datos, HFDVL). Se trata de un sistema 100 por 100 español, creado por las universidades Politécnica de Madrid (UPM), Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC) y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), con apoyo de los ministerios de Educación y de Ciencia e Innovación.

Estas técnicas, unidas a las de ALE (Establecimiento Automático del Enlace) y ALM (Mantenimiento Automático del Enlace) aportan grandes ventajas, como el funcionamiento integrado y simultáneo de la transmisión de información y de sondeo de canal, generalizando el concepto clásico de ALE y dando lugar al ALMA (Gestor Automático de Enlace), que hace que el cambio de canal se gestione de forma transparente para el usuario, de manera que el enlace de HF se perciba como estable y permanente.

Es posible implementar el ALMA tanto con transceptores clásicos como con los de banda ancha, aunque estos últimos son mucho más flexibles y eficaces. La implementación de los sistemas ALMA se puede hacer de manera progresiva: primero, haciendo uso de los actuales sistemas de banda estrecha instalados, y en el futuro, con transceptores de banda ancha en función de las necesidades. Al ser un sistema SDR que basa toda la gestión y modulación en *software*, permite ir adaptándose a los recursos radio disponibles en cada momento. Además, puede resultar muy beneficioso realizar una transmisión multibanda/multiantena para así sacar provecho de la diversidad de frecuencia y espacial que permita mejorar la robustez del sistema frente a los desvanecimientos.

Todo esto nos permitirá automatizar el proceso, haciéndolo independiente de la pericia del personal radio (otro de los inconvenientes de los sistemas



Antena Multifrecuencia.

actuales) y disminuyendo el personal dedicado a estos cometidos, que en los ejércitos —y en la Armada en particular— resulta escaso.

La tecnología HFDVL ha sido probada y contrastada en el programa *Coalition Warrior Interoperability Demonstration* (CWID) 2009 del Ministerio de Defensa, verificándose su funcionamiento real en ocho emplazamientos tácticos diferentes, que van desde varios tipos de buques de la Armada, incluidos submarinos, hasta vehículos de Infantería, aviones *Hércules* en vuelo y estaciones en tierra.

La iniciativa SDR y la digitalización en el mundo de la radio están experimentando un desarrollo extraordinario. Sirva como ejemplo el programa *Joint Tactical Radio Systems* (JTRS) de la Marina de los Estados Unidos, que empezó en 1997 y que tiene como objetivo sustituir los más de 200 tipos de radios del inventario del Departamento de Defensa (DoD) por comunicaciones multicanal (voz, datos, imagen y vídeo) que sean fiables, modulares, escalables y reconfigurables.

En Europa hay muchos organismos que trabajan en la mejora de las comunicaciones radio. El más destacado es el *European Secure Software Defined Radio* (ESSOR), en el que participa España junto a Francia, Italia, Finlandia, Suecia y Polonia. Estos organismos trabajan conjuntamente con empresas como Elektrobit, Thales, Selex, Indra, Saab y Radmor. Otras, como General Dynamic y Harris, ya en la esfera americana, hacen lo mismo. En el mundo

empresarial español, además de Indra y Amper, Epicom también participa en el desarrollo de los aspectos de seguridad.

Perspectivas de futuro del BRASS

Desde 1921 en que se creó la Estación Radio de Madrid (ERMAD), el sistema nacional instalado en las estaciones radio de la Armada estaba conformado por los equipamientos de las estaciones radio principal de Madrid y secundarias de las zonas marítimas, con equipamientos, en general, de tecnología Harris de finales de los años 70.

A finales de los años 90, aprovechando el Programa *NATO Security Investment Programme* (NSIP) con su paquete de capacidad CP9A0101, se enfocó la modernización de su equipamiento, instalando un elevado número de transmisores en Santorcaz y de receptores en Bermeja con tecnología SELEX, y se llevó a cabo una profunda remodelación y ampliación de los campos de antenas. Esto conllevó también una profunda reorganización administrativa y operacional de las comunicaciones, cerrándose las estaciones radio secundarias de las zonas marítimas de Ferrol y Cartagena.

Visto esto, parecería que ya estábamos listos y no necesitábamos nada más. Pero el dinamismo tecnológico actual nos lleva por otros caminos que no eran habituales antes, cuando una tecnología duraba 25 ó 30 años. Actualmente, 10 años en el mundo de las comunicaciones son muchos, y el BRASS I ya está quedando obsoleto. Los equipamientos que en el año 2000 eran de primera línea han dejado de fabricarse y, a pesar de los esfuerzos de la Jefatura de Apoyo Logístico (JAL), ya comienzan a plantear problemas de mantenimiento por obsolescencia. Los equipos instalados no están preparados para las nuevas tecnologías, que permitirán mucho más ancho de banda y mucha más automatización. La propia OTAN dispone de un *BRASS ENHANCEMENTS 1 Target Architecture* (BREITIA), para la modernización y ampliación del BRASS y su integración en la *Nato Net Enable Capability* (NNEC). Estas mejoras permitirían aliviar notablemente la carga de trabajo de los buques con capacidad satélite, siendo un gran complemento para ellos.

Por todo esto, parece razonable pensar que se pueden aprovechar estos esfuerzos para que en un plazo medio, en cuanto las condiciones presupuestarias mejoren, enfocar una modernización, quizá por fases y plurianual, para incorporar las nuevas tecnologías, siempre en busca del ancho de banda.

Conclusiones

De todo lo expuesto, la conclusión general que puede extraerse es que la tecnología HF, además de ser un complemento importante de los sistemas de

comunicación vía satélite, es necesaria en aquellas unidades que no tienen en la actualidad acceso al sistema SECOMSAT, o que debido a su misión no van a disponer de él. También es un sistema alternativo para los buques con SATCOM, que permite mantener siempre un sistema de mando y control en caso de indisponibilidad del satélite.

Esta tecnología es sólo de uso exclusivo de la Armada. Es sensiblemente más económica, robusta y fiable. No sólo no tiende a desaparecer, sino que está siendo potenciada con la aplicación de nuevas tecnologías, que le permitirán complementar la capacidad satélite.

La industria internacional está apostando ya con productos desarrollados y de inmediata aplicación, algunos de ellos ya en servicio en marinas punteras de la OTAN. Por último, las estaciones BRASS no sólo deben mantenerse cumpliendo los compromisos OTAN, sino que además habrá que potenciarlas para adecuarlas a las nuevas tecnologías, permitiendo mayor ancho de banda y automatización y disminución del personal.

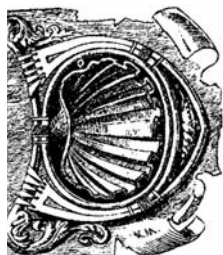


BIBLIOGRAFÍA

- Conferencias del autor en ERMAD y EMA (años 2009 y 2010).
Documentación diversa sobre Sistemas BRASS OTAN (2008/2009).
ZUAZO, Santiago; PÉREZ, Iván: Conferencias Universidad Politécnica de Madrid y de Las Palmas.
Conferencias Estudio sobre la SDR en JAL (2008).
MÜLLER, Albrecht: *The Future of Naval Communications*, 16 de junio 2010.

LOS RETOS DEL MANTENIMIENTO DE LA FUERZA NAVAL EN EL SIGLO XXI

Manuel TRIANO POUSO



ENTRO del esfuerzo continuo de transformación al que está sometida la Armada, se hace necesario revisar los criterios de mantenimiento que se han de adoptar en las próximas décadas. Esta necesidad no surge repentinamente, sino que su aparición ha sido gradual desde hace años. Por otra parte, la Armada no se ha mantenido inactiva, sino que durante los últimos años del siglo xx y primeros del XXI el concepto de mantenimiento ha ido evolucionando pero, a mi juicio, no lo suficientemente rápido.

Con este artículo no pretendo desarrollar un análisis exhaustivo del problema, ni agotar el tema; para ello sería necesario un espacio mayor y un autor más cualificado. Solamente trato de describir cómo ha evolucionado el concepto de mantenimiento en las últimas décadas y de imaginar hacia dónde va a evolucionar en las próximas, siempre desde un punto de vista personal, pero basado en la experiencia acumulada durante algunos años. Así que todos los párrafos podrían comenzar con la coletilla: «En mi modesta opinión...».

¿De dónde venimos?

Hasta las décadas de los años 60 ó 70 del siglo xx, en la Armada no había ningún *sistema* de mantenimiento. No quiero decir que no se hiciera mantenimiento. Lo que no había era un modelo de mantenimiento *sistemáticamente* organizado.

Entre los años 50 y 70 llegaron los barcos de la ayuda americana: dragaminas, el *Dédalo*, destructores, submarinos, LST, etc. Con estas unidades y, posteriormente, con las fragatas de la clase *Baleares*, nos llegó el PMS (*Plan-*



Portaaeronaves *Dédalo*.

ned Maintenance System), que constituía un sistema para planear, dirigir y controlar la ejecución del mantenimiento preventivo de todos los equipos y sistemas de un buque de guerra. Este modelo nos gustaba a la mayoría de los oficiales que lidiamos con él, porque nos decía casi todo lo que había que saber del mantenimiento: *qué, cuándo, quién y cómo* había que hacer las cosas.

Por esos mismos años, las unidades de la Flotilla de Aeronaves, también de procedencia americana, tenían (y aún siguen teniendo) un sistema de mantenimiento que presentaba ciertas peculiaridades derivadas de las exigencias de la seguridad en vuelo. La más llamativa era la existencia de un potente segundo escalón de mantenimiento, dependiendo orgánicamente del jefe de la Flotilla.

Posteriormente, con las fragatas FFG la Marina de los Estados Unidos introdujo un nuevo modelo de mantenimiento, que evidentemente nosotros adoptamos para las fragatas de la clase *Santa María* y el Grupo de Combate: el *Class Maintenance Plan* (CMP), que aún sigue en vigor, y cuyas novedades más significativas eran las siguientes:

- Se apoyaba en una enorme base de datos recopilada de todas las unidades de la serie FFG, que permitía añadir, eliminar y modificar la información sobre las tareas de mantenimiento en base a la experiencia acumulada.
- La descripción de las tareas de mantenimiento incluía una estimación de coste, esfuerzo, medios y tiempo necesarios; información que se actualizaba en la base de datos y que era de enorme utilidad en el planeamiento y gestión del mantenimiento.
- Necesitaba un segundo escalón orgánico con grandes capacidades (el ISEMER), al estilo del existente en la Flotilla de Aeronaves, pero con otra dimensión.
- Este modelo ya no era tan sistemático como el PMS, sino que se basaba más bien en «inspección y reparación que proceda», pero con la ventaja de que ahora la «reparación que proceda» estaba descrita con cierto grado de detalle y el esfuerzo necesario estaba valorado con mayor alcance. Así que con este sistema había menos tareas exhaustivas, se descargaba de trabajo a la dotación y se mejoraba mucho la gestión.



Fragata (F 81) *Santa María*.

Por otra parte, en los años 70 la Armada acometió la construcción de los submarinos de las clases *Delfín* y *Galerna*, de diseño francés, que aportaron otro sistema de mantenimiento distinto, pero muy similar al PMS americano desde el punto de vista conceptual. Tenía, además, algunas coincidencias (por razones obvias de seguridad) con el mantenimiento de aeronaves. Este modelo se basaba en tres pilares básicos:

- Reemplazo sistemático de aquellos elementos directamente relacionados con la seguridad.
- Inspección periódica frecuente de otros elementos vitales.
- «Gran carena» (*overhaul*) cada cinco años, con reemplazo sistemático de componentes vitales e inspección exhaustiva, pieza a pieza, del resto de elementos.

La pérdida de los modelos

Los modelos expuestos nos vinieron dados bien por los Estados Unidos o por Francia. Pero a partir de los años 80 la Armada ha acometido la construcción de una larga lista de unidades de diseño propio: los cazaminas de la clase *Segura*, los buques de asalto anfibio *Galicia* y *Castilla*, los petroleros *Marqués de la Ensenada*, *Pizarro* y *Cantabria*, las fragatas de la clase *Álvaro de Bazán*, los buques de acción marítima, el buque de proyección estratégica *Juan Carlos I* y los submarinos de la clase *S 80*. Este conjunto de proyectos forman un programa de construcción naval muy exigente, cuyo origen podría establecerse en las corbetas de la clase *Descubierta*. Tanto por parte de la Armada como de la industria nacional, se ha hecho un enorme esfuerzo en el diseño de estas unidades y sus sistemas. Pero en estos proyectos ya no tenemos a nadie que nos proporcione el plan de mantenimiento; lo tiene que definir el astillero, integrando (y no simplemente sumando) las propuestas del diseñador de cada sistema. Y le corresponde a la Armada la responsabilidad de fijar criterios propios, establecer un modelo de referencia y dotarse de los medios adecuados para ponerlo en práctica.

En este tiempo la US Navy ha evolucionado el modelo CMP para convertirlo en ICMP (*Inter-Class Maintenance Plan*), basado en una masiva cantidad de información sobre los sistemas en servicio en diferentes tipos de unidades. Pero nosotros no contamos con semejante masa de información, ni con capacidad para generarla y analizarla. Además, han surgido otros modelos de mantenimiento —CBM (1), RCM (2), etc.—, de los que hablaré más adelante.

¿Cuál de todos estos modelos debemos adoptar? ¿Cuál es el que necesita la Armada? ¿Cuál nos podemos permitir? ¿Es posible tomar un poco de cada uno para crear un modelo propio? ¿Tenemos los recursos y medios para implantar alguno de ellos? La industria se vuelve hacia la Armada y pregunta qué modelo debe emplear para diseñar el mantenimiento de su sistemas y, de momento, creo que no estamos dando una respuesta satisfactoria. La Armada,

(1) *Condition Based Maintenance*, mantenimiento basado en la condición.

(2) *Reliability-Centered Maintenance*, mantenimiento orientado a la fiabilidad.

a su vez, pide asesoramiento a la industria, pero nuestra industria tampoco es capaz de dar una respuesta adecuada.

En mi opinión, éste es el auténtico reto que debemos afrontar, y que se puede formular en los siguientes términos: ¿Es la Armada española capaz de definir, implantar y gestionar un modelo de mantenimiento adecuado para cada una de sus unidades? A continuación trataré de exponer brevemente algunos de los aspectos y factores que deben tenerse en cuenta para encontrar la respuesta a esta pregunta.

Evolución del diseño de las unidades y de la tecnología

Durante las últimas cuatro décadas la proporción de participación nacional en el diseño de buques de guerra ha pasado de ser casi nula, hasta aproximarse al 100 por 100. De esta forma, la responsabilidad de definir el sistema de mantenimiento también ha pasado a ser, en gran parte, nacional. Por otro lado, ya suena a tópico hablar de cómo ha evolucionado la tecnología de los sistemas. Esta evolución, que continuará en las próximas décadas a velocidad creciente, ha complicado mucho el mantenimiento, porque exige mantenedores no sólo altamente cualificados, sino capaces de adaptarse con agilidad a la continua evolución tecnológica.

Pero, por otra parte, esta misma evolución tecnológica nos proporciona herramientas que facilitan la sistematización de los procesos. Las tecnologías de la información permiten implantar sistemas de telemantenimiento y de mantenimiento basados en síntomas; es decir, sistemas que permiten recopilar datos de los sistemas de forma exhaustiva, y enviarlos a cualquier lugar del mundo en tiempo real. De esta forma, expertos en cada sistema pueden monitorizar su funcionamiento desde un centro de diagnóstico adecuadamente equipado y prevenir las averías. Un ejemplo de este modelo será el Centro de Supervisión y Análisis de Datos de la Armada (CESADAR), que se ha puesto en marcha en el Arsenal de Cartagena.

Como siguiente paso natural a este desarrollo se debería llegar a dotar a la Armada con la capacidad para poder efectuar reparaciones a distancia o, al menos, para que un grupo de expertos puedan dirigir a la dotación en tiempo real sobre cómo llevar a cabo una tarea de mantenimiento preventivo o correctivo. Hoy en día ya existe la tecnología para ello, pero su implantación es aún muy costosa.

Evolución de los modelos

Ya se ha descrito cómo del modelo PMS pasamos primero al CMP y luego al ICMP sin que hayamos sido capaces de asimilar el cambio conceptual,

técnico y organizativo que esto supone. El Reglamento de Mantenimiento, que es del año 1981 (y las 19 instrucciones para su desarrollo emitidas hasta finales de 1984) se basan en un modelo de PMS y en las estructuras de los arsenales y de la Fuerza de aquel momento.

En los contratos para nuevas unidades se exige que estén dotadas de un sistema de mantenimiento tipo CBM (*Condition Based Maintenance*) que requiere dotar a cada sistema de una serie de sensores que permitan monitorizar su estado mediante lectura de vibraciones, termografía, etc., y actuar en consecuencia, pero no tenemos criterio para definir qué parámetros se deben monitorizar y qué tratamiento hay que aplicar al resultado de las medidas. En este sentido se han dado algunos tímidos pasos en mantenimiento por síntomas, pero sin mucho orden y sin un criterio claro. Además, nos ha llegado recientemente información sobre el modelo RCM (*Reliability-Centered Maintenance*) que algunos quieren forzar a que se implante en las nuevas unidades, pero nuevamente, sin tener criterio propio para definir cómo. Sería necesario que algunos oficiales estudiaran a fondo cada uno de estos nuevos modelos de forma que se pudiera establecer una doctrina propia de la Armada española en este sentido.

El primer escalón

Cuando se produjo la desaparición del servicio militar obligatorio, algunos esperábamos que la profesionalización de la marinería aumentaría sus niveles de eficacia. Pero el resultado no ha sido el deseado, de forma que tareas que antes hacían los marineros de reemplazo ahora resultan casi imposibles para algunos profesionales. En mi opinión esto se debe, entre otras cosas, a que la «mili» se nutría de todos los sectores de la sociedad, y lo que obteníamos era, más o menos, un promedio de la juventud de España. En cambio, la captación de marineros profesionales tiene normalmente su mayor éxito en los sectores menos formados de la sociedad.

El incremento de la operatividad de las unidades y la sofisticación de los sistemas ha provocado que nuestras dotaciones (oficiales incluidos) hayan pasado del concepto clásico de operador-mantenedor al de utilizador operativo. En gran parte se puede deber a que la creciente exigencia en formación y adiestramiento táctico-operativo ha reducido el tiempo disponible para los más técnicos. Además, el esfuerzo al que están sometidas las dotaciones y la necesidad de mantener los grados de captación y retención en niveles aceptables han hecho que la Armada adopte un sistema para la conciliación de la vida familiar y laboral, cuando los buques regresan a sus bases, que compense los periodos fuera de éstas, durante el tiempo típico y natural para efectuar mantenimiento preventivo. La solución de este problema pasa, en mi opinión, por dos líneas de acción:

- Mejorar la formación y el adiestramiento específico en tareas de mantenimiento.
- Potenciar los segundos escalones de mantenimiento para apoyo a las dotaciones.

Pérdida de capacidades de los arsenales

En la época del PMS, los arsenales prestaban un apoyo continuo, directo y muy cualificado al mantenimiento de nuestras unidades, además de un asesoramiento técnico para el diagnóstico y solución de problemas. Hoy en día la capacidad de los arsenales para llevar a cabo tareas de mantenimiento se ha reducido en gran medida, excepto en algunos «nichos tecnológicos» que, en cualquier caso, están a extinguir. Las grandes limitaciones del primer escalón y la pérdida de capacidad de los arsenales obligan a recurrir al cuarto escalón para acometer tareas relativamente sencillas a cambio de un coste a veces desproporcionado.

Despliegues a larga distancia

Hace 30 años, un despliegue de 45 días de un buque con base en Rota, se consideraba un gran esfuerzo para los escoltas. Aparte del *Elcano*, una fragata al año y algún submarino, era muy poco frecuente que un buque estuviera a más de un par de días de distancia de alguna de nuestras bases. Hoy en día, en cambio, es habitual tener lejos de nuestras aguas jurisdiccionales a una docena de barcos, con presencia cada año en todos los océanos (incluidos el Ártico y el Antártico). Es evidente que necesitamos un sistema de apoyo a nuestros buques en cualquier lugar del mundo. Hoy en día este apoyo se presta, cuando es necesario, sobre un modelo del tipo «caso por caso»; es decir, sin un modelo. Necesitamos un sistema de mantenimiento que permita atender las necesidades de la fuerza allá donde se encuentre y que debería apoyarse, por este orden, en lo siguiente:

- Capacidades de nuestros aliados en la zona.
- Capacidades de otros países amigos.
- Despliegue de equipos técnicos mixtos de la Armada y la industria.

Mantenimiento integral e integrado

Otro cambio conceptual que es necesario hacer es el de olvidarnos del mantenimiento por equipos y por especialidades. Los sistemas navales de hoy

en día están tan interconectados interna y externamente que es necesario dar un tratamiento integral a su mantenimiento. Además, el modelo de mantenimiento tiene que estar integrado desde el diseño del propio sistema y en sus procedimientos de operación. En caso contrario, corremos el riesgo de reparar los síntomas sin detectar la causa de la avería.

Además, puesto que la eficacia del mantenimiento depende, en gran medida, de la disponibilidad de repuestos, será necesario mejorar la gestión de éstos, particularmente en los siguientes aspectos: debe profundizarse en el concepto de «almacén virtual único», que tiene que incluir los almacenes a flote y el apoyo necesario a las unidades en los despliegues de larga duración. En los mantenimientos asignados al cuarto escalón, los repuestos deben ser adquiridos por la empresa, no por el Servicio de Repuestos, pero conservando el control de calidad y el registro de consumos. Y por último, debe resolverse el desfase actualmente existente entre el sistema de escalones de mantenimiento (cuatro escalones) y de aprovisionamiento (dos escalones).

¿A dónde vamos?

A continuación, expongo brevemente ciertos aspectos novedosos del mantenimiento, algunos de los cuales ya están siendo implantados en otros países y en algunos sectores de nuestra industria. Nuestra Armada ya se ha aproximado a alguno de ellos y creo que, en cualquier caso, deberá estudiarlos en el futuro.

- *Apoyo logístico total al ciclo de vida.* En la actualidad, la obtención de nuevas unidades y su mantenimiento son actividades que están totalmente disociadas, tanto orgánica como funcionalmente, lo que provoca disfunciones y, sobre todo, una discontinuidad que no tiene sentido. Por otra parte, la desproporción existente entre el presupuesto para obtención y el de mantenimiento no refleja la realidad de las necesidades de un sistema. Deberían tomarse medidas para evitar esta discontinuidad, y considerar el apoyo necesario en mantenimiento y repuestos a la totalidad del ciclo de vida ya desde las fases de definición, especificación y diseño de nuevos sistemas.
- *Contrato de responsabilidad compartida.* Es necesario implicar a la industria en el proceso de mantenimiento. No tiene sentido emplear enormes cantidades de dinero en adquirir sistemas suministrados por empresas del más alto nivel tecnológico para, inmediatamente, confiar su mantenimiento a empresas mucho menos cualificadas, exclusivamente por razones de ahorro. Muy al contrario, considero que se debe corresponsabilizar al suministrador de un sistema en el apoyo al ciclo de vida, no solamente en aspectos técnicos, sino también de gestión de

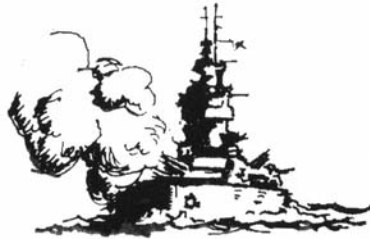
- inmovilizaciones, etc. Esto último puede resultar extraño, pero es un modelo ampliamente implantado en países como el Reino Unido y complementaría la reducida capacidad de nuestros arsenales.
- *Equipos de mantenimiento desplegados.* Cuando se producen situaciones que requieren actuaciones urgentes en lugares del mundo donde no hay posibilidad de recibir algún tipo de apoyo, se organizan sobre la marcha equipos que se desplazan allá donde hacen falta y que, normalmente, están formados por personal de la industria, lo que tiene un elevadísimo coste. Una solución puede consistir en establecer equipos de mantenimiento desplegados para ciertos sistemas que podrían requerir este tipo de asistencia con mayor frecuencia. Estos equipos podrían estar integrados de forma mixta por personal de la Armada y de la industria y sólo deberían actuar en caso de imposibilidad de efectuar telemantenimiento. Además de evitar la necesidad de improvisar cada vez, permitirían adquirir cierto grado de adiestramiento en este tipo de misiones. Por otra parte, la idea encaja perfectamente en el concepto del contrato de responsabilidad compartida expuesto más arriba.
 - *Especialistas en mantenimiento.* Ya se ha expuesto cómo la creciente exigencia en formación y adiestramiento operativo reduce el esfuerzo disponible para los aspectos puramente técnicos, al tiempo que la progresiva sofisticación exige mantenedores no sólo altamente cualificados, sino capaces de adaptarse con agilidad a la continua evolución tecnológica. Será necesario en el futuro contemplar la posibilidad de especializar a parte del personal de la Armada, con la formación y el adiestramiento adecuados, para asumir tareas de mantenimiento. En algunos sistemas especialmente críticos por su seguridad, esta especialización debería llegar hasta el grado de tener un grupo de personas certificadas para efectuar su mantenimiento, fuera del cual nadie se considere cualificado para ningún tipo de intervención. Por otra parte, esta especialización no debe limitarse a la ejecución del mantenimiento, sino a su gestión y dirección técnica.
 - *Sistemas de bajo perfil de mantenimiento.* Aunque esta idea suene descabellada, en algunos sistemas navales puede sucedernos en breve algo parecido a lo que pasa en nuestra vida diaria con algunos equipos que hace relativamente poco tiempo eran susceptibles de cierto nivel de mantenimiento y que ahora son de «usar y tirar»: televisores, ordenadores, equipos de música, electrodomésticos, etcétera. Hay equipos que tienen un ciclo tecnológico tan breve que quedan obsoletos en poco tiempo y no compensa mantenerlos ni repararlos, sino sustituirlos cuando se complete su ciclo o cuando sufran una avería. Por otra parte, los ejemplos anteriores son muestra de que este procedimiento no necesariamente encarece el precio de los sistemas y, en cambio, permite tener siempre equipos de última tecnología.

Conclusión

La Armada se enfrenta al reto de decidir cuáles van a ser el modelo y la doctrina de mantenimiento más adecuados para dar a sus unidades el apoyo necesario en tiempo, forma y lugar. Para ello se deben estudiar diferentes posibilidades, algunas de las cuales he tratado de enumerar en las páginas anteriores, y se deben enfocar hacia la necesidad de extender nuestra capacidad de apoyo a todos los teatros de operaciones de la Fuerza Naval, con la calidad técnica necesaria y en los plazos de respuesta adecuados.

Yo no sé cuáles son las respuestas a los interrogantes planteados. Pero creo que, en cualquier caso, se hace necesario estudiar con detalle, entre otros, algunos de los aspectos aquí expuestos.

Quizá estos tiempos de penuria y, por tanto, de actividad logística reducida sean el momento adecuado para pararse a pensar qué vamos a hacer en el futuro.



REFLEXIONES SOBRE LOS INFORMES PERSONALES DE CALIFICACIÓN

Enrique SAN JOSÉ MARTÍN

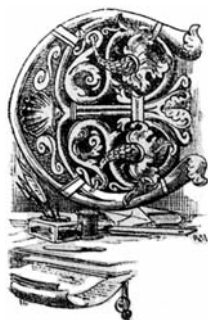


Juan María IBÁÑEZ MARTÍN



*La excelencia moral es resultado del hábito.
Nos volvemos justos realizando actos de justicia;
templados, realizando actos de templanza; valientes,
realizando actos de valentía.*

Aristóteles.



S posible que las grandes novedades en la política de personal de las Fuerzas Armadas sobrevenidas desde la entrada en vigor de la Ley de la Carrera Militar (LCM), integración de escalas, nuevo sistema de ascensos, nuevo sistema de enseñanza militar y normativa sobre evaluaciones, hayan dejado en un segundo plano el cambio del sistema de informes personales de evaluación (IPEC). Precisamente por esto, y por la magnitud de las novedades del sistema de IPEC, creo necesario realizar en voz alta unas breves reflexiones sobre este asunto.

Con la Orden Ministerial 55/2010, de 10 de septiembre, desarrollada en el ámbito de la Armada por la Instrucción de AJEMA 80/2010, de 23 de diciembre, se cierra el ciclo de aprobación y publicación de las principales disposiciones derivadas de la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar, al desarrollar el contenido de su artículo 81. En él se fijan las principales directrices que han guiado el cambio de la principal herramienta a usar en las evaluaciones de todo el personal militar de las Fuerzas

Armadas. Y aquí precisamente radica la importancia del cambio. Este artículo 81, junto con la normativa relacionada con las evaluaciones, pone en las manos de todos los calificadores una gran responsabilidad sobre el desarrollo de la carrera de los interesados y, por tanto, sobre sus aspiraciones profesionales. Esta responsabilidad exige, si cabe, un mayor esfuerzo por parte de todos los implicados en la calificación.

La normativa de evaluaciones pretende escoger a los mejores para ocupar los puestos de mayor responsabilidad. Para ello, se deben tener en cuenta todos los aspectos que configuran la carrera militar de los evaluados. Éstos se pueden dividir en cuantificables y no cuantificables. Entre los primeros están los destinos ocupados, el tiempo que se ha estado en ellos, las recompensas y felicitaciones, los cursos realizados, las sanciones, los idiomas, las operaciones en las que se ha tomado parte, etc. Los segundos, que son los más difíciles de valorar al referirse a las cualidades y actuación profesional de los militares, son los que se incluyen en el IPEC, y ésta es la única herramienta que mide lo que se hace en un destino.

El citado artículo 81, define el IPEC como la «valoración *objetiva* de unos conceptos predeterminados que permitan apreciar las cualidades, méritos, aptitudes, competencia y forma de actuación profesional del militar». Destaco la palabra «objetiva» para hacer hincapié en que, aunque es inherente al sistema un cierto grado de subjetividad, *la objetividad es un fin al que debemos aspirar*. Esta objetividad, por tanto, no depende únicamente del diseño del sistema, también tiene que ser el principal criterio que deben tener en la cabeza todos los que tengan el deber de calificar. Debe presidir las actuaciones de los calificadores no solamente por ordenanza, sino porque es también un ejercicio de lealtad. Lealtad con nuestros subordinados actuales, de modo que no se les genere falsas expectativas; con nuestros subordinados pasados, a los cuales en su momento se pudo calificar con otros criterios, y también con la institución, porque podemos llegar a no poder distinguir a los mejores en las evaluaciones para ocupar los puestos de mayor responsabilidad. Por otro lado, en la Armada se logra una mayor objetividad incluyendo el mayor número de IPEC en los procesos de evaluación.

Es decir, los calificadores tenemos que diferenciar claramente el acto de calificar del acto de evaluar. Al calificar no debemos pensar en cuál será el efecto que tendrá el resultado en una futura evaluación de la que forme parte el calificado. Hay que concentrarse en asignar la calificación de acuerdo a las cualidades del calificado y a la actuación profesional que éste ha demostrado a lo largo del periodo de informes. Si el calificador no es capaz de hacer este ejercicio mental, está comprometiendo el resultado de las futuras evaluaciones y, por tanto, el futuro profesional del calificado y de todos aquellos que formen parte de esa evaluación, que va solidariamente unido al futuro de la Armada.

El nuevo IPEC facilita la tarea de calificar, aunque no cambia sustancialmente la trascendencia que tenía anteriormente. El nuevo formato, que no pretendo describir en estas líneas, recorta considerablemente los conceptos a tener en cuenta. Consta de dieciocho apartados calificables que se refieren a las cualidades personales, la actuación profesional, el prestigio y las capacidades potenciales de los informados. Se ha simplificado también la calificación en sí, que pasa de una escala numérica de «0» a «10» a otra alfabética, de la «A» a la «E», de la que la calificación «D» tiene la consideración de «normal», y la única negativa es la «E».

Una vez que se familiariza el calificador con los nuevos conceptos, el ahorro de tiempo en esta tarea es considerable (hay que hacer únicamente 21 calificaciones y rellenar un apartado de observaciones, frente a las más de 60, con sus correspondientes apartados de observaciones, del sistema anterior). Sin embargo, la parte administrativa y burocrática del sistema aumenta de manera considerable: la necesidad de nombrar juntas de calificación y mantenerlas actualizadas, la obligatoriedad de informar y orientar al calificado y la posibilidad que tiene éste de formular alegaciones, así como la mayor implicación del superior jerárquico en las calificaciones, complican el proceso, pero por otro lado lo hacen más transparente.

Uno de los principales riesgos del sistema es caer en la tentación de informar por encima de lo que los calificados se merecen. Entre sus causas se pueden contar la mayor agilidad del sistema, que puede llevar a algún calificador a dejarse llevar por ella y no reflexionar suficientemente en cada uno de los conceptos, la afinidad y proximidad entre el calificado y el calificador, la obligatoriedad de enseñar el IPEC a los calificados, etc. Pensar que al calificar por encima de lo que el calificado se merece se le hace un favor es un error. Estamos corriendo el riesgo de que se le asigne una responsabilidad por encima de sus capacidades o posibilidades de actuación, con lo que se le infringe un tremendo daño moral al calificado, que se puede convertir en daños irreparables para la institución y para la moral del resto de sus compañeros.

Es necesario en este punto recordar el artículo 36 de las Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas, en el que, con referencia a los IPEC, ordena que el militar que califique «actuará con la mayor reflexión, justicia y *equidad* en la elaboración de los informes personales... consciente de la gran trascendencia que tienen, tanto para los interesados como para el conjunto de la organización». En este caso, destaco la palabra «equidad», que implica que el calificador debe dar a cada calificado lo que le corresponde. Es decir, el problema no es tanto bajar las calificaciones como aplicar a cada calificado la calificación que, en conciencia, se merece... ni más, ni menos. Es un acto de justicia, lealtad y compañerismo.

Volviendo al tema de la objetividad como aspiración del sistema, el nuevo IPEC presenta algunas novedades que la favorecen. La dependencia de la calificación de una junta de tres calificadores debe actuar de manera positiva para

mejorarla. La influencia de los tres calificadores, junto con la mayor implicación del superior jerárquico en el proceso, puede hacer mejorar la adecuación de las calificaciones a las capacidades reales de los calificados. Pero esto, que es un avance significativo con respecto al sistema anterior, no es suficiente. En esta aspiración, la diferencia con el sistema anterior estriba en el redoblado esfuerzo que se está realizando por comunicar y encauzar el sistema desde su inicio. Por eso se ha diseñado un sistema de gradación de calificaciones en el que se proporcionan unas actitudes o comportamientos estándares en cada uno de los conceptos a calificar. Esto se acompaña de unos niveles de calificación en los que los calificadores deben encuadrar a los calificados dependiendo de cómo lo consideran. Confío que estos dos mecanismos, que se describen con detalle en la *Guía para las juntas de calificación* del ALPER, junto con la constitución generalizada de las juntas de calificación y la reducción de los casos de calificador único a los mínimos imprescindibles, van a significar una mayor adecuación de los IPEC a la realidad de los informados.

En resumen, la responsabilidad que el sistema de IPEC ha puesto siempre en manos de todos los calificadores implica una confianza que no es más que un ejercicio de liderazgo. No podemos permitirnos defraudar a esa confianza, porque si lo hacemos podremos ser responsables de colapsar el sistema, de manera que las evaluaciones para ascenso, asistencia a cursos y otros no garanticen que los mejores llegan a los puestos de mayor responsabilidad. Y eso es algo que la Armada no puede ni debe permitirse. Nos jugamos el futuro de la Armada al elegir a los mejores. Tengamos *confianza en el sistema*, pero comencemos asumiendo cada uno la parte de responsabilidad que nos corresponde como calificadores.





DEMASIADO CARO PARA REPETIR

Manuel LUACES SANJUÁN



El hecho tuvo lugar allá por el mes de octubre del año 1978.

Tenía lugar el ejercicio GAVILÁN, de adiestramiento de guerra irregular de doble acción en la sierra de la Capela y Fraga del Eume, en el que participaban un batallón del Tercio del Norte de Infantería de Marina y la Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada.

Una noche, cuando era ya entrada, el elemento de seguridad de la base de operaciones de la fuerza contraguerrilla nos alertó al puesto de mando de la aproximación de un vehículo no identificado que venía dando tumbos por la *corredoira*, si así

se podía llamar al infernal camino que la comunicaba (¿o quizá mejor sería decir que la incomunicaba?) con la «civilización».

Una vez interceptado el vehículo, fuimos informados de la identidad de los imprevistos visitantes: eran el capitán general de la zona marítima acompañado del jefe de su Estado Mayor y el coronel comandante del Tercio del Norte, a la sazón almirante De la Guardia y Oya, contralmirante Contreras Franco y el coronel Baeza Morales, respectivamente.

He dicho antes imprevistos, pero en modo alguno inhabituales, ya que eran frecuentes las «inspecciones» *in situ* por parte del capitán general para interesarse personalmente de lo que se hacía y de cómo se hacía, al igual sus acompañantes, que gustaban de acudir a la primera línea, allí donde hubiese acción.

Después de una exposición somera acerca de la operación que se estaba desarrollando y el despliegue de la fuerza, el almirante visitó detenidamente la base, interesándose por las condiciones de vida (normalmente en la base, además de los apoyos de servicios necesarios para sostener la operación, permanecía, de forma rotativa, una de las compañías de fusiles en descanso y reserva, mientras que las otras dos se mantenían desplegadas en la zona de responsabilidad táctica desempeñando cometidos de detección y acoso de las fuerzas irregulares, las que eran relevadas cada cuarenta y ocho horas). En el recorrido por la base, tanto el almirante como el jefe de su Estado Mayor tuvieron la ocasión de ponerse de barro hasta la gorra, en sentido literal, ya que habían venido vestidos de uniforme azul y capote ruso, aunque precautoriamente calzados con botas de piloto de aeronave. En un momento dado hubo que interrumpir la visita al producirse una incidencia táctica, y para asistir desde el puesto de mando a la conducción de una acción de interceptación y cerco de una de las partidas de «irregulares» que fue detectada en aquel momento en las cercanías de la central eléctrica del embalse del Eume (por cierto que, aunque desbaratados sus planes de acción, su grueso logró eludir el cerco con pocas pérdidas por su parte después de un acoso que duró casi dos horas).

Una vez se hubo rebajado el nivel de alerta por haberse roto el contacto con el grueso de la partida, se pudo continuar con la visita interrumpida y asistir al *riguroso* interrogatorio de los «irregulares» capturados en la acción (las ROE autorizaban emplear «ciertos» medios expeditivos). Después, el almirante y acompañantes se reunieron con el comandante del batallón (el entonces comandante Sueiras) y su plana mayor (cuyo jefe era el que suscribía) en la tienda que nos servía de puesto de mando.

Hombre de pocas palabras pero de tiros certeros, el almirante comenzó a inquirir información más detallada acerca de la operación en marcha, de la doctrina, los métodos, del material y armamento empleados, así como de las condiciones de vida en estas circunstancias, de lo que vimos iba tomando buena nota mental. Se interesó también por la alimentación en caliente y por

las raciones de campaña que utilizábamos y que le fueron mostradas. A su vista, quiso probar de una determinada conserva (no recuerdo de lo que era, pero sí tengo la memoria de que la saboreó con apetito, puede que fuese porque ya estaba cercana la hora de la sopa de ajo), acompañándose de un trozo de pan y un vaso de vino tinto (también «de ración»), y al que nos unimos los presentes.

Siguiendo con su inquisitoria, hizo una observación sobre la baja iluminación que manteníamos en la base (la visita se había hecho a la luz de linternas y ahora la reunión se hacía con un sibilante camping gas), explicándole que en este tipo de operaciones la discreción era fundamental y el nivel de iluminación tenía que ser necesariamente bajo. De ahí pasó a preguntar acerca del tipo de generadores eléctricos de campaña de que disponía el Tercio. Fue informado de que, aparte de los propios de los sistemas de comunicaciones, hacía poco que el «único titular» del cargo había dicho «basta» y, estando en trámite de su merecida «jubilación», se reservaba solamente para atender emergencias reales y, que aunque «su relevo» estaba en la lista de previsiones, no iba a ser inmediato, ya que el corto crédito asignado para reposiciones se lo tragaban otras necesidades tanto o más perentorias.

El almirante se quedó por un momento pensativo para preguntar a continuación:

—Coronel: ¿cuánto costaría uno que pueda cubrir un servicio de energía eléctrica apropiado?

La respuesta del coronel Baeza, por más que sabida, fue inmediata (eso sí, creo que ligeramente incrementada, para *redondear*):

—Quinientas mil pesetas (todavía no había llegado el euro).

El almirante frunce por un momento el ceño, para añadir, después de un —suponemos— breve balance mental, dirigiéndose al jefe de su Estado Mayor:

—¡De acuerdo, pero ni una peseta más!

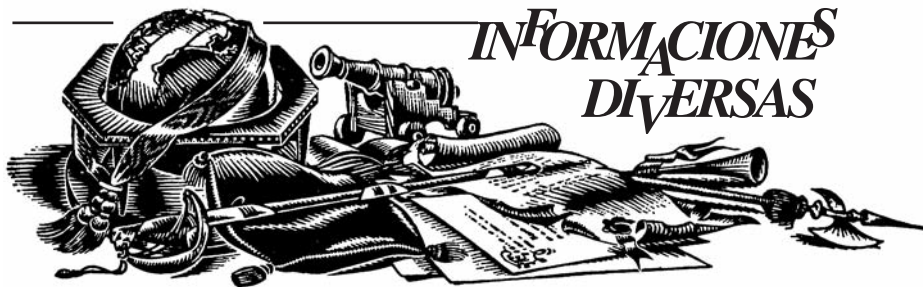
Esta vez es el contralmirante Contreras quien, como todos, cogido por la sorpresa, se queda pensativo un instante, suponemos que haciendo su propio contrabalance, mientras mira, al trasluz del camping gas, el vaso de vino que tiene en la mano y, a continuación, añade como todo comentario:

—¡Almirante, nunca antes una *tapa* nos había salido tan cara!

VIVIDO Y CONTADO

El caso es que la compra y entrega del generador fue inmediata, con cargo a un crédito extraordinario. De su servicio se disfrutó largo tiempo, bien cuidado, eso sí, previendo que no se iba a dar otra ocasión como ésta en mucho tiempo. Como así sucedió, ya que en las siguientes visitas de inspección (que no por este «sablazo» dejó el almirante de hacerlas), tanto él como sus ocasionales acompañantes, solían acudir siempre *merendados*, ¡por si acaso!





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



Los artículos de este tomo empiezan con el que lleva por título *Sobre la habilitación de nuestros puertos militares y algo más*, escrito por el TN Juan Cervera Valderrama. A continuación aparecen, en este orden: *Memoria del estado de la inspección en 31 de diciembre de las obras del primer grupo contratadas con la Sociedad Española de Construcción Naval, en virtud de la ley de 7 de enero de 1908*, por el TN

de 1.^a Honorio Cornejo; *Apuntes sobre explosivos*, por el coronel de Artillería de la Armada Juan Labrador; *El tiro a bordo*, por el AN Julio Iglesias Abelaira; *Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos*, que como continuación de capítulos anteriores sobre el mismo tema versaba sobre *Resistencia y propulsión*, por el TN de 1.^a clase Carlos Suanzes; *Marinos ilustres*, por el médico de la Armada Juan Redondo, de la Real Academia de la Historia, y el capítulo I de la segunda parte de *Historia Oficial de la Guerra Marítima Ruso-japonesa: Operaciones combinadas del Ejército y de la Escuadra*, traducido de la *Revue Maritime*. Entre las noticias de la prensa profesional extranjera encontramos las siguientes: *El crucero Augsburg*; *Torpederos; Competencia de construcción naval; Almacenaje de bencina; Dique flotante de salvamento de buques sumergidos; Tripulación de las flotillas de submarinos; El aumento del voluntariado; Datos de los submarinos; Submarinos; Ejercicios de tiro y de torpedos; El programa naval (Alemania). Nuevos submarinos; Distribución del blindaje de los nuevos acorazados; El acorazado del porvenir; Experiencias de tiro sobre planchas; Ejercicios de tiro; Ejercicio de fuego sobre el Texas (Estados Unidos). Ejercicios de tiro de combate de las escuadras francesas en 1910; Experiencias de proyectiles; Ejercicios de submarinos; La cuestión de las calderas; Aviación; Servicio de minas; El personal de telegrafía sin hilos; Comunicación radiotelegráfica de los buques; Ejercicios de ataque de torpederos; Ejercicios de tiro; Nuevos contra torpederos (Francia).*

A. M. P. F.

HACE CINCUENTA AÑOS



La introducción a este número se hace mediante una reseña alusiva al *Viaje a Cádiz del Sr. Ministro*. Los artículos que le siguen son: *Una posible forma de acceso a la profesión*, por el CF Mariano Lobo Andrada; *Mirando hacia el futuro*, por el TN F. de Bordejé; *Un explosivo olvidado de muchos*, por el capitán de Máquinas José Vázquez Cobas; *Playa roja... playa azul*, por el CC F. Fernández-Aceytuno Gabarrón;

Sobre algunas cuestiones político-militares actuales, por el CC G. von Wichmann;

La primera *Nota Profesional* es *Misión Supersecreta*, por Takeo Yoshikawa, antiguo AN de la Marina Imperial japonesa, en colaboración con Norman Stanford. A continuación figuran: *Los ascensos en la Marina italiana*, por el TN Rafael Caamaño Fernández; *La primera circunnavegación en inmersión*, traducción resumida efectuada por el AN Juan Génova Sotil, del artículo que con el título *Triton follows Magellan's wake* publicó la *Revista National Geographic* en su número de noviembre de 1960; *La Marina polaca actual. Su significación en el Báltico*, por el CC Andrew P. Gusowski; *Infantería de Marina y estrategia*, traducción que, del original del *Marine Corps Association*, cuyo autor era B. H. Liddell Hart, efectuó el TCOL de Infantería de Marina Fernando Viguera.

La REVISTA se completaba con las secciones *Misceláneas*, *Historias de la mar*, una información, el *Noticiario* y *Libros y Revistas*.

A. M. P. F.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO

EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO

Día Año

1 1518.—La expedición de Juan de Grijalva, compuesta por cuatro navíos y doscientos hombres, entre los cuales destaca como experto el piloto Antón de Alaminos, deja de ver tierras cubanas adentrándose en el golfo de México.

2 1586.—Álvaro de Mendaña de Neira, descubridor de las islas Salomón en el Pacífico, contrae matrimonio con Isabel de Barreto, una dama de armas tomar, que a la postre sería la primera y única mujer almiranta, gobernadora y capitana general.

3 1542.—Siendo gobernador del Río de la Plata Francisco Ortiz de Vergara, con sede en la ciudad de la Asunción, tiene lugar la rebelión de los indios guaraníes contra los colonos españoles.

4 1534.—Los límites territoriales de Chile han sido modificados varias veces a lo largo de su historia. En esta fecha, mediante cédula real de Carlos I, se otorga la gobernación de Nueva Castilla a Francisco Pizarro, añadiéndole setenta leguas más, hasta el grado catorce de latitud sur.

5 1511.—Diego Colón, hijo del almirante, emparentado por su casamiento con la Casa de Alba, litigó con la Corona de Castilla durante años

por los derechos heredados de su padre. En esta fecha la justicia española emite sentencia favorable a parte de las pretensiones de Diego.

6 1572.—Pacificados los alrededores de Manila por Miguel López de Legazpi, éste manda a su nieto Juan de Salcedo, que tenía veintidós años, a explorar la isla de Luzón, el cual comienza su trabajo por estas fechas, acompañado de cuarenta y cinco soldados.

7 1587.—Francisco de Cárdenas, oidor de la Audiencia de Lima, es nombrado regidor de Panamá, llegando a su destino en esta fecha. Fue el último presidente togado de la Audiencia de Panamá por haberse resuelto establecer la Comandancia General, con lo cual vino a ser plaza de armas la capital de dicho territorio.

8 1565.—En este día, encontrándose Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta en el puerto filipino de Cebú, comienzan la construcción de un fuerte y la fundación de la ciudad que llamaron San Miguel.

9 1520.—Mediante las Capitulaciones de La Coruña, el rey Carlos I concedió al fraile Bartolomé de Las Casas una franja costera de trescientas leguas en la región de Cumaná para llevar a cabo su

proyecto de colonización pacífica de los indios de dicha región.

10 1534.—Pedro de Alvarado, alma inquieta y aventurera, no contento con haber sido de los primeros conquistadores de la Nueva España y después conquistador y gobernador de Guatemala, desembarca por estas fechas con su expedición en Puerto Viejo, costa del Ecuador.

11 1563.—Colocolo, cacique araucano de la región de Angol, continuó la resistencia contra los españoles. En este día muere este cacique chileno en el asedio al fuerte de Arauco, convirtiéndose en uno de los más afamados mártires chilenos.

12 1539.—Hernando de Soto obtuvo de la Corona el título de gobernador de Cuba y adelantado de la Florida. Estando en La Habana y tras reedificar el fuerte de la ciudad, prepara su expedición para ir a la conquista de la Florida.

13 1647.—Sobre las diez y media de la noche de este día, un gran terremoto tuvo lugar en Santiago de Chile, que destruyó sus seiscientas casas y los edificios públicos e iglesias. La heroína de la jornada fue Ana de Quiroga, madre de nueve hijos que, tras salvar a ocho, murió aplastada cuando trataba de hacerlo con el hijo menor.

14 1505.—De regreso de su cuarto y último viaje a las Indias, estando ya enfermo Colón en la ciudad de Sevilla después de la muerte de la reina Isabel, se dirige a Valladolid, donde suponía estaría la corte, para entrevistarse con el rey Fernando.

15 1544.—Blasco Núñez de Vela, nombrado virrey del Perú, se dirige por estas fechas desde la Barranca camino de Lima con la función de hacer cumplir las Leyes Nuevas y poner fin al abuso de los encomenderos con los indios.

16 1504.—Por estas fechas, Diego Méndez en Santo Domingo adquiere una nave de las que venían de España para enviarla con suministros a la isla de Jamaica en auxilio de Colón y los españoles que allí permanecían.

17 1541.—Hernando de Soto, estando en la Florida recorriendo los territorios de los que era gobernador y adelantado, llega con su expedición para pernoctar a un pueblo llamado Guaquili.

18 1526.—La expedición de García Jofre de Loaysa en su viaje a las Malucas, compuesta por las naves *Santa María de la Victoria*, la *Anunciada*, *Santa María del Parral*, la *San Lesmes* y el patache *Santiago*, navegando por el estrecho de Magallanes, llegan al puerto de Mayo, que es el último en la parte del Pacífico.

19 1595.—En este día el pirata inglés Amyas Preston se encuentra frente a la isla Margarita preparando sus planes de ataque a la misma.

20 1527.—En esta fecha, el tesorero de Honduras Rodrigo del Castillo envía una carta al obispo Luis Vaca del Consejo de Su Majestad, manifestando la necesidad de que la provincia de Nicaragua se convierta en obispado. La provincia es más rica que la isla de La Española para mantener

un obispo, pues tanto en León como en Granada se cobraban anualmente mil quinientos pesos de oro por diezmos.

21 1565.—El francés Jean Ribault, con un grupo de hugonotes, parte del puerto de Dieppe, situado en la boca del río Arques en el canal de la Mancha, para establecerse en la Florida española.

22 1500.—La flota portuguesa de Pedro Alvarés Cabral desembarca en Brasil frente a una montaña empinada que llamaron monte Pascual.

23 1547.—El pacificador del Perú en las guerras civiles contra Gonzalo Pizarro, Pedro de La Gasca, llega a Túmbez con su flota después de un tortuoso viaje desde Panamá.

24 1520.—Pánfilo de Narváez, tras su desembarco en Veracruz persiguiendo a Cortés por orden del gobernador de Cuba Diego de Velázquez, es derrotado en este día por Cortés en Zempoala y llevado preso a Veracruz, donde permaneció dos años.

25 1521.—Hernando de Magallanes, durante su estancia en el puerto de San Julián, sofocó un motín de sus naves. La nave *San Antonio* abandonó la expedición, regresando por estas fechas a España trayendo como prisionero a su capitán, Álvaro de la Mezquita, leal a Magallanes.

26 1499.—En carta fechada en este día, los Reyes Católicos se dirigen a Colón, en la que le piden que acate las instrucciones que le habían dado a Francisco de Bobadilla, como gobernador del Nuevo Mundo.

27 1538.—Jorge Espira, gobernador de Venezuela, después de un largo viaje de casi tres años por el interior; cansado y derrotado por tantas penalidades que tuvo que pasar, regresa a la ciudad de Coro en este día.

28 1533.—Ambrosio Alfinger, gobernador de Venezuela, puesto por los banqueros alemanes Welser, durante su viaje de conquista por el interior fallece por estas fechas a manos de los indios chitareros en el territorio que hoy es Chinácota.

29 1580.—Juan de Garay, navegando con su expedición por el río Paraná, llega en este día al fondeadero de Riachuelo para refundar y poblar en el estuario del Plata la ciudad de la Santísima Trinidad y puerto de Buenos Aires.

30 1587.—En este día el pirata inglés Thomas Cavendish saquea e incendia la ciudad peruana de Paita, siendo corregidor Alfonso Forero de Ureña.

31 1565.—En este mes el conquistador español Diego de Villarroel funda la ciudad argentina de San Miguel de Tucumán sobre el afluente del río Salí, en un paraje llamado Ibatin, en lengua de los naturales.

EJERCICIOS DE REGATEO (Trainera). — Estos ejercicios, muy frecuentes entre las dotaciones de nuestros buques de guerra, se ejecutan con embarcaciones hechas á propósito, como la que representa esta autotipia tomada precisamente en ocasión de dirigirse aquélla á participar de unas regatas internacionales. (Colección de autotipias de Alta Plana).



VIEJA FOTO



Tomada en la cubierta del submarino S 34 *Cosme García* en aguas del mar de Alborán. El submarino, al subir a superficie, se encontró con una tortuga que se había enredado en un palangre, y éste a su vez se había liado en uno de los mástiles del submarino. Tras laborioso trabajo que implicó a bastantes miembros de la dotación, una vez liberada la tortuga y antes de dejarla en libertad, varios miembros del equipo humano que intervino en la operación de rescate quisieron immortalizarse con ella, incluidos el comandante, capitán de corbeta don José Ignacio González-Aller Hierro; el 2.º comandante, teniente de navío don Rafael Vallejo Ruiz, y uno de los oficiales, el también teniente de navío don Mariano Juan y Ferragut, anterior director de nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA. Corría el otoño de 1974.

(Archivo: D. Quevedo Carmona).

MARINOGRAMA NÚMERO 464

Por TAL

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

De una obra que describe una de las más populares tierras fantásticas. Al final, el nombre del autor.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Arq. Nav.: nombre con que se designan varias clases de balsas utilizadas en diversos ríos y lagos europeos
- B.—Nav.: aparato indicador del ángulo del timón con la quilla .
- C.—Nav. y Man.: alejarse de la costa llegando a perderla de vista .
- D.—Mit.: Poseidón que llevaba a rajatabla el dicho marinero de «un amor en cada puerto», tuvo más de un centenar de hijos ilegítimos, pero su fiel y legítima esposa, Anfítite, le dio un varón y dos hembras. Preguntamos el nombre de una de éstas.
- E.—Nav.: ir orzando cuanto se pueda para aprovechar el viento cuando éste es escaso.
- F.—Constr. Nav.: camarotes (acepción antigua)
- G.—Arq. Nav.: unir los extremos de dos maderos, embutiendo la cola o diente del uno en la mortaja hecha en el otro

59	4	30	23	107	67	91			
38	69	15	105	1	19	44	22	61	
2	49	21	11	102	47	70	28	54	8
64	16	100	33	36					
10	65	37	66	45	75	88			
27	48	5	32	77	94				
13	57	95	26	51	3	73	106		

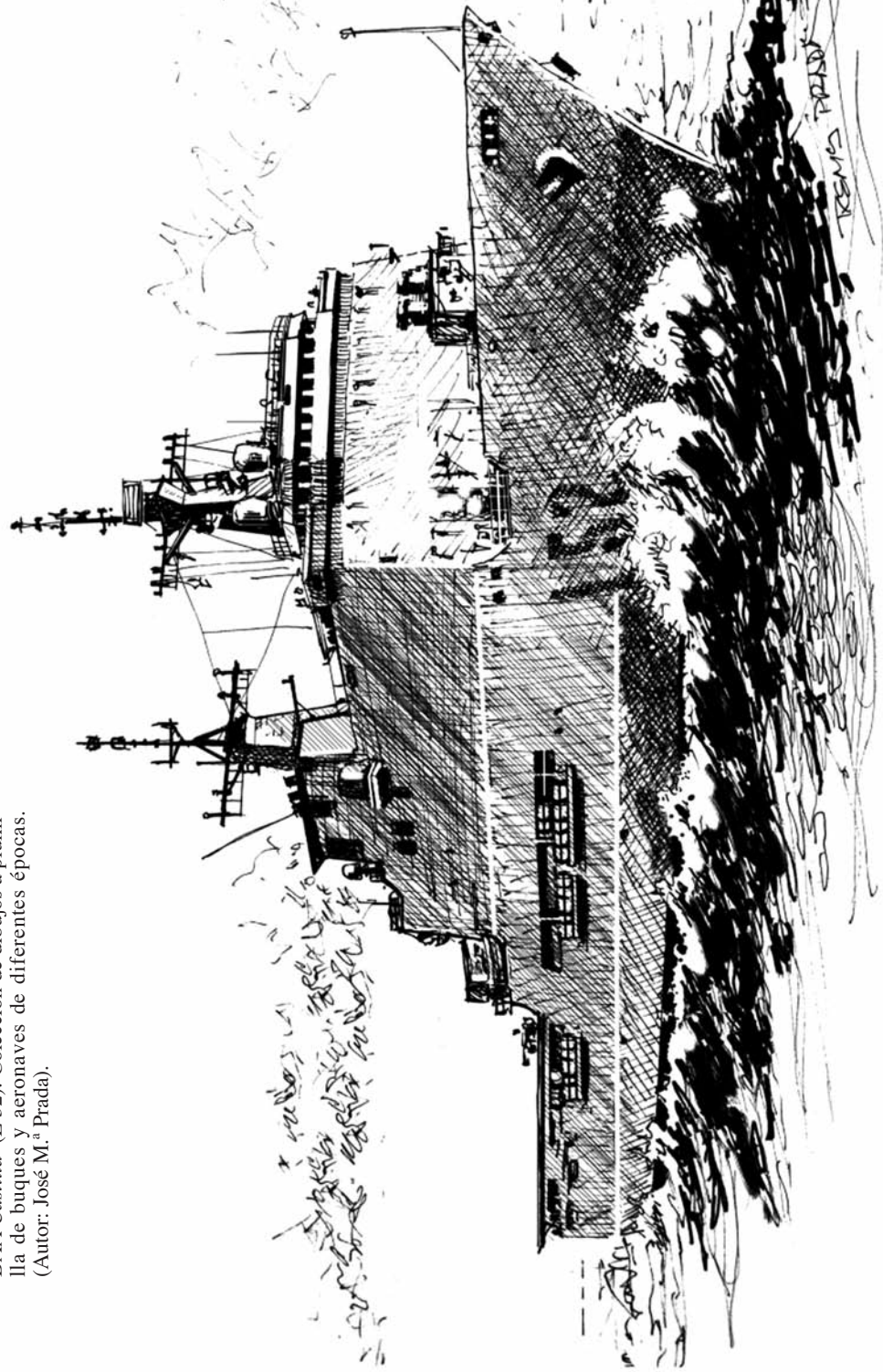
H.—Man.: cabos o cables que se encapillan en el pico de un cangrejo para la sujeción de éste en los balances, tesándolos a cada banda por medio de su aparejo	31	12	72	42	98
I.—Constr. Nav.: parte exterior del casco, debajo de la bovedilla y a cada banda del codaste	63	24	55	78	
J.—Man.: dé y largue la vela	29	9	39	40	62 108
K.—Tac.: acción de recobrar el buque o embarcación apresada	76	68	74	84	90 14 103
L.—Nav. y Met.: abreviatura del rumbo y viento sudoeste	92	7			
M.—Ocean.: fango duro en el fondo del mar y que resulta mal tene- dero a las anclas	86	35	25	60	83
N.—Art.: perno largo y cuadrado que con otro igual atravesaba las gualderas de la cureña, sujetándolas con las teleras.	82	53	6	56	17
O.—Org.: entre los romanos, segundo jefe de una escuadra	20	97	41	85	18 58
P.—Met.: condensación del vapor de agua de la atmósfera que se produce durante la noche sobre la superficie de los cuerpos, que expuestos al aire libre llegan a tomar una temperatura infe- rior a la de saturación del aire ambiente	79	93	71	50	99
Q.—Nav.: reconoce (la boca de un canal, la tierra, etc.). Aceptión antigua	89	52	101	43	104 87
R.—Nav. y Man.: alejarse progresivamente de un objeto cualquiera, fijo o no, u otra embarcación que navega al mismo rumbo, pero que se ha quedado por la popa porque anda menos	46	96	34	81	80

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																		
V	O	Y	■	A	■	A	M	A	R	R	A	■	■	D	O	S	■	R	E	M	O	S	■	E	L	■	U	N	O	■	C						
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	C	O	L	O	C	A	R	L	O	S	■	E						
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	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.

BAA *Castilla* (L 52). Colección de dibujos a pluma de buques y aeronaves de diferentes épocas.
(Autor: José M.^a Prada).



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Cajeta espiral

La cajeta espiral es un tipo de trenza formada con una filástica lo suficientemente larga de la que se hace mucho uso en faenas marineras diversas.

Historia

Vimos en el anterior número que don Diego estaba enseñando a los marineros noveles cómo realizar diferentes tipos de trenzados para embellecer las rabizas con las que se adorna la campana o se sujetan las navajas para evitar que éstas se caigan al agua.

Don Diego nos cuenta: «Este tipo de anudado se suele emplear para decoración, principalmente en las rabizas que se anudan al badajo de la campana de a bordo, facilitando así su manejo. Como ya dijimos al hablar de las cajetas anteriores, este tipo de anudado surgió como algo decorativo y fruto de las manualidades de la marinería. El empleo de varios tipos de cajetas para adornar los cabos empleados por los marineros que sujetan sus cuchillos o navajas es un signo de habilidad y meticulosidad, demuestra el cuidado que dedica a sus faenas marineras y el esmero con el que las realiza, dando una indicación de sus habilidades como hombre de mar.

El nombre de cajeta va en consonancia con la forma que adopta el trenzado, siendo el adjetivo de espiral el que da un carácter diferenciador de la forma que adquiere a medida que se va efectuando el anudado. Existen otras maneras de hacerla, pero ésta es la más sencilla y práctica».

No he encontrado referencia alguna sobre este tipo de amarradura hasta bien entrada el siglo XIX.

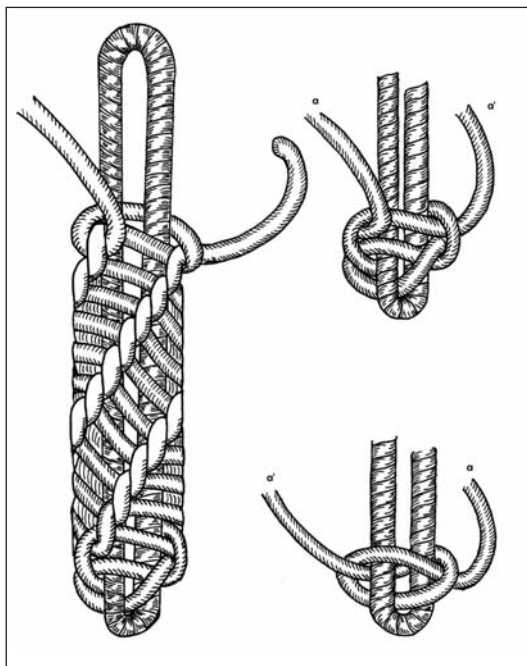
Etimología

De igual manera que en el caso de la «cajeta plana», la «cajeta espiral» es una variante de los trenzados que se hacen a bordo con cabos viejos o trozos de piola.

La mención más antigua que he encontrado es la definición que se da a la cajeta en el *Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'Scanlan, de 1831, si bien es muy genérica.

Confección del nudo y usos más comunes

Don Diego tomó un cabo y comenzó a explicar cómo iba realizando la amarradura: *Tomemos una filástica de longitud tres veces y media la longitud que deseamos*



tenga la cajeta a realizar. Sean pues, los chicotes *a* y *a'* de nuestro cabo.

Doblamos la filástica por la mitad formando un seno *s*. A una cierta distancia de *s* comenzamos a anudar de la siguiente manera. El chicote *a*, que está en el lado derecho, lo pasamos por delante del seno *s* 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 pero en este caso los senos de los chicotes *a* invierten su posición, es decir, por detrás, y *a'* pasa por delante.

Alternando pues de esta manera el anudado, iremos obteniendo la forma espiral de esta cajeta hasta alcanzar la longitud deseada. Los chicotes *a* y *a'* al

final se pueden quemar para evitar que se desfalcacen y se deshaga la cajeta, o bien se afirman con unas ligadas sobre el seno *s*.

Como en el caso de la cajeta plana, la cajeta espiral se emplea para decoración y adorno en faenas que solían hacer y hacen los marineros y personal del mar. Lo más extendido es emplearlas en las rabizas que embellecen el rebenque empleado en la campana, o para las rabizas de sujeción de herramientas y evitar que éstas se pierdan, etcétera.

En la actualidad se sigue empleando para estos menesteres y también para hacer adornos, tales como pulseras, llaveros, rabizas de mosquetones para mejorar su apertura. En la Armada este anudado se suele emplear en combinación con otros trenzados, siendo el más típico la rabiza de la campana, la del chiflo del contraamaestre o la rabiza del «especialista».

Otras denominaciones

En portugués, *cajeta espiral*; en italiano, *cajeta espirale*; en francés, *garcette spirale ou scoubidou tresse*; en inglés, *spiral caburn* o *twist stich*; en alemán: *scoubidoutresse*.

Juan OZORES MASSÓ





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.

24.631.—David contra Goliat



En la noche del 9 de junio de 1918, una agrupación de la Marina de guerra austrohúngara salió de su base de Pola para asestar un golpe de mano contra los buques enemigos que protegían los barrajes antisubmarinos del canal de Otranto. En la madrugada del día 10, cerca de la isla de Premuda, dos acorazados de la doble monarquía que intervenían en la operación, el *Tegethoff* y el *Szent Istvan* —modernos buques de 21.000 toneladas, armados cada uno de ellos con doce cañones de 305 mm— y varios destructores que los escoltaban fueron casualmente avistados por una flotilla italiana de pequeñas lanchas lanzatorpedos,



Capitán de corbeta Luigi Rizzo.

las míticas MAS, al mando del capitán de corbeta Luigi Rizzo. Éste consiguió pasar desapercibido y aproximarse a unos trescientos metros del *Szent Istvan*, desde donde le lanzó dos torpedos que le alcanzaron en la mitad de su eslora, echándolo a pique después de una agonía de casi tres horas. Los italianos pudieron retirarse a su base de Ancona, y los austriacos, que creyeron que su operación había sido descubierta, la cancelaron, después de haber perdido un magnífico barco y de sufrir 89 muertos y 20 heridos.

J. R.

24.632.—El buque gafado



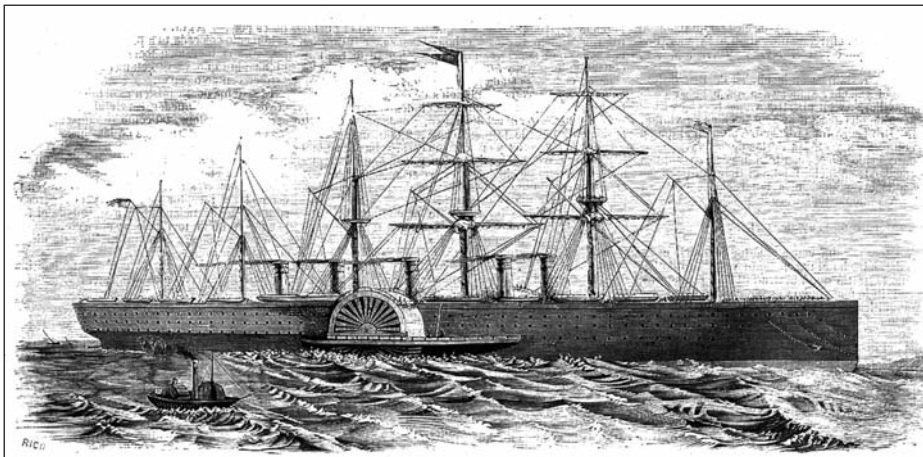
Una sencilla palabra lo describía: impresionante. Orgullo de la construcción naval inglesa, el *Great Eastern* fue en su momento el mayor vapor de hierro del mundo. Obra de los ingenieros Isambard Kingdom Brunel y John Scott Russell, el buque tenía 210,92 metros de eslora y desplazaba las 27.400 toneladas. Era además el único que disponía de dos ruedas de palas laterales y una hélice.

Pese a que se adelantó técnicamente a su tiempo, también se sobrepasó con mucho su

coste, siendo una inversión ruinosa, hasta tal punto que terminó desempeñando los más variados cometidos, muy distintos al objeto de su construcción.

Algunos dicen que su mala suerte no vino tanto por su nombre original, *Leviathan*, sino precisamente por el hecho de cambiar su denominación durante su construcción, superstición ésta generalizada entre las gentes de mar.

Durante su construcción murieron cinco hombres y otro, un remachador, desapareció. Siempre se dijo que el infortunado obrero quedó emparedado accidentalmente por sus compañeros entre las planchas del doble casco. Incluso el mismo día de su botadura estuvo a punto de convertirse en desgracia. Miles de espectadores se agolpaban a ambos lados del Támesis para presenciar la ceremonia. El río no es demasiado ancho, por lo que se había previsto que su caída al agua fuera de costado. Cuando el navío empezó a moverse, Brunel se dio cuenta que las olas que se producirían al chocar el imponente casco con el agua podrían ahogar a muchos espectadores. Inmediatamente ordenó cancelar la operación, quedando el buque atascado sobre sus patines, necesiándose nada menos que tres meses para liberarlo. El enorme costo de su construcción y botadura había ascendido a cinco millones de dólares, dejan-



Great Eastern.

do a la compañía constructora llena de deudas. Vanos fueron los intentos para venderlo. Ni la Royal Navy lo quiso, a pesar de que intentaron presentarlo como un buque de guerra excelente.

Pero su mala suerte no acabó ahí. Durante su viaje de pruebas, en 1859, una caldera estalló matando a 10 hombres de su tripulación. En su primera travesía, entre Southampton y Nueva York, se ahoga nada más y nada menos que su capitán. En su segundo viaje toca fondo, y en el tercero se rompen las ruedas de palas y el timón. La leyenda cuenta que el constructor, el Sr. Brunel, enterado de todas estas contrariedades, muere poco después de un ataque de locura, víctima de su creación maldita. La cadena de desastres que le sucedieron a este buque durante sus 31 años de vida sería interminable de relatar.

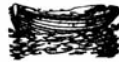
En 1886 fue ofrecido por la casa Edw. de Matos & Co de Cardiff a nuestra Marina por un importe de 45.000 libras, aunque, con buen criterio, la Armada finalmente lo rechazó: si no hubiera sido así, seguramente estaríamos contando hoy una historia muy similar a la

del transporte *General Valdés*, recordado por los pocos servicios que prestó y los muchos quebraderos de cabeza que dio.

Finalmente, en 1887, es llevado a Liverpool con el fin de desguazarlo. Como hemos visto, el gafe existe, y si algo puede salir mal en un buque con este sino, saldrá mal. Por cierto, que el fantasma del remachador encontró por fin su descanso cuando los trabajadores del astillero donde se desguazaba encontraron, entre las planchas del buque, el esqueleto de un hombre junto a una bolsa de herramientas oxidadas.

A. A. A.

24.633.—Conmemoraciones



La primera reproducción de la *Santa María* colombina fue construida en el Arsenal de La Carraca, de acuerdo con los conocimientos que se tenían sobre las naves de aquella época a falta de datos fide-

Modelo de la nao *Santa María*,
reconstrucción IV Centenario.



Marina española. El general en jefe interino del 4.º Ejército, marqués de Coupigni, le confirmó la propiedad de las capturas, declarándolas de buena presa.

El 9 de mayo siguiente, Cerezo vendió por 5.100 reales de vellón a José Rodríguez, conde del Parque, natural y vecino de la ciudad de Cádiz, la falúa *San Antonio*, de 33 pies y ocho pulgadas de eslora, nueve pies y 10 pulgadas de manga, tres pies y dos pulgadas de puntal y 160 quintales de porte, que fue la de menor tamaño de las sustraídas.

J. T. CH.

24.635.—Narvik



En la madrugada del 10 de abril de 1940, en medio de una furiosa tormenta de nieve, una flotilla de cinco

destruidores británicos al mando del capitán de navío Bernard Warburton-Lee, que arbolaba su insignia en el HMS *Hardy*, sorprendió en el puerto noruego de Narvik a varios destructores y mercantes alemanes. Los británicos atacaron y hundieron ocho mercantes y dos destructores, el *Anton Schmidt* y el *Wilhelm Heidkamp*, a bordo del que murió el jefe de flotilla germano comodoro Friederich Bonte. Los atacantes se retiraron, pero fueron interceptados por cinco destructores alemanes. El *Hardy* fue alcanzado por la artillería enemiga, hundiéndose en medio del fiordo junto con el HMS *Hunter*. Warburton-Lee murió ese mismo día a resultas de las heridas sufridas, siendo condecorado póstumamente con la máxima recompensa británica al valor, la Victoria Cross.

J. R.

24.636.—No todo tiempo pasado fue mejor...



Ni mucho menos, y si no lo creen, lean la siguiente real orden promulgada en los tiempos inmediatamente posteriores a los de la Marina «poca y mal pagada», que fueron los de los años de las RR. OO. de 1824 y 1826 más abajo citadas:

«Al Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda digo con esta fecha lo siguiente: Exc.. Sr. He dado cuenta a S. M. la Reina Gobernadora del oficio de V. E. de 9 de junio del año próximo pasado, y del informe adjunto que ha dado el intendente de la provincia de Cádiz acerca del medio más expedito que en su concepto puede adoptarse para que la marina continúe disfrutando el privilegio que goza de la libertad de derechos en la introducción de vinos, que procedentes de raciones de embarcados, les es permitido á la oficialidad y dotaciones bajar a tierra a vender, para con su producto comprar víveres frescos para sus alimentos y conservación de la salud, á fin de que manifieste á V. E. si por este ministerio de mi cargo hay algún inconveniente en que se adopte el medio que propone dicho intendente para evitar abusos;



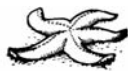
Capitán de navío Bernard Warburton-Lee.

y S. M. de conformidad con lo informado por la Real junta superior de Gobierno de la Armada, se ha servido resolver, que siendo permitido a los oficiales embarcados en los buques de guerra, vender el total de su ración de armada, y á los demás individuos de su dotación la mitad, para compra de refrescos, según las órdenes comunicadas por ese ministerio de Hacienda del cargo de V. E. en 31 de julio de 1824 y 15 de noviembre de 1826, juzga suficiente para evitar los abusos que puede haber habido, las medidas contenidas en las indicadas Reales órdenes, cuyo cumplimiento se recuerda a los gefes (*sic*) de Real Hacienda de Cádiz y a los de Marina; y que estando V. E. conforme puede dar las órdenes convenientes por ese ministerio, y con su aviso se comunicarán las correspondientes por Marina. Lo que... Dios...

Madrid 28 de enero de 1835. Figueroa, Sr. Secretario de la Junta de Gobierno de la Armada.»

J. B. N.

24.637.—Hambruna a bordo



La expedición de la primera vuelta al mundo, que culminó Elcano en 1522, emprendió viaje con las provisiones siguientes: 8.699 arrobas de bizcocho; 5.712 libras de carne y tocino; 475 arrobas de aceite; 415,5 pipas de vino; 200 arrobas de vinagre; 245 docenas y 18 arrobas de pescado seco; 2.817 libras de queso; 250 ristras de ajos; 1.352 libras de miel; 7.500 libras de uvas y 200 de ciruelas pasas, además de otras cantidades, que por razón de brevedad no detallo, de habas, garbanzos, lentejas, harina, arroz, anchoas, higos, azúcar, membrillo, alcaparras y mostaza, entre otras cosas, así como seis vacas y tres puercos, según recoge M. Fernández de Navarrete (1765-1844), en *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles...* (*sic*) (1964), en el documento titulado «Relación del coste que tuvo la Armada de Magallanes (1519-1522)» (v. II, pp. 419-420). Sin duda, se trata de una cantidad notable, aunque estaba destinada a alimentar a los 236 hombres



Juan Sebastián Elcano, obra del escultor R. Bellver. Guetaria.

de la expedición durante dos años. Nadie hubiera podido presagiar lo que nos refiere Antonio de Pigafetta (1491-1534), según recogemos de su obra publicada por la colección Austral n.º 207:

«El miércoles 28 de noviembre desembarcamos del estrecho para entrar en el gran mar, al que en seguida llamamos mar Pacífico, en el cual navegamos durante tres meses y veinte días sin probar, ningún alimento fresco. Mala alimentación en el mar Pacífico: La galleta que comíamos no era ya pan, sino un polvo mezclado con gusanos, que habían devorado todo la sustancia, y que tenía un hedor insoportable por estar empapado en orines de rata. El agua que nos veíamos obligados a beber era igualmente pútrida y hedionda. Para no morir de hambre llegamos al terrible trance de comer pedazos del cuero con que se había recubierto el palo mayor para impedir que la madera rozase las cuerdas. Este cuero, siempre expuesto al agua, al sol a los vientos, estaba tan duro que había que remojarle en el mar durante cuatro o cinco días para ablandarse un poco, y en

seguida lo cocíamos y lo comíamos. Penuria extrema: Frecuentemente quedó reducida nuestra alimentación a serrín de madera como única comida, pues hasta las ratas, tan repugnantes al hombre, llegaron a ser un manjar tan caro, que se pagaba cada una a medio ducado» (*sic*).

Afortunadamente, menús a base de cuero, por muy buen condimentado y cocido que esté, no son muy normales ni apetecibles.

L. C. R.

24.638.—La Numancia



Un Real Decreto de 26 de febrero de 1913 que derogaba otro de 18 de diciembre del año anterior, en el que se disponía la baja en la lista de buques de la Armada y enajenación por concurso del guardacostas *Numancia*, al hacer su exposición de motivos manifestaba que si bien su mal estado le hacía inútil para el desempeño de los servicios que le eran propios, teniendo en cuenta que este buque constituía por su historia un glorioso recuerdo que convenía conservar como símbolo de otros tiempos y para estímulo de generaciones futuras, a pesar de su mal estado podía aún utilizarse para otros fines que no fueran los del servicio activo.

J. A. G. V.

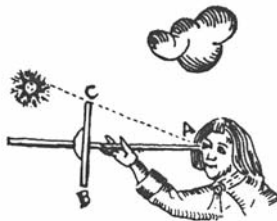
24.639.—Biografía breve



El teniente general don Julián Martín de Retamosa nació en Cartagena en 1747 y era hijo del comisario Real de Guerra de Marina don Carlos. Al cumplir los 15 años solicitó carta orden de guardia marina y, como se demoraba su concesión, entró de cadete en el Regimiento de Infantería de Lombardía en 1764, pasando a Barcelona a estudiar matemáticas, en donde recibió la noticia de ser guardia marina, lo que no aceptó por estar ya en posesión del empleo de teniente.

En 1769 efectuó su pase a la Real Armada por permuta con un alférez de navío, embarcando en el jabeque *Garzota* de la división de Barceló. Mandó la goleta *San Francisco* y, aplicado después con particular interés y predilección al ramo de la arquitectura naval, fue desembarcado y destinado al Arsenal de Cartagena, donde manifestó sus conocimientos y práctica de las nuevas ordenanzas de Arsenales. En 1802 ascendió a teniente general y fue nombrado comandante general de Ingenieros de la Armada. Falleció el 1 de febrero de 1827 a los 80 años de edad y 64 de honrosos servicio a sus reyes y a su patria

J. A. G. V.





Desembarco en Almería. (Foto: José A. Tortolero Sara).



EL CISNE NEGRO. UN CLÁSICO OLVIDADO

Si así fuera, convendría recuperarlo, y a la mayor urgencia. No en vano se trata, más de 70 años después, de una preciada joya de un género que en su día cabalgó con fuerza por las carteleras de todo el mundo. En primer lugar siempre conviene despejar cualquier duda sobre *El cisne negro* al que nos referimos (Henry King, Estados Unidos, 1942). No estamos, pues, ante el otro cisne de color negro, en la actualidad en pleno éxito interpretado por la muy oscarizada y excelente actriz de origen judío Natalie Portman. Hablamos de otra película que en absoluto tiene que ver con la cinta dirigida por

Darren Aronofsky, ni por referencias directas o indirectas. Donde ahora es *ballet*, en la cinta de Henry King son piratas, bucaneros y otros aventureros, que se batan entre el fuego y la sangre, la emoción y el brío, el riesgo y la odisea. Años cincuenta y Hollywood aún tenía algo que decir a los espectadores del mundo. *El cisne negro* es el nombre de un navío pirata que navega por todos aquellos lugares en los que puede ejercer su dominio.

La acción se inicia cuando un pirata de brillante futuro, protagonizado por Tyrone Power, fiel discípulo del famoso Henry Morgan, decide



abandonar sus actividades de corsario cuando se enamora de la bella Margaret Denby (Maureen O'Hara) y se pone al servicio de Morgan, que disfruta de su nuevo puesto de gobernador de Jamaica, al que ha accedido con el mandato de reunir las fuerzas de combate en caso de ser atacados.

El cambio no es fácil y tampoco el amor lo es. El corsario no sólo ha de enfrentarse a sus propios fantasmas del pasado aflorando en su cerebro, sino que, en más de una ocasión, no tiene más remedio que verse forzado a luchar contra antiguos veteranos, colegas de viejas correrías a lo ancho y largo del mar Caribe. La

gran aventura está servida. Una aventura que, lógicamente, se ajusta en todo momento a los códigos imperantes en cintas de este tipo. Nada de experimentos, hay que trabajar sobre seguro. Una vez aprobado el proyecto por la productora, la Century Fox, los guionistas —Seton I. Miller y Ben Hecht— buscaron la inspiración del novelista italiano Rafael Sabatini, que en aquella época era habitual en los estudios del Hollywood. Novelas míticas del escritor fueron *Scaramouche* o *El capitán Blood*, que inspiraron cintas de gran éxito.

La intensidad y la belleza extraordinarias de un paisaje tan bello como irreplicable ayudan a crear la atmósfera propicia para el triunfo del amor.

Al frente del proyecto, un clásico del cine de serie B americano, Henry King, veterano en el arte narrativo, que debutó en los días inolvidables del cine mudo. Siempre fiel a la Century Fox —que descubrió el cinemascope y lanzó al estrellato a Marilyn Monroe—, Henry King se caracterizó por su seguridad y saber estar, consiguiendo en este caso sencillez, sabiduría, un poco de astucia y un buen resultado técnico, dotando a la película del ritmo preciso. El dinamismo que el original de Sabatini requería avanza raudo y feliz, hasta culminar en las brillantes escenas finales. Antes nos deleita con enfrentamientos navales a hierro y

fuego, luchas en mar abierto y el conflicto emocional del principal protagonista a la búsqueda y captura del corazón de su enamorada.

Henry King, que nació en 1896 y murió en 1982, hasta su última película —*Suave es la noche*, adaptación tan sólo discreta de la excelente novela de Scott Fitzgerald— se especializó en el cine de género, abordándolo en casi todos sus estilos con la tenacidad e inteligencia de un buen profesional: *westerns* —su cinta más completa, junto a *Esta tierra es mía*, sin duda alguna fue *El pistolero*—, históricos, policíacos, biografías, caracterizaron una muy amplia flimografía a lo largo de más de cuarenta años de continuados rodajes. Destacar *Tierra de audaces*, *La canción de Bernadette*, *El capitán Castilla*, *El príncipe de los zorros*, *Las nieves de Kilimanjaro*, *Caravana hacia el sur* y *El vengador sin piedad*, especie de *remake* de su cinta más célebre, *El pistolero*, también con Gregory Peck.

En el reparto, intérpretes muy conocidos de la década de los cuarenta, como Tyrone Power, actor de aire romántico y que trabajó con los mejores directores de la época, fallecido en España durante el rodaje de *Salomón y la reina de Saba*, junto a Gina Lollobrigida, siendo sustituido por Yul Brinner. También la siempre mágica presencia de la pelirroja más célebre de Hollywood, heroína en las películas de John Ford, Maureen O'Hara; George Sanders, actor de soporte clásico y de rostro inolvidable; Laird Cregar, en el papel de Henry Morgan; Thomas Mitchell, con sus magníficas actuaciones en *La diligencia* y *Lo que el viento se llevó*; un jovencísimo Anthony Quinn, y, cerrando la oferta, el actor mallorquín Fortunio Bonanova, que trabajó, entre otros, a las órdenes de Orson Welles y Billy Wilder.

Toni ROCA



Generación V/STOL.
(Foto: Jorge Fleites Serrano).



La Mar en la Filatelia



LA BANDERA DE IWO JIMA

Con frecuencia, cuando hablo sobre un hecho histórico lo hago aprovechando una fecha redonda, como puede ser un bicentenario, un quincuagésimo aniversario o algo así. Pues bien, hoy voy a hablar de algo que ocurrió hace 66 años, que también tiene su redondez, además de ser capicúa, se mire como se mire. Se trata del famoso alzado de la bandera en la isla del Pacífico Iwo Jima, ocurrido allá por febrero del año 1945, cuando se acercaba el final de la Segunda Guerra Mundial. Digo alzado y no izado, porque la

bandera estaba fija y amarrada al mástil, que fue alzado para quedar vertical.

Tras el ataque de Japón a la base norteamericana de Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941 y la posterior expansión japonesa por el Pacífico, se produjo una fuerte reacción por parte de Estados Unidos, que entró de lleno en la guerra, y tras momentos muy difíciles fue enderezando poco a poco el curso de los acontecimientos a su favor, de manera que tres años más tarde, a finales de 1944, los japonesas empezaron a ser vencidos en diver-



Sello de Grenada emitido en el 25 aniversario de la guerra.

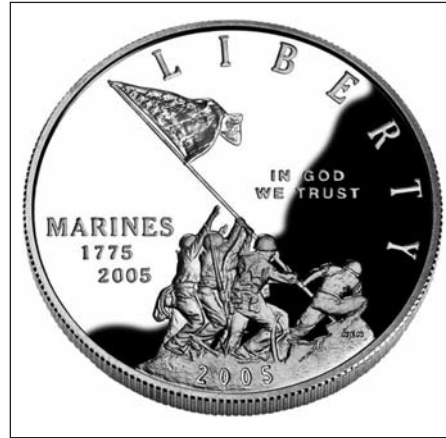


Sello de Estados Unidos emitido en 1995.



Sello de Estados Unidos emitido en 1945.

esos lugares. Sus fuerzas navales estaban muy resentidas por las pérdidas de portaaviones y otros barcos, entre ellos el acorazado *Musashi* en la batalla de Leyte en octubre de aquel año. Y empezaban el 1945 con sus fuerzas aéreas muy mermadas, por lo que echaron mano de los kamikazes o pilotos suicidas como medida desesperada ante una derrota que se les venía encima. Mientras tanto, los Estados Unidos continuaron recuperando terreno con desembarcos y conquistas de islas, entre las que se encontraba Iwo Jima, dotada de dos aeropuertos operativos, otro en construcción y una estación de alerta que detectaba los aviones con mucha antelación. La isla era un obstáculo para las superfortalezas volantes estadounidenses si querían ir de las Marianas a Tokio, por lo que su toma fue un objetivo prioritario para los norteamericanos.



Moneda de plata emitida por Estados Unidos en el año 2005.

Tras un fuerte bombardeo, el desembarco en Iwo Jima dio comienzo el 19 de febrero de 1945, con la participación de gran cantidad de barcos en uno de los enfrentamientos más sangrientos de la guerra, que a causa de la



Bonos de guerra con el sello de 1945.

encarnizada defensa de los japoneses se extendió hasta finales de marzo. Las tropas desembarcadas avanzaron hacia el monte Suribachi, un volcán dormido de unos 166 metros de altura, localizado en la parte sur de la isla, que es su punto culminante, donde los japoneses se habían hecho fuertes y desde donde recibieron a los americanos con un intenso fuego que les produjo grandes pérdidas. El avance norteamericano fue muy lento y penoso, hasta que tras cuatro días de intensos combates lograron tomar el Suribachi. Era el 23 de febrero, fecha en la que el fotógrafo Joe Rosenthal hizo la instantánea del alzado de la bandera en su cima.

En realidad se tomaron dos fotografías del alzado de la bandera. La primera fue hecha por el fotógrafo Lowery, cuando los soldados pusieron una bandera a media

mañana. Pero más tarde se cambió por otra. No están claros los motivos de dicho cambio, aunque según muchas versiones fue debido a que la primera bandera era muy pequeña y se decidió poner otra mayor, que fue la inmortalizada por Rosenthal. Según cuentan las crónicas, cuando éste llegó a la cumbre para tomar algunas fotos, vio que los soldados estaban fijando la segunda bandera a una larga tubería de agua que iba a hacer de mástil, por lo que buscó un lugar para apoyar su cámara y dispararla con tranquilidad. Pero entonces se dio cuenta de que los *marines* ya estaban levantando el mástil, por lo que cogió su cámara y la disparó a ojo, consiguiendo la conocida fotografía que muestra el momento en que seis soldados elevan el mástil para ponerlo vertical con la bandera de los Estados Unidos en su extremo. Es una bella instantá-



Fotografía del alzado de la bandera en Iwo Jima, tomada por Rosenthal el 23 de febrero de 1945.



Reproducción del sello de 1945 en plata.

nea, que inmortalizó aquel gran momento y a los seis infantes de marina que aparecen en ella, de los que tres murieron en combate y los restantes sobrevivieron.

Aquella fotografía se hizo muy famosa, le valió a su autor el Premio Pulitzer de Fotografía y fue copiada ininidad de veces. Hoy está considerada como una de las instantáneas de guerra más importantes de la historia y de las más conocidas y reproducidas. Ha sido utilizada como propaganda, modelo de memoriales y monumentos, imagen de carteles para recaudar fondos, ilustración de libros, inspiración de películas, motivo de sellos de correos y muchas cosas más.

De todas formas, alrededor de esta foto hubo polémicas. Se cuenta que como Rosenthal no estaba seguro de haber conseguido una buena foto para publicar, ya que la primera la había disparado con prisa, pidió a los soldados que posaran al lado de la bandera ya izada y tomó otra. Más adelante, por algunos malentendidos, se llegó a decir que su primera foto también había sido tomada con los *marines* posando y que por ello había sido falseada, e incluso se llegó a pedir que le fuese retirado el Pulitzer. También se dijo que no era la bandera que se habían puesto al alcanzar la cima, lo cual era verdad. Pero el



Sobre especial emitido para conmemorar la captura de Iwo Jima.



Matasellos del primer día de emisión del sello de 1945, en un sobre en honor al Cuerpo de Marines de los Estados Unidos.

fotógrafo mantuvo siempre su versión de que la foto había sido auténtica y espontánea.

Si la foto de Rosenthal se hizo famosa, y en cambio la primera tomada por Lowery no alcanzó ese reconocimiento, se debió a que la de Lowery era para uso de los *marines* y en cambio la de Rosenthal lo era para la prensa, ya que trabajaba para Associated Press, por lo que apareció muy rápido en montones de periódicos de todo el mundo.

Como curiosidad, las dos banderas desplegadas aquel día en Iwo Jima se conservan en Museo Nacional del Cuerpo de Marines en Quantico, Virginia.

Correos de Estados Unidos puso en circulación en el mismo año 1945 un sello con la imagen de la famosa fotografía, del que se llegaron a emitir 137 millones de ejemplares, siendo más tarde reproducido en plata. La misma imagen volvió a aparecer en otro sello estadounidense de 1995, dentro de una serie

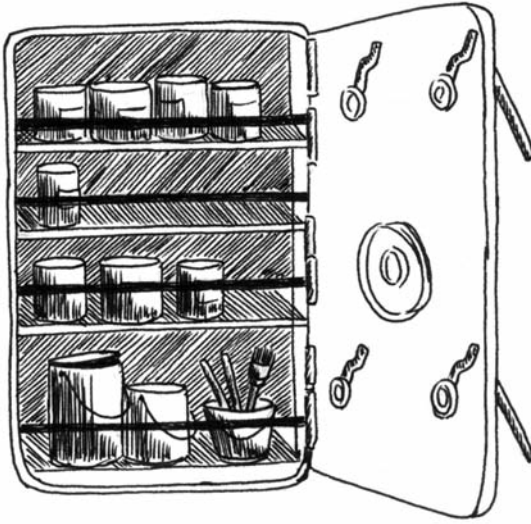
de 10 sellos que conmemoraban el 50 aniversario del fin de la guerra. Otros países también han reproducido la escena en algunos de sus sellos. Y Estados Unidos ha emitido gran cantidad de sobres del primer día de emisión y sobres especiales, en los que vuelve a aparecer la famosa imagen de la bandera de Iwo Jima, que también se puede ver en numerosos productos comerciales y *souvenirs*, como llaveros, pines, tazas de café, camisetas, pasadores de corbata, mecheros y muchos otros. Y en el año 2005, en el 230 aniversario de la creación del Cuerpo de Marines, Estados Unidos emitió una moneda conmemorativa de plata que reproduce la escena.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Bajo una misma enseña. (Foto: Carlos Casajús C.).



Pañol de Pinturas

MARÍA DEL CARMEN PLANELLES FERNÁNDEZ

Nos alegra presentar hoy a otro nuevo valor de la pintura que se practica dentro de la Armada por componentes de la misma o familiares de aquéllos. Se trata en esta ocasión de María del Carmen Planelles Fernández, hija del capitán de navío del Cuerpo General de la Armada Antonio Planelles Lazaga, ya fallecido.

María del Carmen comienza sus actividades artísticas a los 17 años en «El Centro Obrero» de San Fernando (Cádiz), donde se inicia con clases de dibujo a carboncillo, de las que dice «fueron una buena base e introducción en el mundo del dibujo y la pintura».

En los años siguientes se decidió a experimentar con óleo, manteniéndose en ese afán hasta el año 1999, en que asiste a la escuela-taller dirigida por el artista Gilfer, donde continúa en la actualidad. Este profesor, licenciado en Bellas Artes, es reconocido internacionalmente por sus exposiciones.

Comenta María del Carmen que siempre le ha gustado dibujar y que antes de acudir al





citado «Centro Obrero» ya había recibido clases de dibujo a los 16 años. Su pintura favorita es el expresionismo alemán, y se fija como meta reflejar esta importante tendencia en su quehacer artístico. Tiene especial interés por la figura y los retratos, dos temas que llevan implícita una gran dificultad en el acabado correcto. Como consecuencia de esa «predilección» por el expresionismo alemán nos dice que sus pintores favoritos son Ernest

Ludwig Kirchner, Max Beckmann, Otto Dix, Maurice de Vlaminck y Lucian Freud, pues todos ellos resuelven sus retratos transmitiendo al observador fuerza y sentimientos.

La pintura de Carmen es decididamente atrevida, de colores muy vivos, que reflejan decisión y personalidad y resultan equilibrados y de agradable contemplación. Una de las obras que acompañamos representa una calle. María del Carmen escapa de la minuciosidad





que suele ser común a este tipo de pintura y, con un colorido alegre y un trazo desenfadado, fruto del oficio adquirido, hace que se contemple con agrado la obra. Igualmente, en la difícil representación del retrato y del cuerpo humano se acredita como artista consoli-

dada. Las muestras que incluimos en el texto son las de dos niños en la playa y el clásico vendedor, ambas cargadas de colorido y realismo (según nuestra artista es el motivo que más le gusta).

Su obra está repartida entre su casa y las de familiares y amigos. Suele utilizar en su trabajo el óleo sobre madera, lienzo o papel, aunque en alguna ocasión usa acrílicos, siendo su técnica favorita el óleo sobre madera, con motivos de playa y figuras, donde la misma forma parte de la composición y color del cuadro (de forma similar al blanco del papel y técnica de la acuarela), participando como un elemento más de la obra.

Además, pinta también murales en paredes como decoración de habitaciones infantiles o locales de negocio. Dispone de una página *web* donde puede contemplarse su obra: www.carmenplanelles.com. Ha expuesto individual o colectivamente en los siguientes años y lugares:

2001.—Exposición colectiva: Taller «La Paleta», Centro Cívico «La Vaguada» (Madrid).

2002-2003 y 2004.—Exposición colectiva: Taller «La Paleta», Centro Cultural «Valle-Inclán» (Madrid).

2004.—Exposición Individual Centro Cultural «Alfonso XII». El Pardo (Madrid).

En este mes de mayo de 2011 (cuando se publique esta crónica en la REVISTA GENERAL DE MARINA) expondrá en el Centro Cultural «Valverde» en Madrid. Ha sido finalista en el V Premio de Pintura «Jaurena Art» en el año 2004, e igualmente finalista en el I Premio de pintura SED 2005.

Con mi respeto y admiración por su obra, un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA



 Cañosnero *Pelicano*. (Colección de acuarelas de Manuel García Garéa).



MGarcía
24 ENERO 2010

1875 - CAÑOSNERO PELICANO - 1898

NOTICIARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (noviembre de 2010-mayo de 2011).—En-cuadrado en ASPFOR XXVIII despliega un TACP-FAC en Qala-E-Naw, compuesto por cinco efectivos de la FIM, que acaba de relevar en zona, el pasado 12 de abril, al equipo TACP/FAC del ASPFOR XXVII.

Operación LIBRE HILDALGO (diciembre de 2010-mayo de 2011).—La Fuerza de Infantería de Marina FIMEX LH-III, compuesta por 115 efectivos, se encuentra desplegada en el Líbano desde el día 17 de diciembre. Está previsto que el nuevo contingente FIMEX LH-IV (120 PAX) releve al actual a principios de mayo, la TOA el 2 de mayo.



Jefe de sección, operador de radio y tirador de ametralladora ligera. (Foto: F. Herráiz).



Fragata *Méndez Núñez* en Mahón. (Foto: J. L. Blanco L.).

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. El patrullero *Grosa* permaneció alistado para seis horas en puerto hasta el día 15 de abril, en que fue relevado por el patrullero *Tagomago*, el cual permaneció alistado en puerto para seis horas hasta el día 22. Los días 23 y 24 permaneció alistado el *Medas*.

Operación ATALANTA (23 enero de 2009-finalización).—Participa en esta operación la TF 465, bajo mando del contralmirante Juan Rodríguez Garat hasta el pasado 13 de abril, compuesta por las siguientes unidades: ESPS *Canarias* como buque de mando, FGS *Niedersachsen*, ITS *Espero*, ESPS *Infanta Elena*, FS *Nivose*, HS *Pohjanmaa* y FS *Guepratte*. Se efectuó la incorporación de

los buques NRP *Vasco Da Gama* y FS *Lieutenant de vaisseau Le Henaff* el día 13 de abril. El día 14 de abril la fragata *Canarias* fue relevada como buque de mando de la agrupación por el NRP *Vasco Da Gama*. Como medios aéreos de patrulla marítima la TF 465 cuenta con un *P3A* del Ejército del Aire (ESP), dos *SW 3 Merlin* de Luxemburgo y un *P3C* alemán. La fragata *Santa María*, que relevará en ésta operación a la *Canarias*, salió de Rota el pasado día 20 de abril. Después de hacer escala en Souda y atravesar el Canal de Suez, tiene previsto CHOP al mando de la operación el 3 de mayo.

Operación UNIFIED PROTECTOR (22 de marzo 2011-TBC).—Operación bajo el mando de la OTAN para imposición de un embargo naval a Libia (en cumplimiento a las Resoluciones del CSNU 1970 y 1973). Por parte de la Armada participan la fragata *Méndez Núñez*, el submarino *Tramontana*, además de un avión de vigilancia marítima *D 4* (CN 235) del Ejército del Aire, integra-

dos en la TF 455 (COM MC NAPLES ejerce de CTF 455). La fragata está integrada en la TG 455.01 bajo TACOM del CTG 455.01 (CSNMG-1), y el submarino *Tramontana* en la TG 455.05, bajo OPCON de COMSUB-SOUTH. Está previsto que la fragata *Méndez Núñez* permanezca en zona un máximo de tres meses. El *Tramontana* tiene previsto hacer escala en Augusta el día 2 de mayo, donde relevará con el submarino *Mistral* que salió de Cartagena el 26 de abril.

Además de los medios anteriores, cuatro *C 15 (F 18)* y un *TK 17 (Boeing 707)* del Ejército del Aire participan en la operación de imposición de una Zona de Exclusión Aérea sobre Libia, bajo OPCON del AC IZMIR.

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—El cazaminas *Tajo* permanece integrado en la agrupación desde el 1 de enero hasta el 9 de mayo en que está previsto que sea relevado por el cazaminas *Sella*. La agrupación está formada por el HS

Spetsai (buque de mando), ITS *Viareggio*, FGS *Herten* y HS *Kallisto*. Ha hecho escala en Salalah hasta el 19 de abril, efectuando posteriormente tránsito a Djibouti, donde tiene previsto hacer escala de 23 a 25 de mayo.

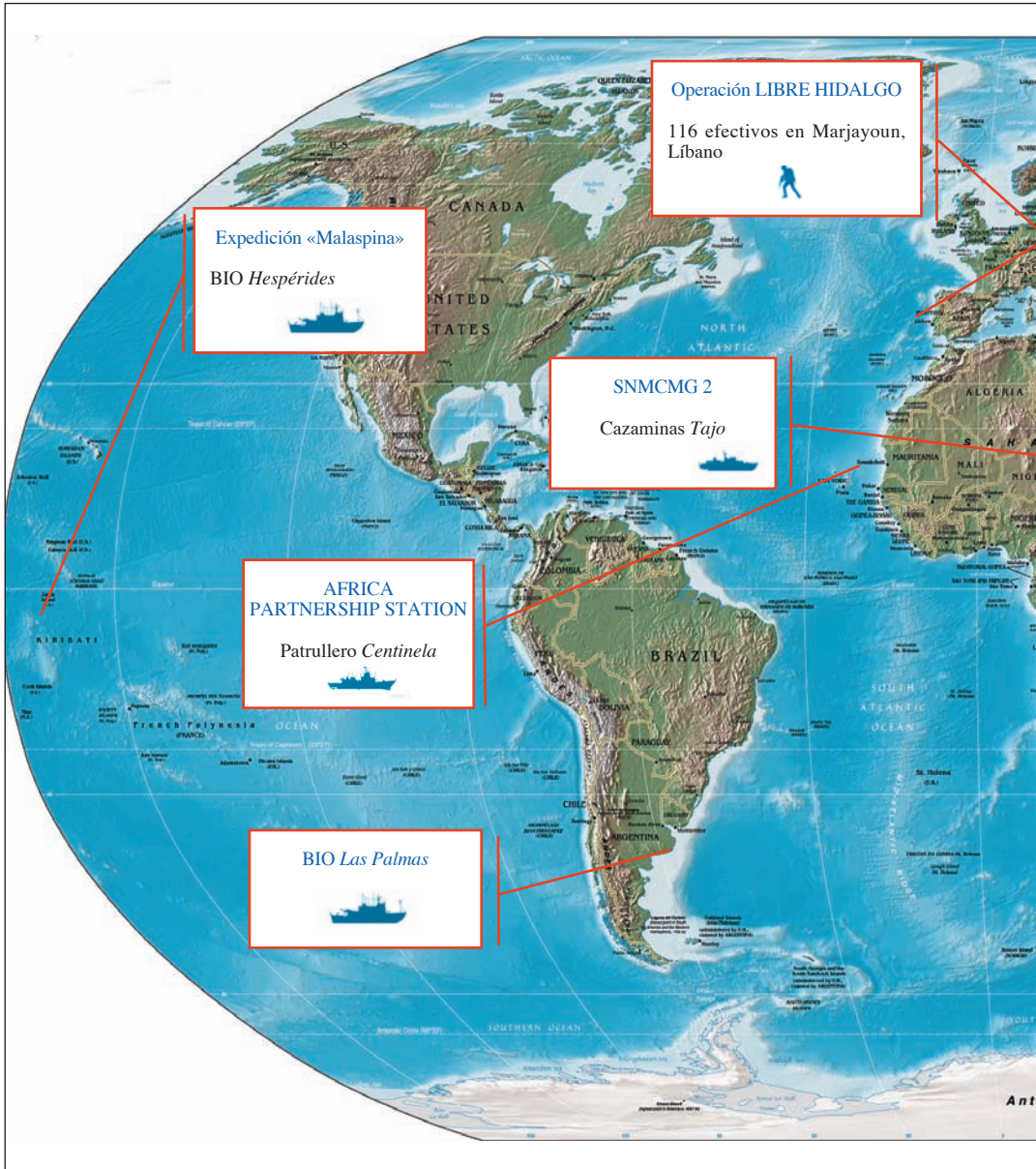
Ejercicios

Despliegue por la costa occidental de África del patrullero Centinela (26 de febrero-3 de mayo de 2011).—El patrullero *Centinela* salió a la mar el pasado día 26 de febrero para efectuar un cruceo por la costa del África occidental (golfo de Guinea). Entre dicha fecha y finales de abril llevó a cabo escalas en diversos puertos de la costa occidental africana, de acuerdo con el calendario tentativo establecido. Ha participado en diversos ejercicios, hará presencia naval y colaborará con las marinas de los respectivos países. Tras una estancia en Senegal donde realizó un programa de cooperación bilateral con la Marina de ese país, en la segunda quincena de marzo participó en el ejercicio OBANGAME EXPRESS y efectuó escala en el puerto



Cazaminas *Tajo* saliendo para incorporarse a SNMCMG-2. (Foto: A. Arévalo).

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 UNIFIED PROTECTOR
Fragata Méndez Núñez, submarino Tramontana



Operación ATALANTA
Fragatas Canarias y Santa María, patrullero Infanta Elena



NOTICIARIO

camerunés de Douala. A finales de marzo efectuó presencia naval en Libreville (Gabón). Durante el mes de abril ha efectuado presencia naval en Lagos (Nigeria); Tema (Ghana) y Conakry (Guinea Conakry), así como cooperación bilateral con el Servicio de Guardacostas de Cabo Verde, efectuando escala en el puerto de Praia, y participación en el ejercicio SAHARAN EXPRESS, con escala en Dakar (Senegal). El día 30 de abril inició tránsito de regreso a la base, donde tiene previsto atracar el 3 de mayo.

Adiestramiento

Santa María (11, 12 y 14 de abril).— Efectuó adiestramiento individual de cara a su incorporación a la OPERACIÓN ATALANTA y calibración TACAN en aguas del golfo de Cádiz. Salió a la mar el día 14 de abril para efectuar el relevo de mando.

Marqués de la Ensenada (5, 6 y 11 de abril).— Efectuó adiestramiento individual en aguas del golfo de Cádiz.

Mistral (18-19 de abril).— Efectuó adiestramiento individual en aguas de Cartagena.

Turia (11 de abril a 6 de mayo).— Los días 11 y 12 de abril realizó una inspección de alistamiento II para certificación CALOP «A2». se incorporó a la agrupación EURO-MARFOR el día 24 de abril, y participará con ella en el ejercicio SP MINEX 11 hasta el 6 de mayo.

Segura; Tambre; La Graña y Diana (24 de abril-6 de mayo).— Participan en el ejercicio SP MINEX 11, efectuando escala en Alicante el día 25.

Sella (21 de marzo-8 de abril).— Efectuó CALOP «A2» en aguas de Cartagena.

Cantabria (30 de marzo-12 de abril).— Efectuó EVALO IV, con periodos de puerto y mar.

Juan Carlos I (28 de marzo-8 de abril).— Efectuó EVALOS III/IV con periodos de puerto y mar en aguas del golfo de Cádiz.



Príncipe de Asturias entrando en Cartagena. (Foto: Óscar Rodríguez).



Malaspina (A-31). (Foto: Fco. A. Guerrero Flores).

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Juan Sebastián de Elcano (8 de enero-30 de abril).—Continúa su LXXXII crucero de instrucción. Después de dejar el puerto de Bilbao ha hecho escalas en los puertos de Londres, Hamburgo, Copenhague y Lisboa. Tiene prevista su entrada en Cádiz el día 1 de mayo, donde finalizará el crucero de instrucción.

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. Después de efectuar escala en Ushuaia, realizó una escala técnica en el puerto de Mar del Plata desde el día 7 de abril debido a la avería de un motor principal.

Hespérides (11 de diciembre de 2010-14 de julio de 2011).—Desde su salida de Cádiz, el pasado 13 de diciembre, durante la Expedición «Malaspina 2010» de vuelta al mundo a hecho escala en distintos puertos, varios de ellos australianos. Entre los días 8 y 13 de

mayo tiene previsto efectuar escala en Honolulu.

Blas de Lezo (30 de marzo-8 de abril).—Tras finalizar la CALOP/MECO que estaba realizando desde el pasado día 28 de febrero hasta el 30 de marzo en Tolón, efectuó el tránsito de regreso a base, realizando las siguientes colaboraciones y escalas: el 1 de abril colaboró en pruebas con el submarino *Galerna*; hizo escala en Palma de Mallorca para presencia naval entre los días 2 y 3 de abril; efectuó levantamiento de la firma acústica y calibración magnética en el CECAM con entrada en el puerto de Cartagena entre los días 4 y 5 de abril, y entró en Rota para desembarco de material y medición de interferencias entre los días 7 y 8 del mismo mes.

Galerna (26 de enero-2 de abril).—Continuó las pruebas de mar de fin de la cuarta gran carena.

Malaspina, 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.



Cargando vehículos del Ejército de Tierra en Melilla. (Foto: A. Galán Cees).

Antares.—Se encuentra realizando trabajos de actualización de la cartografía náutica en aguas del Golfo de Cádiz hasta el 20 de mayo.

Contraamaestre Casado (28 de marzo-8 de abril).—Efectuó transporte logístico en aguas del Mediterráneo.

Camino Español (29 de marzo-7 de abril).—Efectuó transporte logístico de material del Ejército de Tierra del 29 de marzo al 7 de abril en aguas del Mediterráneo.

Mar Caribe (5-15 de abril).—Efectuó aguadas a la isla de Alborán, Chafarinas y Alhucemas.

El Camino Español (12-18 de abril).—Realizó transporte logístico del ET.
Vigilancia marítima

Vencedora (30 de marzo-5 de abril).—Realizó vigilancia marítima en aguas de

Canarias. Durante la misma, efectuó colaboraciones y ejercicios.

Vigía (4-15 de abril).—Realizó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán.

Alborán (7 de abril-23 de mayo).—Se encuentra realizando una inspección pesquera NEAFC (*North East Atlantic Fisheries Convention*). entrará en Reikjavik del día 30 de abril al 3 de mayo.

Cabo Fradera (1-30 de abril).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del sur de Galicia.

P 101 (1-30 de abril).—Ha efectuado vigilancia marítima entre la frontera con Portugal y Punta Umbría.

P 114 (15-30 de abril).—Efectúa vigilancia marítima en aguas de Ceuta.

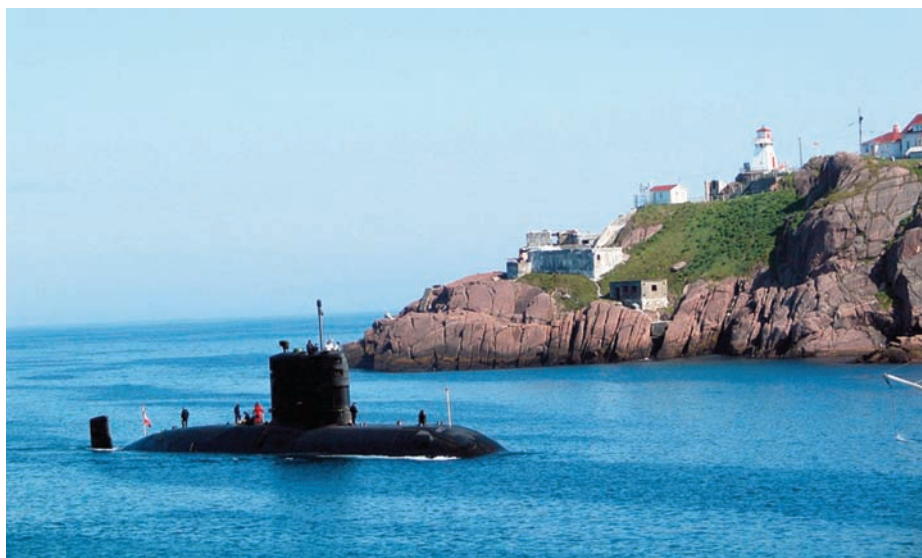
A. M. P. F.



Canadá

Modernización de los torpedos de los submarinos.—La Flotilla de Submarinos, adquirida al Reino Unido hace 13 años, es incapaz de disparar sus torpedos Mk 48 por un problema de ingeniería. Cuando Canadá

compró los cuatro submarinos de segunda mano clase *Upholder*, su sistema de armas estaba preparado para disparar torpedos británicos, por lo que la Marina canadiense tuvo que hacer una costosa inversión para adaptarlos al torpedo norteamericano Mk 48, adaptación que hasta la fecha ha sido un completo



HMCS *Corner Brook*.

fracaso. En marzo el Gobierno canadiense compró 36 kits de conversión de torpedos para modificar los actuales torpedos Mk 48 Mod. 4 a Mod. 7, con un costo de 80 millones de euros.

El torpedo Mk 48 Mod. 7 ha sido desarrollado conjuntamente por la Marina de Estados Unidos y la Marina australiana para mejorar su comportamiento en aguas profundas y con unas mejores contramedidas. Actualmente el submarino HMCS *Corner Brook* es el único operativo de la Flotilla y se encuentra de patrulla en el Pacífico. El HMCS *Chicoutimi* se incendió en su viaje inaugural de pruebas después de las obras de transformación, teniendo que lamentar la muerte de un marinero. Los otros dos submarinos actualmente están sufriendo obras de modificación.

China

Mejora de la capacidad para el combate.—La Marina Popular China ha desarrollado sus capacidades para realizar operaciones en aguas distantes, así como para neutralizar amenazas no convencionales, según el *White Paper*, promulgado el jueves día 31. En línea con los requerimientos de la defensa más allá de la costa, la Marina del Ejército del Liberación del Pueblo tiene como finalidad acelerar la modernización de sus fuerzas de combate integradas y aumentar la disuasión estratégica y los contraataques, dice este *papel blanco*.

Esta declaración de intenciones busca asimismo mejorar su capacidad para el combate a través de un entrenamiento básico sistemático y adiestramiento para el combate en un entorno complejo electromagnético. La forma de conseguirlo será organizando ejercicios en aguas lejanas y desarrollando modelos para operaciones diferentes a la guerra o misiones MOOTW.

Nuevos tipos de submarinos, fragatas, aviones y grandes buques de apoyo han sido desplegados en escenarios distantes, tal y como había sido planeado, dice el *White Paper*, y la Marina ha incrementado la construcción de nuevas bases de acuerdo con esos despliegues lejanos. Asimismo se ha acelerado la construcción de buques de apoyo logís-

tico con embarcaciones-ambulancia y helicópteros, y un nuevo buque hospital de 100.000 toneladas. La Marina está experimentando nuevos métodos de apoyo logístico para misiones marítimas de larga duración. Actualmente hay tres flotas, denominadas Flota Beihai, Donghai y Nanhai, disponiendo cada una de aviación naval, bases de apoyo, flotillas de buques, brigadas de Infantería de Marina y de guarnición.

Colombia

Explosión de un cañonero fluvial.—Una explosión accidental en el ARC *Riohacha*, uno de los cañoneros fluviales clase *Arauca* de la Armada Nacional de Colombia, provocó la muerte de tres suboficiales al quedar la sala de máquinas sin vía de escape, dándose un cuarto suboficial como desaparecido. El accidente, cuyas causas aún se investigan, se produjo cuando se efectuaba la carga de unos 8.000 litros de gasolina a bordo en la población de Puerto Asís, departamento del Putumayo. El cañonero realizaba operaciones de vigilancia y control en el río Putumayo, estando asignado a la Base Naval ARC Leguízamo, al sur del país.

Los tres patrulleros cañoneros de la clase *Arauca* fueron construidos por los astilleros Unión Industrial y Astilleros de Barranquilla (UNIAL) en 1956, contando con más de medio siglo en sus cuadernas, siendo bautizados como ARC *Leticia*, ARC *Arauca* y ARC *Riohacha*. Es de destacar que este último, además de sus cometido militares, también es utilizado como buque enfermería en apoyo de las comunidades indígenas en esta aislada zona del país, frontera con Ecuador.

Estados Unidos

Baja del submarino nuclear USS Memphis.—El submarino nuclear de ataque, USS *Memphis* (SSN 691), atracó por última vez en el Arsenal de Portsmouth en Maine el 7 de abril, para iniciar su proceso de desarme, en un momento en que el Congreso de Estados Unidos se encuentra buscando fondos para construir más submarinos. El USS



USS Memphis.

Memphis era el cuarto de una serie de 62 SSN clase *Los Angeles*, diseñados para vencer a sus oponentes soviéticos en la Guerra Fría. El problema de la Marina estadounidense es que estos excelente pero veteranos submarinos, con más de 30 años en sus cuadernas, están siendo retirados más rápidamente de lo que la producción de nuevos submarinos para reemplazarlos, por parte de los astilleros, permite. Asimismo, la Marina unilateralmente no puede contratar nuevas construcciones a los astilleros de Electric Boat, porque el Congreso y el Senado no se ponen de acuerdo en el presupuesto de Defensa, lo que es desde luego un serio motivo de preocupación, según las palabras del almirante John M. Richardson, comandante de la Fuerza de Submarinos, que cifró en 48 el número actual de submarinos nucleares de ataque o SSN.

El USS *Memphis* entró en servicio el 17 de diciembre de 1977, y era el más antiguo en servicio activo, habiendo navegado 1,4 millones de millas en sus 33 años de vida activa,

siendo el decimonoveno de la clase *Los Angeles* que causa baja en la Lista Oficial de Buques. La Marina norteamericana está llevando a cabo un programa para la construcción de 30 submarinos clase *Virginia*, que reemplazarán a los 62 *Los Angeles* en los próximos años. El objetivo de fuerza es conseguir 70 submarinos nucleares, 52 de ellos de ataque, y 18 SSBN/SSGN, aunque sería necesario construir dos submarinos cada año para conseguir este objetivo en el año 2035.

Botado el último LPD clase San Antonio.—Joyce Rumsfeld, esposa del anterior secretario de Defensa, Donald Rumsfeld, fue la madrina de la botadura del octavo buque anfíbio tipo LPD clase *San Antonio*, el USS *Arlington* (LPD 24). La ceremonia tuvo lugar el 26 de marzo en Pascagoula, Misisisipi, y el nombre asignado al nuevo buque construido por los astilleros de Northrop Grumman rememora a las 184 personas que el 11 de



USS Arlington (LPD 24).

septiembre de 2001 perdieron su vida al estrellarse el vuelo 77 de American Airlines contra el Pentágono.

El USS *Arlington* es el último de esta serie de buques anfibios tipo LPD y el tercero en llevar el nombre de la ciudad texana, si bien existe otro ultimando su armamento, el USS *Somerset* (LPD 25). Otro buque de esta misma serie, el USS *New York*, ya en servicio, fue construido utilizando en su casco unas 25 t de acero procedente de las Torres Gemelas de Nueva York, de donde procede su nombre.

Francia

Baja del buque anfibio Francis Garnier.—El 11 de febrero tuvo lugar por última vez la ceremonia del arriado de bandera del buque de transporte anfibio *Francis Garnier*, de la clase *Batral*. Esta unidad había entrado en servicio en el año de 1974, y era familiarmente conocido como el *San Bernardo de los*

mares australes, ya que a lo largo de sus 36 años de servicio activo realizó su cometido de transporte entre las islas de soberanía francesa del Pacífico Sur. Sus 36 comandantes totalizaron 549.112 millas navegadas y 762 varadas en playa para depositar su carga en las pequeñas islas carentes de un atraque acorde con su desplazamiento y dimensiones.

Pakistán

Incorporación de una fragata FFG modernizada.—La fragata paquistaní PNS *Alamgir* dejó la Estación Naval de Mayport en Florida el 21 de marzo, después de finalizar varios meses de obras de modernización simultaneadas con el adiestramiento de la dotación. Su llegada a su futura base en Karachi está prevista para el 13 de mayo, después de 53 días de navegación atravesando el canal de Panamá, el océano Pacífico y el Índico. La PNS *Alamgir* comenzó sus singladuras como USS *McInerney* (FFG 8), segunda fragata de

la clase *Oliver Hazard Perry* (FFG 7), y fue adquirida por el Gobierno paquistaní bajo el programa de Exceso de Material de Defensa, firmándose el acuerdo entre gobiernos el 21 de abril de 2010 para oficialmente transferir el buque en una ceremonia que tuvo lugar en la Base Naval de Mayport, Florida, el 31 de agosto de 2010. A partir de ese momento el buque entró en dique seco para sufrir una completa revisión y modernización realizada por BAE Systems Southeast Shipyards desde septiembre de 2010 hasta marzo de este año, gracias a un fondo de 40 millones de euros proporcionado por el Foreign Military Fundation. La fragata está equipada con misiles antibuque Harpoon, un cañón de 76 mm y dos lanzadores de torpedos A/S. El adiestramiento de su dotación, de 240 personas, fue igualmente financiado por el Gobierno norteamericano con cinco millones de euros. La PNS *Alamgir* se unirá a la Patrulla Marítima

(MARPAT) de la Marina paquistaní, que tiene como cometido principal la lucha contra narcóticos y el terrorismo, encuadrada en la TF 150. Asimismo contribuirá en la lucha contra la piratería en el golfo de Adén, mar Árábigo, océano Índico y mar Rojo.

Reino Unido

Baja de una fragata.— Víctima de los recientes recortes en el presupuesto de Defensa realizados por el Gobierno del *premier* David Cameron, la Marina británica se ha visto obligada a dar de baja una fragata de la clase *Cornwall Batch II*. Así, a finales de marzo hacía su entrada en la Base Naval de Devonport por última vez la fragata HMS *Campbelltown* (F 86), escoltada por el HMS *Raider* y dos remolcadores lanzando cortinas de agua. La fragata, construida en los astille-



Fragata paquistaní PNS *Alamgir*, ex USS *McInerney* (FFG 8).

ros de Cammel Laird en Birkenhead, había entrado en servicio el 27 de mayo de 1989, es decir, contaba con tan sólo 21 años de servicio, cuando lo normal en este tipo de buques es alcanzar los 30. Con un desplazamiento a plena carga de 4.850 t, este buque estaba clasificado como una fragata multipropósito, como así denotaba su completo armamento.

El portaaviones HMS Invincible zarpa hacia su desguace.—El otrora orgullo de la Marina británica y su buque insignia cuando el también portaaviones *Hermes* fue dado de baja, zarpó de su base en Portsmouth, en el Reino Unido, remolcado por el *Siroco*, un remolcador de bandera panameña, hacia el puerto de Aliaga en Turquía, para ser allí desguazado por su nuevo propietario, la compañía local Loyal Ship Recycling.

El *Invincible* (R 05) fue el primero de una serie de tres portaaviones de escolta, diseñados para operar con aviones VSTOL *Harrier*; los *Illustrious* (R 06) y *Ark Royal* (R 07) completaban el trío de estos buques dotados de *ski jump* para facilitar el despegue de sus aviones. Los recorte del Gobierno del premier David Cameron han llevado al

desguace a los tres portaaviones y a la venta de sus aviones, quedando por primera vez en su historia la Royal Navy sin aviación de ala fija embarcada.

Oficial asesinado a bordo de un submarino nuclear.—El submarino nuclear de ataque HMS *Astute*, el más moderno de la Marina británica, entró en el puerto de Southampton para descanso de la dotación a principios de abril, después de un crucero de resistencia de 46 días al mando del capitán de fragata Lain Breckenridge. Este submarino de 7.000 t de desplazamiento y con una dotación de 98 personas, que le ha costado al erario público británico la no despreciable suma de 1.200 millones de euros, ha sido el escenario de uno de los hechos más luctuosos de la Royal Navy en los último años. El incidente tuvo lugar con el submarino atracado en los Eastern Docks de Southampton, donde la policía selló el área y un centinela del buque fue arrestado como sospechoso de cometer un asesinato. El hecho ocurrió al mediodía del día 8 de abril durante el relevo del centinela, y el arma utilizada era del calibre nueve milímetros Parabellum. Un portavoz de la policía



HMS *Invincible*.

explicó que la comisaría de Hampshire recibió una llamada del Ministerio de Defensa a las 1212 horas locales del día 8 para que realizase una investigación sobre los hechos ocurridos a bordo del submarino y poder así establecer las circunstancias exactas del incidente, en el que un oficial resultó muerto y otro herido después de un tiroteo a bordo.

No es ésta la primera vez que el HMS *Astute* salta a la primera página de los diarios británicos, ya en octubre de 2010, cuando realizaba unas pruebas de mar al mando del capitán de fragata Andy Coles, quedó varado en las proximidades de la isla de Skye, no muy lejos de su base escocesa de Faslane. En esta ocasión el submarino tuvo que ser puesto a flote con la ayuda de varios remolcadores tras permanecer varias horas inmóvil. Botado en junio de 2007, tuvo como madrina de la botadura a la duquesa de Cornwall, Camila Parker Bowles, para entrar en servicio en agosto de 2010 en Faslane, Clyde, Escocia.

Regresa a puerto un SSBN averiado.—

Un submarino nuclear balístico británico, el HMS *Vengeance*, tuvo que regresar a puerto después de sufrir un fallo mecánico, según la explicación dada por un portavoz del Ministerio de Defensa británico. El HMS *Vengeance* es uno de los cuatro submarinos balísticos pertenecientes a la clase *Vanguard* y que constituye el principal pilar de la disuasión nuclear británica. El submarino sufrió una avería mecánica en la noche del 31 de marzo que le obligó a regresar a su base en Faslane, Escocia, para proceder a su reparación si bien no necesitó remolque para regresar, pudiendo hacerlo con su propulsión. La dotación no corrió ningún riesgo durante el incidente y la avería no afectó al reactor nuclear. El HMS *Vengeance* entró en servicio en el año 1999 y cuenta con una dotación de 141 personas.

Rusia

Investigación de un accidente en un submarino nuclear.—El fiscal militar de la Flota del Pacífico confirmó el 30 de marzo que había claros indicios de conducta negligente en el accidente ocurrido en la mar el día 8 de noviembre de 2008, cuando el submarino

no nuclear de ataque *Seal* se encontraba realizando pruebas en el mar del Japón, sufriendo un incendio en un compartimento. La red de contraincendios del submarino funcionaba perfectamente y el incendio pudo haber sido sofocado, pero alguien disparó manualmente las botellas de CO₂ cuando aún se encontraban dentro del compartimento varios miembros de la dotación y del equipo del astillero, con el resultado de 20 muertos y 21 personas intoxicados gravemente, que tuvieron que ser evacuadas a un hospital.

El Ministerio Fiscal procedió entonces contra el comandante del submarino, Dimitry Lavrentiev, y el jefe de máquinas Dimitry Grobov, y el resultado de la investigación llegó a la conclusión de que la inacción del comandante había provocado el accidente. La causa fue elevada al Cuartel General de la Flota del Pacífico para que los procesados fuesen finalmente llevados a juicio.

Corte de luz en un arsenal en Kola.—Un arsenal de la Marina rusa utilizado para desguazar a submarinos nucleares dados de baja ha sufrido el corte del suministro eléctrico por falta de pago de sus recibos. Así el Astillero Nerpa del Ministerio de Defensa en la ciudad de Snezhgorsk, península de Kola, debía un total de 1,2 millones de euros en facturas impagadas a la compañía local de electricidad Kolenergoby, por lo que el Arsenal quedó totalmente a oscuras el 6 de abril, sin posibilidad recuperar el suministro eléctrico hasta satisfacer la deuda. De acuerdo con el portavoz del astillero, Irina Anzulatova, la deuda es el resultado de la falta de financiación del Ministerio de Defensa, siendo la primera vez que esto ocurre. Actualmente el astillero tiene encargada la reparación de un submarino diésel eléctrico, desconociéndose si hay alguno nuclear en proceso de desguace.

Somalia

Los piratas no pueden ser derrotados solamente en la mar.—El primer ministro de Somalia, Mohamed Abdullahi Mohamed, haciendo suyas las palabras de su jefe de Estado Mayor de la Defensa, ha hecho unas



Fragata *Canarias* rumbo a aguas del golfo de Adén.

declaraciones en las que ha indicado que las actividades de los piratas somalíes han alcanzado el nivel más alto de los últimos tres años, apresando buques mercantes y embarcaciones de recreo, y su actividad no puede ser detenida únicamente con medios navales.

En una conferencia de prensa dada en la capital Mogadiscio, Mohamed dijo que incluso con un millar de buques de guerra en aguas somalíes no se solucionaría el problema. El órgano vital de los piratas está en tierra, no en la mar, aseguró el primer ministro. En esta misma conferencia apeló a la Comunidad Internacional para actuar rápidamente y apoyar al Gobierno Federal de Transición en su lucha contra las organizaciones de piratas en tierra, donde ellas tienen su apoyo. Recordó que buques de Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Italia, Japón, India, Rusia y otras naciones han estado patrullando sus aguas sin haber acabado con la raíz del problema, y que en la actualidad hay 26 buques mercantes retenidos cerca de la costa de Somalia, con más de 450 tripulantes presos en manos de los piratas.

Tailandia

Adquisición de seis submarinos alemanes.—El almirante jefe de la Marina tailandesa, Kamthorn Phumhiran, ha reiterado ante el Gobierno la necesidad de comprar seis submarinos de segunda mano del *Tipo 206 A* de 500 t a Alemania, a los que aún les queda diez años de vida operativa sin necesidad de grandes gastos de mantenimiento ni modernización. La Marina tailandesa ha intentado adquirir submarinos desde hace 60 años. Inicialmente proyectó comprar submarinos japoneses, pero al ser Japón uno de los países derrotados en la Segunda Guerra Mundial no fue posible por el veto a exportar armamento. Posteriormente vino una propuesta para comprárselos a Israel, pero de nuevo el embargo internacional hizo imposible esta solución.

Esta Marina asiática quiere estar al mismo nivel que las que la rodean que, como Singapur y Malasia, han incorporado este tipo de buque recientemente, sin mencionar a la India, China o Indonesia, mucho más veteranas en la utilización de sumergibles. El almi-

rante Phumhiran ha explicado que el potencial de la Marina debe descansar en tres pilares: buques de superficie, submarinos y aeronaves, y que actualmente carecen de la componente submarina. Sabedor de las dificultades actuales de la economía de su país, Phumhiran no solicita la adquisición de nuevos submarinos, sino de seis alemanes de segunda mano especialmente dotados para operar en fondos de poca sonda, como es el golfo de Siam, por un importe total de 180 millones de euros, que proporcionen el adiestramiento necesario para formar a las dotaciones e iniciar así la creación de un arma submarina propia.

Taiwan

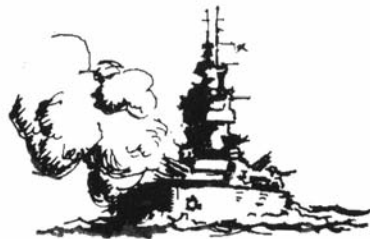
Creación de una escuadrilla de patrulleros lanzamisiles.—El presidente Ma Ying-jeou presidió la ceremonia de creación de una nueva escuadrilla de patrulleros lanzamisiles, dentro de su política de seguir aumentando el potencial militar de esta isla estado y de cara a hacer frente a la creciente potencia naval de su vecina China. La escuadrilla cuenta con 10 patrulleros construidos en astilleros taiwaneses y tendrán su base en Suao, al nordeste de la isla. El presidente Ma es el iniciador de una estrategia de disuasión creíble frente al gigante chino, pese a que la tensión con el continente ha bajado considerablemente desde que llegó al poder en el año 2008; no obstante cree que Taiwan necesita una fuerza militar y naval creíble, ya que considera que

la principal amenaza para la seguridad de su nación es el ejército Popular Chino, con más de dos millones de efectivos. Por todo ello el presidente Ma pretende contar con unas fuerzas de élite, mucho menos numerosas que las chinas pero dotadas con los medios más modernos, para lo cual se encuentran en construcción otros 10 patrulleros armados con misiles antibuque, lo que elevará el total de este tipo de embarcaciones a treinta.

Venezuela

Entrega del tercer buque de vigilancia litoral.—La Armada de Venezuela recibió en los astilleros de Navantia en San Fernando el tercero de sus patrulleros destinado a reforzar la vigilancia y control marítimo de sus costas atlánticas. Bautizado como *Naiguatá* (GC 23), es el último buque que viene a sumarse a los otros construidos igualmente en España y que ya se encuentran en Venezuela, el *Guaicamacuto* (GC 21) y el *Yaviré* (GC 22), restando tan sólo la entrega del *Tamanaco* (GC 24). Estos buques, ideados para la vigilancia del litoral, tienen una eslora de 79,9 m y desplazan 1.453 t a plena carga, pudiendo alcanzar los 22 nudos de velocidad máxima. El acto de la entrega fue presidido por el embajador de Venezuela en España, Julián Isaías Rodríguez, quien declaró que en su país están muy contentos con el nivel de la construcción naval en España.

J. M.^a T. R.





El BAC *Patiño* alistado para apoyar.
(Foto: J. Máiz Sanz).



Acciona Trasmediterránea incrementa sus servicios

Durante el periodo vacacional de Semana Santa, las rutas desde Melilla y Málaga se vieron incrementadas con el servicio del buque rápido *Milenium Dos*, con salidas extraordinarias desde Melilla a Málaga y regreso.

Acciona Trasmediterránea operó también durante esas fechas con buques *ferries* en sus horarios habituales en los trayectos desde Melilla a Almería y Málaga en ambos sentidos. La compañía, gracias a esos refuerzos, puso a disposición de sus clientes aproximadamente 900 plazas más para pasajeros y otras 260 para vehículos.

Nueva convocatoria de EMSA para la contratación de buques

El Diario Oficial de la Unión Europea ha publicado una nueva convocatoria de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) para la contratación de buques anti-contaminación. Hasta la fecha la citada empresa ha firmado catorce contratos de servicios de buques anti-contaminación con diferentes empresas navieras.

Como en anteriores convocatorias, las empresas interesadas ofrecerían sus buques en régimen de disponibilidad, de manera que

podrían continuar en sus labores comerciales hasta el momento que la Agencia los necesitase.

Esta nueva convocatoria tiene como fin fortalecer su red en las áreas geográficas del mar Báltico, mar Mediterráneo central, golfo de Vizcaya, mar Mediterráneo occidental y mar Negro.

J. C. P.

El Gobierno autoriza el contrato de gestión de servicios de las líneas marítimas de interés público Málaga-Melilla y Almería-Melilla

El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, ha autorizado el 8 de abril la celebración del contrato de gestión de servicios de las líneas marítimas de interés público Málaga-Melilla y Almería-Melilla.

El nuevo contrato conseguirá una mejora sustancial de las condiciones de prestación del servicio y responderá a las demandas actuales del transporte marítimo de Melilla, permitiendo el adecuado desarrollo económico de la ciudad autónoma. Se garantiza así la continuidad en la prestación de los servicios de transporte marítimo entre la Península y Melilla, una vez que finalice el contrato vigente el próximo 30 de septiembre de 2011. El importe de licitación del nuevo contrato será de 11.960.000 de euros y tendrá una duración inicial de dos años, pudiendo

prorrogarse por un periodo máximo de dos años más.

Con esta autorización, y tras la licitación el pasado 30 de marzo del contrato de gestión de servicios de la línea marítima de interés público Algeciras-Ceuta, el Gobierno da otro paso decisivo en la apuesta por la mejora de las comunicaciones marítimas de los territorios insulares con la Península.

El Gobierno aprueba normas de seguridad para los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles

El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, ha aprobado el real decreto sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles con el objetivo de mejorar la seguridad marítima y la navegación.

Del contenido, eminentemente técnico, del nuevo real decreto aprobado, destacan los siguientes puntos:

— Actualiza las referencias a los convenios internacionales, contemplando así las enmiendas introducidas mediante los protocolos, códigos y resoluciones pertinentes aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

— Recoge las novedades que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) ha ido introduciendo mediante sucesivas enmiendas en relación con las naves de gran velocidad.

— Sustituye los anexos I a V de la Directiva 2009/45/CE por los anexos de la propia Directiva 2010/36/UE, objeto de transposición mediante este real decreto.

El primer anexo es de gran extensión y regula los diferentes aspectos atinentes a la seguridad de los buques de pasaje nuevos y existentes en travesías nacionales, tales como la construcción, el compartimentado, la estabilidad, las instalaciones eléctricas, las medidas de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento y otros similares.

El segundo anexo establece un modelo de certificado, concretamente el «Certificado de seguridad para buques de pasajes».

Y el tercer anexo contiene las denominadas «Directrices de las prescripciones de seguridad aplicables a los buques de pasaje y las naves de pasaje de gran velocidad para las personas con movilidad reducida».

Este real decreto modifica uno anterior, el 1247/1999, de 16 de julio, que incorporaba al ordenamiento jurídico español la Directiva 98/18/CE de la Unión Europea, la cual establecía un marco uniforme de medidas de seguridad del transporte marítimo y de prevención de la contaminación del medio marino aplicable a todos los buques de pasaje, con independencia del pabellón que enarbolan, que realicen viajes nacionales en un Estado miembro, con la finalidad de incrementar la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente marino.

El citado Real Decreto 1247/1999 también determina las prescripciones técnicas de seguridad que, de acuerdo con las zonas marítimas en las que vayan a operar, deben de cumplir los buques de pasaje de nueva construcción que transporten más de 12 pasajeros, los que tengan una eslora igual o superior a 24 metros y los buques de gran velocidad que realizan servicios de transporte marítimo entre puertos españoles.

Posteriormente se ha aprobado la Directiva 2010/36/UE, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

Se considera que las medidas contempladas en la Directiva 2010/36/UE, incorporadas al ordenamiento jurídico español a través de este real decreto, suponen una clara mejora de la seguridad marítima y de la navegación de los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, cumpliéndose así uno de los objetivos fundamentales que la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante asigna al Ministerio de Fomento en el ámbito competencial de la Marina Mercante.

F. M. M.-C.

Autopistas del mar entre Vigo y puertos franceses

El 30 de octubre de 2009 el Consejo de Ministros autorizó la firma del acuerdo entre Francia y España para la puesta en marcha y financiación de los proyectos de autopistas del mar que conectarían los puertos de ambos países en la fachada atlántica-canal de la Mancha y mar del Norte.

Con anterioridad, el 28 de abril del mismo año se habían firmado los convenios de explotación con cada una de las sociedades que se iban a encargar de poner en marcha y explotar las dos autopistas del mar entre España y Francia.

Las sociedades explotadoras iniciales eran:

- Autopista del Mar Atlántica, S. L. Formada por la naviera Acciona Trasmediterránea, fue seleccionada para la puesta en marcha y explotación del servicio entre el puerto de Vigo y de Nantes-Saint Nazaire, y entre Algeciras, Vigo y Le Havre.

- GLD Atlantique, formada por la naviera franco-italiana Grimaldi&Louis Dreyfus Lines (en alianza con la francesa Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime CMA-CGM). Fue seleccionada para la puesta en marcha y explotación del servicio entre el puerto de Gijón y el de Nantes-Saint Nazaire. Posteriormente la naviera Grimaldi abandonó su alianza con Louis Dreyfus.

La segunda de las líneas descrita, con punto de partida en Gijón, fue abierta el 8 de septiembre de 2010, y se encuentra en plena operatividad. Incluso se ha dispuesto un buque de superiores características y capacidad al inicial ante el éxito del servicio: el *Norman Voyager* sustituirá al *Norman Bridge* a partir del mes de abril de 2011.

La autopista con origen en Vigo continúa su proceso dentro de los plazos previstos, y deberá estar en servicio antes de fin de este año.

Precisamente, Acciona Trasmediterránea, como propietaria de la sociedad adjudicataria Autopista del Mar Atlántica, S. L., acordó a

principios de este año la venta de sus acciones a la Compañía Marítima Hispano-Francesa (CMHF), que es la contratista de PSA Peugeot Citroën para el transporte de coches por mar entre la factoría de Vigo y Francia.

De hecho, CMHF transporta entre Vigo y Francia una media de 250.000 vehículos anuales fabricados en Citroën Vigo, y desde septiembre del pasado año tiene un acuerdo con Renault para transportar a Vigo vehículos desde diversas plantas de fabricación, con una estimación a medio plazo de 16.000 unidades anuales.

A principios del mes de marzo se reunió en Madrid la comisión intergubernamental hispano-francesa para estudiar ese cambio de accionariado; el día 15 de marzo se dio el visto bueno para la operación, que está ahora pendiente de la última autorización por la Unión Europea.

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

Ese concurso está enmarcado en la última revisión de la Red Transeuropea de Transporte, aprobada en abril de 2004, por la que puede obtenerse una subvención pública para su establecimiento y operación.

Cada uno de los proyectos puede recibir hasta 30 millones de euros de subvención, repartidos en 15 millones de euros por Estado. De hecho, la autopista con inicio en Gijón está pendiente de empezar a recibir esta subvención.

El objetivo general de las autopistas del mar es la reducción del tráfico pesado por carretera, transfiriendo al tráfico marítimo una gran parte del de camiones pesados y de remolques. Se trata de conseguir unas autopistas del mar de alta frecuencia y ocupación y de alta calidad de servicio. La previsión es que cada autopista elimine 100.000 camiones de las carreteras en cinco años.

A. P. P.



Navegando por la ría. (Foto: Alonso Ramírez Bravo).



CONSTRUCCIÓN NAVAL

China pretende conservar el 40 por 100 del mercado de construcción naval

Según informes fidedignos, la República Popular China planea mantener su actual cuota de mercado mundial del 40 por 100 en la industria de la construcción naval durante los cinco próximos años, consolidando aún más su posición dominante en este campo.

De acuerdo con las estimaciones para un futuro próximo, la capacidad de producción de la industria de la construcción naval durante los próximos años puede ampliarse hasta los 200 millones de toneladas cada año, pero la demanda permanecerá en los 156 millones, con casi un cuarto de sobreproducción.

Entrega del buque *Baltic*

Los astilleros Armón en su factoría de Vigo han entregado el buque *Baltic*, diseñado especialmente para realizar las tareas de salvamento y rescate del servicio alemán en su área del mar del Norte. El buque destaca por su gran maniobrabilidad, velocidad y capacidad de tiro, estando también dotado de

los respectivos medios para reprimir incendios en buques de cruceros y dispone de tres cubiertas, principal, superior, entrepuente y puente de gobierno

Entre las modernas instalaciones del buque destaca el local de rescatados, que dispone de una enfermería y un aseo exclusivo. Asimismo en la cubierta principal se ha instalado un gimnasio para uso y disfrute de la tripulación, y cada tripulante dispone de un camarote individual con aseo independiente.

El buque desplaza 2.068 GT y tiene una capacidad de carga de 132 toneladas y una de combustible de 570 m, lo que le proporciona una gran autonomía.

J. C. P.

Entrega en astilleros Barreras del *Edda Fides*

El día 26 de marzo ha tenido lugar en los astilleros Hijos de J. Barreras de Vigo la entrega del buque hotel de apoyo a plataformas *Edda Fides* (*accommodation support vessel*) para el armador noruego Østensjø

Rederi AS. El buque había sido botado el día 30 de marzo de 2010.

Las características principales del nuevo buque son: desplazamiento de 7.500 TPM, 130 m de eslora, 27 m de manga, siete de calado, sistema de posicionamiento dinámico, propulsión tipo Voith Schneider con cinco propulsores de este tipo, dos en proa y tres en popa, que le proporcionan una velocidad máxima de 12 nudos. Ha supuesto una inversión de 150 millones de euros y 2,2 millones de horas de trabajo.

El buque es una unidad de apoyo al personal de plataformas petrolíferas y está preparado para acomodar y alojar un máximo de 600 trabajadores. Para ello cuenta con 177 camarotes tipo «ejecutivo» de una, dos y cuatro personas de capacidad, salas de conferencias y reuniones y áreas de esparcimiento con gimnasio, sauna, piscina, biblioteca, etc.

Además dispone de cubierta para toma de helicópteros medios tipo *S 61* o *S 92*, una grúa de 60 t de capacidad a 25 m y dos de 15 t de capacidad a 20 m, y un brazo telescópico de hasta 15 m de longitud para permitir el embarque y desembarque de personal directamente del buque a las plataformas a las que apoya.

Tendrá su base en el puerto noruego de Haugesund; sus primeros trabajos están previstos en las plataformas del mar del Norte y posteriormente en aguas de Nigeria.

El director general de la naviera noruega manifestó en la ceremonia de entrega su satisfacción con el nuevo buque, al que calificó de único en la flota mundial; también informó de la intención de su compañía de construir en Barreras otros buques similares.

Por su parte, el presidente de Barreras anunció que ya está firmado el contrato con la Naviera Armas para la construcción de dos nuevos *ferries*, contrato que entrará en vigor en cuanto se cierren los capítulos de financiación del proyecto.

Precisamente Barreras construye otro *ferry* para la Naviera Armas, el *Volcán de Tinamar*, botado el pasado 21 de enero y cuya entrega está prevista este primer semestre de 2011.

También el astillero cerrará próximamente un contrato para el desarrollo y construcción de un buque de recogida de residuos de

las plataformas de extracción de crudo en la mar, *well testing ship*. La inversión prevista ronda los 120 millones de euros y, una vez entregado, está previsto que opere como chárter con la compañía Petróleos Mexicanos (PEMEX).

Envío de lanchas de vigilancia para la Marina de Guerra de Mozambique

Durante el mes de marzo el aeropuerto de Vigo se ha convertido en la zona de embarque de los diez patrulleros, tipo embarcación semirrígida, que la empresa Neumáticas de Vigo, S. A. (NEUVISA) ha construido para la Marina de Guerra de Mozambique.

Las embarcaciones, de 12 m de eslora y cuatro toneladas de desplazamiento, cuentan con tres motores fuera borda Evinrude de 200 CV cada uno y una pequeña cabina blindada a modo de puente de gobierno. El modelo es similar al que la empresa fabrica para fines recreativos, que se ha mejorado con la cabina de gobierno.

Los patrulleros han sido enviados al país africano en dos viajes a bordo de aviones de transporte *Antonov*, que han necesitado de varios días en el aeropuerto vigués para acomodar la carga a bordo.

Una vez en Mozambique, serán empleados para defensa de la flota pesquera, principalmente en la zona del canal de Mozambique, que separa el país africano de Madagascar.

Precisamente en estas aguas, el 28 de diciembre de 2010 fue apresado por piratas somalíes el pesquero de capital español *Vega 5*, que posteriormente ha sido empleado como buque madre para otras acciones de piratería, hasta ser hundido por una intervención de la Marina de la India el pasado 12 de marzo. Al escribir estas líneas los dos tripulantes españoles a bordo del *Vega 5* continúan secuestrados en algún lugar de los campamentos piratas de la costa somalí, probablemente en Hobyo.

NEUVISA pertenece al grupo Rodman y tiene su factoría en la zona de El Rosal (Pontevedra).

A. P. P.

Noticias de Navantia. Instalaciones San Fernando. Botadura del BAM *Tornado*

El día 21 de marzo tuvo lugar en las instalaciones de Navantia San Fernando la botadura del buque de acción marítima (BAM) *Tornado*.

La madrina del buque fue la ministra de Ciencia e Innovación Cristina Garmendia Mendizábal, que estuvo presente en la ceremonia acompañada por la ministra de Defensa y el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, entre otras autoridades.

El nuevo buque es el cuarto de la primera serie de buques de acción marítima que construye Navantia en sus instalaciones de San Fernando. Esta primera serie fue encargada en julio de 2006.

Al *Tornado* le han precedido el *Meteoro*, primero de la serie y botado el 16 de octubre de 2009; el *Rayo*, botado el 18 de mayo del mismo año 2010, y el *Relámpago*, el 6 de octubre. El *Meteoro* tiene fecha prevista de entrega para el primer semestre de este año 2011.

Las características principales de estos buques son: desplazamiento a plena carga de 2.575 t, 93,9 m de eslora, 14,2 de manga, 4,4 de calado, propulsión CODOE con dos motores diésel de 5.200 kW, dos motores eléctricos de 750 kW y velocidad máxima de 20,5 nudos.

Sus misiones principales serán: protección y escolta de otros buques; control del tráfico marítimo; lucha contra la piratería, narcotráfico y tráfico de personas; rescate y salvamento marítimo; apoyo a situaciones de crisis y ayuda humanitaria; control pesquero, y control de la polución marina y legislación medioambiental.

Como continuación de esta primera serie, el Consejo de Ministros del pasado 18 de marzo autorizó al Ministerio de Defensa a iniciar las actividades, estudios y análisis necesarios para la preparación de un nuevo programa de buques de acción marítima. Estos trabajos deberán concluir en un plazo de cuatro meses, momento en que el Ministerio de Defensa elevará al Consejo de Ministros una nueva propuesta de acuerdo por la



NOTICARIO

que se autorice la contratación del nuevo programa y se fijen los detalles de precios, plazos y requisitos.

Este segundo programa prevé la construcción de cinco buques: tres tipo patrullero, similares a los de la primera serie, uno específico para salvamento y rescate, y otro específico para investigación oceanográfica.

A. P. P.

Vela del submarino S 81

La construcción de los submarinos de la *Serie 80* para la Armada española, como ya hemos informado en otras ocasiones desde estas mismas páginas, sigue avanzando a buen ritmo en las instalaciones de Navantia Cartagena, estando prevista la puesta a flote de la primera unidad a lo largo de 2012. Es

precisamente de este primer submarino, el *S 81* (aún sin nombre asignado), al que corresponde esta peculiar imagen, ya que es la primera vez en la amplia experiencia de construcción de submarinos en España que la parte conocida como la vela se construye en unas instalaciones diferentes a la del resto del submarino. Así, este significativo trozo de buque de 13 toneladas de peso, fabricado en acero especial por una de las empresas auxiliares de Navantia, que también está implicada en el llamado *Proyecto S 80*, ha llegado al astillero cartagenero para su ensamblaje en el casco del submarino por mar, a bordo de una gabarra, dada la imposibilidad de acceder a la factoría por otro medio. Para que los lectores tengan una mejor visión del objeto, la vela se encuentra acostada sobre lo que será la banda de estribor del submarino.

D. Q. C.





Gijón amplía su puerto

El ministro de Fomento y el presidente del Principado de Asturias han presidido la ampliación del puerto gijonés de El Musel. La nueva infraestructura, que consta de un dique abrigado de 3.797 metros de longitud y 1.250 metros lineales de muelles con hasta 27 calados, permitirá el atraque simultáneo de tres *bulk carriers* de 230 TPM con esloras de 325 metros.

La ampliación permitirá al puerto satisfacer las necesidades de sus clientes, adaptarse a la demanda futura y servir a la modernización de la industria asturiana.

Con estas nuevas instalaciones El Musel dispondrá de 5.235 hectáreas de superficie de flotación, 476 de superficie terrestre y 9.700 metros lineales de muelles. Esta reforma se considera uno de los avances más innovadores en el arco atlántico. Modernidad y transformación para un puerto avanzado del siglo XXI.

Mejorar la navegación con puertos virtuales

En el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos» ha instalado la empresa noruega Kongsberg Maritime, líder en este ámbito, un simulador de maniobras que mejora la maniobrabilidad y la navegación real al construir escenarios en puertos virtuales.

Dotado de un sistema de más de cuarenta ordenadores y doce proyectores en cada uno de los tres puentes, se intentan simular situaciones de tensión a bordo; la calidad de la imagen repercute en el comportamiento de los alumnos.

Con esta innovación se cumple el objetivo último de los cursos que se imparten en el centro, y permite descubrir cuáles son los pasos que se siguen en la elaboración de tales escenarios virtuales.

J. C. P.

Puerto de Santander

El pasado 19 de marzo la Comunidad Autónoma de Cantabria y el Ministerio de Fomento firmaron el convenio de colaboración para la reordenación urbanística del frente marítimo portuario de Santander.

El convenio establece las actuaciones necesarias para instrumentar la cooperación entre las administraciones firmantes en la ejecución de la integración del puerto de Santander en la ciudad, así como en el desarrollo de las nuevas infraestructuras portuarias de acuerdo con la integración de la ciudad y su puerto. Se trata de crear nuevos espacios empresariales y de ocio, y recuperar y restaurar zonas del muelle que forman parte del valor histórico del puerto.

Se aplicarán medidas urbanísticas, apoyadas en el diseño y desarrollo arquitectónico sostenible, para contribuir a mejorar las condiciones ambientales y paisajísticas del frente marítimo de la ciudad de Santander.

La operación es autosuficiente financieramente, ya que la totalidad de los recursos generados, entre otros por el desarrollo urbanístico de los terrenos desafectados por el Ministerio de Fomento, serán reinvertidos para la ejecución de las obras, estudios y actuaciones administrativas necesarias para la ejecución del proyecto, lo que se cifra en 160 millones de euros.

Las zonas portuarias sobre las que se va a actuar son las de San Martín, muelles de Maliaño y Albareda, Varadero y su entorno y Estación Marítima.

Se constituirá un consorcio urbanístico como ente de gestión del proyecto con facultad para formular la nueva ordenación del ámbito afectado, así como para promover y ejecutar las actuaciones urbanísticas, obras de infraestructura y nuevos equipamientos.

Terminal de contenedores del puerto exterior de Ferrol

El pasado 16 de marzo el BOE núm. 64 publicó la resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao por la que se convoca el concurso público para el otorgamiento de la concesión de la terminal de contenedores del puerto exterior.

En principio está prevista la concesión de una primera parcela de 30 hectáreas. La terminal puede suponer una inversión superior a los 100 millones de euros y conseguir hasta 1.600 puestos de trabajo y otros 2.000 inducidos. La apertura de ofertas se realizará el 26 de abril a las 1200 horas.

Los tráfico previstos en la nueva terminal se cifran inicialmente en millón y medio de TEU anuales (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies).

Con este proceso se intenta convertir la rada exterior del puerto de Ferrol en un puerto tipo *hub* para el tráfico de contenedores, es decir, una zona de recepción de la carga transportada en los grandes buques portacon-

tenedores y su redistribución a buques menores tipo *feeder* que transportan los contenedores a sus destinos finales.

La zona exterior del puerto sigue luchando por conseguir la conexión ferroviaria. Precisamente el 7 de abril del pasado año 2010 se inició el proceso de información pública y audiencia del estudio informativo de acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol.

La alternativa elegida presenta un trazado de 6,7 km e incluye un túnel de 5,5 km bajo el monte de Brión y un viaducto de 340 m sobre la ría de Ferrol.

La inversión prevista es de 107 millones de euros e inicialmente no estaría en marcha hasta 2014 como mínimo. A finales del mes de marzo de 2011 la situación conocida es que el expediente del proyecto acaba de trasladarse al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino para que se emita la perceptiva declaración de impacto medioambiental.

El diseño del puerto exterior ferrolano siempre puso de manifiesto la necesidad de contar con esta conexión a la red ferroviaria. Los muelles interiores cuentan con esta posibilidad y además están conectados a una vía de alta capacidad, la autopista AP-9.

Uno de los aspectos fundamentales de un puerto es la intermodalidad en el área del transporte y poder contar con unas buenas comunicaciones terrestres (carretera y ferrocarril) que permitan el embarque y desembarque de todo tipo de mercancías.

Precisamente, el puerto exterior ferrolano busca posicionarse para convertirse en darsena de entrada internacional de tráfico de contenedores en la fachada atlántica europea, para lo que es casi imprescindible contar con enlace ferroviario. En línea con ello, los días 27 y 28 de marzo las autoridades portuarias se han reunido con una delegación del puerto chino de Ningbo, una de las plataformas exportadoras chinas más importantes.

El puerto ferrolano quiere, además, aprovechar el tirón de la apertura del nuevo canal de Panamá, previsto para 2014, para lograr este tipo de tráfico.

A. P. P.



«Guía de buenas prácticas ambientales portuarias»

El organismo Puertos del Estado ha aprobado una primera «Guía de buenas prácticas ambientales» dirigida a las empresas que operan en los recintos portuarios: su cumplimiento permitirá que se beneficien de bonificaciones de hasta un 20 por 100 en la tasa de actividad, tal y como establece la Ley 33/2010, de 5 de agosto (Ley de modificación de la 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general), para incentivar mejores prácticas ambientales.

Esta guía permitirá impulsar una mayor y mejor integración de la actividad portuaria con el entorno natural y urbano de los puertos.

También será el marco de los convenios que los operadores deberán suscribir con las autoridades portuarias a fin de acogerse a las bonificaciones previstas de la tasa de actividad, cifradas en un 15 por 100 con carácter general y que pueden llegar hasta el 20 por 100 en el caso de graneles sólidos o líquidos, para incentivar mejores prácticas ambientales.

Además de la firma del Convenio de buenas prácticas, los operadores deberán implantar y certificar un sistema de gestión ambiental que recoja las condiciones establecidas en los convenios. De esta forma, con

auditorías externas periódicas, se verificará la correcta implantación de los acuerdos alcanzados.

La guía será actualizada con nuevas recomendaciones sobre la operativa a seguir o sobre la dotación de los medios materiales necesarios para prevenir y controlar las posibles afecciones ambientales de las distintas actividades que pueden beneficiarse de esta bonificación.

Diez años del Vizconde de Eza

La Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino ha celebrado el pasado 7 de abril los diez años de la primera campaña del buque oceanográfico *Vizconde de Eza*.

El buque fue construido en los Astilleros Montajes Cíes de Vigo y entregado el 21 de noviembre de 2000.

Está proyectado para una doble función: investigación pesquera e investigación oceanográfica, por lo que cuenta con todos los medios necesarios para la pesca, tanto de arrastre por popa como de palangre, y para la investigación, manipulación y conserva de las capturas.

Sus características principales son: 52,7 m de eslora, 13 de manga, 4,5 de calado y

arqueo de 1.400 toneladas. La propulsión es diésel-eléctrica, con dos motores eléctricos síncronos de corriente alterna, montados en tándem en el eje de la hélice (para facilitar la navegación silenciosa), con una potencia total de 1.800 kW, velocidad de 14 nudos y autonomía de 40 días.

La dotación está formada por 20 tripulantes y tiene capacidad para 20 científicos. La inversión realizada en el buque superó los 2.500 millones de las antiguas pesetas, de los que más de 500 son en equipos científicos.

Una de sus misiones es la búsqueda de caladeros alternativos para la flota pesquera española, especialmente en sondas profundas; también está preparado para campañas de investigación oceanográfica relativas al medio ambiente, geología marina o contaminación.

El buque se estrenó con la campaña EM 300, entre el 9 y el 17 de abril de 2001, de calibración y puesta en marcha del sistema de ecosonda multihaz y de obtención de datos para la elaboración de mapas batimétricos y geomorfológicos en el área del estrecho de Gibraltar.

A. P. P.

Fomento retiene por contaminación marina al buque *Ras Mohamed* dos veces en el mes de marzo

El Ministerio de Fomento, a través de la Capitanía Marítima de Castellón, perteneciente a la Dirección General de la Marina Mercante, ha abierto un expediente administrativo sancionador de 70.000 euros al buque de bandera egipcia *Ras Mohamed* por la contaminación producida el día 29 de este mes en el interior del puerto de Castellón.

Una vez detectado el vertido se activó el Plan de Contingencias por Contaminación Marina del puerto de Castellón, procediéndose a la limpieza del vertido. Inspectores de la Capitanía Marítima tomaron muestras del mismo, tanto a bordo del buque como en la mar, que se han mandado a analizar por Salvamento Marítimo. Inmediatamente la Capitanía Marítima notificó al capitán del

buque la retención del navío y las medidas cautelares que tiene que adoptar para autorizar su salida a la mar, que son: el depósito de una garantía por importe de 50.000 euros debido a la contaminación por vertido en la mar, y 20.000 euros para cubrir los gastos de la limpieza realizados.

La Capitanía Marítima de Castellón ya había abierto un expediente administrativo sancionador el 1 de marzo al mismo buque, como autor de otra contaminación marina detectada por el avión de patrulla de Salvamento Marítimo *Sasemar 101*, a unas 10,5 millas de Cullera. Entonces el buque tuvo que hacer frente a una garantía de 100.000 euros por su presunta responsabilidad en el vertido antes de abandonar el puerto.

Por otra parte, continúa retenido en el puerto de Tarragona el buque *Schackenberg*, presunto autor de una contaminación marina localizada en una inspección aérea por el avión *Sasemar 101* de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, el día 28 de marzo a unas 25 millas de cabo la Nao. El buque realizaba el trayecto desde Mostaganem (Argelia) a Tarragona. La mancha tenía una extensión de cuatro kilómetros cuadrados (17,7 kilómetros de largo y uno de ancho). Actualmente no existen restos del vertido.

Tan pronto como el buque *Schackenberg* atracó en el puerto de Tarragona, la Capitanía Marítima lo inspeccionó y procedió a su detención. Asimismo, le ha notificado al capitán del barco las medidas cautelares que tiene que adoptar para autorizar su salida a la mar, que son el depósito de 300.000 euros debido a la contaminación por vertido en el mar y 90.000 euros para cubrir el expediente sancionador que se le ha abierto a causa de los resultados de la inspección practicada y que motivaron su detención.

La Fiscalía Especialista de Medio Ambiente ha iniciado diligencias judiciales por si estos hechos fueran constitutivos de delito.

F. M. M.-C.



Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2010-2018. Vigilancia aérea

Estas actuaciones responden a las directrices marcadas por el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2010-2018 que, junto a la vigilancia aérea, contemplan el refuerzo de la actuación sancionadora contra los responsables de las descargas no sólo en la vía administrativa, sino, en su caso, en el ámbito de la jurisdicción penal.

Actualmente, Salvamento Marítimo realiza patrullas de vigilancia aérea con cinco aviones: tres *EADS-CASA 235-300*, uno de ellos ubicado en Valencia (fachada mediterránea, otro en Santiago (fachada galaico-cantábrica) y un tercero en Gran Canaria (zona SAR canaria). También cuenta con dos aviones *Beechcraft Baron* que operan desde Almería (fachada sur-Estrecho) y Gerona (fachada Mediterráneo-norte).

Los nuevos medios incorporados en los últimos años utilizan modernas tecnologías y personal técnico adecuadamente formado para la identificación de vertidos y de los presuntos causantes de los mismos. La componente tecnológica del *SASEMAR 10* se concreta con:

- Radar de barrido lateral (SLAR), que realiza la detección de vertidos al mar de

hidrocarburos. Permite cubrir grandes superficies, detectando pequeñas y grandes contaminaciones que posteriormente son analizadas en detalle por otros sensores.

- Sensor (IR/UV) Infra-Rojo y Ultravioleta, usado para el análisis detallado de cualquier contaminación. La información obtenida por el escáner IR/UV permitirá la estimación de la superficie del vertido o zona contaminada.

- Sensor Microondas (MRW), que mide el espesor de la capa de contaminante en la superficie del mar. El sistema permite su operación tanto durante el día como la noche, así como en condiciones meteorológicas adversas y estará basado en la detección de la radiación térmica.

- Laser Fluoresensor (LFSL), que permite la discriminación y clasificación del tipo de contaminación. La determinación del rango de espesores estará entre 0,1 y 20 μm , permitiendo la detección de contaminación bajo la superficie marina.

- AIS (Sistema Automático de Identificación). El objetivo fundamental del sistema AIS es conocer la posición de los buques y otras informaciones relevantes para que sea transmitida a otros buques o estaciones.

- Sensor IR/EO, que está compuesto esencialmente de una torreta giroestabilizada que contiene una cámara infrarroja y una

cámara diurna CCD de TV en color con *zoom* continuo.

Salvamento Marítimo y el Servicio de Vigilancia Aduanera firman un convenio de colaboración

La presidenta de Salvamento Marítimo y directora general de la Marina Mercante, Isabel Duránte, y el director del Departamento de Aduanas de la Agencia Tributaria, Nicolás J. Bonilla, firmaron el 23 de marzo un convenio de colaboración para el apoyo técnico, adiestramiento e intercambio de procedimientos operativos entre los dos organismos.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, dependiente del Ministerio de Fomento, y el Servicio de Vigilancia Aduanera, de la Agencia Tributaria, actúan sobre un medio físico común: el mar; y, aunque dedicadas a funciones distintas, ambas entidades cuentan con medios materiales, aéreos y marítimos.

En este sentido, mediante la firma del convenio se pretende, primordialmente, establecer un marco de colaboración que facilite el acceso mutuo a dichos medios, optimizando de esta forma el uso de los recursos asignados en beneficio de todos los ciudadanos. El convenio tiene también como objetivo desarrollar actuaciones para la actualización de los conocimientos técnicos de su personal, así como definir los protocolos de actuación.

El Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo 2010-2018, aprobado el pasado mes de agosto, establece entre uno de sus objetivos básicos la concertación y cooperación, tanto a nivel nacional y autonómico como internacional. La firma de este acuerdo es, por tanto, la plasmación del objetivo de sumar capacidades y recursos en el



ámbito nacional. Para dar respuesta a las emergencias que puedan surgir en la mar, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima dispone de los siguientes medios distribuidos estratégicamente por todo el litoral español:

- Ventiún Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo (CCS) en la costa, y el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo (CNCS) en Madrid.
- Seis Bases Estratégicas de Salvamento y Lucha contra la Contaminación Marina.
- Catorce buques.
- Un buque recogedor.
- Cuatro patrulleras de salvamento *Guardamares*.
- Cincuenta y cinco embarcaciones de intervención rápida *Salvamares*.
- Once helicópteros.
- Cinco aviones.

F. M. M.-C.



Profunda revisión de la Política Pesquera Común

La Comisión de la Unión Europea prosigue sus trabajos de cara a la reforma de la Política Pesquera Común (PPC) que se debe aplicar a partir de 2014, ya en el marco de las nuevas disponibilidades financieras con el horizonte de 2020. Tras la puesta en marcha del sistema en 1983, en 2002 se llevó a cabo una primera reforma de la misma, a la que seguirá la prevista para aplicar desde 2014 con el fin de adaptar la misma a las nuevas exigencias en el sector, sobre todo a lo referente a la sostenibilidad de los caladeros, de acuerdo con los compromisos internacionales y los problemas internos.

En el seno de la Comisión hay una coincidencia general en que no han funcionado los mecanismos de gestión de los recursos, por lo que Bruselas abre un debate para prohibir todos los descartes a corto plazo.

Desde diferentes posiciones en el sector y la propia administración pesquera española se ha reconocido la necesidad de un cambio en el modelo de gestión.

Nuevo cebo ecológico para la pesca

Las flotas palangreras del Mediterráneo dedicadas a la merluza y la gallega dedicada

al pulpo y a la nécora cuentan con un cebo ecológico biodegradable que ha demostrado alta eficacia en las capturas y presenta una serie de ventajas respecto al cebo vivo o artificial.

Entre estas ventajas cabe destacar las medioambientales, las laborales y las energéticas, a las que debe añadirse que la elaboración del cebo supone el empleo de desechos generados por las industrias conserveras, lo que por otra parte significa un aprovechamiento doble, pues se evita que estos desechos tengan que ser tratados en plantas de depuración y se incrementa el valor económico.

El cebo está destinado especialmente para los palangres y las nasas; no necesita congelación y tiene una vida en condiciones normales de seis meses desde la fecha de fabricación.

J. C. P.

Curso de capacitación en materia pesquera en Uruguay

El buque de cooperación pesquera *Intermares* ha realizado un curso de capacitación en materia pesquera marítima en Uruguay entre los días 4 y 19 de marzo.

El curso ha estado dirigido a profesionales, formadores y técnicos del sector pesquero

uruguayo. La formación específica del curso ha constado de seis módulos sobre aspectos teórico-prácticos, que han incluido utilización de los diferentes artes de pesca y tecnología pesquera, oceanografía, técnicas de manipulación, conservación y procesado del pescado; seguridad básica a bordo, mantenimiento de los servicios de máquinas y utilización de artes de pesca selectivas. Todo ello dirigido a la concienciación sobre la necesidad de una pesca sostenible.

Esta acción formativa pertenece al «Programa de Cooperación para la Formación en Pesca Marítima y Acuicultura» y se realiza con jornadas teóricas a bordo del buque y prácticas con la utilización de la embarcación auxiliar y equipamiento del *Intermares*. En el caso de Uruguay, todo ello de acuerdo con el MOU de cooperación en materia pesquera firmado entre este país y España en diciembre de 2005.

El pasado año fue el primero del buque operativo y realizó campañas formativas, con cursos de capacitación, talleres y seminarios en Marruecos, Mauritania, Senegal, Cabo Verde, Guinea-Bissau, Mozambique, Perú y Ecuador.

También llevó a cabo una colaboración regional en Centroamérica, en colaboración con la Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo Centroamericano (OSPESCA) a la que pertenecen Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Guatemala, Belice y El Salvador.

El *Intermares*, depende de la Secretaría General del Mar, del Ministerio de Medio

Ambiente y Medio Rural y Marino. Sus actuaciones refuerzan la política de cooperación pesquera española, a favor de la sostenibilidad de los recursos pesqueros y del fomento del trabajo digno en el sector pesquero.

Impacto en la pesca del conflicto de Costa de Marfil

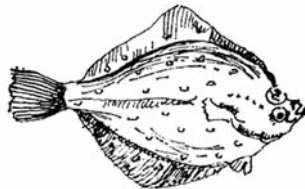
El conflicto armado, de casi guerra civil, que se está librando en Costa de Marfil ha afectado directamente a la flota española de atuneros que desde hace más de veinte años utilizaba el puerto de Abiyán como lugar de desembarco de sus capturas y de apoyo logístico a los buques.

La flota atunera de la Unión Europea, incluidos los pesqueros españoles, se han visto obligados a buscar puertos alternativos en Ghana y Senegal, como Takoradi o Dakar.

En el caladero atlántico operan una media de 22 buques atuneros españoles de diversas empresas que, además de tripulantes españoles, cuentan con gentes de Costa de Marfil, Senegal y Ghana.

La situación de Costa de Marfil ha producido también el cierre de diversas empresas conserveras, que situadas en el propio Abiyán se abastecían de las capturas de los atuneros españoles.

A. P. P.





Cultura Naval

ACTIVIDADES CULTURALES EN SANTANDER

En la semana del 21 al 27 de marzo se desarrolló en Santander una serie de actividades culturales enmarcadas en los actos que, con participación de la Armada, se organizaron en esta ciudad con motivo de la entrega de la bandera de combate al buque de aprovisionamiento *Cantabria*, el primero de la Armada que lleva este nombre.

El día 22 se inauguró un ciclo de conferencias en el Ateneo que contó con un numeroso público. El perfil biográfico del ilustre marino cántabro Luis Vicente de Velasco e Isla, el héroe de la defensa del Castillo de El Morro en La Habana, fue el





tema de la primera charla, impartida el día 22 por el también marino de guerra cántabro vicealmirante José Antonio Martínez Sainz-Rozas. El ciclo continuó el día 23 con la presencia del contralmirante José Antonio Ruesta Botella, de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada, quien abordó un tema de absoluta actualidad, la Seguridad Marítima. Tras analizar con profundidad la nueva concepción de Seguridad Marítima en un mundo cambiante, habló de la importante contribución de la Armada española, cuyos buques están en estos momentos operando en la Antártida, África occidental, mar Mediterráneo, Pacífico sur, golfo Pérsico e Índico.

El día 24 se inauguró la exposición temática de Seguridad Marítima «La Armada. Un entorno seguro para el siglo XXI». Ubicada en el Palacete del Embarcadero del puerto de Santander se mantuvo abierta al público hasta el día 27, y fue visitada por más de seis mil personas. Al acto, que estuvo presidido por el almirante de Acción Naval contralmirante Manuel Garat Caramé y el presidente de la

Autoridad Portuaria Christian Manrique, asistieron también el presidente del Parlamento de Cantabria y el primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Santander. En la muestra se describió la importancia de la Seguridad Marítima en la vida cotidiana de los ciudadanos y el papel que desempeña la Armada en relación con ella; se exhibieron paneles informativos que reflejaban la dimensión marítima de España y las responsabilidades específicas de la Armada en la materia, así como varias maquetas de unidades navales y una proyección audiovisual en la que se podía apreciar la actividad naval en materia de Seguridad Marítima.

La última actividad se desarrolló en la noche del día 26 en la Plaza Porticada. Consistió en un concierto ofrecido por la Unidad de Música de la Escuela Naval Militar, compuesta por la banda de música y el coro de alumnos, que interpretaron piezas musicales diversas.

T. Ñ.

INAUGURACIÓN EN FERROL DE LA EXPOSICIÓN
 «HOMBRES Y BARCOS. LA FOTOGRAFÍA
 EN LA MARINA ESPAÑOLA EN EL MUSEO NAVAL (1850-1935)»

El pasado día 9 de marzo se inauguró en las salas de exposiciones de la Fundación para el Fomento del Conocimiento de la Construcción Naval y de las Actividades Marítimas (EXPONAV), en Ferrol, la exposición titulada «Hombres y barcos. La fotografía en la Marina Española en el Museo Naval (1850-1935)», que organizan la Dirección General de Relaciones Institucionales de Ministerio de Defensa, a través de la Subdirección General de Documentación y Publicaciones, y el Museo Naval.

La exposición, consistente en 65 reproducciones de fotos originales conservadas en el archivo fotográfico del Museo Naval, está organizada en cinco secciones, que muestran

testimonios fotográficos de diferentes aspectos de la vida en la Armada a lo largo de los años abarcados por la exposición: personajes, viajes y acontecimientos, enseñanza, arsenales, astilleros y material y, por último, buques. Las imágenes han sido seleccionadas entre las más de 200 publicadas en el libro del mismo título que editó en 2007 la Subdirección General de Documentación y Publicaciones del Ministerio de Defensa.

La exposición permaneció abierta hasta el 23 de marzo, fecha en la que se comenzó a desmontarla y prepararla para su traslado a Cartagena, donde está previsto sea su próxima exhibición.





Preparados en cubierta de vuelo.
(Foto: José E. Regodón Gómez).



GACETILLA

Toma de posesión del almirante de Acción Marítima

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo García, presidió el día 15 de abril en Cartagena el acto de toma de posesión del nuevo almirante de Acción Marítima (ALMART), el vicealmirante Francisco Javier Franco Suanzes.

La ceremonia, que se celebró en el Salón del Trono de la Capitanía General de Cartagena, sede del Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima, contó con la asistencia de destacadas autoridades militares y civiles, entre los que se encontraban el delegado del Gobierno en Murcia, el presidente del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, el vicecalde del Ayuntamiento de Cartagena, el rector de la Universidad Politécnica de Cartagena y el presidente de la Autoridad Portuaria de esta ciudad.



Toma de posesión del almirante de la Flota

En la mañana del pasado día 13 de abril, el almirante Santiago Bolívar Piñeiro tomó posesión de su cargo como almirante de la Flota (ALFLOT) en una ceremonia celebrada en la cubierta de vuelo del LHD *Juan Carlos I*, navegando en aguas de la bahía de Cádiz. La ceremonia fue presidida por el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) Manuel Rebollo García, de cuyas manos recibió el bastón de mando. Al acto también asistieron la dotación del buque y representantes de los mandos de la Flota.

Una pequeña representación de los buques de la Flota, compuesta por el buque de asalto anfibio *Galicia* y las fragatas *Santa María* y *Numancia*, acompañaron al LHD *Juan Carlos I* durante el transcurso de la ceremonia. Las unidades citadas efectuaron una pasada de honor al buque insignia, lo que también hizo una formación de aviones de la novena Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves de la Armada.

Las palabras que tanto el AJEMA como el nuevo ALFLOT pronunciaron durante el acto enfatizaron la necesidad de conseguir que la Armada cumpla con todos sus cometi-



dos a pesar de la actual coyuntura económica, lo que exige a todos sus componentes un esfuerzo especial y mayor eficiencia.



Inauguración en EXPONAV y presentación del barco *Gure Izar*

El AJEMA, almirante general Manuel Rebollo, asistió el pasado 24 de marzo en Ferrol a la inauguración de las dos nuevas salas de EXPONAV, así como a la presentación del barco *Gure Izar*, proyecto impulsado por la fundación AULAMAR.

El acto de inauguración en EXPONAV fue presidido por el presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijoo, y por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, y contó con la asistencia de otras autoridades locales, civiles y militares. Durante la inauguración, el AJEMA y el presidente de la Xunta de Galicia descubrieron una placa conmemorativa.

La exposición permanente dedicada a la construcción naval, ubicada en el antiguo edificio Herrerías, sede de la fundación en Ferrol, ya contaba desde el año 2008 con cinco áreas temáticas, bajo los títulos «El

Marco Histórico», «Los Buques», «La Construcción», «La Explotación» y «La Enseñanza e Investigación». Las dos nuevas salas inauguradas llevan los nombres de «Un milagro en la Ría» y «La Armada, sus barcos y Escuelas».

Posteriormente asistieron a la presentación del buque *Gure Izar*, de la fundación AULAMAR, bergantín goleta adaptado estructuralmente, con la colaboración de la Armada y otras instituciones gallegas, para permitir el embarque de personas discapacitadas que necesiten de la utilización de sillas de ruedas.

El buque escuela, que en su origen fue un pesquero dedicado a la captura del bonito en el Cantábrico, tiene el casco de madera, una eslora que ronda los cuarenta metros, dos palos y bauprés.



Campeonatos Militares de Vela en la Escuela Naval Militar

Durante los días 5, 6, 7 y 8 de abril se han celebrado en la Escuela Naval Militar la XIII Edición del Campeonato Nacional Militar de Vela y la XLVI Edición del Campeonato de Vela de la Armada.

Como viene siendo habitual en los últimos años, la Comisión Naval de Regatas de la Escuela Naval Militar, en nombre de la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada, aprovecha la idoneidad de sus medios y las magníficas condiciones que para este tipo de eventos posee la ría de Marín-Pontevedra para organizar estos campeonatos de clase *snipe*, que se inscriben dentro del Plan de Actividades del Consejo Superior de Educación Física y Deportes de las Fuerzas Armadas.

El inicio del campeonato lo marcó el acto de inauguración, durante la mañana del día 5, seguido del sorteo de las embarcaciones entre los participantes, para continuar con entrena-

mientos libres y puesta a punto de los *snipes*.

Las competiciones se celebraron durante los días 6 y 7 en aguas de la ría de Pontevedra con vientos medios de fuerza 3 y buen estado de la mar, lo que ayudó al desarrollo de todas las mangas programadas para la regata.

En las diferentes pruebas participaron 28 dotaciones representantes de las comisiones navales de Cartagena, Ferrol, San Fernando, Rota, Madrid, Canarias y Marín, así como del Ejército de Tierra, Ejército del Aire y Guardia Civil.

El viernes 8 a las 1000 horas se procedió a la entrega de premios y ceremonia de clausura, actos presididos por el director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío Marcial Gamboa Pérez-Pardo, poniendo punto final al campeonato tras el arriado de las banderas de cada delegación a los acordes del himno de la Junta de Educación Física.



Clausura del XVI Curso de Actualización de conocimientos para el desempeño de los cometidos de cabo mayor de la Armada

El pasado día 18 de marzo se celebró en la Escuela de Suboficiales de la Armada el acto de clausura del XVI Curso de Actualización para el ascenso a cabo mayor de la Armada, presidido por el comandante director capitán de navío Luis Sánchez García de Leonardo.

En el Salón de Actos del Cuartel de Alumnos «Almirante Diego Brochero» los 58 aspirantes que componen la promoción recibieron el diploma que acredita la superación del plan de estudios del curso y que les capacita para el desempeño de los cometidos de cabo mayor, empleo de referencia para los miembros de las escalas de Marinería y Tropa de los Ejércitos. Durante las cuatro semanas que ha durado la fase presencial del curso, los

alumnos han perfeccionado las técnicas de expresión oral y escrita, profundizado en las normas de personal o actualizado sus conocimientos en legislación militar.

El capitán de fragata subdirector y jefe de Estudios Miguel Ángel Vázquez Solano se dirigió a los alumnos que finalizaban el curso transmitiéndoles la importancia que se ha concedido al empleo de cabo mayor, destacando su labor como nexo entre los componentes de las escalas de Marinería y Tropa con los superiores jerárquicos. A su finalización, el comandante director dio por clausurado el curso, y posteriormente se realizó la fotografía de la promoción en la escalinata del Panteón de Marinos Ilustres.



Celebración del XXV aniversario de la especialidad de Propulsión en la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño»

El pasado 1 de abril se conmemoró en la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño» el XXV aniversario de la creación de la especialidad de Propulsión para oficiales del Cuerpo General con un homenaje a los caídos y la lectura de leyes penales. A la celebración asistieron antiguos comandantes directores de la Escuela de Máquinas y ESEPA, profesores y alumnos de la primera promoción de la especialidad y especialistas de Propulsión destinados en Ferrol, junto a toda la dotación y alumnos de la escuela.

Como recordó en su alocución el comandante director capitán de navío Federico Supervielle Pérez, miembro de aquella primera promoción, la creación de esta especialidad culminaba la integración del antiguo Cuerpo de Máquinas en el Cuerpo General de la Armada, en una de las modificaciones más importantes de la organización de la Armada en el siglo xx. El comandante director rememoró las vicisitudes del Cuerpo de Máquinas

hasta su integración en el Cuerpo General y agradeció la abnegada labor del cuadro de profesores que participó en la puesta en marcha de la entonces nueva especialidad.

Recordó también la labor de todos los comandantes directores, jefes de estudios y profesores que han permitido formar durante estos veinticinco años a más de doscientos oficiales de la Armada y de marinas amigas.

Destacó también la necesidad de tomar ejemplo de la entrega, dedicación y profesionalidad de los mandos y profesores que fijaron el rumbo de la especialidad de Propulsión, en un momento, el presente, en el que la enseñanza naval se encuentra en pleno proceso de cambio con las nuevas especialidades complementarias de oficiales, la adaptación de la formación de suboficiales a lo dispuesto en la Ley de la Carrera Militar y las nuevas especialidades y aptitudes de Marinería y Tropa.



Entrega de la Bandera de Combate al BAC *Cantabria*

En la mañana del día 25 de marzo, el buque de aprovisionamiento de combate (BAC) *Cantabria* recibió en Santander la Bandera de Combate ofrecida por el Gobierno cántabro. El buque lleva el nombre de *Cantabria* a petición del presidente del Gobierno cántabro, Miguel Ángel Revilla, como muestra de la estrecha relación que ha existido a lo largo de la historia entre la Armada y esta comunidad autónoma.

Al acto, que consistió en una solemne ceremonia durante la cual la madrina, doña Aurora Díaz Abella, esposa del presidente de la comunidad autónoma, hizo entrega de la bandera al comandante del





La madrina firma en el Libro de Honor del buque.

buque, capitán de navío Ramón de Leste Contreras; asistieron la ministra de Defensa Carme Chacón, el presidente del Gobierno de Cantabria Miguel Ángel Revilla, el jefe de Estado Mayor de la Defensa José Julio Rodríguez, el jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo, el presidente del Parlamento de Cantabria Miguel Ángel Palacio y el alcalde de Santander Iñigo de la Serna.

En su alocución, la ministra de Defensa destacó que el BAC *Cantabria* multiplica la eficacia de la Armada española en la capacidad de apoyo a otras unidades en la mar, lo que les permite aumentar su autonomía logística, y coloca a la Armada al nivel de las naciones más destacadas en el ámbito naval.

La ceremonia finalizó con el desfile de la Compañía de Honores, formada por dos secciones de alumnos de la Escuela Naval Militar, escuadra de gastadores y banda de música de la propia escuela.

Los actos, que tuvieron lugar durante toda la semana, finalizaron con la entrega de la bandera nacional que la Escuela Naval Militar (ENM) ha donado a la capital cántabra. La ceremonia se desarrolló el día 27 y consistió en el acto de entrega, protagonizado por el almirante director de Enseñanza Naval (ADIENA) y el alcalde de Santander, y el solemne izado de la enseña nacional en la Plaza Matías Montero, tras lo cual el Batallón de Honores desfiló por el Paseo de Pereda.



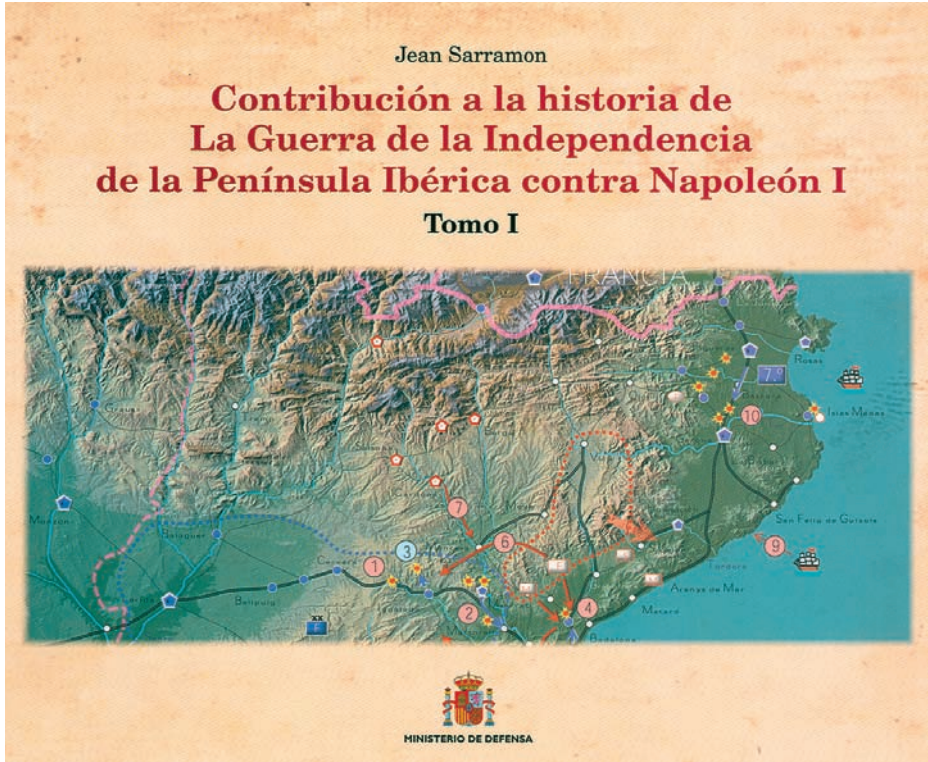
LIBROS

SARRAMON, Jean: *Contribución a la historia de la Guerra de la Independencia de la Península Ibérica contra Napoleón I.* — Traducción de José Pardo de Santayana y Gómez Olea. Tomo I, texto, y Tomo II, mapas. (ISBN: 978-84-9781-596-3). Ministerio de Defensa. Dirección General de Relaciones Institucionales. Tomo I, 352 pp. Tomo II, 56 mapas a todo color. Madrid, 2011; 25 euros.

Curioso libro, y de lo más interesante, el que reseñamos, fruto de los desvelos del Instituto de Historia y Cultura Militar, que ha salvado de lo inédito un manuscrito del doctor Sarramon (seguirán siete tomos más, todos igualmente inéditos), que fue en vida un profundísimo, meticulado y honrado investigador que, ¡novedad de novedades!, ha estudiado la Guerra de la Independencia desde el momento en que comienzan los fracasos del Ejército Imperial (descontando el previo de Bailén). Por ello tituló este primer tomo *La última conquista francesa... Una fruta envenenada*, y que abarca desde finales de junio de 1811 hasta la capitulación de Valencia ante Suchet el 14 de enero de 1812.

En el prólogo, el coronel Sañudo Bayón — hoy en día y sin duda la primera autoridad en la materia y que en sus años mozos trató personalmente al autor —, tras ofrecer un apunte biográfico de Sarramon, explica por qué este libro fundamental no mereció la atención de los editores franceses.

No podía encontrarse mejor traductor de esta difícil obra que el coronel de artillería DEM don José Pardo de Santayana, pues a sus reconocidas habilida-



des lingüísticas une un profundo conocimiento de la historia de la Guerra de la Independencia, siendo autor de un destacado libro sobre el guerrillero Francisco de Longa. El traductor no se ha limitado a su difícil trabajo, sino que además ha elaborado el Tomo de Mapas, los cuales nos permiten «meternos» en el terreno para seguir las evoluciones de las tropas, explicadas por el autor. En esos mapas, que muestran frecuentemente la costa catalana/valenciana, aparecen iconos de navíos y fragatas explicativos de operaciones marítimas de transporte y bloqueos acontecidos en ese litoral durante el periodo que abarca el libro y en él reseñadas.

Esperemos que este esfuerzo editorial no decaiga y el resto de los tomos de Sarramon vaya apareciendo regularmente, y con tanta calidad como la del que hoy presentamos.

J. B. N.

DELGADO, Luis: *La flotante San Cristóbal (El gran sitio de Gibraltar)*.— Colección «Una saga marinera española». ISBN 978-84-7486-232-4. Editorial Noray. Barcelona 2011; 306 páginas.

Cada nuevo libro de la saga marinera de Luis Delgado obliga a echar un vistazo al calendario, pues la activa prolijidad del autor rompe de antemano cualquier esquema preestablecido. Apenas nos ha llegado el bergantín *Potrillo*, último hasta ahora de la serie, cuando aparece la segunda edición de *La flotante San Cristóbal*, esta vez patroneada con indudable acierto por la Editorial Noray, que no solamente ha tomado brillantemente el gobernalle de la serie, sino que rescata de su fondeadero anterior las obras que desde otras siglas editoriales tuvieron su bautismo de mar años pasados. Así el lector coleccionista —y los libros de Luis Delgado son merecedores de esta gracia— podrá reemplazar, mejorando, no sólo el texto, sino también la calidad de esta nueva edición, creadora de un estilo propio.

No es necesario por tanto un nuevo juicio de valor sobre *La flotante San Cristóbal*, cuya crítica o reseña apareció en su momento en las páginas de esta REVISTA. Cierto es que esta nueva edición ha sido corregida y aumentada y de su lectura pueden extraerse nuevas sensaciones. Sobre el sitio de Gibraltar de aquel verano de 1782, cuando se llevaban ya varios años de lucha contra Inglaterra, se ha vertido mucha tinta, y en esta época presurosa de la informática puede decirse que no es un tema cerrado al ordenador. Pero lo que sí debo destacar es esa mutua conjunción de autor-editor, de la que resulta una mayor y más amplia proyección de nuestra historia; labor por tanto encomiable por cuanto significa y representa, en repetida alza de valores.



Si históricamente los textos de Luis Delgado son consustanciales al rigor de su propia exigencia, etimológicamente alcanzan cotas de difícil superación. Todo el rico lenguaje de los hombres de mar se abre hueco en estas nuevas páginas, que lo reviven y dignifican. Razones más que convincentes para animar a Luis Delgado y a la Editorial Noray a que perseveren en esa labor de rescate y disfrute de libros que fueron, porque pocos tendrán el privilegio de una segunda edición de tanta calidad y alcance.

J. C. P.



