

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

OCTUBRE 2011



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2011
OCTUBRE
TOMO 261



CARTA DEL DIRECTOR	459
CARTAS AL DIRECTOR	461

TEMAS GENERALES

EL <i>CAP ARCONA</i> : DEL <i>GLAMOUR</i> AL HOLOCAUS- TO	463
Capitán del Cuerpo General del Ejército del Aire Rafael Morales Mariño	
LA POLÍTICA NUCLEAR DE RUSIA EN LA NUEVA DOCTRINA MILITAR DE 2010	481
Luis V. Pérez Gil, doctor en Derecho	
SONES DE MAR. LA MÚSICA EN LA ARMADA	487
Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar	
CONFLICTO EN LAS ISLAS SPRATLY	501
Javier Gil Pérez	

TEMAS PROFESIONALES

EL COMPONENTE MARÍTIMO EN C-IED	509
Comandante de Infantería de Marina Antonio J. Palmero Romero	
EL BUQUE DIGITAL: NUEVAS TECNOLOGÍAS EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	521
Teniente de navío José María Cordero Ros	
ARMAMENTO NAVAL PARA LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA	529
Capitán de fragata (ing.) Indalecio Seijo Jordán	
LA PEDAGOGÍA DEL TALENTO	539
Capitán de corbeta Juan Carlos Pérez Guerrero	

VIVIDO Y CONTADO

BOTAS NUEVAS	547
Capitán de navío Francisco Peñuelas González	

INFORMACIONES DIVERSAS

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

Nuestra portada: Fusileros
del Primer Batallón de
la BRIMAR en combate
urbano.

(Foto: F. Herránz García).

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:



EMOS sobrepasado ya el *equinoccio* de otoño y, una vez repuestas las energías y con ilusiones renovadas después del merecido descanso estival, nos disponemos a presentarles nuevos e interesantes artículos y noticias, tanto de carácter

general como profesional, con la confianza puesta en que su lectura les permita evadirse, como si navegaran por una mar en calma y sin peligros, solo existente en el mundo onírico, de los continuos mensajes desalentadores, especialmente relativos a la incertidumbre existente en el área globalizada de la economía mundial, con que somos a diario bombardeados por los distintos medios de comunicación.



Si en el entorno económico la situación nada ha mejorado desde que en el mes de abril me dirigí por primera vez a ustedes desde esta tribuna, por suerte, no podemos decir lo mismo en otros aspectos relacionados con el quehacer cotidiano de la Armada. La participación activa y eficaz de nuestras unidades, insertas en agrupaciones y fuerzas multinacionales, en la lucha contra las amenazas transnacionales y en la estabilización de zonas en conflicto, está dando sus frutos.

Prueba de ello son los logros alcanzados, en la lucha contra la piratería en el océano Índico; en la operación UNIFIED PROTECTOR para proteger a los civiles y las zonas pobladas por civiles que estén bajo amenaza de ataque de las fuerzas leales a Gadafi; y en la misión UNIFIL en Líbano para la vigilancia del alto el fuego y el repliegue de las unidades israelíes al sur de la frontera, el apoyo a las Fuerzas Armadas libanesas para trazar y asegurar sus fronteras terrestres y marítimas, y evitar el tráfico ilícito de armas a través de estas. En el primero de los escenarios, es digna de especial mención la destacable y providencial acción llevada a cabo por componentes de la Unidad de Guerra Naval Especial, embarcada en el *Galicia*, en la que llevaron a cabo con gran eficacia y precisión la primera misión de rescate de rehenes de la Operación ATALANTA, procediendo a la liberación de una rehén francesa y el apresamiento de sus captores. En los otros dos escenarios la participación de nuestras unidades ha coadyuvado de forma destacable a alcanzar los objetivos establecidos, por lo que en el segundo de ellos nuestros infantes de Marina, allí destacados e integrados en la Brigada Líbano XIV, se han hecho acreedores a la medalla de las Naciones Unidas por su excelente y abnegado trabajo de patrullas y puestos de observación en uno de los puntos más sensibles del despliegue del sector este de UNIFIL.

De los artículos dedicados a *Temas profesionales*, en el titulado *El componente marítimo en C-IED*, el autor nos ilustra sobre cómo los artefactos explosivos improvisados se han convertido en el arma preferida por terroristas, fuerzas irregulares e insurgentes, su utilización en el ámbito marítimo, y las acciones y medios materiales, tanto a nivel táctico

como estratégico, desarrolladas para combatir tal amenaza. Muy relacionado con el anterior está el dedicado al *Armamento naval para la lucha contra la piratería*. En él se nos presenta la evolución desarrollada en el armamento de los buques, necesaria para hacer frente a unas nuevas amenazas a las que no se puede ni debe neutralizar con armamento de grueso calibre.

Dos de los artículos de carácter general están relacionados con las relaciones internacionales. En el dedicado a *La política nuclear rusa en la nueva doctrina* se nos presenta cómo los cambios recientes en el entramado de las relaciones internacionales han reforzado la posición de Rusia, que ha expandido las prioridades en su política exterior e incrementado de forma sustancial los recursos destinados a la acción exterior, incluidos los gastos militares. En el *Conflicto en las islas Spratly* se glosan las razones por las que diversos países desean su posesión, se detallan los principales acontecimientos relacionados con ellas, así como las vías de colaboración establecidas.

Como he destacado en números anteriores, la Armada está comprometida con el fomento y la promoción de la cultura de seguridad y defensa, y en favorecer la integración entre nuestra institución y la sociedad española; haciendo especial énfasis en la necesaria concienciación de nuestra sociedad de la importancia y necesidad de explotar y potenciar la singular condición marítima de nuestra nación para la generación de riqueza, progreso y bienestar, así como en difundir el importante papel de la Armada en su defensa y protección. En este orden de ideas se ha desarrollado, entre el 26 de septiembre y el 2 de octubre, la «Semana Naval de la Armada, en Madrid». La celebración del décimo aniversario del *Pensamiento Naval*, con una jornada en el que se han expuesto tres ponencias sobre la dimensión marítima de España, la importancia del sector marítimo y el papel de la Armada; exposiciones, talleres y una convención de modelistas navales; presentación del libro *La Gran Armada*; un seminario de navegación estratégica; exposiciones fotográficas; cine forum y un ciclo de conferencias han sido algunas de las actividades llevadas a cabo.

El artículo *El buque digital* nos presenta cómo la navegación marítima no ha permanecido ajena a los avances tecnológicos de los últimos treinta años, y nos describe algunos de los avances, ya en uso, que hoy permiten navegar con precisiones métricas; y cómo el acceso instantáneo a bajo coste a Internet nos facilita la actualización de información cartográfica y meteorológica, o la presentación automática del tráfico y el balizamiento marítimo. El artículo titulado *Sones de mar. La música de la Armada* nos introduce en esta faceta artística y cultural que en la vida militar, y específicamente en el ámbito naval, ha constituido un aliado imprescindible para: la transmisión de órdenes; elevar la moral de las dotaciones; fomentar el amor a la Patria y a la Armada; y fomentar la disciplina, el espíritu de unidad y el compañerismo.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



CARTAS AL DIRECTOR

Carta abierta a una *Vieja foto*

Publicada en la página 867, tomo 260, del mes de junio de 2011.

Querido director, en la fotografía del equipo de fútbol del CHA parecen existir varios errores, puesto que:

Don Joaquín López-Cortijo y González-Aller ingreso en la ENM de San Fernando (Cádiz) en fecha 15-XII-1939. Promoción 340.

Su hermano José, en fecha 22-VI-1940. Promoción 342.

Don Antonio Sánchez de Neyra Mille ingresó el 23-V-1943. Promoción 348.

Por tanto, en fecha 18 de enero de 1944 los dos primeros eran ya oficiales de Marina y el 3.º aspirante en la Escuela Naval Militar.

Don Joaquín López-Cortijo, durante su estancia en la ENM, su compañero Manuel Matres Ruiz y el alumno de Infantería de Marina Rafael Blanco Moreno estuvieron fichados por el San Fernando F. C., además, naturalmente de pertenecer al equipo de dicha Escuela.

Por tanto, la foto «tiene intrínquilis», pues habría que saber por qué se encontraban en Madrid los que ya no eran del CHA y reforzaron su equipo.—J. M.^a Blanco Núñez.

A quien corresponda, gracias

La frustración más grande de mi vida fue no haber sido militar profesional, ya que de espíritu siempre lo he sido y lo seré hasta el final de mis días, quizá porque ya me venía de familia (mi bisabuelo y mi abuelo paternos fueron militares profesionales).

No sé exactamente quiénes y por qué crearon la figura del reservista voluntario; lo que sí sé es que bendito el día que se tomó dicha decisión.

Incontables fueron las veces en las que soñé que volvía al servicio militar y, mira por donde, en cierta ocasión, viendo un programa de televisión que trataba sobre la «reser-

va voluntaria», el sueño se convirtió en realidad. Recuerdo que fue un domingo, y al día siguiente, lunes, ya estaba en la Subdelegación de Defensa de Valencia para informarme al respecto.

Creo recordar que fue por el mes de julio del 2007, y en el mes de noviembre del mismo año ya estaba en la Escuela de Suboficiales de la Armada —ESUBO— en la población de San Fernando (Cádiz).

En el mes de diciembre estuve embarcado en la Unidad de Buceo de la Armada, que es mi destino, en la Estación Naval de Puntales en Cádiz, completando mi periodo de formación. Posteriormente me activaron y repetí en dicha unidad en el mes de abril del 2008 y en los meses de junio de 2009, 2010 y 2011.

No sé qué grado de ayuda prestamos los reservistas voluntarios a las Fuerzas Armadas; pienso que en la mayoría de los casos poca ayuda, aunque sí mucha voluntad. Pero sí sé lo que ellas nos dan a nosotros. Nos hace recordar valores, sentimientos, normas y virtudes que, con el tiempo que nos toca vivir, se están difuminando o se han perdido del todo (lealtad, compañerismo, desinterés propio, trabajo en equipo, esfuerzo, respeto, obediencia, disciplina, sentimiento común para con la Patria, humildad y mucho más). Para la mayoría de nosotros es un sacrificio dejar, aunque sea por un pequeño espacio de tiempo, la familia y el trabajo por los problemas que ello conlleva, pero, desde luego, vale la pena y lo hacemos con mucha ilusión.

Hay personas de nuestro entorno que no entienden nuestro comportamiento —«con la edad que tienes, con el trabajo que acumularás a la vuelta, el gasto que tendrás, los viajes que haces...»—, pero quienes no los entendemos somos nosotros a ellos, ya que la oportunidad que nos brindan, de nuevo, de servir a nuestro país desde las Fuerzas Armadas merece, desde nuestro punto de vista, la pena, y mucho.

Por todo ello y a quienes corresponda, MUCHAS GRACIAS.

Especialmente agradecimientos a mi familia, que me ha apoyado desde el primer

momento; a la Armada y, dentro de ella, al personal de la ESUBO, al de la Estación Naval de Puntales y, sobre todo, al personal de la Unidad de Buceo de Cádiz, a la cual estoy muy orgulloso de pertenecer.—S. Martí Oliver.

Mascarón del Elcano

Sin ánimo de polémica, como es habitual decir, y respondiendo por alusión al interesantísimo y muy documentado artículo de don Manuel Díaz Ordoñez sobre el mascarón de proa del buque escuela Juan Sebastián de Elcano, publicado en el número de esa REVISTA de abril 2011, quisiera decir que mi intervención en la cuestión se hizo con el carácter de simple Miscelánea y no con la solemnidad de una Carta al director como luego apareció.

Es admirable el cúmulo de datos que aporta el Sr. Díaz. Evidentemente se trata de un estupendo trabajo de investigación y documentación. Pero él mismo me da la razón al afirmar que don Horacio Echevarrieta, el 10 de noviembre de 1925, en comunicación dirigida al director de su factoría en Cádiz, don Juan Antonio Aldecoa, decía en forma airada: «Ante todo, hazme el favor de suprimir el nombre de Minerva de todo cuanto a este buque se refiera, pues, como ya sabes, seguramente no se llamará así...». Y con el cambio del nombre, todo lo demás.

Que en un primer momento se pensara coronar el tajamar del buque con una talla de Minerva es muy natural; que el anteproyecto y la maqueta del proyecto se inspiraran en esta diosa también es lógico; pero lo que efectivamente se colocó sobre la proa del Elcano, antes o después, fue una imagen de Hispania sustentada sobre el escudo partido de España adoptado por Carlos III para la bandera de los buques de su Armada en 1785. De forma tradicional, los personajes mitológicos se identifican por sus símbolos y



atributos, y si Minerva se suele representar tocada por un casco griego o romano, nada nos autoriza a presentarla con la imagen de una matrona rematada con una corona mural.

Si Hércules se identifica con la clava y la piel del león de Nemea, si Neptuno lo es por el tridente que porta, si Mercurio aparece con el caduceo y los pies alados, ¿por qué alterar estos atributos caprichosamente?

Por mucha que sea la genialidad del artista, no parece lógico cambiar lo que el uso y la costumbre han consagrado. La dama laureada y coronada es conocida como la personificación de Hispania desde los tiempos de Adriano. Los que tenemos más de ochenta años la hemos visto reproducida en las monedas circulantes hasta 1936.—F. Ponce.



EL CAP ARCONA: DEL GLAMOUR AL HOLOCAUSTO

Rafael MORALES MARIÑO
Capitán del Cuerpo General del Ejército del Aire

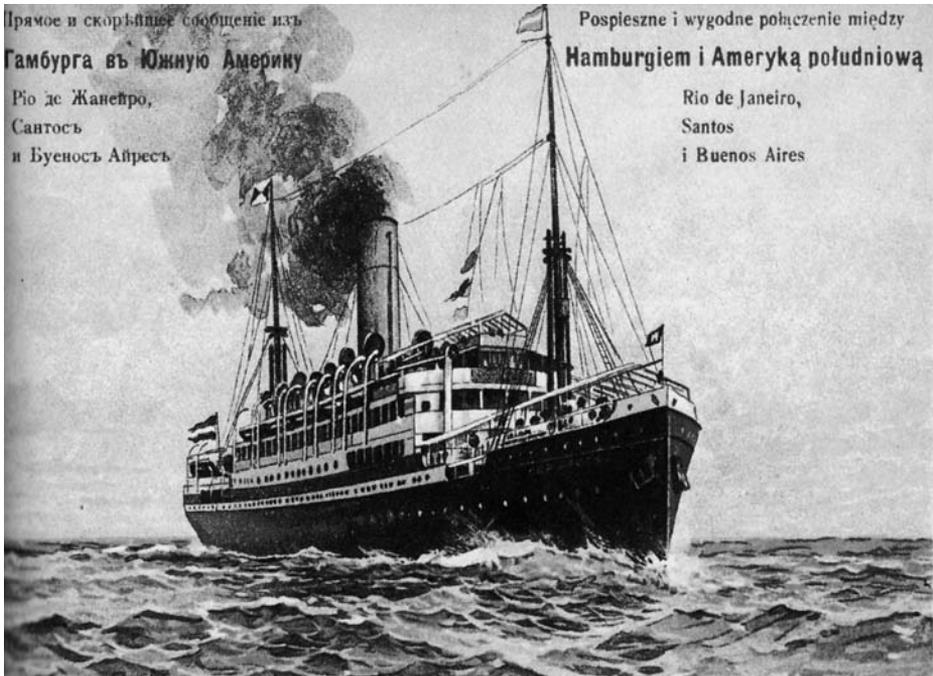


O, no existió ningún capitán Arcona que llegara a ser conocido por algo lo suficientemente importante como para que, allá por 1907, la incipiente y boyante Hamburg Süd decidiera poner su nombre en la amura de uno de sus nuevos y flamantes vapores rápidos, el *Cap Arcona I*. No, aquel buque llevaba por nombre el del cabo Arcona, accidente geográfico situado al nordeste de la alemana isla de Rügen, del mismo modo que su gemelo había sido bautizado con el nombre de *Cap Vilano* y los sucesores de ambos lo fueron con los de *Cap Polonio*, *Cap Finisterre* y *Cap Trafalgar*, siguiendo una costumbre bautismal de su naviera, que aún se mantiene hoy día.

Veinte años más tarde se botó un segundo (y último) *Cap Arcona*, que es el protagonista de esta historia. Es difícil concebir un contraste mayor que el sufrido por este buque entre sus esplendorosos orígenes y su dantesco destino final. De trasatlántico de lujo, «la reina del Atlántico Sur», a precaria mazmorra flotante improvisada por las SS para 6.500 prisioneros de guerra, pasando por doble cinematográfico del *Titanic* y buque de alojamiento y transporte logístico al servicio de la Kriegsmarine, todo ello antes de que el 3 de mayo de 1945 terminara sus días convertido en el escenario de una de las masacres más horrosas de la historia. Dadas las proporciones de la tragedia, llama la atención lo poco que se ha escrito sobre ella. Sólo recientemente ha empezado a abundar la información, paralelamente a una cierta reivindicación del recuerdo de los hechos, básicamente en Internet, porque editado en papel sigue habiendo lo poco que había.

La compañía y su buque insignia

Hamburg Süd era (y es) la forma abreviada de referirse a la Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, literalmente Sociedad



El *Cap Arcona I* en una de las tarjetas postales que podían obtenerse a bordo. (Fuente: Wölfer).

Hamburguesa-Sudamericana de Navegación a Vapor, aunque en el tráfico mercantil de los países hispanohablantes figuraba bajo el nombre de Compañía Hamburgo-Sudamericana.

Fundada en 1871, iniciaba sus actividades con tres vapores de apenas 4.000 TRB que efectuaban un servicio mensual a Brasil y La Plata. En 1906, con los vapores rápidos *Cap Vilano* y *Cap Arcona I*, entraba en la era de las travesías transatlánticas a América del Sur y en 1914 poseía ya más de 50 buques que totalizaban 325.000 TRB. Tras perder toda la flota en la Primera Guerra Mundial, la compañía reinició sus actividades de transporte de línea mediante el fletamiento de buques. Se recuperó y llegaría al comienzo de la Segunda con la mayor flota de toda su historia: 52 buques que superaban las 400.000 TRB.

La Hamburg Süd encargó la construcción del que iba a ser el buque insignia de su flota de pasaje a los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo en febrero de 1926. El *Cap Arcona* fue finalmente botado tan sólo quince meses después, el 14 de mayo de 1927, realizó las pruebas de mar entre el 28 y el 30 de octubre del mismo año y zarpó en su viaje inaugural unas semanas más

tarde, el 19 de noviembre. Se trataba de un vapor rápido de 27.561 TRB, 205,9 metros de eslora, 25,8 de manga y 14,3 de puntal. Ocho calderas de fuel suministraban vapor a dos turbinas con reductor de velocidad que proporcionaban 28.000 PS (*pferdstärke*, que dicen los alemanes, literalmente caballos de fuerza) y a través de dos hélices permitían al buque obtener 20 nudos y realizar en 15 días el viaje entre Hamburgo y Buenos Aires, con escalas en Boulogne Saint-Martin, Southampton, La Coruña y Vigo (no siempre), Lisboa, Madeira (no siempre), Río de Janeiro, Santos y Montevideo. Tenía una tripulación de nada menos que 630 miembros y capacidad para alojar 1.315 pasajeros en camarotes de primera, segunda o tercera clase.

Su primer capitán fue el veterano *kommodore* Ernst Rolin, quien lo mandó hasta principios del 33, año en el que hubo de jubilarse dejando tras de sí 43 años navegando para la Hamburg Süd. Le sucedió el *kapitän* Richard Niejahr, oficial de la compañía desde 1910 y segundo de Rolin en el *Cap Arcona* desde 1928. Niejahr ascendió a *kommodore* en 1937.

El *Cap Arcona* era la máxima expresión del lujo de su tiempo, un tres chimeneas de elegantes y estilizadas líneas, aunque, lo que no era del todo inusual en la época, la chimenea situada más a popa estaba colocada allí básicamente por razones de estética (en esto fue un fiel doble del *Titanic*, cuya cuarta chimenea servía también de simple conducto de ventilación de la sala de máquinas). En él viajaron príncipes, aristócratas, artistas y millonarios, algunos ciertamente caprichosos cuyas extravagancias irían formando el particular anecdotario del buque. Estaba especialmente concebido para navegar en latitudes de climatología benigna, por lo que su diseño era pródigo en espacios abiertos; así que, aunque la piscina era cubierta y climatizada por supuesto, sus privilegiados pasajeros podían permitirse jugar al tenis en una cancha de medidas reglamentarias. Su oferta gastronómica habría satisfecho las exigencias del *gourmet* más sofisticado de nuestros días, en su salón de baile, entre nobles maderas y lujosos revestimientos, sonaban los acordes del tango (anónimo) *Cap Arcona* y hasta Hans Leip, el compositor de la letra de *Lili Marlene*, le dedicó un poema, *Luna de miel en el mar*, con ocasión de su propio viaje de novios a bordo.

Conocido como *die Königin des Südatlantiks* (la reina del Atlántico Sur) cobraría un significado especial en las vidas de los argentinos, pues durante los doce años que prestó servicio constituyó uno de sus principales nexos de unión física, social y económica con Europa.

Fin del dorado *glamour*, futuro en gris

Cuando la madrugada del 25 de agosto de 1939 el *Cap Arcona*, de regreso de su nonagésimo segundo viaje, enfilaba la desembocadura del Elba, en demanda del puerto de Hamburgo, recibía, al igual que todos los buques

mercantes alemanes entre la 0100 y las 0500 horas, el mensaje de radio cifrado *QWA 7*, que significaba: «Transmisión a todas las estaciones n.º 7. Abrir el sobre lacrado de a bordo que contiene las instrucciones especiales para caso de guerra. Todas las medidas allí dispuestas deben seguirse en el acto. Todos los buques deben abandonar las rutas de navegación acostumbradas y seguir un rumbo entre 30 y 100 millas náuticas fuera de dichas zonas». Al *QWA 7* le siguió un *QWA 8*: orden a los capitanes de enmascarar sus buques y, evitando el canal de la Mancha, regresar a sus puertos base.

Con el *Cap Arcona* ya amarrado en el puerto de Hamburgo, se radió un *QWA 9*, el 27 de agosto, conforme al cual los capitanes, en el plazo de cuatro días debían arribar a puertos alemanes, y en el caso de no serles posible, a puertos españoles, italianos, japoneses, rusos u holandeses; los puertos de Estados Unidos sólo debían tocarse en caso de extrema necesidad. Al mediodía del 28, el *QWA 10* anuló el plazo de cuatro días para el viaje de regreso y permitió a muchos capitanes alemanes la entrada en la patria, incluso en los



Pasajeros distinguidos a bordo del *Cap Arcona*: Ernst Rolin (3.º izq.) y algunos de sus oficiales posan junto a la princesa heredera Cecilia de Prusia (4.ª dcha.) y su hijo, el príncipe Federico (6.º dcha.). Heinrich Bertram, a la sazón 2.º oficial, es el 1.º por la dcha. (Fuente: Wölfer).

meses siguientes. Hubo un *QWA 11*, el 3 de septiembre, que transmitía la noticia de la ruptura de hostilidades con Francia e Inglaterra, y finalmente un *QWA 12*, que ordenaba penetrar en la zona entre las Shetland y Noruega, preferiblemente de noche y sin luces y de día solamente con niebla.

El *Cap Arcona* estuvo prácticamente toda la guerra, desde el 29 de noviembre de 1939 hasta el 31 de enero de 1945, amarrado en el puerto de Gotenhafen (hoy Gdynia), en la bahía de Dantzig, pintado de gris y convertido en buque alojamiento para oficiales de la Kriegsmarine.

Un episodio cinematográfico que también acaba en tragedia

A principios de 1942 la estática y gris monotonía de su estancia en Gotenhafen fue interrumpida por un paréntesis con ciertos tintes lúdicos: el rodaje de los exteriores de la producción alemana *Titanic*, en la que el *Cap Arcona* sirvió de plató para todas las escenas de cubierta y del hundimiento.

La película era una producción de TOBIS-Produktion para la UFA (Universum Film AG), distribuidora bajo control del Ministerio de Propaganda del Reich, a cuyo frente estaba Joseph Goebbels.

Goebbels deseaba una versión antibritánica, con matices de hostilidad hacia el capital judío, como instrumento de propaganda política. No obstante permitió que la dirigiera un director políticamente neutral y relativamente aséptico, Herbert Selpin, quien inteligentemente concibió la película más bien como un folletín romántico (del que James Cameron en 1997 tomaría bastantes cosas).

Para llevar a cabo los necesarios trabajos preparatorios, Selpin había enviado previamente a Gotenhafen al guionista, Walter Zerlett, y al equipo de rodaje. Para el personal de la Flota del Báltico allí acuartelado aquello supuso la feliz llegada, como llovida del cielo, de toda una cohorte femenina de extras y actrices. No es difícil imaginar el subsiguiente ambiente de festiva y cálida compenetración con la población civil, con grave quebranto del servicio... de la productora cinematográfica. Cuando Selpin finalmente llegó a Gotenhafen se enteró de dos cosas: de que el trabajo que el guionista tenía que haber adelantado no estaba hecho y de que una actriz hacia la que él albergaba pretensiones mantenía una relación con un oficial de la Kriegsmarine. Las palabras «¡mierda de militares!, ¡mierda de ejército!, ¡mierda de teniente!» proferidas por un comprensiblemente irritado Selpin, le hicieron dar con sus huesos en la cárcel, previa y convenientemente denunciado ante el Ministerio de Propaganda, vía SS, por Zerlett, hasta entonces su asiduo colaborador y amigo (grandezas del nazismo). Pero aquellas palabras debieron de obedecer a algo más que al repentino y pasajero arrebatado de un amante despechado, porque cuando el 30 de julio le visitaron en su celda el director artístico de Cinematografía del Reich y el mismísimo Goebbels en persona y le dieron la

El embarque de los Pasajeros se efectuará el día 13/4/29 de 21 a 23 horas



COMPANIA HAMBURGO-SUD AMERICANA
HAMBURG-SÜDAMERIKANISCHE DAMPSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT
A. S. HAMBURG & BUENOS AIRES

PASAJE N.º 8283 1.ª CLASE

Camarote N.º 520 Cama N.º 1

Vapor CAP ARCONA el 13 de abril a las 06 horas
Dampfer am un Libr

de BUENOS AIRES para HAMBURGO
Señor Ronsil Pablo Kuriachs
Herr

Adultos	(1)	1045.-
Niños menores de 12 años	(1) 10% descuento	104.50
Niños menores de 6 años	(1) 50% descuento	261.25
Niños menores de 3 años	(1) 100% descuento	0.00
Suplemento	10%	94.05
Seguro		946.45
Desembarco		
Impuesto Argentino		
Argentinische Steuer		
Impuesto Español		
Spanische Steuer		
Total		1447.25

Buenos Aires, 10/6/1929

V. M. BELFRIO & CIA.

Pasaje de primera clase para el *Cap Arcona*, con su descuento del 10 por 100 para diplomáticos. (Fuente: Wölfer).

oportunidad de retractarse de sus «manifestaciones derrotistas» a cambio de su libertad, Selpin sorprendentemente se negó. Los años de acomodación a un régimen totalitario, de autocensura y autonegación habían ido erosionándolo. Un simple asunto amoroso y la traición de un amigo fueron el detonante. Selpin apareció muerto en su celda el 1 de agosto, ahorcado con sus tirantes. No se ha determinado si fue suicidio o asesinato, aunque las especulaciones sobre un posible acto de depuración nazi no son muy consistentes.

A Selpin le había dado tiempo de finalizar el rodaje de los exteriores, de hecho había sido detenido a su regreso a Berlín, así que la película se llevó a término (por Werner Klingler, quien no apareció en los créditos) y se estrenó. Pero, paradójicamente, el

mismo ministerio que la había promovido por razones propagandístico-políticas terminó censurándola por idénticas razones. Se temió que pudiera establecerse un paralelismo entre el hundimiento del *Titanic* y el del III Reich (la historia enseña que es inherente a toda censura un alto grado de paranoia), así que fue prohibida en Alemania y sólo se proyectó en los países ocupados. A la película se le levantó el veto en 1949, pero (otra bonita paradoja) al año siguiente volvió a ser censurada, esta vez por parte de la comisión de control cinematográfico aliada.

Hannibal

Con el nombre clave *Hannibal* el gran almirante Dönitz ordenaba dar comienzo a la que acabaría convirtiéndose en la mayor operación logística de evacuación de la historia moderna: el rescate por mar, prácticamente ya la

única vía posible entre enero y mayo de 1945, de una gigantesca masa humana de refugiados y heridos procedentes de Prusia oriental que huían del avance soviético. La cifra total de personas finalmente transportadas, entre refugiados, heridos y combatientes, pudo rondar los tres millones (de 1.978.000 se conserva constancia documental, el resto es una estimación de los que pudieron llegar a embarcar sin control).

El organismo de la Kriegsmarine encargado de coordinar tan vasta operación era la Seetra, abreviatura de Seetransport für die Wehrmacht (Transportes Marítimos para las Fuerzas Armadas), bajo cuyo control estaban todos los buques mercantes que realizaban misiones logísticas militares, incluida la navegación fluvial y la administración de los combustibles. La Seetra estaba bajo el mando del contraalmirante Konrad Engelhardt (1898-1973), quien actuaba por delegación directa de Dönitz y contaba con su plena confianza, pues le respaldaba una dilatada experiencia en movilizar tonelaje para los más variados fines: la operación LEÓN MARINO contra Inglaterra, la operación ISABEL Y FERNANDO contra Gibraltar (mero proyecto, claro está), el abastecimiento a Rommel en el norte de África, etc. Más tarde, la pérdida de África, Crimea, Sicilia, Cerdeña y Córcega convertirían a Engelhardt también en un experto en retiradas.

El *Cap Arcona*, al igual que el infortunado *Wilhelm Gustloff* y otros buques de pasaje convertidos en buques alojamiento (el *Hansa*, el *Pretoria*, el *Hamburg*, el *General San Martín*...), fue alistado para llevar a cabo misiones de evacuación de refugiados, para lo cual el 27 de febrero de 1945 asumía su mando el *kapitän* Heinrich Bertram, quien antes de la guerra ya había navegado en él como segundo oficial de Rolin y primero de Niejahr. Bertram venía de mandar el *Wilhelm Gustloff* (que pertenecía a la organización nazi KdF, pero era gestionado por la Hamburg Süd) y el *Monte Rosa*, otro lujoso vapor rápido convertido también en transporte de tropas, buque alojamiento y buque hospital (por ese orden), a bordo del cual y como última experiencia la madrugada del 16 de febrero se había tragado una mina (o un torpedo) frente a Hela y había tenido que ser remolcado hasta Gotenhafen (casualidad o simpatía: su gemelo el *Monte Olivia* el mismo día y no muy lejos, en Pillau, también colisionaba con una mina).

El *Cap Arcona* hizo tres viajes entre la bahía de Dantzig y Dinamarca, en los que transportó un total de 25.000 refugiados. Sólo en el último llevó 9.000 de Hela a Copenhague. Al llegar a Copenhague el 30 de marzo tuvo que visitar el astillero, pues tras cinco años parado, un mes navegando sin apenas mantenimiento y a máximo régimen, para eludir en lo posible los ataques submarinos había liquidado las turbinas (de hecho en su primer viaje fue su alta velocidad la que impidió al submarino minador soviético *L 3*, al mando del capitán de corbeta Konowalow, colocarse en posición de lanzamiento, cuando acechaba en el Báltico a la altura de Hela). Se le hizo una reparación provisional que le permitió regresar a Alemania, pero cuando finalmente el 14

de abril fondeó en la bahía de Lübeck, frente a Neustadt, no era capaz de navegar, a lo que había que añadir una carencia absoluta de combustible. Entonces la Seetra se deshizo de él y lo puso a disposición del comisario del Reich para la Navegación (Reichskommissar für den Seeschiffahrt, abreviado Reikosee, competente en asuntos de navegación civil) para que, a su vez, lo restituyera a la Hamburg Süd. El dato es importante para el que quiera buscar responsables de lo que estaba por ocurrir.

El cargo de Reikosee recaía en la persona de Karl Kauffman, quien además y entre otros ostentaba el de *gauleiter* de Hamburgo. El de *gauleiter* (director del *gau* o comarca, circunscripción territorial creada por el partido) era un cargo puramente político. Kauffman era un hombre de partido, vamos, lo que se dice un nazi.

Los compañeros de reparto

Por esas fechas en el puerto de Lübeck había tres buques que habrían de compartir protagonismo con el *Cap Arcona* en la tragedia final: el *Thielbek*, el *Athen* y el *Deutschland*.

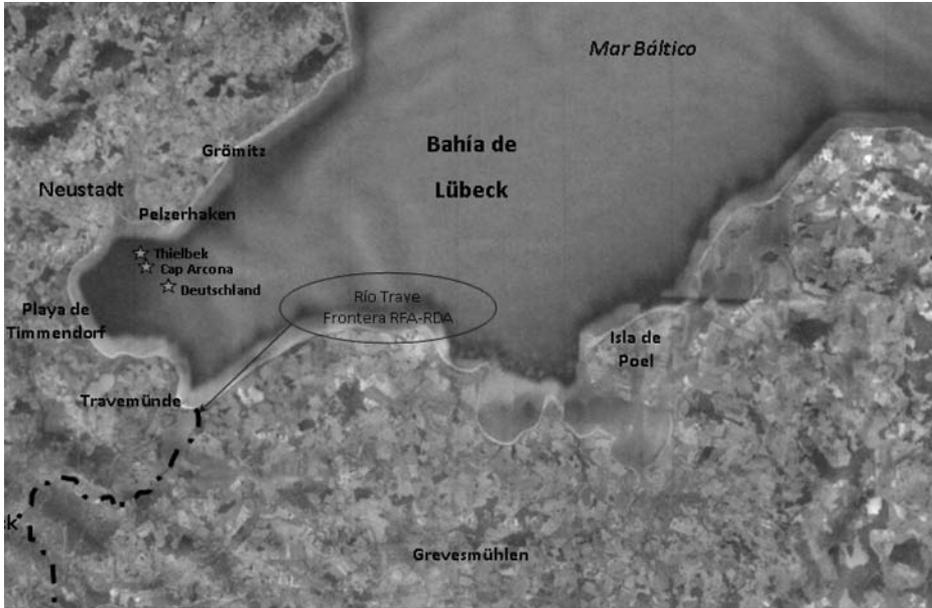
Con sus 2.815 toneladas, el *Thielbek* era el mayor vapor de carga de los que todavía poseía la Knöhr und Burchard Nachf, puesto nada significativo porque 13 de los 18 que componían su flota habían sido hundidos. Había resultado seriamente averiado en el verano de 1944 en Hamburgo por un ataque aéreo y estaba siendo reparado en los astilleros LMG de Lübeck. El 17 de abril, antes de que las reparaciones pudieran terminarse, su naviera recibía una orden del *reikosee* Kaufmann: el *Thielbek* quedaba confiscado, debía abandonar el astillero y entrar en el puerto de Lübeck. Como todavía no podía hacerlo por sus propios medios, hubo de entrar en puerto a remolque.

Lo mismo se dispuso para el *Athen*, carguero de 3.600 toneladas, que también estaba siendo reparado, pero a diferencia del *Thielbek*, el *Athen* aún podía maniobrar.

El *Deutschland* era un vapor rápido de la Hamburg-Amerikanische Packetfahrt AG, de 22.000 TRB, que estaba habilitado como barco hospital, pero no estaba registrado y declarado formalmente como tal conforme a las leyes y usos de la guerra. Estaba señalizado tan sólo con una gran cruz roja en una de sus dos chimeneas, la otra lucía aún los colores de la HAPAG.

Un embarque irregular

A medida que las Fuerzas Armadas alemanas iban cediendo terreno ante el avance aliado, las SS se encontraban con un nuevo, lógico y no pequeño problema: ¿qué hacer con los prisioneros de los campos de concentración?



La bahía de Lübeck y los lugares de fondeo de los tres buques. (Composición del autor).

A escasos 20 km al sureste de Hamburgo existía un gran campo de concentración, Neuengamme, del que además dependían cerca de un centenar de otros campos de diverso tamaño (en Mecklenburg, Westfalia, Holanda o incluso en la británica isla de Alderney, en el Canal). Toda esa vasta y particular organización estaba bajo el mando del comandante del campo de Neuengamme, el *sturmbannführer* Max Pauly. A 29 de marzo de 1945, el total de reclusos en toda la red de campos era de 40.393 hombres y 12.103 mujeres, de los cuales 12.536 hombres se encontraban en Neuengamme, la mayoría prisioneros de guerra rusos y polacos, pero no exclusivamente, también había franceses, belgas, daneses e incluso alemanes.

A alguien se le ocurrió utilizar barcos como improvisadas prisiones flotantes para los prisioneros de Neuengamme. Ese alguien fue Kauffman, quien como *reikosee* tenía a su disposición el *Cap Arcona* y podía incautar, y así lo hizo, el *Athen* y el *Thielbek*. El que transformó la idea en subsiguiente orden fue el jefe de la Gestapo en Hamburgo, el general de las SS conde de Bassewitz-Behr. El receptor de la orden fue Max Pauly, quien se la trasladó a su jefe de administración y ejecutor último, el *sturmbannführer* Gehrig. El conocimiento y aprobación supremos eran de Himmler. Entre el 19 y el 26 de abril, los presos fueron trasladados en vagones de mercancías desde Neuengamme

al puerto de Lübeck, donde llegaron a concentrarse alrededor de 11.000. Un centenar pereció en el trayecto por las pésimas condiciones, el hambre, la ausencia de cuidados médicos y la diligencia desplegada por las SS para ayudar a morir a los *muselmänner* (término arcaico para musulmanes), como se denominaba en la jerga del campo a los desahuciados. El 20 de abril comenzó el embarque. Siguiendo órdenes de Gehrig, 2.300 prisioneros y 280 miembros de la SS encargados de su custodia embarcaron en el *Athen*, que debía llevarlos hasta el *Cap Arcona*, fondeado en la bahía, y transbordarlos.

Claro está que los tres capitanes (Nobmann del *Athen*, John Jacobsen del *Thielbek* y Bertram del *Cap Arcona*) se negaron en un primer momento a tomar a bordo miles de cautivos en tan precarias condiciones. Bertram lo tenía claro: «para mí era evidente que debía negarme a hacerme cargo de los prisioneros, pues cualquier marino conocedor de sus responsabilidades sabe que en consideración a los enormes riesgos del mar durante una guerra moderna es irresponsable tomar a bordo personas sin que exista la urgente necesidad de su transporte por mar, y más aún de manera tan masiva». Su negativa fue particularmente contumaz. La tarde del 20, con el *Athen* ya abarloado a su buque, y personal de las SS a bordo exigiéndole el embarque de los 2.300 prisioneros, Bertram se mantuvo firme. El 21 aún persistiría en su negativa. Pero el 26 la forma de pedir las cosas cambió. A bordo del *Cap Arcona* subieron Gehrig y Von Lewinski, capitán de Marina Mercante dependiente del Reikosee, que actuaba en calidad de asesor, acompañados de cuatro miembros de las SS armados con subfusiles. Bertram intentó discutir con ellos, pero Gehrig le dio un ultimátum: o autorizaba inmediatamente el embarque de los prisioneros o le acribillaba a tiros allí mismo. Bertram cedió, añadiendo que por principio a partir de ese momento debía declinar toda responsabilidad sobre su buque. Así que ese mismo día comenzó el embarque de los presos.

Entretanto en el *Thielbek*, amarrado al muelle en Lübeck, ya habían embarcado 2.600 reclusos y 200 guardianes de las SS. El día 1 de mayo sería remolcado río Trave abajo hasta la bahía, donde echaría el ancla en un lugar próximo al *Cap Arcona*. El *Deutschland* también había abandonado el puerto de Lübeck y ya estaba fondeado, algo apartado de los otros dos. La profundidad en el lugar de fondeo era de unos 18 metros, la distancia a la costa de algo menos de cuatro kilómetros y la temperatura del agua de en torno a los cuatro grados.

El 28 de abril llegó a haber a bordo del *Cap Arcona* 6.500 prisioneros, pero el 3 de mayo eran alrededor de 4.600 (Von Lewinski había aconsejado un máximo de 2.500). En el *Thielbek* había unos 2.800 y exactamente 1.998 en el *Athen*. Hay que añadir para los tres buques un total aproximado de 700 hombres de la SS y 200 tripulantes. El mando sobre toda la peculiar flota recaía sobre el *obersturmbannführer* Hoppe, el último comandante del campo de Stutthof, en Dantzig.

Las condiciones a bordo eran terribles. Apenas había agua potable y comida, los fármacos y cuidados médicos eran inexistentes. Lógicamente no había elementos sanitarios suficientes para semejante masa humana, se utilizaban cubos que nadie se encargaba de vaciar. La mortandad iba aumentando día a día, desde 15 hasta 30 por jornada. A bordo existía una oficina que en medio de aquel caos expedía los certificados de defunción. Diariamente una barcaza se acercaba a los buques con víveres y agua potable y se llevaba los cadáveres «del día».

El ataque

El 3 de mayo amaneció con mala meteorología para el vuelo, visibilidad reducida a causa de la bruma y techo de nubes bajo. A las 11:35, ocho cazabombarderos *Hawker Typhoon* de la 263 Escuadrilla de la RAF, con base en Alhorn, sobrevolaron la bahía de Lübeck, a la altura de Neustadt. Apenas podían mantener la formación debido al mal tiempo, volaban a 10.000 pies para eludir la artillería antiaérea y entre las nubes, avistaron el *Cap Arcona*. El capitán, Martin Trevor Scott Rumbold, no abrió el ataque y decidió regresar para repostar.

A las 1430 la 263 volvió a aproximarse a Neustadt, también a 10.000 pies de altitud. La visibilidad había mejorado. Esta vez sí atacaron. Los ocho *Typhoon*, uno detrás de otro, realizaron la maniobra de inversión y cada uno disparó en una sola salva los ocho cohetes que llevaba bajo los planos, uno de los cohetes dio en el agua, los otros 63 hicieron impacto y del *Cap Arcona* empezó a brotar una densa columna de humo negro.

Al *Athen* le sonrió la suerte. A las 1230 Nobmann había recibido por radio a través del comandante de las Fuerzas Armadas en Neustadt, capitán de fragata Schmidt, la orden de entrar en puerto y tomar a bordo más prisioneros. A las 1345 el *Athen* amarró en el muelle. El *untersturmführer* Kierstein, jefe de la guardia de las SS a bordo del *Athen*, inspeccionó a los nuevos «pasajeros». Se trataba de los últimos prisioneros del campo de Stutthof (tienen su propia historia, habían llegado desde Dantzig remolcados en dos barcazas). Schmidt les había hablado de dos mil, pero eran unos setecientos, hombres, mujeres y niños. Debían ser embarcados en el *Athen* y conducidos hasta el *Cap Arcona*. Kierstein se negó a encargarse de ellos por razones de espacio, se inició una discusión que se prolongó en el tiempo e hizo que el comienzo del ataque sorprendiera al *Athen* al abrigo del puerto y alejado del escenario principal. Sólo un *Hawker Tempest* de la tercera escuadrilla del Ala 122, encargada de proporcionar escolta de caza y eliminar la artillería antiaérea, atacó al *Athen*, que respondió con su propio cañón antiaéreo. Únicamente recibió tres impactos, dos en el comedor de la tripulación y uno en el alojamiento del antiaéreo. El *Athen* cesó el fuego e izó bandera blanca. Las 1.998

aplastamiento y algunos llegaron a salvarse corriendo por encima de las cabezas de sus compañeros apiñados. En un principio la tripulación logró arriar tres botes, pero los tres fueron volcados por avalanchas de náufragos presas de un pánico que era intensificado por las pasadas de ametrallamiento que siguieron al bombardeo. Un cuarto bote fue alcanzado por el fuego cuando aún pendía del pescante. Y eso fue todo lo que dieron de sí los magníficos medios de seguridad y salvamento de que otrora dispusiera el *Cap Arcona*. Las SS habían retirado y guardado bajo llave todos los salvavidas, chalecos, bancos de madera y cualquier objeto que pudiera servir como flotador. Con el mismo propósito de evitar fugas, habían cortado también las mangueras de extinción de incendios, aunque habrían resultado de todas formas inservibles pues el buque carecía de toda reserva de agua, tanto potable como para usos generales, así como de energía para mover ningún tipo de bomba (aquella mañana no funcionaba ni la radio). Las escaleras principales en el interior del barco se derrumbaron impidiendo a la mayoría alcanzar las cubiertas superiores. Algunos, los de constitución más delgada, lograron saltar al agua a través de los ojos de buey, pero otros quedaron atascados y sus cuerpos calcinados en su mitad inferior e intactos en la superior. El *Cap Arcona* tardó más o menos una hora en empezar a escorarse a babor, lentamente al principio, pero más rápido cada vez, con un ruido ensordecedor. Hubo infelices que, aferrados a la cadena del ancla de estribor para no ahogarse, fueron aplastados por ésta contra el casco cuando súbitamente se tensó por la creciente escora del barco. En el agua los náufragos luchaban a muerte (literalmente) por algo a lo que aferrarse para acabar pereciendo igualmente a causa de las heridas, la hipotermia o simplemente por agotamiento.

Sólo unos 20 prisioneros fueron recogidos por las pocas y pequeñas embarcaciones que desde la costa se acercaron a prestar socorro. Otros 306 lograron sobrevivir subiéndose al casco semihundido. Al caer la noche estaban todavía allí, cerca del agua, pues en el resto de su superficie el casco aún quemaba. Fueron finalmente rescatados y llevados a tierra por los británicos. En total, de los 4.600 prisioneros sobrevivieron unos 350. Dado que de entre componentes de las SS y tripulantes llegaron a salvarse unos 490 (entre ellos el capitán Bertram, que saltó al agua desde el puente y fue recogido por un dragaminas), parece obvio que existió una preferencia entre los rescatadores, que disponían de «plazas limitadas», a la hora de decidir qué tipo de náufrago subir a bordo.

¿Por qué?

¿Qué sentido tiene destruir un tonelaje que va a pasar a tus propias manos en tan sólo un par de días en concepto de reparación de guerra? Aquel día la RAF echó a pique no solamente las 52.300 toneladas que ya nos constan, sino

que además hundió o averió otros 22 buques de entre 1.000 y 10.000 toneladas, dos buques cisterna, 10 submarinos, nueve destructores, 10 dragaminas y otras 30 pequeñas embarcaciones, desde remolcadores hasta traineras, además de dos «buques-FLAK» y una draga. Como es de imaginar, tales cifras de destrucción no implicaban solamente toneladas de registro bruto, sino vidas humanas, en gran parte refugiados (en el hundimiento del *Inster* perecieron 560, absolutamente ignorados por la historia). Y aquello sucedía el mismo día en que el mariscal Montgomery y el almirante general Hans Georg von Friedeburg negociaban desde por la mañana un acuerdo de alto el fuego ¿Por qué entonces aquel *shipping strike*?

Los británicos realizaron la operación bajo el presupuesto de que las concentraciones de barcos que habían observado en las bahías de Kiel y Lübeck iban a ser utilizadas por los alemanes para evacuar fuerzas a Noruega, el único territorio que aún controlaban aparte de Dinamarca, y continuar allí la lucha. Excusa, fabulación o fallo de inteligencia, es la idea que quedó registrada en la historiografía británica y la que subyacía en la orden de operaciones número 71, que fue la que recibió y cumplió la 263 Escuadrilla: «Las fotografías aéreas muestran intensos movimientos de buques enemigos saliendo de los puertos de Schleswig-Holstein. Durante todo el día el objetivo fue destruir dichas concentraciones de buques en un área al oeste de la isla de Poel».

No hay que descartar la influencia que pudo haber ejercido una razón de índole organizativa, pues quizá resultó más determinante de lo que pueda parecer a primera vista. Tras el bombardeo de Dresde, Churchill retiró su apoyo al mariscal del Aire Sir Arthur Harris y dio personalmente la orden de que el Bomber Command fuera retirado del escenario europeo. El dominio del aire se ejercía ahora a través del Fighter Command y el Coastal Command. Pero junto con el Bomber Command también desaparecieron del cielo de Alemania sus unidades de reconocimiento aéreo, veteranas conocedoras del terreno y sobre todo bien informadas acerca de la ubicación de los campos de concentración. Quizá a unas unidades de reconocimiento aéreo más afinadas no les habrían pasado desapercibidos los multitudinarios movimientos de evacuación de los campos, ni el hecho de que de las chimeneas de los buques que observaban concentrados no brotaba penacho de humo alguno, lo que invitaba a pensar que estaban inmovilizados por falta de combustible, y que los únicos que aún navegaban lo hacían siguiendo una derrota muy específica para la evacuación de refugiados, combatientes y heridos de Prusia oriental.

Se ha dicho que la RAF ocultó a sus pilotos durante décadas la verdad sobre la naturaleza real de los objetivos hundidos frente a Neustadt y la identidad de las víctimas, y debe de ser cierto, porque en la historia oficial británica no se mencionan estos extremos. Además cuando 37 años después fueron entrevistados y preguntados al respecto, todos afirmaron haberlo ignorado hasta ese momento, a excepción de uno, que manifestó haberlo sabido a los pocos días: Peter West, del Ala 122, tercera escuadrilla. Según refirió él



Cenotafio de Neustadt Holstein que conmemora a las víctimas.

mismo, se lo dijo durante la fiesta de celebración del armisticio, la noche del 5, un compañero que había estado en Lübeck. Obviamente no podía ser ningún secreto, menos aún para las fuerzas de ocupación terrestres, que tuvieron que gestionar la repatriación de los supervivientes y no pudieron además dejar de tener conocimiento de los 2.929 restos mortales que hasta 1950 el mar fue arrastrando hasta las playas de su zona.

Y en cuanto a qué fue lo que dijeron los pilotos al enterarse, fallos de memoria aparte, todos se manifestaron en el mismo, previsible y comprensible sentido: «Triste, muy triste, fue una equivocación espantosa. El fallo fue: no existía la más mínima señal —y de eso me acuerdo perfectamente— de que aquellos barcos fueran otra cosa que transportes. Nosotros estábamos combatiendo la navegación y nuestro trabajo era atacar cualquier cosa sobre el mar, transporte o buque de guerra, que enarbolará la bandera nazi».

¿Y después?

Los habitantes de Neustadt tuvieron ante sus ojos durante prácticamente un lustro un recordatorio de la masacre particularmente siniestro e inquietante: los cascos semihundidos, oxidados y abandonados del *Cap Arcona* y del

Thielbek, claramente visibles desde las playas de Pelzerhaken. Durante los primeros años de posguerra el *Cap Arcona* sería utilizado como escondrijo de tránsito por contrabandistas (nuestra idea será más próxima a la realidad si pensamos en *estraperlistas*) de la cercana zona de ocupación soviética.

El primero en ser reflotado y remolcado hasta los astilleros Flender de Lübeck para ser reparado fue el *Thielbek*, en 1949. Es mejor no mencionar lo que tuvieron que ver los trabajadores que penetraron en el interior del buque ni el contenido de la minuciosa acta de 18 páginas que la *Wasserschutzpolizei* de Lübeck levantó de los trabajos realizados y de los restos humanos hallados en el interior del naufragio. De 15 cadáveres que fueron hallados enteros pudieron identificarse nueve. Los demás restos fueron depositados en 49 féretros. Todos fueron llevados al cementerio en Neustadt, donde recibieron sepultura.

El *Cap Arcona* fue reflotado un año después, pero había recibido el nóculo de impactos, había ardido totalmente y no era reparable, así que fue desguazado, al igual que el *Deutschland*. Los trabajos en su interior también resultaron espantosos. Fueron hallados y levantados miles de restos humanos fragmentados, que fueron enterrados en los cementerios y lugares conmemorativos existentes a lo largo de la costa occidental de la bahía de Lübeck.

No obstante, hasta 1971 continuaron apareciendo en las playas entre Timmendorf y Grömitz restos de cadáveres, algo que se procuraba mantener oculto por las autoridades, lo que resultaba francamente difícil, pues los autores de los macabros hallazgos eran casi siempre ciudadanos de a pie.

En la orilla opuesta el problema había sido el mismo, aunque las autoridades eran otras, las de la zona de ocupación soviética primero y a partir de octubre de 1949 las de la antigua República Democrática Alemana, pues justo en la desembocadura del río Trave (en Travemünde), en la línea divisoria de la bahía, estaba la frontera. Hasta 1948 se registraron en la zona entre Pötenitz y Mecklenburg 545 casos de hallazgos de restos mortales en las playas, que fueron enterrados en una gran fosa común en Grevesmühlen. En la isla de Poel se encontraron los cadáveres de 90 víctimas fallecidas por ahogamiento, que también recibieron sepultura común en Schwarzen Busch, al norte de la isla. El *Thielbek* fue finalmente reparado, rebautizado como *Reinbek* y puesto de nuevo en servicio. En 1961 la Knöhr und Buchard lo vendió. Pasó entonces a llamarse *Magdalene* y a navegar bajo pabellón panameño, bandera bajo la que también llevó el que sería su último nombre, *Old Warrior*, asaz digno y apropiado en su caso, antes de ser desguazado en Split, en la antigua Yugoslavia, en 1974.

El *Athen*, que había resultado sólo ligeramente dañado, fue entregado en 1946 a la Unión Soviética como parte de las reparaciones de guerra y pasó a llamarse *General Brussilow*. El 27 de mayo de 1947 la URSS regaló el buque a la República Popular de Polonia. En este país cambió su nombre por el de *Warynski* y navegó para la compañía Polish Line durante varios años, cubrien-

do la ruta Gdynia-Buenos Aires, con escalas en Hamburgo, Recife y Río, hasta que acabó convertido, allá por 1973, en una especie de almacén flotante en el puerto de Stettin (Polonia).

Y éste fue el reparto de penitencias:

A Cristoph Heinz Gehrig, quien también aparece en las fuentes como Gehring, Gerek o Gerick, se le pierde la pista; de hecho su mujer instó en 1951 un proceso para solicitar su declaración de fallecimiento, en el que un testigo afirmó que pereció entre las víctimas. Desde luego no compareció en los conocidos como Curiohaus-Prozess (juicios de Curiohaus) llevado a cabo por los británicos en Hamburgo a partir del 18 de marzo de 1946 para juzgar los crímenes del campo de Neuengamme, proceso en el que Max Pauly fue juzgado, condenado a muerte y ejecutado.

Von Bassewitz-Behr también fue encausado en el mismo proceso por los crímenes concernientes a las órdenes de evacuación de los campos, pero no fue condenado. Los británicos lo entregaron por otros crímenes a los rusos, quienes sí que lo condenaron a 25 años de trabajos forzados en Siberia. Murió en 1949, en presidio.

En los juicios de Curiohaus los británicos tampoco condenaron a Karl Kauffman, ni siquiera lo procesaron (aunque declaró como testigo). Vivió plácidamente en Hamburgo como partícipe de una sociedad de seguros y murió en 1969.

El capitán Heinrich Bertram fue internado por los británicos año y medio, sin juicio, algo común en aquellas fechas. Fue finalmente rehabilitado y trabajó como director del Departamento de Pesca de Altura en el Ministerio Federal de Alimentación, Agricultura y Bosques, hasta el 7 de octubre de 1956, fecha en la que murió de cáncer cuando contaba 59 años de edad.



BIBLIOGRAFÍA

- BRUSTAT-NAVAL, Fritz: *Operación Escape*, Editorial Acervo, Barcelona, 2004.
- GOGUEL, Rudi: *Cap Arcona. Report über den Untergang der Häftlingsflotte in der Lübecker Bucht am 3.Mai 1945*, Editorial Röderberg, Frankfurt, Alemania, 2.ª edición, 1982.
- SCHWARBERG, Günther: *Angriffsziel Cap Arcona*, Editorial Gruner + Jahr AG & Co, Hamburgo, Alemania, 1.ª edición, 1983.
- WÖLFER, Joachim: *Cap Arcona. Biographie eines Schiffes. Geschichte einer Reederei*, Editorial Koehlers, Herford, Alemania, 1977.

GLOSARIO

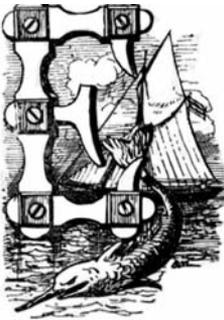
- FLAK*: *flugabwehrkanone*, cañón de defensa antiaérea.
- Gestapo*: abreviatura de *Geheime Staatspolizei*, policía secreta del estado.
- KdF*: abreviatura de *Kraft durch Freude*, fuerza a través de la alegría, organización del partido, parte del sindicato único, cuyo objeto era proporcionar actividades de recreo y ocio para las clases trabajadoras, particularmente cruceros, a precios asequibles.
- Obersturmbannführer*, *sturmbannführer*, *untersturmführer*: no tienen traducción, rangos de las SS equivalentes a teniente coronel, comandante y teniente, respectivamente.
- SS*: abreviatura de *Schutz Staffeln*, literalmente *escuadrillas de protección*, milicias del partido nazi con perfecta organización paramilitar.
- Wasserschutzpolizei*: *policía de protección de las aguas*, policía portuaria y de vías navegables.

NOTA: Se ha omitido el relato de atrocidades cometidas sobre los prisioneros durante la evacuación de los campos de concentración y en las playas de Neustadt y Pelzerhaken por requerir un tratamiento particularmente amplio y delicado y alejarse un tanto del objeto de este artículo, que, necesarias digresiones aparte, no pretende ser más que la historia de un barco.

Agradecimiento a la Hamburg Süd por su colaboración.

LA POLÍTICA NUCLEAR DE RUSIA EN LA NUEVA DOCTRINA MILITAR DE 2010

Luis V. PÉREZ GIL
Doctor en Derecho



L presidente ruso Dmitri Medvédev aprobó, el 5 de febrero de 2010, dos documentos que actualizan la doctrina militar del país: por un lado, la *Doctrina Militar* de Rusia propiamente dicha (1) y, por otro, el documento de carácter reservado titulado *Fundamentos de la Política Estatal en Materia de Disuasión Nuclear hasta 2020*.

En el nuevo documento de doctrina militar se constata que los peligros militares para la seguridad de Rusia se han incrementado en la última década en diferentes ámbitos a pesar de la disminución de la posibilidad de «una guerra de envergadura con armas convencionales y nucleares». Entre los peligros susceptibles de convertirse en amenazas (2) está la «aspiración de atribuir funciones globales» a la Alianza Atlántica, lo que supone una violación de las normas del Derecho Internacional. La misma consideración se asigna al establecimiento de infraestructuras militares en torno a las fronteras rusas, incluido el despliegue de sistemas antimisiles, que define como «esfuerzos para desestabilizar la situación de determinados países y regiones que minen la estabilidad estratégica». Esto significa que Rusia no tolerará la injerencia de potencias ajenas en el espacio territorial de la antigua Unión Soviética, incluida Asia central. La *Doctrina Militar* refuerza la idea permanente de las élites dirigentes acerca de la necesidad de disponer de un espacio de segu-

(1) Documento disponible en <http://www.worldpoliticsreview.com/documents/show/133>.

(2) Para la distinción teórica de los conceptos *peligro militar* y *amenaza militar* en los documentos de seguridad nacional de Rusia, véase GILES, K.: *The Military Doctrine of the Russian Federation 2010*, *Research Review* (Colegio de Defensa de la OTAN), febrero de 2010, en http://www.ndc.nato.int/news/current_news.php?icode=126.

ridad más allá de las fronteras nacionales. Por ello, la cooperación militar con Armenia, Bielorrusia, Kazajstán, Kirguizistán, Tayikistán y Uzbekistán se considera una prioridad, bien mediante la firma de tratados bilaterales o con acuerdos entre grupos de estados en el marco de la Organización del Tratado de Seguridad Colectiva. Solo en el caso de que los gobiernos occidentales respeten este espacio exclusivo, la *Doctrina Militar* contempla una mayor cooperación con la Alianza Atlántica en asuntos relacionados con la seguridad internacional, el desarme o el terrorismo (3). Hay que tener en cuenta que los dirigentes rusos no se fían, con razón, de las promesas occidentales de que Rusia no tiene nada que temer y de que la relación con Moscú es una prioridad. Es más, la injerencia norteamericana en el Cáucaso fue uno de los factores básicos que condicionaron la decisión de Moscú de responder a Georgia con una operación militar en agosto de 2008. Como ha dicho certeramente Serra, Georgia (también Ucrania) ha recibido la lección de que deberá abstenerse de actuar de forma unilateral, sencillamente porque «Europa no desea volver a hipotecar sus buenas relaciones con Rusia, que tanto rédito le producen, por la voluntad de países poco productivos y menos influyentes» (4), esto es, pura política de poder.

La ausencia de referencias explícitas a los Estados Unidos en la doctrina militar se interpreta como un reconocimiento hacia la Administración Obama, que rápidamente inició una política de acercamiento a Rusia y, por tanto, las posiciones se podrían modificar hacia una mayor cooperación como, de hecho, está ocurriendo (firma del Tratado START, acuerdo de sanciones a Irán, política de contención a China). Es interesante destacar que la *Doctrina Militar de 2010* tampoco hace ninguna mención a China, lo que refuerza la idea de que las élites dirigentes rusas consideran un asunto tabú que China se convierta en un problema potencial para la seguridad nacional (5). Otras amenazas a la seguridad exterior que se enumeran son la militarización del espacio, la proliferación de armas de destrucción masiva, el desarrollo de sistemas de armas no nucleares de precisión con capacidades de ataque estratégico y los ataques en el ciberespacio.

A continuación el documento distingue cuatro tipos de conflictos militares que podría enfrentar Rusia:

- Conflictos armados: un enfrentamiento a pequeña escala entre dos estados o dentro de un estado, similar a la guerra en Chechenia.

(3) En este sentido se expresa el comunicado final del Consejo OTAN-Rusia, 20 de noviembre de 2010, en http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_68871.htm?selectedLo-cale=en.

(4) *Rusia y su política exterior. Medvédev: un duro período de prueba*. Anuario CEIPAZ núm. 3, 2009-2010, pp. 181-195.

(5) Véase el breve pero interesante artículo «Moscow's Armada», *Newsweek*, 6 de febrero de 2011, en <http://www.newsweek.com/2011/02/06/moscow-s-armada.html>.

- Guerras locales: una guerra de objetivos limitados que afecten solo a los intereses de los participantes inmediatos, como por ejemplo la guerra de Georgia.
- Guerras regionales: implica el empleo de fuerzas significativas, uso de los espacios aéreo y naval, afectan a una región y pueden implicar incluso a coaliciones de estados.
- Guerras a gran escala: conflictos con objetivos de largo alcance que involucran a todas o a la mayoría de las grandes potencias.

La política nuclear es uno de los componentes fundamentales de la defensa militar de Rusia y durante el largo periodo de gestación de la *Doctrina Militar de 2010* estuvo sometida a controversia entre los dirigentes políticos y la organización militar. En una entrevista el 13 de octubre de 2009, el secretario del Consejo de Seguridad de la Federación, Nikolai Patrushev, expuso que la nueva doctrina podría contemplar el empleo de las armas nucleares en conflictos locales (6), lo que suponía una expansión desmesurada de la doctrina de uso en la política de seguridad nacional. Por su parte, el jefe del Estado Mayor, general Nikolai Makárov, declaró el 21 de diciembre de 2009 que «en la nueva doctrina militar queda claro que Rusia puede utilizar armamento nuclear solo en defensa propia o para defender a sus aliados» (7). En el documento definitivo se establece que «las armas nucleares continuarán siendo un factor importante en la prevención de los conflictos bélicos nucleares y convencionales», ya que estos últimos podrían derivar en un conflicto nuclear cuando «se ponga en peligro la existencia misma del Estado». A nivel sistémico la función básica de las armas nucleares es el «mantenimiento de la estabilidad estratégica y la capacidad de disuasión nuclear en el nivel de suficiencia», definida como la capacidad predeterminada para infligir daño a un agresor en cualquier circunstancia. Bien es cierto que el empleo hipotético de armas nucleares en las guerras regionales o en una guerra a gran escala parece una ampliación respecto a la doctrina anterior establecida en 1993 y actualizada en el 2000, que solo la contemplaba en caso de una guerra entre grandes potencias. Entendemos que no ha variado la *política de primer uso* de armas nucleares, ya que se prevé su uso no solo como respuesta a un ataque nuclear o con armas de destrucción masiva de otro tipo, sino también ante un ataque convencional (8); lo que sí se

(6) Citado en SOKOV, N.: *La nueva Doctrina Militar rusa: el enfoque nuclear 2010*. Fundación Global NPS, febrero de 2010, en <http://npsglobal.org/esp/component/content/article/151-analisis/898-la-nueva-doctrina-militar-rusa-el-enfoque-nuclear-2010.html>.

(7) «Rusia utilizará armamento nuclear solo para defenderse o defender a sus aliados», *Ria-Novosti*, 21 de diciembre de 2010, en <http://sp.rian.ru/onlinenews/20091221/124448386.html>.

(8) «No está claro, en todo caso, que Rusia no asigna un papel subestratégico a sus armas nucleares»; véase POMPER, M.; POTTER, W., y SOKOV, N.: *Reducing and regulating tactical*

ha restringido es el criterio de empleo, solo se recurrirá a las armas nucleares si se ve amenazada *la existencia misma del Estado*.

Ello no obsta para que la nueva *Doctrina Militar* insista mucho más en el papel de las fuerzas convencionales, en particular en lo que se refiere a armas de precisión, sistemas de comunicaciones, mando y control y sistemas espaciales. El Concepto de Seguridad Nacional de enero de 2000 ya prevenía que «los retrasos en la reforma militar y en la industria de defensa provocados por la falta de recursos y por un marco legal y regulatorio deficiente han contribuido a las tendencias adversas en el ámbito militar. Actualmente, esto se puede verificar en la instrucción militar y en el nivel operacional críticamente bajo de las Fuerzas Armadas y de otras fuerzas y cuerpos militares y de seguridad, en la carencia absoluta de equipos y armas modernos y en la agudeza extrema de los problemas sociales; lo que conduce a un debilitamiento de la seguridad militar de la Federación Rusa en su conjunto» (9). Como consecuencia de las lecciones de la campaña militar de Georgia, el 14 de octubre de 2008 el ministro de Defensa, Anatoli Serdyukov, anunció la puesta en marcha de la reforma más radical de las Fuerzas Armadas desde el final de la Segunda Guerra Mundial. El Gobierno ruso ha acometido un amplio programa de reformas hasta 2020 que implican una importante reducción del personal militar, una profunda reorganización de las estructuras de mando, programas acelerados de modernización y equipamiento y un incremento sustancial del gasto militar. En esta línea, el Programa Estatal de Armamentos 2011-2020, aprobado por el presidente Medvédev el 31 de diciembre de 2010 y hecho público por el primer ministro Vladimir Putin a primeros de febrero de 2011, estará dotado con 475.000 millones de dólares. Esto significa que el presupuesto de defensa, que en 2009 ascendió a 37.875 millones de dólares, se verá incrementado en los próximos tres años un sesenta por ciento, esto es, pasa de 41.830 millones de dólares en 2010 a 67.014 millones en 2013. La mayor parte del presupuesto se destinará a potenciar las capacidades de combate de la Armada, la Fuerza Aérea y las Tropas Espaciales. Este programa plurianual de rearme genera una enorme preocupación si se compara con las reducciones de los presupuestos de defensa de las potencias occidentales (Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania y Francia) como consecuencia de la crisis económica y financiera global.

La potenciación de las capacidades convencionales de las Fuerzas Armadas permitirá reducir progresivamente el peso de las armas nucleares en la

(*nonstrategic*) nuclear weapons in Europe, Washington DC, Monterey Institute of International Studies, CNS Occasional Paper, diciembre de 2009, en http://cns.miis.edu/activities/091211_tnw_europe/

(9) Documento completo disponible en <http://www.russiaeurope.mid.ru/russiastrat-2000.html>.

defensa nacional. Ahora bien, no se debe perder de vista que, en consonancia con la actual política nuclear de los Estados Unidos (10), los programas de modernización nuclear son una prioridad para el Ministerio de Defensa, de tal manera que en seis años está previsto que se doblen las partidas presupuestarias destinadas a la adquisición de nuevas armas y sistemas estratégicos. Como recordó el presidente Medvédev en la reunión anual con el ministro de Defensa y los altos mandos militares sobre la gestión del ministerio y los objetivos para el ejercicio, celebrada el 5 de marzo de 2010, Rusia no necesita aumentar su capacidad nuclear actual pero la posesión de estas armas continuará siendo un elemento determinante para desarrollar una política exterior autónoma dirigida a mantener la paz y prevenir los conflictos internacionales (11).

En fin, los cambios recientes en el sistema internacional han reforzado la posición de Rusia, que ha expandido las prioridades en su política exterior y ha incrementado de forma sustancial los recursos destinados a la acción exterior, incluidos los gastos militares. Esto es consecuencia de su autoimpuesta responsabilidad compartida para garantizar la estabilidad global. Precisamente, el mantenimiento del equilibrio estratégico es uno de los fundamentos de la relación de Rusia con los Estados Unidos, y para ello se mantienen conversaciones permanentes sobre la reducción de arsenales nucleares, mecanismos de verificación y control de desarme, no proliferación nuclear y seguridad regional.



(10) Véase nuestro artículo «La nueva política nuclear militar de los Estados Unidos» en la REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo 260, enero/febrero de 2011, pp. 31-35.

(11) Texto completo de la comparecencia en <http://eng.news.kremlin.ru/news/306>.

SONES DE MAR. LA MÚSICA EN LA ARMADA

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

*Bajo los sonidos musicales
se hincha el mar de nuestro corazón,
como la marea bajo la luna.*

(J. P. F. Richter).



A vida militar, desde tiempos remotos, encontró en la música un aliado para diversos fines: la transmisión de órdenes; elevar la moral del soldado y del marinero, fomentar el amor a la Patria y a sus Fuerzas Armadas y desarrollar la disciplina y cohesión de la tropa y la marinería. Música compleja y peculiar con la que hoy, como si estuviésemos asistiendo a una parada, iniciamos un desfile en el que, dentro de un contexto general, pasaremos revista a la *Música de la Armada*, mientras resuenan los viejos pífanos y atambores en unión de los modernos oboes y clarinetes, acompañados por las voces de marineros e infantes, que nos traerán los sonos de ayer, hoy y siempre, haciendo vibrar los espíritus de quienes visten y han vestido el uniforme del botón de ancla o de los que sienten cariño por nuestra Marina.

En la música de ordenanza, es decir, en el conjunto de toques que tienen por objeto comunicar al soldado y marinero las órdenes e instrucciones que debe observar, está el origen de la música militar. Se trata de un código sonoro que, en lo que respecta al caso español, tiene sus raíces a mediados del siglo XVIII. En el Tratado IV, Título I, de las Ordenanzas Militares de 1768 se detallan los toques a que han de ajustarse las evoluciones de la Infantería, así como se señalan los referidos a los actos de régimen interior de las unidades. Aunque no han sido derogados, gran parte de ellos han desaparecido, siendo los siguientes los más representativos en la actualidad: diana, compañía, bata-

llón, llamada y tropa, asamblea, marcha reglamentaria, rancho y provisiones, fagina, oración y retreta.

Respecto de la transmisión de órdenes en los buques —según Capmany— ya «en las galeras de la marina de Aragón se llevaban trompetas muchos años antes que cañones. El instrumento es ruidoso, lo bastante para oírse de lejos y dar a entender las relaciones de buque a buque». También tenemos noticia de que a bordo de las galeras los cómitres las transmitían con un toque de silbato o chifle: «...El cómitre hace el son/ cuando el silbatillo pica,/ y el sota cómitre aplica un palo o matafión/ y en nuestros lomos replica...». Éste instrumento también era utilizado para el saludo durante la Carrera de Indias: «...Y el estilo de saludarse a las mañanas unos navíos a otros, es a voz en grito; al son del chiflo diciendo: buen viaje...». En los navíos de guerra trompetas y tambores se consideraban necesarios, ya que su sonido animaba a la tripulación, a la vez que amedrentaba a los enemigos. Toques de silbato, pífanos y trompeta, así como el batir de los tambores, eran la música más común en la Armada hasta el siglo XVIII. A partir de ese momento se implantan de forma paulatina los distintos toques de ordenanza comunes con el Ejército.

A bordo, cada tarea tenía su propio ritmo, que se compaginaba con la fuerza empleada: uno era de marcha, empleado para girar alrededor del cabrestante o moverse para recoger anclas; otro era más lento, para trabajos que exigían una pausa y pasar un cabo de mano en mano; otros trabajos necesitaban un ritmo de dos tiempos, y se empleaba para tareas pesadas, como izar velas o subir pertrechos de peso. Cantar estos ritmos se llamaba «salomar». Existían tres especies de salomar: halar a la leva; levar o marchar tirando del cabo, barra de cabrestante, etc., y mano entre mano, que es halar o tirar a pie firme alargando alternativamente los brazos. La saloma es apropiada a cada caso. En el primero es música de marcha y los pies se mueven acompasadamente; el segundo es más lento y marca el movimiento uniforme de las manos, y en el tercero hay que señalar dos tiempos: preparación y acción. En los buques de guerra, el silbato del contra maestre o chifle sustituía a las canciones: instrumentos que originariamente eran de cuerno y posteriormente fueron tomando la forma actual, fabricándose de plata o latón. Con él se ordenaban las maniobras en los antiguos veleros, y hoy todavía se usan para rendir honores en los buques de guerra y para lo mismo que en el pasado en los grandes veleros escuela.

Bandas musicales

Las bandas de música tienen un importante cometido dentro de nuestras Fuerzas Armadas, contando la Marina de Guerra con un magnífico elenco de ellas, ubicadas fundamentalmente en las principales dependencias y buques de la Armada. La Banda Sinfónica de la Agrupación de Infantería de Marina

de Madrid está adscrita al Cuartel General. Creada en 1950, cuenta con una magnífica selección de músicos, dirigidos por excelentes batutas, como la de su fundador Sáez de Adana, Bertomeu, Codina, Adam Ferrero y la del actual titular, coronel Agustín Díez Guerrero; muchos de ellos autores de un rico repertorio de himnos y marchas.

En las bandas de la Armada del siglo XIX debemos distinguir entre músicas de escuadra y músicas de Infantería de Marina: estas últimas se encontraban destinadas en los apostaderos, y las primeras se asignaban a los buques insignia. Estaba dispuesto que los buques de gran porte llevaran una pequeña agrupación musical con un mínimo de cinco instrumentistas, de los que uno haría de músico

mayor. En 1828 se suprimieron los pífanos en las bandas de la Armada para dar paso a las cornetas. En 1879 se aprobaba un reglamento para las bandas de música de Infantería de Marina, en virtud del que las músicas de cada regimiento dependerían exclusivamente de su coronel. El personal era contratado y podían admitirse reenganchados y jóvenes mayores de diecisiete años con formación musical. Los directores ingresaban mediante oposición; los cinco primeros años disfrutarían de la categoría de alférez o de teniente; entre los cinco y quince años de la de capitán, y cuando acreditaran «haber servido con celo, inteligencia y honradez», serían acreedores a derechos pasivos. Desde su creación hasta la fecha la labor desarrollada por sus directores e integrantes ha sido muy importante, tanto en el seno de la Marina de Guerra como en actividades de carácter civil.

La pionera de estas agrupaciones musicales es la banda del Primer Regimiento —Tercio Sur—, que fue creada en 1789 con una plantilla de ocho músicos y dos tambores. Con el antecedente de la banda de pífanos y tambores con que contaron, desde 1717, la Compañía y el Colegio de Guardias Marinas, la Escuela Naval Militar ha tenido, a lo largo de su historia, muchas



El coronel Agustín Díez Guerrero, director de la Banda Sinfónica de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid.

bandas de música, generalmente de tipo charangas, unas en los centros docentes de Cádiz, Cartagena y Ferrol, y otras en las escuelas flotantes — como en la actualidad ocurre con el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*— conducidas por directores de la Armada. Con posterioridad, en 1943, la formación instrumental sería trasladada con el centro docente a Marín.

Por Ley de 19 de julio de 1989 se crearon los Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas; y entre ellos el de Músicas Militares, integrándose en él los músicos de Marina, tanto procedentes de oficiales como de suboficiales, agrupados en la escala Superior y Básica. Desde ese momento, el ingreso en estas dos escalas se lleva a cabo por oposición, y los ascensos por antigüedad, selección y elección. La uniformidad es la de todos los Cuerpos Comunes, siendo preceptivo el uso del uniforme de la Armada en formaciones con tropa y en actos militares.

Marchas militares

Entre los ejércitos europeos, los turcos tuvieron una gran influencia en el desarrollo de este género musical, con motivo de las guerras mantenidas durante los siglos XVI y XVII, cuando instrumentos como el bombo, el triángulo y los platillos pasaron a formar parte de las bandas castrenses, sobre todo a partir del asedio de Viena de 1683, momento en el que se introduce en la música militar el estilo *alla turca*, del que nacerían frutos como *La marcha turca*, de Mozart. Federico I de Prusia, emulando al sultán, creó una banda de música compuesta por 26 soldados turcos. A comienzos del siglo XIX, dos hechos revolucionarían el mundo de la música: la invención del clarinete moderno y la del pistón o válvula para los instrumentos de viento-metal, lo que proporcionaría mayor riqueza y potencia sonora, propiciando la creación de las primeras bandas de música modernas, cuya estructura se mantendrá, básicamente, hasta nuestros días. El cambio del ritmo de marcha del soldado durante el desfile, cuando de los 72 pasos se acelera hasta los 90 y 100, es otro factor que influye en el perfeccionamiento de este género musical.

Las marchas propias de la Marina son relativamente modernas, por lo que tradicionalmente se han interpretado las mismas que en otras armas; excepcionalmente, músicos militares, autores de numerosas obras de carácter castrense, compusieron marchas dedicadas a la Armada. Así tenemos que, en la década de los sesenta del siglo pasado, la Armada no contaba con un repertorio abundante de marchas propias, por lo que era necesario tener títulos especialmente pensados para sus formaciones musicales. Por ello, en 1965 se convocó un concurso a estos efectos, resultando premiada *Ganando barlovento*, de Ramón Sáez de Adana. No obstante, una orden ministerial de 1968 declaró también reglamentarias en la Armada las marchas *Mares y vientos*, de Sebastián Zaragoza, *Proa a la mar*, de Ricardo Dorado, y la premiada, que su autor

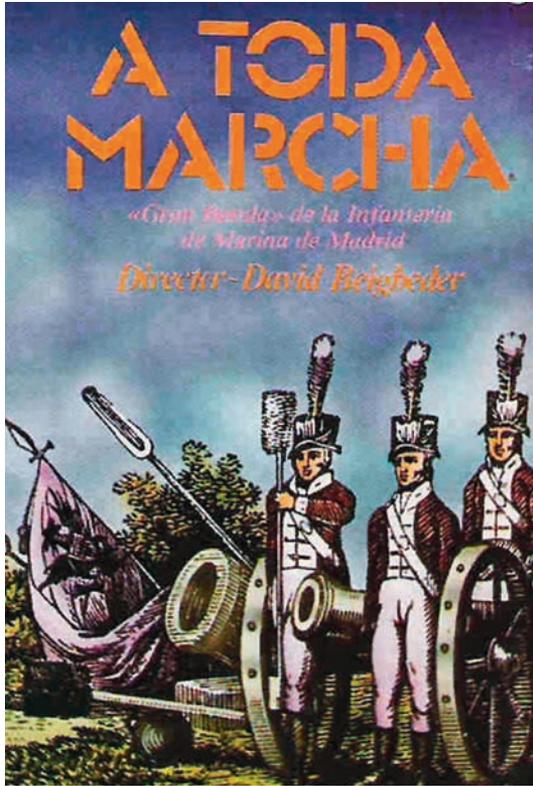
compuso por casualidad, pues al llegarle la noticia de que iba a formar parte del jurado del concurso decidió presentarse al mismo para obviar dicha responsabilidad, sin faltar así a la disciplina. Sáez de Adana desconocía el género como autor; sin embargo, el resultado fue la marcha emblemática de nuestra Marina y una de las mejores marchas militares españolas de todos los tiempos.

Alrededor de esta etapa, y con anterioridad, surgió otra serie de composiciones, escasamente interpretadas en la actualidad, como el pasodoble *Infantes y Marineros*, de Álvarez Beigbeder; *Navegando en el Elcano*, de Manuel Berná; *Mare Nostrum*, de Francisco Jordá Biosca; *Armada Española*, de Andrés Piquero; *Por tierra y por mar*, de Rogelio Louredo; *Marcha militar para la Armada Española*, de Eduardo Rodríguez-Losada; *El Almirante*, de Carlos López Massip. José Vereá Montero es autor de obras como *Comandante Suéiras* y *Revista de armas* —compuesta ésta en colaboración con M. Sobrino—, *Capitán de fragata Torrente*, *Marcha del Almirante*, *España somos tú y yo*, *Teniente de navío Jorquera*, *Teniente de navío Ceballos*, *Teniente de navío Montojo*, una glosa al toque de paso ligero titulada *Rosa de los vientos* y una *Ofrenda a los Caídos*. Expresamente dedicadas a la Escuela Naval son *El Guardiamarina*, de López Guillén; *Los Aspirantes* y *Los Guardiamarinas*, de José Vereá Montero, y *Batallón de Guardiamarinas*, de M. Ruiz Gómez.

Música ceremonial

Siempre han estado presentes en nuestras ordenanzas disposiciones relativas a la música a interpretar para tributar honores militares, civiles y religiosos. Destacando las Ordenanzas de Carlos III, vigentes hasta 1978, y el Reglamento de Honores Militares de 1943, en el que se dispone que se rendirán honores al Santísimo Sacramento, a las imágenes sagradas, a las banderas y estandartes, al rey, al gobierno de la nación, a los oficiales generales, a las dignidades eclesiásticas y a determinadas personalidades civiles y militares. En la misma se contempla la multiplicidad de toques y marchas militares de carácter religioso, cívico y castrense que vienen sucediéndose desde el siglo XVIII. Siguiendo el reglamento anteriormente citado, los toques y composiciones reglamentarias seguirían el siguiente orden: *Himno Nacional* al Santísimo Sacramento, a las banderas y estandartes, al rey, al príncipe heredero y a los miembros del gobierno de la nación; *Marcha de Infantes* a los infantes, a los generales y almirantes y a los arzobispos, y *Toque de atención* a determinados jefes militares y personalidades y a las imágenes sagradas.

Existen diversas teorías referentes al origen de la *Marcha Granadera*, que se transformaría en nuestro *Himno Nacional*: desde quienes lo encuentran en obras del siglo XVI y XVII; hasta su nacionalidad, aunque prevalece que fuera



compuesta en 1761 por Manuel Espinosa. En 1770, Carlos III dispuso que se declarase *Marcha de Honor Española*, que al ser interpretada cuando los reyes comparecían en público, empezó a ser conocida como *Marcha Real*, nombre que se generaliza durante el reinado de Isabel II, extendiéndose su uso a los actos militares, religiosos y cívicos más solemnes, llegando tras diversas vicisitudes y cambios hasta nuestros días. En cuanto al origen de la *Marcha de Infantes* lo tenemos en el *Toque de Ordenanza, Llamada*, del siglo XVII, también armonizada por Manuel de Espinosa en 1761, y reguladas ambas, al igual que el *Toque de Bandera o tropa*, por las Ordenanzas de Carlos III.

La Marina y su música conmemorativa

Muchas de las producciones musicales dedicadas a nuestra Marina no han sobrevivido al devenir de la historia, siendo *La Paz y la Gloria. Himno Naval*, de Eulate y Álvarez, la más antigua de la que se tiene testimonio escrito: compuesta para una función patriótica, se estrenó el 15 de mayo de 1860 en el Teatro de la Zarzuela de Madrid. A lo largo del siglo XIX las acciones navales tuvieron su reflejo en diversas composiciones, como es el caso del *Callao* en 1866, o del famoso *Oquendori*, aparecida con motivo de las últimas campañas de ultramar.

Antecedente de esta, tenemos la obra de Tomás Luis de Victoria, publicada en 1600 —muerto ya Felipe II—, la *Missa Pro Victoria*, escrita para conmemorar la Batalla de Lepanto. Basada en una canción profana, la famosa *chanson* de Clement Janequin, *La Guerre* (1528), es prototipo de música descriptiva de batalla, ya utilizada por otros compositores para idénticos fines.

La acción de El Callao inspiró el *Himno del Pacífico*, como consecuencia de la narración efectuada por Topete en el transcurso de una fiesta de alto

nivel social celebrada en Madrid a la que asistían poetas y músicos, lo que generó la letra de un himno surgido de la mano de Rossel, Ruiz Aguilera, Asquerino, Ortiz de Pinedo y Palacio, encabezados por Núñez de Arce y completados con la música de Francisco Asenjo Barbieri, también presente. De entre los títulos dedicados a la misma acción naval también sobresalen: *Himno a los vencedores del Callao*, de Antonio Ramiro y León Alonso; *Honra y buques en el combate del Callao*, de Rafael Taboada y Mantilla, dedicado a Méndez Núñez; *Himno para canto con acompañamiento de piano*, dedicado «A nuestros valientes marinos del Pacífico», de Gebhardt y Obiols; *A la Marina Española*, de Enrique Campano; *La Victoria del Callao*, pasodoble en honor de la Armada del Pacífico; *El bombardeo del Callao*, de Serietz y Barbón, título que se dio también a una zarzuela de un acto. A la muerte de Méndez Núñez en 1869, se le dedicaron dos marchas fúnebres: *A la memoria de Méndez Núñez*, de Nicolás Toledo, y *En la muerte de Méndez Núñez*, de Rafael Hernando.

El invento de Isaac Peral es celebrado también por la música: Vicente Lleó le dedica el pasodoble *Peral*; Laymaríale lo recordaría con su polca *El submarino Peral*, que también es el título de un pasacalle para piano de Lorenzo Suárez; José Fernández Vallina compuso el vals para banda *El submarino*, y Agustín Pérez Soriano la jota *Homenaje a Peral*.

Con motivo del Cuarto Centenario del Descubrimiento de América José María Varela compuso una diana titulada *Al amanecer*; Luis Mariani escribió su *Himno a Colón*. En La Habana se estrenó la ópera *Cristóbal Colón*, de Vidal y Francisco, y en Madrid la zarzuela del mismo título, de la que son autores Campo y Arana y Llanos. En Barcelona ochocientos ejecutantes pusieron en escena el *Himno del Centenario*, de Apeles Mestres y José Rodoreda. También se estrenaron obras menores, como el pasodoble *Colón*, de Enrique Calvíst, o el pasacalle *¡Gloria a Colón!*, de Francisco Javier Blazco.

Himnos y canciones de la Armada

Los himnos de la Marina son canciones patrióticas adoptadas para despertar sentimientos de orgullo y solidaridad, a la vez de mostrarlos en actos y ceremonias. En la posguerra se asiste al nacimiento de unas composiciones de esta naturaleza muy propias para la Armada: así surge el *Himno* de la Escuela Naval, con su imperativo inicial: «Soplen serenas las brisas,/ ruja amenazas la ola...». Encargado en 1940 por el director de la Escuela Naval Militar —el entonces capitán de navío Pedro Nieto Antúnez— al poeta y académico José María Pemán y al músico Germán Álvarez Beigbeder, se ha convertido en el Himno de la Armada, a pesar de que ha habido intentos de crear otros, como el *Himno a la Marina*, de Baudot; *Himno de la Marina*, de J. del Río, y *Canción-Himno a la Marina Española*, del gran compositor lírico Jacinto

Guerrero. De la colaboración entre José María Pemán y Federico Moreno Torroba surgiría el *Himno del Baleares*, que se convirtió en algún momento en el himno de la Marina.

El buque tuvo otras composiciones como *El Baleares*, original de J. Mijar. Otras obras de aquellos días son *La Marina triunfará*, *Los marinos marchan*, o el himno del guardacostas *Galerna*, que más tarde sería el de los *bous* del Cantábrico. Se dedicó igualmente a la Armada *Contralmirante Vierna*. A Jesús María de Arozamena y Francisco Cotarelo se debe *A la Señora del Mar*, *Himno para la Marina Española, que supo descubrir un mundo extraño y conquistar ahora el suyo...*, según dice la partitura; *Almirante Mendizábal* de A. Sánchez; J. Pagán López con *Marino español* y *Marinos de la España Heroica* de Aurelio P. Perelló completan este grupo de composiciones. Gregorio García Segura y Ángel Roca son autores del *Himno del submarinista*. El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* tiene su himno, del que es autor Vereá. La Milicia Naval cantaba su *Himno de la Milicia Naval Universitaria*, de Márquez Galindo, y *Novena de Imecares*, de Desiderio Artola, con independencia del *Margarita se llama mi amor*, de Julio Salgado, que se convirtió en el símbolo musical de las milicias universitarias de los tres ejércitos. Merece una mención especial el *Himno a Jorge Juan*, que cada 6 de enero, desde 1913, cantan todos los niños de Novelda ante el monumento del ilustre marino y paisano.

Himnos de Infantería de Marina

Nuestra Infantería de Marina tiene su propia música, de la que sobresale la *Marcha Heroica*, de J. Raimundo que ha adoptado como su propio himno con sus estrofas iniciales: «Infantes de Marina marchemos a luchar,/ la Patria engrandecer y su gloria acrecentar...». Lo mismo ocurre con cada uno de los tercios, que cuentan con el suyo específico, repertorio al que se suman la canción marcha *San Juan Nepomuceno* o el *Canto al Tojo*. El *Despierta Mayte* y el *Silencio*, como la reciente *Marinos por la paz*, todas ellas obras de Díez Guerrero, son piezas utilizadas tanto para llamar a los soldados y marineros a la faena como para invitarles al descanso, e igualmente se interpretan en fiestas, solemnidades o conmemoraciones luctuosas.

La primera composición oficial dedicada a la Infantería de Marina se estrenó el año 1917, cuando Camilo Pérez Monllor dirigía la banda del Primer Regimiento, afincado en San Fernando: el *Himno del Primer Regimiento de Infantería de Marina*, que alude al heroísmo del granadero Martín Álvarez durante el combate del cabo San Vicente. A comienzos de los años veinte del siglo pasado, en el Segundo Regimiento de Infantería de Marina, con sede en Ferrol, Gregorio Baudot Puente daba a conocer *Lealtad*, himno para el Regimiento N.º 2 de Infantería de Marina. La música dedicada a los hoy Tercios se

ve incrementada con el *Himno del Tercer Regimiento* —Cartagena— que compone Jerónimo Oliver, seguramente entre 1923 y 1931. A Agustín Bertomeu se debe el *Himno de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid*, que se estrenaría en 1969 a través de TVE. Además de sus himnos, han sido dedicadas a la Infantería de Marina otras composiciones musicales, tales como: *La canción del soldado de Marina*, de Pérez Monllor; *Tercio del Sur*, de Bejarano y Sánchez; *Desfile de Infantes*, de Alonso; *Infantería de Marina*, de San José; *Los Infantes de Marina*, de Flores Benítez; *Rama y Cancela*, de Sancho; *Músicos de Marina*, de Juan Palau; *Capitán Moya Ruiz*, de Rey Lague; *Comandante Bello*, de Reig; *Coronel Sánchez Gómez*, de Franco; *Capitán Calleja* de Orellana y *Valiente por tierra y por mar*, de Rafael Márquez Galindo.

Canciones marineras

La toldilla de un barco es el escenario por excelencia para imaginar a un grupo de marineros entonando canciones en los momentos de asueto, acompañados por la música de una armónica mientras el barco se mece a merced de las olas, para expresar las alegrías y las tristezas, las victorias o las derrotas. Siempre ha habido excelentes cantores entre los marinos civiles y militares, que durante los largos viajes ayudaban a mitigar el tedio a bordo con sus canciones, de las que desgraciadamente no han quedado muchos vestigios; lo que en gran medida también ha ocurrido con la música escrita, que normalmente se ha transmitido de forma oral, siendo sus autores y partituras generalmente desconocidos. Muchas letras se refieren a la mar y a los marinos: «No me lleves tierra adentro/ que yo soy hombre de mar./ El arrullo de las olas/ me hace despierto soñar». Otras lo hacen sobre sus calamidades: «Al marinero en la mar/ nunca le faltan penas,/ o se le rompe el timón/ o se le rompe la vela». Tradicionalmente, todas las maniobras a bordo iban acompañadas de cantos con tintes religiosos. Del siglo XVIII nos han quedado las letras de algunas canciones propias de la Marina de Guerra, como la *Capitana valerosa*: «Capitana valerosa/ ¿dónde está tu bizarría?! Una fragatilla inglesa/ te está haciendo puntería». Y *Cuatro como Barceló*, que glosaba al gran marino: «Si el Rey de España tuviera /cuatro como Barceló./ Gibraltar sería nuestro/ y de los ingleses, no». O esta otra en la que el marinero canta su mundo en *Yo prefiero vivir con la mar*: «Yo prefiero vivir con la mar,/ que es mujer que nunca me engaña,/ y no quiero tener más hogar/ que los barcos del Rey de España».

José Cervera y Miguel Serrats llevaron a cabo una recopilación de canciones dedicadas al acorazado *Alfonso XIII*, como *Mira*, *quinto* y *veterano*, destinada a los *peludos* que llegaban al acorazado: «...Te dejo las casamatas,/ te dejo las cuatro torres,/ que son ocho años,/ pues yo ya marchó cumplido/ y dejo el Alfonso XIII/ en que pasé treinta y seis meses/ y aquí no quiero estar

más...». *Gallegada* es otra canción que se cantaba en el acorazado: «Los cumplidos del Alfonso/ no quieren pelar patatas/ ni quieren hacer baldeo/ porque se van a sus casas». También los licenciados tenían la suya: «Ya no hay diana que me despierte,/ ni me atormenta el ronco tambor;/ ya se acabaron las carabinas./ La mala vida, ya terminó».

Veterano, no me llores es una adaptación del *Pasodoble de la Bejarana*: «Veterano, no me llores/ porque me marchó cumplido./ Ya vendrán tiempos mejores/ en que cantéis a los quintos/ y te marches tan cumplido./ lo mismo que yo me he ido...». A los sones de *Tomasa*, se cantaba *A los quintos de este año* con esta letra: «Cuando estéis allí en calderas/ todos ya de fogoneros,/ mucho os lavaréis la cara/ mas siempre iréis como negros./ Y todo aquel que se lave/ gastará mucho jabón,/ y por mucho que se bañe/ siempre llevará percol». El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* tenía una dedicada por los años veinte del pasado siglo una canción popular: «El Juan Sebastián Elcano/ tiene muchos marineros;/ con ellos, de capitana,/v a la Virgen del Carmelo». Lo mismo ocurría con el *Galatea*, que tenía una canción que empezaba así: «Oh Galatea/ tú eres el barco mejor,/ tu te cimbreas/ desde babor a estribor».



Cartagena, julio 2007.

Con las letras alteradas, muchas canciones sonaron en ambos bandos durante nuestra Guerra Civil. Los marinos republicanos adaptaron la decimónica *No hay quien pueda* para evocar el hundimiento del crucero *Baleares*: «...El *Baleares* salió,/ ¿dónde está, dónde está?/ ¿Dónde está, la legión?/ en el fondo del mar...». Por el contrario, en el bando nacional se ensalzaban las victorias del *Canarias* con una jota que decía: «La Virgen del Pilar dice/ que no quiere más plegarias/ que quiere ser almirante/ con la insignia del *Canarias*». A raíz del combate del Cherchel, José María Pemán escribió un himno para el crucero *Baleares*. *Soledad*, con su «aidí, aidá», y *Margarita*, «la chica pum del calibre 183», han sido fieles acompañantes de marineros e infantes, tanto en sus marchas a través de los campos o durante la instrucción en los cuarteles como en los ratos de asueto a bordo de las naves. Por la presencia en San Fernando durante nuestra Guerra Civil de instructores de la Marina alemana se adoptarían a nuestro idioma canciones como la primera, originalmente *Lore, Lore...*, de Knobel, que sería traducida con el título *Soledad*, y se extendería a otros ámbitos castrenses. Una página musical de nuestros marinos que cobró gran popularidad en otro tiempo —durante la guerra de Liberación— fue la canción-marcha titulada *¡Hurra al Dato!* Géneros como la habanera dedicaron piezas a nuestra Marina, como la de José Campera, titulada *¡Viva la Armada Española!* De 1921 es el cuplé dedicado a la Armada *La mujer y la Marina*, que estrenó Raquel Meyer, de cuya letra son autores Asenjo y Torres del Álamo y de su música Font de Anta.

Música religiosa de la Armada

Por aquello del proverbio marinero que dice que «El que no sepa rezar/ que se venga por esos mares,/ y verá qué pronto aprende/ sin enseñárselo nadie», los cantos religiosos y la música acompañando a los actos litúrgicos tienen una gran tradición en las naves españolas, y representan otro importante antecedente sobre el particular: «...Luego que el santísimo haya entrado en la galera, y que los de ella le hayan adorado, le saludarán a voces diciendo tres veces “Loado sea el Santísimo Sacramento”, y a esta salva seguirán las chirimías y trompetas y toda la artillería de las galeras...». Cualquier acto rutinario a bordo iba seguido de un aviso con una letanía conocida por todos.

Antes de entrar en batalla, los soldados cristianos siempre han invocado la ayuda del Altísimo mediante el Santo Sacrificio de la Misa, siendo este el origen de las misas de armas que se celebraban cerca del escenario de las contiendas. A diferencia de estas, la de batalla se oficiaba en un lugar distinto, normalmente en el interior de los templos, con posterioridad al combate o años más tarde, ya que solía tener como objeto la conmemoración de una victoria. En España tienen su origen con el Renacimiento, y tenemos como ejemplo de las mismas la *Misa de Lepanto* o *Misa Pro Victoria*, de Tomás

Luis de Victoria, escrita en conmemoración del triunfo de Lepanto de 1571. El Barroco y la Ilustración favorecen la creación de una misa eminentemente ceremonial inspirada en los modelos musicales de la corte. Entre sus cultivadores sobresale la figura de Franz-Joseph Haydn, que compuso seis misas ceremoniales de las que tres están relacionadas con el ámbito militar: *Misa en tiempo de guerra o Misa del Timbal*, *Misa de la Armonía* y *Misa de Lord Nelson*, también conocida como *Misa Imperial*.

En cuanto a las misas de campaña, en España estuvieron reguladas a partir del siglo XVIII por las distintas ordenanzas militares, que establecen una clara distinción entre estas y las celebradas en el interior del templo, en las que únicamente podía intervenir el corneta de órdenes para indicar las distintas partes y sólo, excepcionalmente, la banda y música en el momento de la elevación para interpretar el *Himno Nacional*, haciéndolo en las de campaña la banda y música para los toques de atención de las distintas partes de la misa, la interpretación del *Himno Nacional* y de piezas solemnes, fundamentalmente obras de Bach y Haendel.

Una Real Orden de 5 de octubre de 1859 disponía que las formaciones instrumentales militares se limitasen a interpretar la *Marcha Real* en el momento de la elevación de la Sagrada Forma y el Cáliz. Esta disposición sería restablecida el 21 de marzo de 1880 —el paso de veinte años debió desdibujar el rigor de la disposición—, haciéndose extensiva a la Marina el 7 de abril del mismo año. Por aquella se suprimen también las voces de mando en las iglesias, supliéndolas por señales hechas con golpes de parche o puntos de corneta o clarín.

El canto de la salve ha sido una constante en nuestros barcos. Dice Colón que el 11 de octubre, víspera del hallazgo de la tierra deseada, habían cantado las tripulaciones la salve de costumbre. Álvaro de Mendaña hace constar en su libro de navegación que se cantaba en los buques con los que salió a descubrir por el mar del Sur ante una imagen de Nuestra Señora de la Soledad. En las instrucciones que «para navegar y pelear» dictó Manuel de Silva, se previene que «cuando en la capitana se dijere la Salve y pasare la oración al anochecer y por la mañana, lo ejecutarán todos los demás», y por otra orden general del año 1692 se dispuso que «a los moros chirimías de la Capitana se les enseñase a tocar la Salve como se acostumbra todos los sábados, para cuyo efecto se pagase un maestro de bajón». Es, por tanto, muy antigua en nuestra Marina la tradición del canto de la *Salve*, entonada en buques, cuarteles y dependencias al terminar el Santo Sacrificio de la Misa, o como antes era costumbre en momentos especiales, igual que lo hacían guardias marinas y aspirantes antes de iniciar sus exámenes. El marqués de la Victoria trajo de Italia la devoción de la Virgen del Carmelo, arraigándose profundamente entre los marinos cuando, en 1768, se trasladó de Cádiz a San Fernando la capital del departamento marítimo. La oración no tuvo un carácter uniforme hasta que una Orden Ministerial de 16 de noviembre de 1942 declarase reglamentaria la

Salve Marinera, que era una pieza de la zarzuela *El molinero de Subiza*, de la que es autor Cristóbal Oudrid, y que se ha convertido en el canto por excelencia de los miembros de la Armada española, cuyas notas musicales resonaron por vez primera el 21 de diciembre de 1870 en el escenario del madrileño Teatro de la Zarzuela. Y decimos embrión, pues de ello se trata, ya que si bien la música es la misma que la actual, la letra dista mucho, al punto de que se trataba nada menos que la de la *Salve Estrella de los Cielos*, entonada en la escena XIV del *Molinero de Subiza*. La obra se convirtió en un rotundo éxito, permaneciendo en la escena durante décadas. En una representación de la misma llevada a cabo en Ferrol asistieron un grupo de guardias marinas, a los que les impactó la música de la salve y adaptaron la letra a la actual, sin ser conscientes de que la ingente obra de Oudrid se divulgaría primero entre un colectivo para el que no había sido concebida, para pasar después a convertirse en una de las salves españolas por excelencia. Junto a la *Salve Marinera*, la *Oración de la noche de la Marina Española*, atribuida a José Sancho Marraco y José Albacete, representa lo más granado de la música religiosa de nuestra Armada. Hasta hace muy pocos años, en todas las dependencias en tierra a la puesta del sol y en los barcos cerca del crepúsculo se cantaba, quedando ahora reservada a las solemnidades: «Tú que dispones de viento y mar/ y haces la calma y la tempestad/ ¡Ten de nosotros señor piedad!/ ¡Piedad! ¡Señor!/ Señor, piedad!». La *Ofrenda Marinera*, de Lázaro Lara y Sáez de Adana, completa el repertorio más representativo de la música religiosa de nuestra Armada.

La muerte no es el final se ha convertido en el canto por antonomasia en homenaje a nuestros caídos. Está compuesta por el sacerdote vasco Cesáreo Gabaraín Azurmendi, fallecido en 1991. Especialmente favorecido para la poesía, estaba en posesión de la carrera de piano y otros estudios musicales: se había especializado en música religiosa, disciplina de la que impartió muchos cursos. Como compositor dejó magníficos cantos religiosos, como su inmortal título *El pescador de hombres*, cuyo estribillo dice: «Señor, me has mirado a los ojos, sonriendo has dicho mi nombre En la arena he dejado mi barca. Junto a Ti buscaré otro mar». El teniente general José María Sáenz de Tejada escuchó *La muerte no es el final* en el curso de un funeral celebrado en Pamplona e imaginó inmediatamente en qué medida realzaría esta bellísima música, transcrito su ritmo al paso lento, durante el traslado de la tradicional corona de laurel hasta la cruz en los ceremoniales militares de homenaje a los caídos; por lo que encomendó al comandante Asiaín su adaptación al paso lento de nuestros ejércitos; el resultado fue espectacular. El recorrido de la corona hasta la cruz se había ceñido a la duración de la música, seleccionándose una sola estrofa del texto de Gabaraín para facilitar su memorización a los soldados. El hermoso texto cobró una dimensión solemne y conmovedora, bajo el ronco contrapunto de los tambores: «Cuando la pena nos alcanza/ por un hermano perdido;/ cuando el adiós dolorido/ busca en la Fe su esperanza,/ en



San Fernando, febrero 2008.

Tú palabra confiamos/ con la certeza que Tú/ ya le has devuelto a la vida,/ ya le has llevado a la luz».

Las primeras bandas de cornetas y tambores que intervienen en los desfiles religiosos son militares, que van evolucionando hacia una identificación más profunda del sentido religioso y popular de la Semana Santa, naciendo la *marcha barroca*, que se aparta de los cánones de la marcha militar lenta: siendo desarrolladas, fundamentalmente, por las nuevas bandas de cornetas y tambores civiles de las propias cofradías. Los compositores y músicos militares de otros lugares que han contribuido a dar brillantez a la Semana Santa es muy amplia: Berenguel, Gálvez, Contreras y Mena del Rosal, los hermanos Álvarez Beigbeder, Moreno, Blasco y Grau forman parte del elenco de músicos militares, a quienes se suman los músicos de la Armada, que han tenido un gran protagonismo en la celebración de la Semana Santa de las ciudades marineras, especialmente Málaga, San Fernando y Cartagena. A Blasco se debe la marcha procesional *El Cristo de la Buena Muerte*, en la que ha sabido captar el paso del tercio en la noche del Jueves Santo por las calles de Málaga: una obra en la que se oye el toque-contraseña de la Legión, alternado con compases de la *Salve Marinera*.

CONFLICTO EN LAS ISLAS SPRATLY

Javier GIL PÉREZ (1)

Introducción



AS islas Spratly se sitúan en medio del mar de la China Meridional y desde tiempos inmemoriales han sido objeto del deseo de diversos países de la zona por dos factores clave: su relevante posición estratégica y su riqueza en recursos naturales, como gas, petróleo, minerales, sin olvidar su importancia pesquera. El conflicto por las islas Spratly ha resurgido con nuevos bríos en los últimos meses después de que China anunciase su «irrenunciable» soberanía sobre las islas. Esta última reclamación se suma a la larga cadena de disputas que han sufrido las islas, sobre todo tras el fin de la Segunda

Guerra Mundial, lo que viene a tensar una zona que ya ha sido testigo de combates entre China y Vietnam o entre China y Filipinas, y que a día de hoy sigue provocando importantes tensiones entre los países que se ven envueltos dentro del conflicto por las islas Spratly.

En el presente artículo se muestran las principales características de este territorio, explicando las razones por las que diversos países desean su posesión; igualmente, se mostrarán los principales acontecimientos relacionados con ellas y se contextualizarán los últimos ocurridos y las vías de colaboración establecidas por los países afectados en la gestión de dichas islas. Por último, se ofrecerá una serie de conclusiones que permitan futuras vías de investigación.

Situación de las islas Spratly (2)

Como se puede observar en el mapa de la página siguiente, las islas Spratly se encuentran en el mar del Sur de la China Meridional, están rodeadas por siete países, China, Vietnam, Taiwan, Malasia, Brunéi, Indonesia y Filipinas, y



ocupan una extensión extremadamente variable según los propios países que las reclaman. Así, para China las islas Spratly constan de 800.000 km² frente a los 180.000 de Vietnam. Al mismo tiempo, su situación geográfica varía según los diversos países, aunque en este artículo utilizaremos la defendida por China. En función del punto de vista chino, «las islas Spratly se encuentran de 3° 37' a 11° 55' latitud norte y 109° 43' a 117° 47' longitud este, abarcando de este a oeste 650 millas náuticas y de norte a sur 550 millas náuticas, y sus aguas suponen un total de 800.000 km cuadrados» (3). Según esto, este archipiélago, que toma el nombre de una de sus islas, llamada Spratly, está compuesto por alrededor de 200 islas, islotes y arrecifes, de los cuales el 50 por 100 están ocupados. De ellos, China ocupa ocho, Vietnam veinticinco, Filipinas ocho, Malasia seis y Taiwan uno, si bien ésta es la más grande de todas, la de Itu Aba, donde se ha llegado a construir una pista de aterrizaje. De acuerdo a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (4), todo país tiene derecho al uso y disfrute de su mar territorial, que está establecido en 12 millas, y de 200 millas mar adentro para su desarrollo económico exclusivo. La aplicación de la convención en el caso de las islas Spratly es

difícilmente posible, ya que por un lado una buena parte de ellas son todavía libres, sin soberanía definida, y por otro las reclamaciones de los distintos países que las bordean se solapan, produciendo problemas respecto a la soberanía de las mismas. El mapa de la página siguiente es claro a la hora de mostrar la confusión provocada con la aplicación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y de los «supuestos» derechos históricos de cada país.

Aunque las reclamaciones de las distintas naciones varían, se pueden observar dos grupos de países: por un lado, los que reclaman todo el conjunto de las islas (Vietnam, China y Taiwan); por otro lado, el resto de países que sólo piden ciertas partes de éstas, como Filipinas, Malasia y Brunéi. La diferencia entre ambos grupos radica en que los segundos basan sus reclamaciones en la propia reglamentación de Naciones Unidas frente a los derechos históricos y la propia Convención de Naciones Unidas que defienden Taiwan, China y Vietnam.

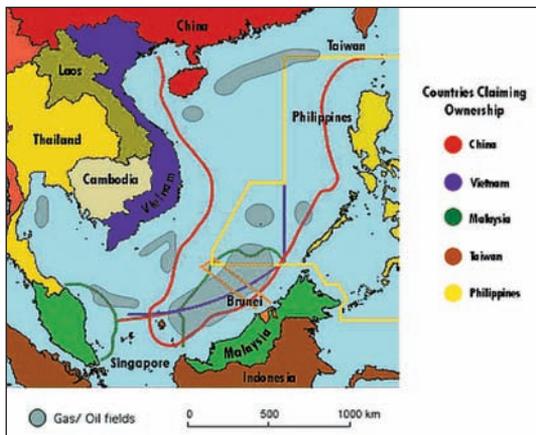
Últimos acontecimientos

En los últimos meses se están produciendo importantes movimientos entre los países involucrados, lo que pone de manifiesto que la tensión producida por las reclamaciones sobre las islas Spratly va en aumento y podrían producirse crisis futuras. Dentro de estos movimientos hay que destacar los siguientes:

Filipinas: durante el pasado encuentro de marzo de 2011 entre el presidente de Indonesia, Susilo Bambang Yudhoyono, y el de Filipinas, Benigno Aquino III, ambos propusieron realizar exploraciones petrolíferas y de gas en las islas con el objetivo de poder reforzar sus posiciones frente a las del resto de países, especialmente frente al gigante chino. Al mismo tiempo, Filipinas en marzo del pasado año aprobó una ley en la que reclamaba la posesión de las denominadas como «Kalayaan islands», una decisión política que causó un fuerte rechazo en China. Esta ley está en sintonía con el deseo de intentar conseguir recursos naturales, necesarios para la pobre economía filipina.

La respuesta de China a esta reclamación por parte del Gobierno de Manila es muy interesante, ya que muestra con claridad los deseos expansionistas de Pekín en la zona. Las islas Kalayaan se encuentran a unos 1.850 km de distancia de China frente a los 400 km que distan de Filipinas. Por tanto, China desea dominar todo el archipiélago por sus recursos naturales y sobre todo, y ésta es la clave, para controlar las rutas marítimas y conseguir un gran poder estratégico que compita con el de Estados Unidos.

China: el gran dragón asiático ha dado un salto adelante en sus aspiraciones sobre las islas Spratly, o islas Nansha, según el nombre que China les



Reclamaciones de cada país (5).

otorga. Así, en respuesta a la propuesta de exploración conjunta de recursos petrolíferos efectuada durante el encuentro de marzo de este año entre los presidentes de Filipinas e Indonesia en Yakarta, el portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores de China dijo que «China tiene la soberanía indisputable sobre las islas del mar del Sur de China y sobre sus aguas adyacentes. Nosotros estamos comprometidos con el diálogo y con la consulta para resolver adecuadamente la disputa en

el mar del Sur de China y en trabajar con los países involucrados en salvaguardar la paz y la estabilidad en el mar del Sur de la China» (7).

Estas declaraciones se sumaron a la expulsión de un barco de exploración filipino de aguas de las Spratly por dos buques chinos y a la celebración de ejercicios militares por parte de China en la misma zona, lo que fue protestado por Vietnam. En definitiva, China ha decidido mostrar su poder en la zona y sobre todo declarar abiertamente sus intenciones.

Vietnam: el otro gran protagonista del conflicto en las islas Spratly o Truong Sa es Vietnam. De hecho es el país que más islas ha ocupado y que fue protagonista en 1988 junto con China de uno de los enfrentamientos más duros, en el que murieron alrededor de 75 marinos vietnamitas.

Así, el presidente de Vietnam, en respuesta ante la creciente presencia de barcos chinos en las aguas de las Spratly, visitó recientemente Bach Lonh Vi, un enclave vietnamita en las islas. Además de esta visita, está en el proceso de compra de seis submarinos rusos y, al mismo tiempo, está reforzando sus lazos políticos con Estados Unidos. De hecho, esas buenas relaciones han permitido que Estados Unidos pueda reparar barcos en la base de Cam Ranh Bay.

Al mismo tiempo Vietnam está intentando internacionalizar el problema de las Spratly para tratar de equilibrar la fuerza china en la región; de ahí sus deseos de mejorar las relaciones con Estados Unidos y de incrementar los contactos con países europeos como Francia o Reino Unido.

Estados Unidos: tras la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos se hizo con el control del Pacífico. Este hecho obvio está en peligro en la actualidad por la política de china en el mar de la China y por ende en las islas Spratly. Este es vital para las vías marítimas internacionales que llevan todo el comercio mundial. Así, Estados Unidos está movilizándose en la zona con continuos



Pozos de gas y demarcación de zona de explotación económica exclusiva (6).

contactos con los países implicados, principalmente con Filipinas (su antigua colonia) y Vietnam (país con el que estuvo en guerra, pero con el que en la actualidad está desarrollando importantes lazos a alto nivel).

Estados Unidos es sabedor de las intenciones chinas y por ello se está produciendo una importante lucha por el control de la zona.

Por último, y como colofón a las tensiones acontecidas en los últimos meses respecto a las islas Spratly, el pasado mes de julio se ha celebrado en Bali, Indonesia, el ASEAN's Regional Security Forum con el objetivo de rebajar dichas tensiones. En ese encuentro se alcanzaron diversas conclusiones y pactos que marcarán el devenir del conflicto por dichas islas:

- Los almirantes representantes de las diversas marinas de ASEAN acordaron profundizar en la cooperación, dejando a un lado el componente belicista.
- Tanto China como el resto de los 10 países componentes de ASEAN establecieron un código de conducta y actuación respecto al mar del de la China Meridional (que llevaba parado desde el 2002) con el

objetivo de aliviar unas tensiones que a nadie benefician. Si bien es un pequeño paso, parece ir en la buena dirección.

Conclusión

La actual situación de las islas Spratly es extremadamente preocupante por dos razones. En primer lugar, porque las tensiones son grandes y, como ocurrió en el pasado, los enfrentamientos armados pueden volver a ocurrir. Los tres grandes países implicados, Vietnam, China y Taiwan, que reclaman la posesión de todo el archipiélago, no han hecho sino aumentar sus movimientos por controlar y ejercer presiones sobre el resto de los países. Al mismo tiempo, Filipinas, Malasia y Brunéi también están dando pasos para controlar ciertas partes de territorio. Consecuentemente, existe un problema territorial importante.

En segundo lugar, y quizá este aspecto es más importante, existe una lucha soterrada entre los países de ASEAN. De un lado, Estados Unidos y China lo hacen por el control del mar del Sur de China, mar por el que circula buena parte del comercio mundial. De otro, los intereses de unos y otros son diferentes, ya que mientras China y Estados Unidos luchan por la supremacía en la mar y no tanto por los recursos, este último aspecto es el fundamental para el resto de los países de ASEAN necesitados de los recursos que allí se encuentran.

Por ello, sólo el diálogo constructivo entre las diversas partes puede solucionar un problema que va *in crescendo* en los últimos meses y que puede provocar estallidos de violencia importantes en una zona por otra parte crítica para el correcto desarrollo del comercio mundial, y lugar donde se está produciendo una batalla soterrada por la supremacía en el Pacífico entre Estados Unidos y China.



CITAS

(1) Javier Gil Pérez es licenciado en Ciencias Políticas y de la Administración por la Universidad del País Vasco y doctor en Paz y Seguridad Internacional por el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, donde es investigador desde 2007; en la actualidad se encuentra como investigador visitante en el Asia Research Center de la London School of Economics, donde trabaja en la política exterior de Indonesia en el mundo musulmán, el terrorismo y el islam político en Indonesia, los sistemas políticos en el Sureste Asiático y las relaciones internacionales en la región. Ha sido *research associate* en el Institute of Defence and Strategic Studies en Singapur y *visiting fellow* en el Center of Strategic and International Studies de Yakarta. Es habitual colaborador de medios de comunicación nacionales e internacionales y participa en conferencias y seminarios sobre temática asiática.

(2) Conflicto por las islas Spratly en: <http://www.zonamilitar.com.ar/foros/conflictos-contemporaneos/27372-conflicto-por-las-islas-spratly.html>

(3) DZUREK, Daniel J: *The Spratly Islands dispute: who's on first?* Schofield, Clive H., 1969.

(4) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* en http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf.

(5) Paracel and Spratly islands fórum en <http://paracelspratlyislands.blogspot.com/2008/01/international-claims-in-spratly-and-oil.html>.

(6) *Competing claims in the South China sea* en: <http://www.globalsecurity.org/jhtml/iframe.html#http://www.globalsecurity.org/military/world/war/images/schinasea.gif>.

(7) China Reasserts Indisputable Sovereignty Over Spratly Islands en: <http://www.thejakartaglobe.com/home/china-reasserts-indisputable-sovereignty-over-spratly-islands/427426>

BIBLIOGRAFÍA

BERCOVITCH, Jacob: *International conflict in the Asia-Pacific: patterns, consequences and management*. New York. Routledge, 2010.

CATLEY, Robert: *Spratlys: the dispute in the South China Sea*. Aldershot; Brookfield, USA. Dartmouth, 1997.

DZUREK, Daniel J: *The Spratly Islands dispute: who's on first?* Schofield, Clive H., 1969.

SAMUELS, Marwyn: *Contest for the South China Sea*. London. Routledge, 2005.

www.zonamilitar.com.ar

www.un.org

<http://paracelspratlyislands.blogspot.com>

www.globalsecurity.org

www.thejakartaglobe.com

<http://www.straitstimes.com/>

<http://www.xinhuanet.com/english2010/>

Cobra y mezquita. (Foto: Luis E. Lorenzo Leira).





EL COMPONENTE MARÍTIMO EN C-IED

Antonio J. PALMERO ROMERO



Introducción



O hace mucho tiempo era difícil encontrar algún componente de la Armada que no se extrañara cuando se le hablaba de IED, o encontrara tales siglas en documentos oficiales o ajenos a la propia institución. Cuando se le aclaraba que las siglas correspondían al nombre inglés de las conocidas en España como «bombas», por ejemplo las utilizadas por la banda terrorista ETA en sus atentados, y en sus diferentes versiones, «coche-bomba», «bomba-lapa», «carta o paquete bomba», etc., todo quedaba aclarado. En la actualidad las siglas de *improvised explosive device* (IED) están tan arraigadas en el

ámbito militar español que ni siquiera se ha intentado buscar las correspondientes en español.

El uso de «artefactos explosivos de circunstancias (IED)» (1) no es algo novedoso, aunque sí quizá su actual denominación. En los últimos 40 años, y en concreto en España, han sido usados por grupos terroristas e independentistas, aunque aquí, como se ha dicho, se les ha conocido como «bombas». Pero el uso de bombas o IED no es algo solo contemporáneo, sino que su utilización ha venido siendo una norma en épocas anteriores, siendo una de las armas utilizadas por terroristas, anarquistas, fuerzas irregulares, la resistencia de los países ocupados en la Segunda Guerra Mundial, insurgentes, etcétera; su uso se ha dirigido contra todo tipo de objetivos, desde personal, hasta infraestructuras, vehículos, aeronaves, buques, etcétera. Sin entrar a discutir quién hace uso de este tipo de artefactos, lo que sí se puede afirmar es que este siempre ha estado basado en la premisa de golpear por sorpresa y sin que suponga un enfrentamiento decisivo por parte del que los utiliza.

Los IED, dependiendo de su tamaño y tipo de explosivo, permiten obtener un alto poder destructivo y un gran efecto desmoralizante. Su diseño puede variar desde los más simples sistemas mecánicos o eléctricos a aquellos más complejos constituidos por sistemas electrónicos. En ambos casos resultan «baratos» para el que los fabrica. Pueden contar con varios sistemas de iniciación que dificultan su desactivación, y también pueden iniciarse de una gran variedad de formas distintas, que van desde su temporización a su control remoto mediante cables o radiofrecuencia, etcétera. El IED puede adoptar multitud de formas y solo dependerá del ingenio de su fabricante y de los medios materiales de los que disponga. Asimismo, cualquier persona, material, plataforma, infraestructura, etc., puede ser su objetivo, y para su empleo y ocultación puede utilizarse igualmente, cualquier objeto, plataforma e incluso personas (cadáveres).

Lo novedoso hoy en día de los IED es la extensión de su uso. Se ha convertido en el arma preferida por terroristas, fuerzas irregulares e insurgentes. Su uso quizá se ha visto alimentado por el fácil acceso tanto a explosivos como a conocimientos y tecnologías para su desarrollo. Son, sin duda, la amenaza más importante a la que se enfrentan las fuerzas armadas en general. Sin ir más lejos, la inmensa mayoría de nuestros muertos en Afganistán han sido por ataques mediante IED (2).

(1) Aunque la primera traducción al español, y denominación, fue la de «artefacto explosivo improvisado», la correcta y actual, conforme al Concepto Conjunto CCJ-01 «Acciones contra Artefactos Explosivos de Circunstancias (C-IED)», es esta.

(2) Sin contabilizar los sufridos por el accidente aéreo del *Yak 42* y la caída de un helicóptero *Cougar* del Ejército de Tierra.

Ataques mediante IED en el ámbito marítimo

Que la mayoría de los ataques con IED se produzcan en el ámbito terrestre no significa que no los haya habido en el ambiente marítimo y, sobre todo, que no los pueda haber en el futuro. Las nuevas tecnologías y el rápido acceso a recursos económicos mediante actividades de financiación, ilícitas o no, permiten a nuestros adversarios disponer de medios que hacen ineficaces medidas pasivas de seguridad, como la distancia a costa, o que los tiempos de reacción del buque ante una amenaza sean insuficientes para responder adecuadamente. Estos medios pueden ser embarcaciones, vehículos subacuáticos para buceadores, vehículos de superficie y submarinos no tripulados, etc., cada vez más veloces, más potentes y de difícil detección; tampoco hay que descartar el uso de medios aéreos, tanto tripulados como no tripulados. Los medios e instalaciones relacionadas con el entorno marítimo, tales como buques de guerra o buques e instalaciones civiles, han sufrido ataques mediante IED, así como también intentos frustrados. Los más conocidos han sido (3):

- El sufrido por el buque americano USS *Cole* en el puerto de Adén (Yemen) en octubre del 2000.
- El realizado al petrolero francés *Limburg* cerca de una terminal petrolífera, también en Yemen, en octubre de 2002, que fue atacado por una embarcación cargada de explosivos (4) que estalló en su costado de estribor y que causó un importante vertido de petróleo.
- Los ataques sufridos en varias terminales petrolíferas iraquíes mediante embarcaciones neumáticas en abril de 2004, que fueron interceptadas por militares estadounidenses haciéndolas explotar antes de alcanzar sus objetivos.

En España también se pueden documentar ataques mediante IED en el entorno marítimo, como el atentado contra el destructor *Marqués de la Ensenada* el 3 de octubre de 1981, cuando se encontraba atracado en el puerto de Santander, efectuado mediante la colocación de explosivo en su línea de flotación que le causó una brecha de 3 por 2,5 metros, afortunadamente sin que se produjeran víctimas. Dicho atentado fue reivindicado por la organización terrorista ETA (5).

(3) DÍAZ-BEDIA ASTOR, Luis: «La Yihad y el terrorismo marítimo: Al Qaeda y algo más». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Abril 2010.

(4) Dentro del ámbito doctrinal este tipo de IED es llamado *Boat-Borne IED* (BBIED) o *Water-Borne IED* (WBIED). En general y cuando se tratan de embarcaciones rápidas, son conocidas como FIAC (*Fast Inshore Attack Crafts*). Normalmente son tripuladas por suicidas.

(5) Edición impresa de 3 de octubre de 1981 del periódico *El País*.



Las entradas en puerto son uno de los mejores momentos para realizar un ataque con un IED mediante embarcaciones rápidas, o de otro tipo, convenientemente camufladas entre el tráfico existente. Equipo de FP de Infantería de Marina a bordo del BAA *Galicia*. Operación RES-PUESTA SOLIDARIA. Enero 2005. (Foto: A. J. Palmero Romero).

La doctrina actual contempla a la Armada y en general a los intereses marítimos como objetivos de ataques con IED. Precisamente los medios de la Armada pueden ser un objetivo prioritario para nuestros adversarios, insurgentes, terroristas, fuerzas irregulares, etc., ya que son un símbolo del poder naval militar, tienen un alto valor económico, produciría un impacto psicológico en las dotaciones de los buques que les distraería del cumplimiento de la propia misión y disminuiría las propias capacidades de la Armada. Asimismo, la explotación que puede hacer un adversario de un ataque exitoso a buques en general no solo en el ámbito social o de opinión pública, sino en el físico, como puede ser el hundimiento de un buque de pasajeros con gran número de bajas, un buque que bloquee un paso o canal o el desastre medioambiental que puede causar el hundimiento de un petrolero, aumenta considerablemente dicha rentabilidad. Este tipo de ataques mediante IED es más probables, sobre todo en aguas restringidas, puertos y fondeaderos. En las operaciones anfibas,



En caladeros y zonas de pesca, la alta densidad de embarcaciones y barcos hace difícil distinguir una posible amenaza. ¿Embarcación cargada de explosivos (BBIED/WBIED)? (Foto: TN Christian Dürr. Armada de la República Federal de Alemania).

durante el movimiento buque costa, no es descartable que tanto las embarcaciones de desembarco como los propios medios orgánicos de desembarco de la Fuerza de Infantería de Marina sufran este tipo de ataques al encontrarse precisamente en uno de sus momentos más vulnerables. En mar abierto estos ataques son más difíciles de llevar a cabo, porque se cuenta con la que podíamos considerar mejor defensa contra el artefacto, la distancia (6).

A la vista de lo anterior, cabría pues preguntarse ¿por qué es tan bajo el ratio de ataques en el entorno marítimo mediante IED comparado por ejemplo

(6) Hay dos normas básicas de protección contra un IED, una es la distancia al artefacto y la otra la protección física con la que podemos contar. La primera la proporciona de forma intrínseca el propio ambiente marítimo, a pesar de algunas afirmaciones que valoran el ámbito marítimo como inseguro por su propia naturaleza. Ver artículo «Otro punto de vista sobre la Seguridad Marítima: opinión pública. Deficiente percepción de un entorno inseguro». PÉREZ GUERRERO, Juan Carlos: *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Enero 2011.

con el ambiente terrestre? (7). Veamos alguno de esos aspectos que explicarían este bajo nivel de ataques:

Si bien el resultado que se puede obtener de un ataque con IED a una unidad naval puede tener una repercusión enorme, la propia preparación del ataque no es tan simple. Aunque parezca que tanto la preparación del propio artefacto como el acceso a la plataforma (embarcación, etc.) para llevar a cabo el ataque pueda ser fácil; la «colocación del artefacto» (8) es mucho más complicada. Hay que tener en cuenta que el propio entorno marítimo proporciona de forma intrínseca una inmejorable defensa contra los ataques de este tipo, ya que la distancia a costa es una medida de seguridad inmejorable. La ocultación y enmascaramiento que proporciona el ambiente terrestre es difícil de conseguir en el entorno marítimo, exceptuando las aguas restringidas, canales de acceso, puertos, fondeadores, etc., donde la cercanía a costa o el aumento del tráfico marítimo reducen la capacidad de reacción de los buques militares o los servicios de seguridad de buques e instalaciones. Es en esos momentos cuando el adversario se beneficia de la mayor vulnerabilidad del buque y puede sacar partido de las ventajas que la cercanía a la costa le proporciona.

Los movimientos de buques se pueden seguir en cierta medida por los medios de comunicación (llegadas a puertos, estancias en estos, etc.), si bien no es menos cierto que el acceso a la información que permite conocer o predecir sus movimientos, al menos en el ámbito militar, es materia clasificada. La dificultad para el posible atacante de efectuar una vigilancia y observación de los medios marítimos (buques, sobre todo), impide que tenga acceso a información privilegiada o pueda obtener patrones de conducta que le permitan predecir los próximos movimientos del buque y planificar correctamente su ataque. Esto obliga a que el atacante, llegado el caso, deba arriesgarse a realizar un «ataque de oportunidad» sin disponer de un planeamiento detallado.

La explotación que puede realizar el adversario de un ataque exitoso queda parcialmente menoscabada por la inmensa extensión del entorno marítimo (9)

(7) En Afganistán, durante el año 2009 se produjeron 6.800 incidentes con IED (entendiendo como incidente IED los encontrados y neutralizados, ataques fallidos con IED y los ataques que han producido bajas entre las fuerzas estadounidenses, de ISAF o civiles). Informe Anual del Joint IED Defeat Organization (JIEDDO) del Ministerio de Defensa de los Estados Unidos de América.

(8) Un ataque con un IED se suele dividir en tres fases: adquisición de recursos y planeamiento; ejecución, donde se encuadra la colocación del artefacto y la explotación (evaluación del ataque y explotación pública del éxito).

(9) PÉREZ GUERRERO, Juan Carlos: «Otro punto de vista sobre la Seguridad Marítima: opinión pública. Deficiente percepción de un entorno inseguro». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Enero 2011.

y la dificultad de grabar el ataque y difundirlo mediante pruebas gráficas en el momento inmediatamente posterior a haberlo llevado a cabo. Todo ello a pesar de que hoy en día cualquier dispositivo electrónico dispone de cierta capacidad de fotografía y vídeo. Incluso aunque la cobertura mediática de los medios de comunicación ajenos al sistema IED pueda ser amplia y el ataque tremendamente exitoso (bajas masivas), la dificultad señalada de obtener pruebas gráficas del ataque puede diluir el éxito o que este sea en cierto modo pasajero para la opinión pública.

Por último, la alta concienciación de esta amenaza en el entorno marítimo, independientemente de que el bajo número de ataques acaecidos pudiera hacer pensar en su improbabilidad de ocurrencia, conduce a que los buques militares adopten estrictas medidas de Protección de la Fuerza (FP).

Acciones contra el IED (C-IED)

La extensa utilización de este tipo de artefactos, así como la rapidez en el desarrollo de las técnicas, tácticas y procedimientos en su empleo, ha obligado a un rápido y amplio desarrollo de estrategias, tácticas y de medios materiales para combatir tal amenaza dentro de las FAS. Actualmente la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) considera como una de sus prioridades la concienciación, sensibilización y preparación contra IED de aquellas unidades que participan en misiones bajo su bandera y en las que la amenaza de ataques mediante IED es alta.

Existe toda una doctrina (10) de lucha contra los artefactos explosivos de circunstancias que responde en inglés al término *Countering Improvised Explosives Devices* (C-IED). El C-IED no se centra en el propio artefacto, sino que realiza una aproximación integral y global a toda la amenaza. Antes de que un IED pueda ser colocado e iniciado se ha debido producir un amplio abanico de actividades previas, que son llevadas a cabo por individuos o grupos que controlan la financiación necesaria, la obtención del material, la fabricación del IED, el adiestramiento del personal, así como el planeamiento, ensayos, colocación, detonación y la posterior explotación pública y mediática. A todo este conjunto de actividades se le denomina Sistema IED.

El C-IED necesita del esfuerzo colectivo en todos los niveles de planeamiento (tanto militar como político) y de conducción de las operaciones para conseguir la derrota del Sistema IED. Las operaciones C-IED no deben planearse ni ejecutarse aisladamente, deben ser parte integral del planeamiento general

(10) En el ámbito nacional se encuentra el Concepto Conjunto CCJ-01 «Acciones contra Artefactos Explosivos de Circunstancias (C-IED)», y en ámbito OTAN el AJP-3.15 (A) *Countering Improvised Explosive Devices*.

de estas. La aportación de cada contingente, Tierra, Mar y Aire, al C-IED no es una cuestión de «suma de esfuerzos», sino que debe entenderse como un «esfuerzo común».

Las actividades C-IED deben ser parte integrante del conjunto de las operaciones y se engloban en tres líneas de acción:

- *Ataque a las redes IED*: se dirige contra las estructuras del adversario antes de que pueda realizar un ataque con un IED. Las actividades a las que se orienta esta línea de acción se centran en las capacidades IED del adversario y se desarrollan a nivel político, estratégico, operacional y táctico para predecir sus acciones, perturbar su capacidad de fabricar IED y minar su determinación para fabricarlos y emplearlos. En esta línea de acción las actividades C-IED son de carácter eminentemente «ofensivo» e incluyen acciones directas contra la estructura del Sistema IED y otras indirectas de resultados no tan inmediatos. Éstas tienen como finalidad el aislamiento del Sistema IED de las influencias y suministros externos, contrarrestando sus campañas propagandísticas, anulando sus fuentes de financiación, contrarrestando el reclutamiento e instrucción y disuadiendo a posibles apoyos de la entrada en la zona de operaciones. Sin duda es la línea más decisiva, ya que la siguiente línea de acción, «anulación del IED», barato y fácil de usar, es tan solo una solución a corto plazo.
- *Anulación de IED*: tiene como finalidad evitar su empleo eficaz por parte del adversario una vez que este se ha emplazado o preparado para su utilización, ya que es en este instante cuando la amenaza potencial del IED se materializa. La anulación de IED se alcanza mediante su detección, neutralización y mitigación de sus efectos. Las medidas adoptadas para conseguirlo tienen consecuencias inmediatas y su éxito o fracaso incide directamente en la moral de las fuerzas desplegadas.
- Las unidades que participan en operaciones donde existe amenaza IED deben estar *instruidas y adiestradas* para combatirla. La instrucción y el adiestramiento deben responder a la constante evolución que experimenta el sistema IED, y también a las singularidades que presentan en cada zona de operaciones. Es necesario convertir la experiencia adquirida en *lecciones aprendidas* que mejoren los procedimientos que se realizan para llevar a cabo las actividades C-IED; de esta forma se consigue la anticipación a la evolución de la amenaza.

El componente marítimo en el C-IED

La doctrina conjunta C-IED OTAN, contenida en el AJP-3.15 (A), señala al componente marítimo como un actor más en C-IED, que debe desempeñar



Medidas de protección (barrera de contenedores) para aislar el punto de atraque de un buque militar de posibles amenazas procedentes de tierra. (Foto: A. J. Palmero Romero).

un papel importante e imprescindible en su ámbito de actuación, el control del mar. Esta contribución puede considerarse vital desde el momento en que más de las 3/4 partes de nuestro planeta están cubiertas de agua, y que casi el 90 por 100 de la población mundial vive en ciudades o zonas cercanas a la costa.

La Armada aporta sus capacidades en C-IED, sobre todo dentro de la línea de acción de ataque a las redes IED, mediante operaciones de seguridad marítima (MSO), acciones de bloqueo naval contra el contrabando, tráfico ilegal de armas y explosivos, acciones de inteligencia, vigilancia, reconocimiento y adquisición de blancos (ISTAR), escolta y protección (11) de otros medios marítimos que puedan suponer un blanco rentable para ataques mediante IED (puertos, buques de transporte, plantas petrolíferas...). Todas estas medidas van dirigidas directamente contra las redes del Sistema IED, limitando e impidiendo su libertad de acción en el ambiente marítimo, siendo, a la larga, las acciones más decisivas para alcanzar la derrota del Sistema IED.

(11) En ocasiones con otras Fuerzas, Cuerpos de Seguridad y agencias del Estado.

Dentro de la anulacion de los IED, se aportan capacidades en las actividades críticas de detección y, llegado el caso, de neutralización, en y bajo la superficie, mediante el uso de los medios de lucha contra minas (MCM) y sus equipos EOD, así como en tierra, mediante el uso de estos últimos. Sin embargo, el máximo esfuerzo dentro de esta línea de acción se vuelca en la mitigación, mediante el establecimiento de unas estrictas medidas de seguridad y de Protección de la Fuerza (FP) cuando se hace necesario. Las medidas de FP que utiliza la Armada, tanto en mar abierto como en aguas restringidas, se guían por la doctrina OTAN (12) y por aquellas instrucciones y normas de seguridad con las que suele contar cada buque, en las que se contemplan sus propias especificidades.

En puertos y fondeaderos, se hace necesario el establecimiento de estrechas y coordinadas relaciones con las autoridades portuarias con el fin de establecer unas adecuadas medidas de seguridad y protección en las instalaciones terrestres cercanas al buque, así como en el entorno marítimo de este. En caso de existir un componente terrestre, el apoyo mutuo y la coordinación en C-IED deberán ser incluso más estrechos que los ya existentes.

La instrucción y el adiestramiento pueden considerarse elevadas en la Armada, casi inmejorables, tal y como demuestra la alta concienciación de su personal ante este tipo de ataques y su preparación, con incesantes ejercicios de adiestramiento realizados por los buques en todas las situaciones, tanto para rechazar un ataque con IED como para participar en la derrota del Sistema IED mediante el cumplimiento de sus cometidos de Seguridad Marítima. Sin embargo, podría ser mejorable la retroalimentación del sistema mediante las lecciones aprendidas.

Síntesis

Los IED son actualmente el principal recurso de terroristas, fuerzas irregulares, insurgentes, etc., por los elevados efectos que pueden producir sobre las fuerzas propias, el mínimo riesgo para el atacante y los bajos costes de su empleo. Pero, además, porque su auténtico valor reside en el efecto psicológico sobre las fuerzas propias, que puede llegar a transformarse en una psicosis que impida el exacto cumplimiento de la misión. La amenaza IED existe en el entorno marítimo, quizá en inferior proporción a la existente en el ámbito terrestre, aunque nada desdeñable teniendo en cuenta los efectos que puede producir tanto en pérdidas de vidas humanas y económicas como por la explotación pública de este tipo de ataques.

(12) EXTAC 783B y ATP-74 *Allied Maritime Force Protection against Asymmetric Threats in Harbour and Anchorage*.

La lucha contra el IED es una «lucha global», que se realiza desde una comprensión global del Sistema IED al que nos enfrentemos y que no debe realizarse de forma estanca o como una suma de esfuerzos individuales de los actores implicados en ella. Todos los niveles, desde el político al militar y, dentro de este, todos los componentes, Tierra, Mar y Aire, aportan sus capacidades para «la derrota global» del Sistema IED, las cuales deben coordinarse de forma que el resultado no sea simplemente una suma de esfuerzos, sino un único esfuerzo común.

Es evidente la concienciación existente dentro del ambiente marítimo ante la amenaza IED, sobre todo en el ámbito militar, lo que supone la continua adopción de unas estrictas medidas de FP para impedir el éxito de este tipo de ataques. Pero el componente marítimo, a pesar de lo que se pudiera pensar, no sólo toma medidas para evitar convertirse en un objetivo de un ataque mediante IED, sino que dentro de la lucha C-IED tiene mucho que decir participando activamente para la derrota del Sistema IED, mediante el ataque a las redes IED, proporcionando un ambiente marítimo seguro que evite el acopio de recursos y dificulte o interrumpa la comunicación entre los diferentes componentes del Sistema IED.

En resumen, el componente marítimo juega un papel importante, por supuesto siempre que exista un entorno marítimo en la zona de operaciones, pudiendo llegar a tener un papel predominante dentro de la estrategia C-IED de la campaña para la derrota del Sistema IED, en la que todos los contingentes son parte del esfuerzo para su consecución.

BIBLIOGRAFÍA

- DÍAZ-BEDIA ASTOR, Luis: «La Yihad y el terrorismo marítimo: Al Qaeda y algo más». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Abril 2010.
- DE SOUSA FUCHS, Marcos Rafael: «Consideraciones sobre la capacidad de defensa asimétrica en nuestro futuro escolta». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Abril 2010.
- PÉREZ GUERRERO, Juan Carlos: «Otro punto de vista sobre la Seguridad Marítima: Opinión Pública. Deficiente Percepción de un entorno inseguro». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Enero 2011.
- PALMERO ROMERO, Antonio: *Lucha contra los artefactos explosivos improvisados (C-IED)*. Deficiencia Doctrinal. Moción de 23 de mayo de 2009.
- *Lucha contra los artefactos explosivos improvisados (C-IED)*, mayo de 2009. Borrador Propuesta Manual IM.
- Publicación OTAN AJP-3.15 (A) Ed. 2. *Countering Improvised Explosive Devices (C-IED)*.
- Joint IED Defeat Organization (JIEDDO)* del Ministerio de Defensa de los Estados Unidos de América. Informe Anual 2009.
- Military Engineering Center of Excellence. Draft Military Engineering Support to Countering Improvised Explosive Device (C-IED) Version 3.0*.
- El País*. Edición impresa/electrónica, 3 de octubre de 1981.

Bauprés en los canales patagónicos chilenos.
(Foto: Sergio Gallego Pérez).



EL BUQUE DIGITAL: NUEVAS TECNOLOGÍAS EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

José María CORDERO ROS



OS avances tecnológicos aplicados en los últimos 30 años a las diferentes actividades humanas, tales como la medicina, las comunicaciones o la computación, han revolucionado la sociedad y han permitido alcanzar metas que en tiempos no muy lejanos eran ciencia ficción. La navegación marítima no ha permanecido al margen de estos avances y ha experimentado un considerable cambio gracias a esas nuevas tecnologías. Navegar con precisiones métricas, el acceso instantáneo a bajo coste a Internet para actualización de información cartográfica y meteorológica, o la presentación automática del tráfico y el balizamiento marítimo son algunos de esos avances presentes hoy en día.

La tecnología aplicada en la navegación no cesa de evolucionar y mejorar. A continuación se expondrán algunos de los avances ya en uso o que están por venir en un futuro próximo.

Posicionamiento por satélite

Hace 20 años el GPS revolucionó la navegación, permitiendo conocer la posición del buque de una forma precisa e inmediata de forma continuada. Actualmente está en marcha una serie de proyectos para crear otros sistemas de posicionamiento por satélite, al margen del estadounidense GPS, que en combinación con este y utilizando receptores mejorados van a aumentar la precisión de la posición y a permitir una mayor disponibilidad e integridad de la señal recibida:

- GLONASS. Este sistema ruso, a pesar de los vaivenes en su comienzo, dispone actualmente de 20 satélites operativos en órbita y está previsto que incorpore durante 2011 los cuatro restantes necesarios para completar su constelación.

Este sistema, abierto a todos los usuarios que dispongan de un receptor adecuado, está siendo mejorado para que su precisión sea comparable a la del GPS. Una ventaja del GLONASS es que proporciona precisiones aceptables en las grandes latitudes del Ártico, en donde Rusia tiene intereses estratégicos y comerciales.

- Los nuevos sistemas. El programa europeo Galileo, que en un principio iba a ser un sistema independiente y mejorado respecto al GPS, avanza a paso lento afectado por la crisis económica. En la actualidad solo dispone de dos satélites de prueba en órbita, aunque se espera que otros cuatro sean lanzados a lo largo de este año. La meta inicial de tener 30 satélites está en estudio por su alto coste, y el objetivo es disponer de una constelación de 18 satélites para 2015. De todas formas, el disponer de un sistema de posicionamiento independiente no es tan importante para Europa, debido a los estrechos lazos que mantiene con los Estados Unidos. Una constelación de 18 satélites sería suficiente para poner en funcionamiento los servicios que ofrece el sistema Galileo si se utilizan receptores compatibles, de manera que estos pudiesen emplear las señales tanto de GPS como de Galileo. Esta independencia del GPS sí que es un objetivo prioritario para el GLONASS y para el sistema chino COMPASS. Este último, que comenzará a estar operativo en 2012, con una constelación de 12 satélites, tendrá una cobertura regional en Asia. En 2020 prevén tener en órbita 30 satélites que para entonces proporcionarán un servicio global.

También Japón ha lanzado el primer satélite de su proyecto QZSS (*Quasi Zenith Satellite System*) de tres satélites geosíncronos para mejorar la precisión GPS en su archipiélago. Asimismo, India pretende comenzar con su IRNSS (*Indian Regional Satellite System*) de siete satélites en 2011.

- SBAS. Otra mejora en la precisión de la posición la proporcionan, desde hace unos años, los servicios SBAS (*Satellite Based Augmentation System*). Originalmente empleados en la navegación aeronáutica para el aterrizaje de los aviones, actualmente su uso se ha extendido a la navegación marítima y la industria del automóvil. Estos sistemas funcionan gracias a estaciones terrestres que monitorizan la calidad de la señal GPS. Las correcciones son enviadas por satélite a los receptores de los usuarios mejorando la precisión. Los sistemas regionales WAAS (*Wide Area Augmentation Service*) americano y EGNOS (*European Geostationary Overlay Service*) europeo consiguen preci-

siones de hasta dos metros, y su utilización es completamente gratuita. Además de estos servicios públicos existen alternativas privadas de cobertura mundial por satélite, que son las empleadas normalmente en los trabajos hidrográficos y en los que se realizan en el fondo marino, tales como dragados y tendido de cables y tuberías cuando no existe cobertura SBAS.

En un futuro próximo los receptores serán multiservicio, de manera que utilizarán simultáneamente las señales de los distintos sistemas de posicionamiento por satélite, mejorando tanto la precisión como la confianza en ella, al ser menos vulnerables a las interferencias y capaces de avisar al usuario si la precisión se degrada. Se espera que de esta manera la confianza en el posicionamiento por satélite aumente considerablemente, aunque siempre habrá que tener a bordo un sistema alternativo de respaldo para caso de fallo.

Mejoras en las comunicaciones

La implantación del GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) hace 10 años eliminó la necesidad de la radiotelegrafía y de personal dedicado exclusivamente a las comunicaciones, y proporcionó un sistema global y estandarizado para la seguridad en la navegación.

El AIS (Sistema de Identificación Automática de buques) fue concebido inicialmente para evitar colisiones. Las posibilidades que ofrece este sistema van mucho más allá, la monitorización de movimientos en las estaciones de control de tráfico marítimo (*Vessel Traffic Service*), el control de flotas, del balizamiento o la seguridad física son algunas de ellas. Pero el AIS está limitado por su alcance radio en VHF, lo que ha propiciado que surjan otras iniciativas. Por una parte, la OMI ha establecido las normas para el desarrollo del LRIT (*Long Range Identification and Tracking of vessels*), un sistema en el que un transmisor embarcado emite los datos cifrados, por satélite o aprovechando los equipos GMDSS, a unos centros establecidos que se encargan de distribuir esa información a diferentes autoridades nacionales del tráfico marítimo. Este sistema implica un coste añadido por los equipos incorporados y necesita un consenso para establecer quienes serían los responsables de recopilar y distribuir esa información. Por otra parte, varias empresas han puesto en marcha una alternativa llamada S-AIS (*Space AIS*). Una serie de microsátélites en órbita baja recibe esas señales AIS en VHF de los barcos y la reenvía a un centro de seguimiento privado del que se puede obtener la información por medio de suscripciones de pago.

En cuanto a las comunicaciones por satélite, además de las empresas pioneras en este campo, como INMARSAT, hoy en día hay otras alternativas que proporcionan servicios de telefonía IP, Internet y *fax* por banda ancha a



Antena VSAT marino.

precios asequibles. Los sistemas comerciales de comunicaciones por satélite VSAT (*Very Small Aperture Terminal*) marinos, que requieren unos tamaños de antena reducidos, son un ejemplo de ello. En unos pocos años se espera que el acceso generalizado de los buques mercantes a banda ancha por satélite sea una realidad.

GIS marino y el nuevo estándar de cartografía digital

Un Sistema de Información Geográfica (GIS) se define como un modelo de una parte de la realidad referido a un sistema de coordenadas terrestre y construido para satisfacer

unas necesidades concretas de información. Permite almacenar, editar, analizar, compartir y mostrar la información geográficamente referenciada. Se utilizan como herramientas para que el usuario pueda crear consultas interactivas, analizar la información espacial, editar datos, mapas y presentar los resultados de todas estas operaciones. La base de datos GIS marino crece día a día e incorpora información geológica, oceanográfica y meteorológica, por citar algunas. Estos datos proceden de organismos, universidades, empresas de prospección e incluso son de origen militar. Como resultado final, la misma cartografía digital es un claro ejemplo de producto GIS marino.

Próximamente se espera la implantación del nuevo estándar S-100 de la OHI (Organización Hidrográfica Internacional). El estándar S-100 supone una gran mejora respecto al S-57 v.3 empleado actualmente en la cartografía digital oficial (ENC). El estándar S-100 será compatible con aplicaciones GIS, incorporará datos en 3D o en retícula, como el obtenido del fondo marino con sondadores multihaz. Este nuevo formato va más allá de presentar información para la navegación o para aplicaciones hidrográficas, ya que al estar planteado para un uso más extenso y compatible además será de utilidad para la explotación de recursos, incorporación de datos GIS no hidrográficos y servicios *web* de información geográfica.

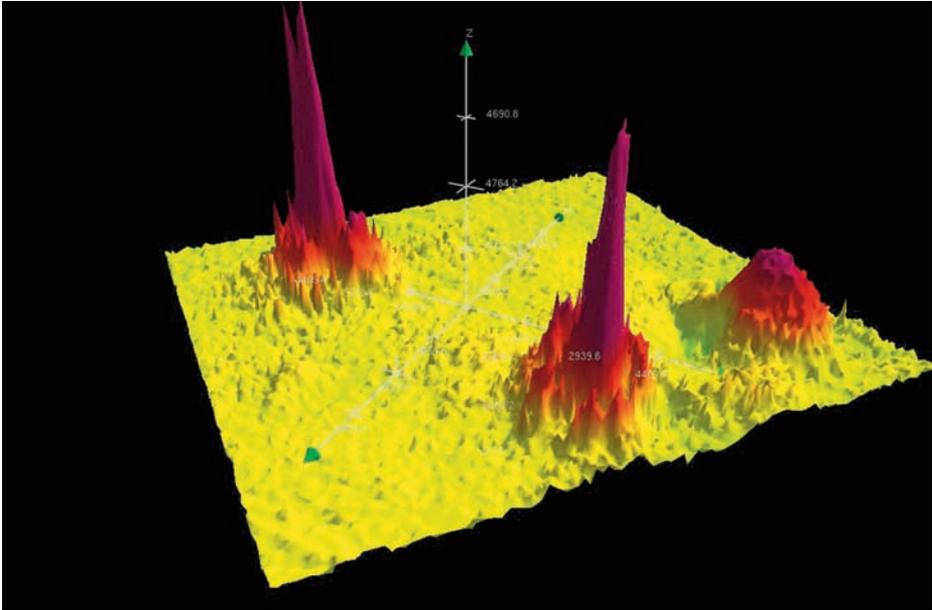


Imagen de tres géiseres submarinos obtenida por sondas multihaz. (Cortesía BIO *Hespérides*).

ECDIS

Los primeros sistemas de información y visualización de cartografía electrónica (ECDIS) datan del año 2000. La enmienda a la norma V/19 del convenio SOLAS obliga a los buques de pasajeros y carga a ir paulatinamente incorporando ECDIS a bordo, de manera que en 2012 estos tipos de buques de nueva construcción que superen las 500 TGB y 3.000 TGB respectivamente deberán tener instalado estos equipos en el puente.

Mucho se ha avanzado en este aspecto, ya que, además del enorme esfuerzo realizado en la producción de las cartas oficiales ENC, los equipos han evolucionado y han incorporado nuevas capacidades, tales como la presentación en pantalla de avisos a navegantes, trazas AIS, información meteorológica actualizada o la exportación de la derrota realizada en fichero digital para su utilización en aplicaciones GIS.

La futura generación de ECDIS integrará todos los sensores disponibles a bordo y actuará de manera inteligente recomendando acciones a tomar, como por ejemplo al encontrarse a rumbo de colisión o navegar fuera de una canal de acceso. Tendrán acceso a Internet para descarga la cartografía ENC necesaria según la ruta establecida. También la presentación de la información mejo-

rá al tener un entorno visual parecido a la aplicación Google Earth, en la que al aumentar la escala aparecen nuevas capas de información detallada e imágenes, sin necesidad de licencia adicional.

En la actualidad se comercializa una carta ENC por cada siete de papel. En pocos años se espera que este ratio se iguale al generalizarse el uso de las cartas digitales por la presencia obligatoria de equipos ECDIS en los buques. Más adelante se prevé que se empleen mayoritariamente con respecto a las cartas en papel. Estas no desaparecerán completamente, ya que posiblemente existirá a bordo una mínima colección de emergencia para garantizar el regreso seguro al puerto base. Un caso aparte es la reciente decisión de la US Navy de eliminar la cartografía de papel en los buques de combate, fijando como referencia su sistema de navegación Voyage Management System (VMS), que contiene más de 12.000 cartas digitales para sus equipos N-ECDIS (Navy ECDIS).

Los documentos electrónicos y el buque sin papel (*paperless ship*)

Disponer de acceso a Internet por satélite a bajo coste supone un gran paso adelante al permitir el envío de documentos de forma inmediata a consignatarios, armadores, agencias de seguridad, de sanidad o aduaneras. La posibilidad de acceder a sus sitios *web online* para rellenar formularios implica eliminar los costes tanto de impresión como de mensajería en puerto, además de evitar redundancias. Todavía queda mucho camino por delante para que se reconozca la validez de muchos documentos electrónicos y para que se establezcan formatos estandarizados, pero todo indica que en un futuro no muy lejano apenas se imprimirán documentos a bordo, y que gran parte del trabajo burocrático podrá realizarse desde oficinas en tierra en comunicación directa con el buque.

El futuro de la navegación: *e-navigation*

Todos los sistemas descritos proporcionan información y nuevos servicios no sólo al navegante, sino también a las instituciones, empresas y a todos los implicados en la comunidad marítima. Todos se benefician al contar con información actualizada que aumenta la seguridad, en todas sus facetas, de la navegación de los buques. Pero a día de hoy estos sistemas no cuentan con una coordinación suficiente y esto impide aprovechar todo el potencial que ofrecen.

En 2005, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI aprobó la estrategia para el desarrollo e implementación de un nuevo y revolucionario programa para el desarrollo e intercambio de información marítima por medios electró-

nicos. Se trata de *e-navigation*, diferente a la navegación electrónica. Se define como «la integración, intercambio y presentación de la información de la navegación tanto a bordo como en tierra por medios electrónicos para aumentar en la mar la seguridad de la navegación y servicios relacionados con la misma, de atraque a atraque, así como la protección del medio ambiente marino» (MSC 86/26/Add. 1). Su objetivo es desarrollar estándares que conduzcan a la reducción de accidentes, errores y fallos y supongan un aumento de la precisión en la navegación y una mayor eficiencia económica. Su puesta en práctica está comenzando y consiste, de forma muy simplificada, en crear una Intranet de la comunidad marítima a nivel mundial para compartir información con posibilidad de aplicación tanto en la mar como en tierra. Está basada en seis componentes:

- Cartografía ENC generalizada e incorporación de la información meteorológica y avisos a navegantes, siendo el ECDIS un componente esencial.
- Posicionamiento por medios electrónicos, fiables, seguros y redundantes.
- Información electrónica de los datos de navegación de los buques.
- Flujo fluido e inmediato de dicha información buque-tierra y tierra-buque.
- Presentación de la información en tiempo real.
- Transmisión de emergencias, alertas e información de seguridad marítima.

Siglas como AIS, ENC, DGNSS o LRIT están contenidas en la visión estratégica que es *e-navigation*. Durante la presente década veremos cómo paulatinamente se desarrolla este concepto con nuevos equipos, con integración de sensores de navegación, visuales y de comunicaciones, cartografía mejorada, publicaciones electrónicas y con un flujo de información constante con las autoridades marítimas, operadores y agentes comerciales relacionados con la navegación. Facilitará una cobertura global basada en protocolos y procedimientos estandarizados que mejoren la interoperatividad y compatibilidad de los diversos equipos, sistemas y simbología empleada por los mismos, utilizando procesos operativos normalizados y evitando conflictos potenciales entre los usuarios.

La implantación del *e-navigation* implicará una revolución que afectará a los equipos instalados en los buques, en tierra y a la infraestructura de las comunicaciones marítimas.

Los sistemas de navegación se desarrollarán para mejorar su integración con el resto de sensores del buque. Serán más comprensibles y fáciles de usar para controlar las guardias de navegación, incidiendo especialmente en las diferentes alertas y zonas de riesgo que puedan poner en peligro la navega-



Flujo de información previsto para *e-navigation*.

ción. Permitirán reducir el error humano mediante la interconexión efectiva con el responsable de la guardia en el puente, tratando de evitar las distracciones por causadas por el cansancio.

El control de los servicios de monitorización del tráfico (VTS) situados en tierra mejorará mediante una mejor provisión, coordinación e intercambio automatizado de datos de un modo fácil y comprensible, más sencillo de utilizar por los operadores en tierra en apoyo de la seguridad de los buques

Como consecuencia de toda esta integración y coordinación de sistemas y medios se crea la posibilidad de supervisar continuamente la navegación lejos del buque. Se trata de la figura del «navegante monitoriza-

do». En este caso, al existir un flujo continuo de información, desde tierra se recomendarían las decisiones a tomar. Esta monitorización de las acciones y decisiones tomadas por el navegante o usuario se basan en la disponibilidad de equipos mucho más sofisticados. Por tanto, las decisiones tomadas por el navegante o usuario tendrán una fuerte dependencia de los datos suministrados por las pantallas de los diferentes equipos. El navegante monitorizado supone una cooperación mucho más cercana con organizaciones basadas en tierra para hacer más seguro el viaje en su conjunto.

Todos estos avances en pos de conseguir una mayor seguridad y eficiencia no son óbice para tener en cuenta que el componente humano es el más importante, y que el necesario esfuerzo adicional en el adiestramiento en las nuevas tecnologías es esencial para lograr los objetivos particulares de la *e-navigation* y los generales de la agenda de la IMO: *safe, secure and efficient shipping on clean oceans*.

BIBLIOGRAFÍA

- IALA. 2009. *e-Navigation C: Frequently asked question*.
 IMO. 2010: Sub-Committee on Safety of Navigation. 56 Session: *Development of an e-navigation Strategy Implementation Plan*. NAV/56/WP.5/Rev.1, de 28 de julio de 2010.
Hydro International.
The Digital Ship.
Cultural Digital.

ARMAMENTO NAVAL PARA LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA

Indalecio SEIJO JORDÁN



Introducción



URANTE siglos, las armadas se han afanado en conseguir mayores alcances y potencias de fuego para sus buques, ya que los enemigos tenían cada vez mayor tamaño y capacidad de respuesta. Pero con la creciente amenaza de los ataques de numerosas embarcaciones pequeñas y rápidas, terroristas que usan pequeños botes cargados de explosivos, y la necesidad de contrarrestar a los piratas modernos que usan esquifes de pesca motorizados, las marinas buscan, cada vez más, armas de pequeño calibre con altas cadencias de disparo para atacar esos objetivos tan esquivos. Los grandes buques de combate siempre incluyen armas de pequeño calibre entre su armamento. Incluso los viejos acorazados emergentes al principio del siglo XX, con su batería principal de armas pesadas, llevaban armas de pequeño calibre para hacer frente a los molestos botes con pequeños torpedos. En años posteriores, el armamento secundario se usaba principalmente para defenderse de aeronaves y, posteriormente, de misiles antibuque.

Un nuevo impulso en la obtención de armas de pequeño calibre

Para la Marina estadounidense, el mayor impulso en este renovado interés por las armas ligeras de autodefensa se produjo el 12 de octubre del 2000, cuando un ataque suicida causado por un pequeño bote motorizado cargado de explosivos en Adén (Yemen) casi hundió el destructor USS *Cole*, matando a 17 marineros e hiriendo a muchos más.

Hubo otros incidentes anteriores que demostraron este peligro, incluyendo el ocurrido el 3 de julio de 1988, en el que un grupo de pequeñas y rápidas embarcaciones iraníes atacó al crucero estadounidense *Vincennes* en el golfo Pérsico, lo que demostró las limitaciones de las armas con calibres de cinco pulgadas para disparar a dichos objetivos.

Las flotillas internacionales, que intentan detener el número cada vez mayor de barcos secuestrados por piratas en Somalia o en el estrecho de Malaca, claramente necesitan una mejora en el alcance de sus armas y municiones.

Confluencia de la industria con la nueva amenaza

A partir de ahora, no debería sorprendernos que los mayores fabricantes de armas navales estén respondiendo a los nuevos requerimientos con armas de disparo rápido, más ligeras, con mayor precisión, tanto de día como de noche, y con avanzadas fusiones que permiten un bombardeo más letal que las armas grandes contra las diminutas, pero mortales, nuevas amenazas.

El incidente del USS *Cole* nos ha mostrado palpablemente el tipo de daños que un bote pequeño puede provocar a un buque de combate mayor y que



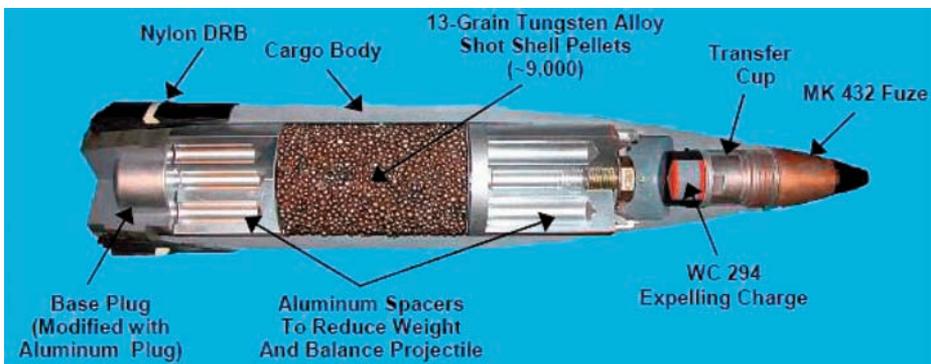
Daños provocados al USS *Cole*.

dicha amenaza no puede ser ignorada. Desde el punto de vista de un sistema de armamento, la respuesta básica a la amenaza representada por un bote de pequeño tamaño para una plataforma dada, ha sido intentar incrementar el ritmo y la potencia de fuego de las armas de corto alcance.

La necesaria defensa se logra mediante una distribución de armas, desde las baterías principales de cinco pulgadas que se pueden encontrar en buena parte de los buques de combate (con municiones mejoradas), hasta las ametralladoras de calibre 7,62 mm, apresuradamente montadas en los candeleros de muchos buques de guerra después del ataque al USS *Cole*.

Mejoras para conseguir extender el uso de armas de gran y mediano calibre

Lo que hace que las armas de cinco pulgadas de calibre o de un tamaño similar sean efectivas contra amenazas pequeñas y de rápidos movimientos es la mejora de sus municiones y espoletas. Por ejemplo, el cañón Mk 45 de cinco pulgadas, montado en numerosos buques de muchas armadas, puede disparar cartuchos de municiones Mk 179 HE-ET y Mk 182 KE-ET, recientemente asentadas como parte del concepto de defensa estratificada en la guerra de superficie. Ambas configuraciones usan la tecnología Electronic Time Fuse de la Mk 432, originalmente desarrollada por la US Army, la cual proporciona la capacidad de una ráfaga controlada que puede ser más efectiva contra blancos pequeños y móviles que el típico proyectil de detonación en un punto. La energía cinética de las municiones Mk 182 es como la de un proyectil de una escopeta gigante, lanzando una lluvia letal de unos 9.000 perdigones de tungsteno que podría hacer trizas una embarcación pequeña. Los cartuchos están diseñados para combates de corto y medio alcance y tienen un alcance efecti-



Munición Mk 182-KE-ET.



Oto Melara 76/62 Super Rapid Gun Mount.

vo de unas cinco millas, en vez de las 13 millas de los tradicionales disparos de cinco pulgadas. La US Navy también está llevando a cabo un programa de «mejora del producto y reducción de los costes» en las espoletas multifunción para los cartuchos de cinco pulgadas, tendente a reducir el efecto *clutter* del mar.

La alta tasa de disparo (120 cartuchos por minuto) de las armas Super Rapid de 76/62 mm de Oto Melara (BAE Systems posee la licencia de construcción de estas armas como Mk 75 y se encuentran montadas en las fragatas estadounidenses de la clase *Perry* y en los

patrulleros del Servicio de Guardacostas estadounidense) y su 3AP (Munición Multifunción Programable) las hacen efectivas para la defensa de corta y



Mk 38 mod. 2 de BAE Systems.

media distancia contra ataques de embarcaciones rápidas de bajura (también conocidas como FIAC por sus siglas en inglés) o pequeñas embarcaciones similares, además de su uso más convencional antiaéreo y antimisiles.

La 76/62 es, con alrededor de 1.000 armas vendidas, «el arma naval por excelencia para medio alcance». Las armas Super Rapid han sido seleccionadas para ser montadas en las embarcaciones rápidas con misiles que están siendo construidas para la Marina egipcia por VT Halter Marine, en Pascagoula, Misisipí. También irán montados en los nuevos buques de superficie de la Marina Real británica, en los patrulleros de la clase *Holland* de la Marina Real de los Países Bajos, en las nuevas corbetas de los Emiratos Árabes Unidos y en los patrulleros de la Marina venezolana.

El sistema de la compañía STRALES introduce municiones guiadas, conocidas como DART, extremadamente rápidas, que han sido adoptadas por patrulleros para proporcionar un nivel óptimo de eficacia contra FIAC, evitando la instalación de un sistema de armamento de corto alcance. El proyecto de STRALES, proporciona un kit adicional, con una unidad de orientación por radiofrecuencia montada en el arma que dirige una submunición guiada hacia un objetivo aéreo o de superficie, los anteriormente mencionados DART. Los patrulleros italianos de la clase *Comandanti* ya están armados con las 76/62 y los sistemas mejorados de STRALES.

La US Navy está trabajando en integrar las Mk 75 con una nueva consola de mandos para las armas, y usando el radar PHALANX CIWS de Raytheon en las fragatas de la clase *Perry* para mejorar el rendimiento general de las armas.

Otra arma de calibre medio muy usada, que se considera muy efectiva contra blancos de superficie muy maniobrables, es la Mk 110 de 57 mm Bofors, producida por BAE Systems. En los Estados Unidos está siendo instalada en los nuevos guardacostas y fueron seleccionadas para los destructores *DDG 1000* y otros buques de combate en el litoral. La Mk 110 también está en servicio en otros 14 buques en el mundo. Ligadas a un sistema digital de control de disparo, estas armas pueden disparar automáticamente más de 330 cartuchos por minuto o ráfagas de cuatro o cinco cartuchos. Una de las claves de las armas Bofors son sus municiones inteligentes, incluyendo la Mk 295, un cartucho prefragmentado con un centro de información.

Armas de 20 a 40 mm. El armamento a escoger

La Marina estadounidense tiene un modelo nuevo de la ametralladora Mk 38 de 25 mm que está siendo adoptado en las fragatas FFG 7 de la clase *Perry*, después de haber sido usada en otros buques. La Mk 38 Mod 2, que fue instalada en la USS *Ingraham*, la primera fragata en recibir este nuevo sistema, se controla remotamente desde el CIC, al contrario que la Mod 1 que era neces-



Los dos buques de apoyo de la clase *Absalon*, construidos en el astillero Odense Steel para la Real Marina danesa.



rio operarla manualmente por un artillero. Esta nueva arma tiene una base estabilizada, una mira electroóptica, un telémetro láser y un sistema de control de disparo integrado.

La Mk 38 Mod 2, producida por BAE Systems en una asociación con RAFAEL Armament Development Authority, permite al operador buscar objetivos automáticamente a 10 kilómetros mientras espera una orden de disparo. También tiene una alimentación dual de munición, lo cual permite una elec-

ción entre disparos de advertencia con cartuchos sólidos, o fuego destructivo con proyectiles que tengan espoletas que se fragmenten al aproximarse al objetivo.

Un arma relativamente nueva para hacer frente a embarcaciones pequeñas, rápidas y con gran movilidad es la 37 mm Millenium, desarrollada por Oerlikon. Esta arma es descrita por sus fabricantes como «un sistema de armamento de defensa naval multifunción y estratificado, diseñado para combatir amenazas en el aire, en la superficie y durante operaciones de litoral y ribereñas». Es relativamente ligera y su cúpula produce señales poco intensas en los radares, por lo que no es necesaria su penetración en la cubierta. Esto hace que la Millenium se adecúe a un gran número de plataformas. Se opera remotamente y es compatible con muchos sistemas de control de disparo. Puede disparar más de 1.000 cartuchos por minuto con un alcance efectivo entre 300 y 4.500 metros, o cerca de 2,5 millas náuticas, dándole mayor potencia de fuego y mayor alcance que otras ametralladoras comparables. La Millenium puede ser todavía más letal con el uso de las municiones AHEAD (*Advanced Hit Efficiency And Destruction*) de Oerlikon, unos cartuchos seccionados que en su detonación actúan como proyectiles de escopeta, lanzando 152 perdigones de tungsteno. Este armamento también es efectivo contra misiles antibuques y helicópteros.

Oto Melara produce una gran variedad de sistemas de armamento naval de 30 y 40 mm que proporcionan una defensa eficaz contra amenazas de superficie rápidas y móviles, así como contra aeronaves y misiles. Su base Single Fast para las armas de 40 mm está descrita como un sistema de «nueva generación» que proporciona completa automatización, un alto ratio de disparo (450 cartuchos por minuto) y un sistema dual de alimentación de munición con dos tipos distintos de cartuchos. También prometen gran precisión, rápido tiempo de reacción y completo control remoto. Permite una fácil instalación en una amplia variedad de plataformas sin penetrar la cubierta. El arma trae baterías propias para casos de emergencia en los que el buque haya perdido la potencia eléctrica.

Rheinmetal Defence ha conseguido un éxito considerable con su sistema *Modular Light Gun* (MLG), adaptando para el uso naval los cañones de fuego rápido de 27 mm desarrollados para aeronaves a finales de los años 60. Rheinmetal afirma que el arma proporciona «nuevas posibilidades de autodefensa». La MLG 27 ofrece sistemas ópticos de precisión, tanto de día como de noche, y una munición tecnológicamente avanzada que «asegura un combate efectivo contra objetivos de superficie ligeros y ágiles». Puede ser instalada en cualquier buque sin penetración de la cubierta y ser controlada tanto manual como remotamente. La Marina alemana ha encargado 12 armas MLG 27 para cuatro nuevas fragatas del tipo F125 y para la tercera fragata de apoyo al combate de la serie FGS Bonn. Nexter Systems oferta NARWHAL (*Naval Remote Weapon, High Accuracy, Lightweight*) en las configuraciones de 20, 25 o 30

mm. El *Sea Protector* de Kongsberg es la versión naval del exitoso sistema de armamento Protector M151 (que se encuentra en servicio en 13 armadas en el mundo), el cual está ahora a bordo de las fragatas de la clase *Fridtjof Nansen* de la Marina Real noruega. En este sistema podemos encontrar una de las más conocidas bases para armas, la Typhoon de RAFAEL, que puede ser configurada con armas de 20, 23, 25, 27 o 30 milímetros.

Actualización del radar Phalanx-CIWS

En reconocimiento al incremento en la preocupación respecto a ataques provenientes de embarcaciones de menor tamaño, uno de los armamentos navales antimisiles más usados, el MK 15 Phalanx Close-In Weapons Systems (CIWS) de Raytheon, ha sido adaptado para mejorar su efectividad contra esas amenazas. La compacta unidad CIWS, con su radar dual de búsqueda y



Mk 15 Phalanx Close-In Weapons Systems (CIWS) de Raytheon.

seguimiento, sistemas automatizados y remotos de control de disparo y cañones automáticos rotativos M61 Vulcan con seis cañones de 20 mm y una cadencia de fuego superior a 4.500 cartuchos por minuto, proporciona una rápida reacción de defensa hasta unas 4.000 yardas.

La mejora Block 1B incluye una configuración de combate de superficie que añade un sensor delantero de visión por infrarrojos y cañones más grandes y potentes que permitan incrementar la dispersión de tiro. Esta modificación también añade nuevas estaciones de control que mejoran el conocimiento sobre las posiciones de los objetivos, permitiendo al operador seguirlos e identificarlos antes de iniciar el combate. Después de 30 años en servicio, el CIWS está instalado en casi todos los buques de superficie estadounidenses y en 22 buques de marinas aliadas, con un total de 890 unidades vendidas.

Otro sistema CIWS vendido a muchas marinas es el Thales Goalkeeper, fabricado por Hollandse Signal Apparaten, asociado con el arma Gatling de 30 mm. Igualmente ofrece grandes capacidades, no solamente en defensa aérea, sino también en la lucha contra pequeñas embarcaciones y las amenazas de terroristas y piratas. Su cadencia de disparo es de 4.200 cartuchos por minuto.

Armas mejoradas de 12,7 milímetros

Aunque muchos buques de combate y auxiliares responden a las amenazas provenientes de pequeñas embarcaciones añadiendo dotación armada y armamento ligero de defensa, como la venerable ametralladora M2 de General Dynamics Armament Systems, se encuentran disponibles sistemas de armamento más avanzados con calibres similares. Oto Melara, por ejemplo, proporciona la moderna y remotamente controlada estación de armamento Hitrole, con una ametralladora de 12,7 mm o de 7,62 mm. Esta estación permite la observación y seguimiento mediante una cámara de televisión de alto rendimiento para situaciones diurnas, asistida por un puntero láser para comprobar objetivos a corto alcance. El equipamiento opcional incluye sensores láser e infrarrojos para operaciones nocturnas, y sistemas láser de búsqueda y seguimiento que se encuentran protegidos en un refugio. El arma puede tener un sistema autónomo o estar ligada al sistema de control de combate del buque.

El Sea Rogue de la compañía sudafricana RDL Technologies puede ser operado remotamente, al igual que el Trackfire RWS de Saab Systems, que puede ser equipado con una ametralladora de 5,56, 7,62 o 12,7 mm, o alternativamente con un lanzador de granadas de 40 mm. El Stamp, del productor turco Aselsan, también tiene un sistema de armamento naval de 12,7 mm, el cual puede combatir objetivos muy próximos al buque.

Conclusiones

Es evidente que el uso de pequeñas embarcaciones por parte de terroristas, los efectos de la guerra asimétrica y la piratería han estimulado una demanda de armas de pequeño calibre para el entorno naval.

La elección de un modelo u otro es una cuestión en la que no solo hay que tener en cuenta los datos técnicos (que son los que aquí se han expuesto de una forma muy resumida), sino también la visión estratégica de cada Armada, así como los intereses comerciales de cada país.



LA PEDAGOGÍA DEL TALENTO

Juan Carlos PÉREZ GUERRERO



Cualquier método es bueno si abre el apetito de saber y agudiza la necesidad de trabajar.

(Freinet).

Introducción



ON muchas las cuestiones relacionadas con el talento que están en boga en el mundo de la gestión de colectivos humanos. Diversos libros y artículos intentan desentrañar esa compleja maraña interdisciplinar llamada talento esperando encontrar el «bálsamo» a los problemas de gestión, organización, rendimiento y eficacia de las organizaciones. ¿El talento se adquiere?, ¿lo aplicamos en nuestra organización?, ¿cómo podemos aplicarlo?, ¿está asociado a las personas, o a la forma gestión?, ¿tiene relación con la motivación y la capacidad de liderazgo? Son interrogantes que nos pueden surgir. Las respuestas no parecen fáciles porque no están asociadas a personas concretas, a estructuras administrativas u operativas determinadas ni a recetas precisas. Lo que está claro es que algunas personas tienen cualidades y destrezas especiales que los diferencian de los demás y que bien empleadas incrementan tanto la eficacia de la organización como la propia satisfacción personal de sus miembros.

Los expertos en gestión consideran que la aproximación a la esencia del talento debe realizarse desde diversos puntos de vistas, desde disciplinas científicas distintas.

En la Armada también nos estamos planteando estas cuestiones (1) y empezamos a buscar soluciones prácticas, cercanas y de aplicación inmediata

(1) HUELÍN MARTÍNEZ DE VELASCO, Dionisio: «El talento, ¿lo estamos aplicando en la Armada?». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Enero-febrero 2011.

a las que humildemente se une la intención de este artículo. Para ello, propongo al lector la aproximación a este concepto desde el punto de vista de la pedagogía, siguiendo un camino paralelo al proceso pedagógico y educativo que lleva a cabo el filósofo José Antonio Marina en su libro *La educación del talento* (2), orientado a la educación del talento de nuestros hijos.

La gestión de los recursos humanos

La buena gestión de los recursos humanos, tan demandada en las organizaciones empresariales, se apoya en tres pilares fundamentales: la motivación, el liderazgo y el talento, así como en una colección imprescindible de valores tales como el compromiso, la lealtad, el compañerismo, la disciplina, el sacrificio, la generosidad y el esfuerzo.

Sobre el liderazgo, exportado del ámbito militar, se han vertido ríos de tinta en las últimas tres décadas. Sin embargo, la aplicación práctica de los conceptos motivación y talento a la gestión de las organizaciones es más reciente y desconocida, especialmente la última, pero no menos importante.

Los modelos de liderazgo se basan en el manejo de variables como la pasión, la creatividad, la iniciativa, la capacidad de influencia personal, la transparencia y capacidad de comunicación, así como en el impulso a la innovación institucional. Acaso no hablamos de la potenciación de los talentos personales al servicio de la institución.

La clave de la motivación parece estar en el tratamiento y entendimiento personalizado de los miembros de una organización, así como en la satisfacción de las inquietudes y objetivos o retos personales. En definitiva, se trata de entender que lo que motiva a los individuos puede servir para motivar al resto de la organización, que las personas se motivan según diferentes necesidades y que las motivaciones cambian con el tiempo.

El Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española (DRAE) define el talento como «la aptitud o capacidad para el desempeño o ejercicio de una ocupación», como capacidad de entender. Se refiere a las dotes intelectuales, como ingenio, capacidad o prudencia. A primera vista, parece una facultad meramente intelectual, pero el talento es una capacidad mucho más compleja y amplia que requiere un conjunto de actitudes. Es una suma de capacidades, innatas o adquiridas, que nos permiten desarrollar con especial habilidad algunas de las facultades humanas. Es, pues, una facultad sumamente compleja, clave para la optimización de los recursos humanos.

Como indicaba en la introducción, el empleo, la gestión y potenciación del talento en las organizaciones van de la mano de los nuevos descubrimientos

(2) TORRES, J. A.: *La educación del talento*. Editorial Ariel (4.ª Edición). Barcelona, 2010.

en diferentes campos de la ciencia, como son la neurología y la psicología, junto al conocimiento de la dinámica y los mecanismos que rigen la inteligencia humana. En consecuencia, la pedagogía del talento, su aplicación a las organizaciones y colectivos, a la gestión de grupos, resulta de una aproximación interdisciplinaria compleja pero primordial para avanzar en su empleo eficiente y eficaz, ya que contribuye al desarrollo equilibrado de las personas y las organizaciones.

Organización y entorno: educar y aprender

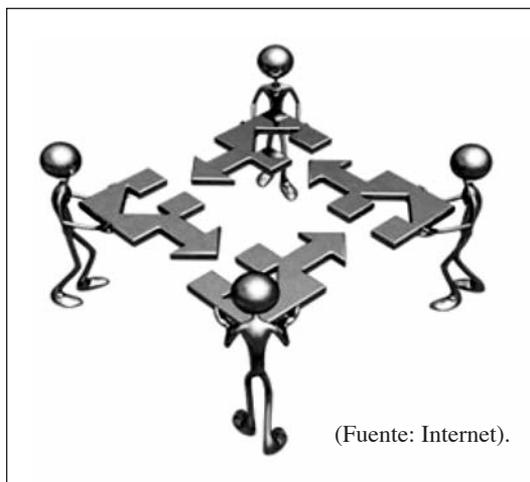
Los profesionales con talento se caracterizan, en primer lugar, por la capacidad de aprender y, sobre todo, de desaprender lo conocido, y en segundo lugar, por la capacidad de innovar y obtener resultados superiores.

En organizaciones como la Armada lo que interesa lograr es el *gran talento* que permita utilizar bien las destrezas y capacidades de cada uno de sus miembros y orientarlos en la misma dirección que las metas y objetivos de la organización,

lo cual está íntimamente relacionado con la capacidad de educar e innovar de la propia organización y con el interés y capacidad de aprender de sus miembros. Desde todos los puntos de vista, el binomio organización y miembros es inseparable.

Las Fuerzas Armadas en general, y la Armada en particular, desarrollan su actividad en un mundo cambiante, en una realidad cada vez más compleja y dinámica que nos obliga a prepararnos, a educarnos, para un mundo que hoy desconocemos, que posiblemente intuyamos, pero que sabemos que va a evolucionar rápidamente y en el que interactúan muchos intereses e influencias. La incertidumbre nos acompaña, personal y colectivamente, en cada paso que damos en la milicia e, históricamente, hemos estado acostumbrados a convivir con ella, *la niebla de la guerra*.

La organización que educa a sus miembros para obtener de ellos sus mejores capacidades debería tener en cuenta al menos dos cosas: necesitamos un talento flexible, capaz de aprender continuamente, que aproveche las innova-



(Fuente: Internet).

ciones sin agobios. Cada uno de nosotros es capaz de asimilar un conjunto increíblemente complejo de destrezas y capacidades a lo largo de nuestra vida (3), por lo que la educación institucional, que posteriormente identificaré como desarrollo, debería realizarse al menos en dos direcciones, la personal y del entorno.

Necesitamos fomentar talentos, bien formados y muy maduros, para que no perdamos la propia identidad de la organización y las facultades personales. En definitiva, se trata de *aprender a jugar mejor con las cartas que tenemos* (4) mediante las cualidades y acciones siguientes (talento básico) (5):

- Automotivación.
- Saber cuándo perseverar y cuándo cambiar de objetivo.
- Saber sacar el máximo provecho de las capacidades de cada uno.
- Proponerse objetivos concretos.
- Tener iniciativa.
- No tener miedo al fracaso.
- No dejar las cosas para otro día.
- Aceptar las críticas justas.
- Saber ver al mismo tiempo el bosque y los árboles.
- Tener un nivel razonable de autoconfianza.
- Equilibrar el pensamiento analítico, creativo y práctico.

En este sentido, la función de la institución es precisamente la de ayudar a encontrar y potenciar la parcela en que las facultades personales de cada uno de sus miembros puedan aprovecharse plenamente, para que se sientan satisfechos de lo que se logra mediante una cultura institucional de calidad, muy relacionada con la adecuada difusión de información.

Las organizaciones con mejores resultados utilizan más el desarrollo que la formación, porque incide directamente en las actitudes profesionales y perdura en el tiempo. En este contexto, el talento puede ser desarrollado mediante la motivación, el fomento del conocimiento que mejora el ejercicio de esa actividad (idea de la institución y del entorno nacional e internacional en el que se desenvuelve), y la potenciación de hábitos de comportamiento (responsabilidad, pensamiento riguroso y creativo, sociabilidad y comunicación).

(3) DOIDGE, N.: *El cerebro se cambia a sí mismo*. Madrid, 2008, p. 286.

(4) MARINA, J. A.: *op. cit.*, p. 32.

(5) STERNBERG, R.: *Más allá del cociente intelectual*. Bilbao, 1990.

Educación, desarrollo y actitudes

Experiencia y adiestramiento

Los estudiosos del *management* nos dicen que además de las habilidades de cada uno, el progreso de cualquier institución requiere de un proyecto, personal e institucional, y de entrenamiento.

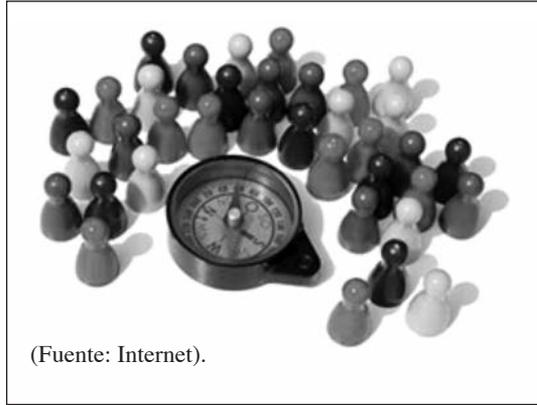
El proyecto nos hace pensar en el futuro y, de algún modo, darle sentido. Nada entorpece tanto el desarrollo personal como la errónea

creencia de que cada uno es como es y no puede cambiar. Sin embargo, somos lo que somos más las posibilidades que encontramos dentro de nosotros (6), lo que nos acerca al mundo de los retos, de lo que podemos cambiar mediante el aprendizaje de nuevas destrezas y nuevas funciones y oportunidades en la organización. Aquí es donde cobra especial importancia la capacidad de aprender, a partir del entrenamiento (adiestramiento, en nuestro ámbito) y la experiencia, y el desarrollo de una mentalidad de crecimiento de donde surgen el amor al reto, la fe en el esfuerzo y la resistencia frente a los reveses de la vida.

En tiempos de abundancia y certeza es fácil cumplir los objetivos institucionales a pesar de los criterios de la dirección, pero cuando no se dan ninguna de esas dos condiciones se impone la necesidad de innovar y evolucionar en ideas y conceptos. Los retos y desafíos de nuestra institución están muy vinculados a los hábitos y costumbres más arraigados en cada uno de nosotros. De este modo, nos convertimos en parte fundamental de ella, de sus problemas y de sus soluciones.

Talento: motivación y compromiso, caras de la misma moneda

Identificábamos al principio la motivación como uno de los pilares de la gestión de los recursos, junto al talento y al liderazgo. Sin embargo, una de las características del talento es la capacidad de motivarse a sí mismo, deseo potencial de acción. En este sentido, parece que la motivación es cuestión



(Fuente: Internet).

(6) MARINA, J. A: *op. cit.*, p. 46.

personal cuando realmente resulta de la suma de, al menos, tres componentes: deseo, expectativas y facilitadores. De nuevo, el binomio organización-miembros cobra especial importancia porque al primer componente, de carácter más personal e individual, se le unen los otros dos, de cuyo desarrollo es responsable preponderante la institución.

La motivación también se educa: el deseo, asociando el cumplimiento de la tarea cotidiana con la satisfacción de nuestras necesidades básicas y proporcionando respuestas a las inquietudes personales y profesionales de sus miembros; las expectativas, convenciendo a cada persona de que es dueña de ellas conociendo y explorando las posibilidades de la organización, que necesariamente ha de ser transparente y proactiva, dejando claro lo que espera de cada uno de nosotros; y la potenciación de los factores que favorecen y facilitan la acción, tales como la confianza propia y en la organización, la seguridad en que se van a alcanzar los objetivos y la resistencia que proporciona el adiestramiento.

Una forma de transformar la motivación personal en un hecho es mediante el compromiso con la organización. Para obtener el compromiso de sus miembros es imprescindible conocer sus capacidades y habilidades mediante la cercanía y el contacto personal, el estímulo de la autoestima y el reconocimiento individualizado de la tarea que realizan.

La esencia de la gestión del talento en una organización se identifica con el compromiso de sus miembros, con sus objetivos y metas, lo que supone anticipación, personal y profesional, a las situaciones futuras y la alineación de los cambios previstos con los intereses personales y de la organización. El *enganche* individual al compromiso viene de la mano de los valores compartidos y comúnmente aceptados.

Evidentemente se asumen riesgos en la consecución de esos objetivos, porque o bien nos cuestionamos lo establecido o bien existe incertidumbre en el entorno en el que desarrollamos nuestra actividad; pero, sin duda, somos capaces de abordarlos impulsados por la motivación que, junto a la experiencia y el conocimiento, rige la actuación de la organización; es la esencia de su existencia y el elemento diferencial y peculiar frente al resto de organizaciones.

Conclusiones

A veces se nos olvida que el gran valor de nuestra institución son sus miembros, provistos de un sinnúmero de capacidades, destrezas y habilidades que tenemos la obligación de explorar y orientar en beneficio del mutuo.

La capacidad de liderazgo y, en mayor medida, la motivación y el talento se tiene y se aprende. Por tanto, una de las funciones de la institución es la educación del talento de sus miembros sobre una premisa: el crecimiento de la institución está ligado al de cada uno de sus miembros.

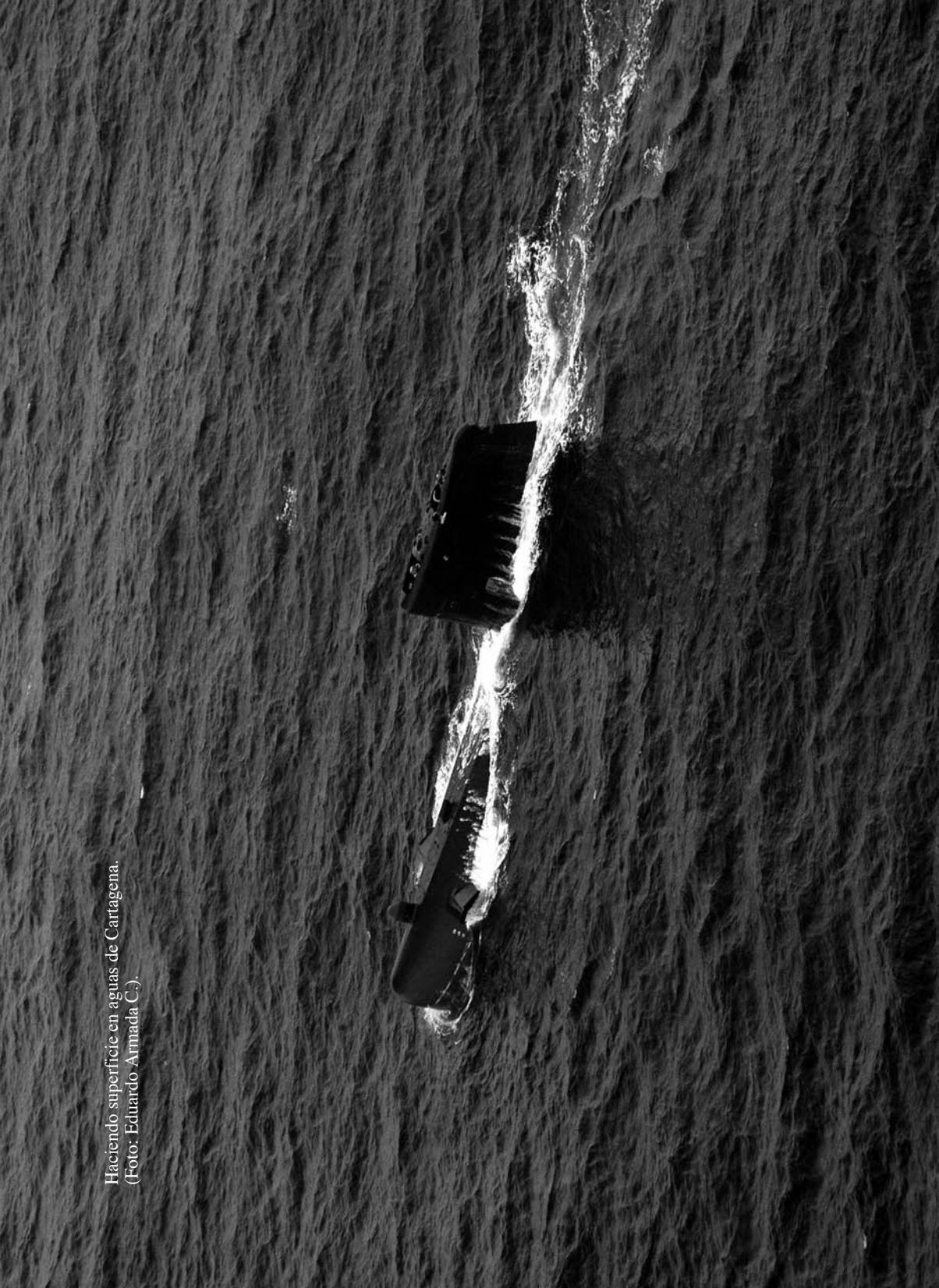
La incertidumbre de nuestro entorno establece nuevas necesidades institucionales y profesionales: la capacidad de educar e innovar de la organización, enmarcada en un proyecto, y la necesidad de aprender de sus miembros, encuadrada en sus actitudes y talentos (deseos, expectativas y facilitadores). El compromiso es mutuo, desde y hacia la institución, en ese orden.



BIBLIOGRAFÍA

- CARDONA, P.: *Las claves del talento*. Barcelona, 2002.
DOIDGE, N.: *El cerebro se cambia a sí mismo*. Madrid, 2008.
DWECK, C.: *La actitud del éxito*. Barcelona, 2007.
KANDLE, E.: *Psiquiatría, psicoanálisis y la nueva biología de la mente*. Barcelona, 2007.
MARINA TORRES, J. A.: *La educación del talento*. Barcelona, 2010.
STERNBERG, R.: *Más allá del cociente intelectual*. Bilbao, 1990.
STEVENSON, N.: *La motivación del personal de su empresa*. Madrid, 2000.
HUELÍN MARTÍNEZ DE VELASCO, D.: «El talento, ¿lo estamos aplicando en la Armada?». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Enero-febrero 2011.
<http://www.pilarjerico.com/category/talento>
<http://www.eexcellence.es/>

Haciendo superficie en aguas de Cartagena.
(Foto: Eduardo Armada C.).





BOTAS NUEVAS

Francisco PEÑUELAS GONZÁLEZ



URANTE la Operación HISPANIOLA de ayuda humanitaria a Haití, llevada a cabo desde el buque *Castilla* (L 52) entre enero y mayo de 2010, las necesidades logísticas que no podían adquirirse en zona de operaciones eran atendidas desde España normalmente por medio de envíos en vuelos comerciales hasta el aeropuerto disponible más cercano al buque o, eventualmente, con algún vuelo militar.

Fueron numerosos dichos envíos, imprescindibles por otro lado para poder desarrollar la misión con normalidad durante cuatro meses. Medicamentos, material de sanidad, sangre,



repuestos y pertrechos para el buque y para la Infantería de Marina, así como una cantidad importante de artículos de todo tipo, que nos permitía seguir operando y apoyando a un país tan necesitado como aquel. Ante la imposibilidad de hacer llegar directamente al buque el material que nos enviaban desde España, nuestros helicópteros debían recogerlos en el punto de entrega en la vecina República Dominicana.

Esta es la pequeña historia de las botas de Infantería de Marina que tenían que llegar a Haití, como el resto del material solicitado, en uno de los envíos logísticos. El calor y el uso continuado durante tres meses en labores de desescombro en un ambiente como el del Caribe habían deteriorado las botas de muchos infantes, y un soldado con las botas sucias o gastadas no parece un buen soldado, no es la imagen que queremos dar, aun en las condiciones que allí se vivían. Como veíamos la necesidad de cambiar de botas a mitad de misión, nuestro habilitado, el comandante de Intendencia Fernando Torija, las había solicitado a la cadena logística y estaban todos deseando estrenarlas cuanto antes, 150 pares de botas de color árido para Infantería de Marina, con sus tallas para que después no hubiese problemas de reparto. Cada nuevo envío logístico que llegaba, nuestro habilitado se desplazaba al aeropuerto para recepcionarlo y después repartirlo a sus destinatarios.

El pedido de botas se había convertido en un clásico. Se hablaba de él en muchas reuniones y la infantería miraba esperanzada al habilitado cada vez que este anunciaba la llegada de un nuevo envío. Aquella esperanza se estaba empezando a desvanecer después de varios intentos. Los infantes sólo veían que Fernando, tras recibir los pedidos, no les entregaba las anheladas botas. Evidentemente era porque no llegaban, pero tenía que dar explicaciones que a él no le correspondían. Como comandante de la agrupación, tuve que tomar cartas en el asunto directamente y, ante la poca prioridad que se le daba a las botas en la cadena logística por ocupar peso y espacio en los envíos, llamé directamente al almirante del arsenal, Jose Ángel Pita.

- Almirante, un asunto que aunque no parezca prioritario quiero resolver cuanto antes, pues se está demorando demasiado.
- Dime Pacote, si me llamas desde Haití debe de ser importante.
- Pues para nosotros sí lo es y por eso te pido que intervengas.

Le conté que el siguiente envío salía en un par de días y que había que reaccionar muy rápido para poder incluir las dichosas botas en él.

A la mañana siguiente recibí un correo diciéndome que estaba todo coordinado y las botas en el aeropuerto listas para embarcar con el resto del material. Le di las gracias por la gestión. Nos tenemos mutuo aprecio, coincidimos embarcados en el submarino *Tramontana*, él de segundo comandante y yo de oficial de detección submarina; los dos éramos entonces tenientes de navío... Pero sigo contando, que me pierdo.

Ni por esas, las botas se quedaron en el asfalto del aeropuerto. Después de la intervención de dos almirantes para tratar de embarcar las botas, estas se habían quedado en tierra, demasiadas cosas para mandar. Había que colgar a alguien.

Los infantes volvían a mirar a Fernando, lo tenían ya como objetivo y único responsable, pero este no perdía la sonrisa ni la paciencia. Aseguraba, antes de recibir cada envío, que las botas venían en él. Así lo decía cada vez el manifiesto de carga, aunque por alguna extraña razón las botas se resistían a cruzar el charco a pesar de tener billete para el embarque. El día 15 de abril, en la reunión que celebrábamos todas las tardes, Fernando volvió a asegurar muy serio, como tantas veces lo había hecho, que traería las botas, esas que venía solicitando desde hacía tiempo. Nos dio la risa a todos. Él no se molestó, miraba, aguantando el tipo, a los presentes como hombres de poca fe. Al finalizar la reunión me comentó que había preguntado expresamente por las botas y le habían confirmado que esta vez sí habían llegado a Santo Domingo con el resto del material. No lo dijo en público para que los escépticos siguiesen siéndolo y no descubrir la sorpresa del día siguiente.

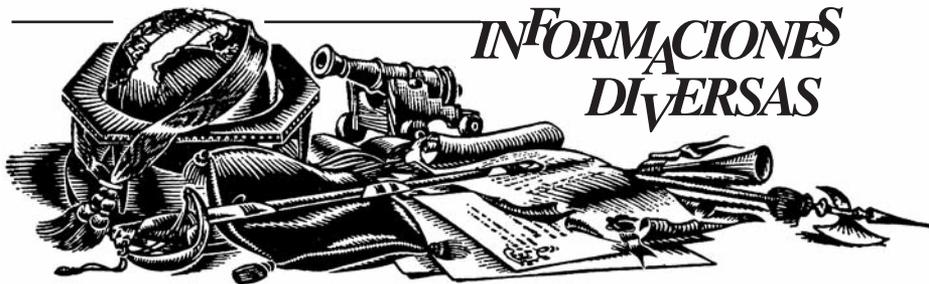
El helicóptero de la 3.^a Escuadrilla en el que regresaba Fernando desde el aeropuerto de Cabo Rojo en la República Dominicana al buque *Castilla*, una vez recogido el envío logístico, no llegó a su destino; sus cuatro ocupantes fallecieron en un accidente.

En los funerales a bordo pudimos observar a los infantes de Marina formando con botas nuevas, que habían viajado en el segundo helicóptero que sí regresó al buque con el resto del envío logístico. Todos las llevaban puestas como pequeño homenaje y reconocimiento a los fallecidos, y en esos momentos me parecía estar viendo a Fernando haciendo una mueca diciéndoles que las había prometido y ahí las tenían.

Fernando Torija, Francisco Forné, Manolo Dormido, Eusebio Villatoro, no os olvidamos.

Dédalo en Cartagena.
(Foto: F. López-Cerón de Lara).





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



El primer artículo del ejemplar del mes de octubre de 1911 tiene por título *Sobre unas bases para el reclutamiento e instrucción del Cuerpo General de la Armada*, del CF Manuel Carballo. Le sigue el titulado *Apuntes sobre explosivos*, continuación del publicado por el mismo autor, el coronel de artillería de la Armada Juan Labrador, en número correspondiente al mes de mayo del mismo año. Le sigue el dedicado a la *Navegación en tiempo de niebla*, en el que se trata del empleo de señales sonoras transmisibles en el aire o en el agua para evitar los abordajes en todos los casos

de encuentro en la mar, artículo del TN J. Rigal, traducido del francés por el TN de 1.ª clase Juan Luis de María. En la sección *Manejo marítimo de los modernos buques de guerra* aparece la primera parte de *Maniobras de fuerza* dedicada a cabrias y plumas, por el TN de 1.ª clase Carlos Suanzes. A continuación viene el titulado *Necesidades navales*, elaborado por el AN Jaime Janer. El último artículo corresponde a la *Historia Oficial de la guerra ruso-japonesa. Tercer ataque y ocupación de la colina de 203 metros y capitulación de Port Arthur*, traducción del publicado en la *Revue Maritime*.

Entre las *Notas profesionales*, elaboradas por la Sección de Información, encontramos las siguientes: *Botadura del contratorpedero Salta* (Argentina); *Submarinos*; *Maniobras navales*; *Un triunfo en construcción*; *La isla de Heligoland*; *Un discurso del Kaiser*; *Proyectores de gran alcance*; *Diques flotantes*; *Nuevo récord de velocidad en la mar*; *Buques antiguos dedicados a baterías flotantes* (Alemania). *Combustible líquido*; *Cañón de 16 pulgadas*; *Manejo de máquinas desde el puente*; *Renacimiento de la máquina marina alternativa* (Estados Unidos). *La catástrofe del Lberté*; *El submarino Rubis en peligro*; *Ejercicios de submarinos*; *Nuevas espoletas para cañones de 75 milímetros*; *El aprovisionamiento de petróleo para los buques de guerra*; *Las maniobras navales*; *Botadura de dos acorazados*; *Nuevos destroyers*; *Accidente en el Gloire*; *La radiotelegrafía en la Marina francesa* (Francia). *Relaciones entre la Marina británica y las Marinas coloniales*; *Nuevos contratorpederos*; *Oficiales especialistas*; *Reducción de desplazamientos*; *Cruceros exploradores* (Inglaterra). *Varada del crucero acorazado San Giorgio* (Italia); *Astilleros y sus recursos*; *Nuevo dique* (Japón); *Hora legal* (Portugal).

La *Miscelánea*, que incluye una dedicada a *Sesión de primavera de la Institution of Naval Architects*, otra al *Sumergible de Laubeuf* y una tercera al *Factor Personal*; la *Bibliografía*, el *Sumario* de revistas y los nuevos libros del Catálogo del Ministerio de Marina completan el contenido del tomo.

A. M. P. F.

HACE CINCUENTA AÑOS



Dos reseñas dan introducción a este número de la REVISTA: la primera sobre *La visita del Ministro de Marina al Departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo*, y la segunda en la que se reproducen las palabras que el ministro de Marina pronunció durante el acto de homenaje celebrado en Motrico con motivo del segundo centenario del nacimiento del brigadier de la Real Armada don Cosme Damián Churruga y Elorza.

El primer artículo versa sobre *Historia del binomio naval*. *Submarino atómico*. *Polaris*, artículo del general de aviación Antonio Rueda Ureta. A continuación aparece los titulados *Sobre formaciones de rastreo con abatimientos*, del TN I. Pulido Ortega; *Una avería muy interesante*, del capitán de máquinas R. Terrones Pazos; *Aspectos médicos del buceo*, del capitán médico A. de Lara Muñoz-Delgado; *El almagesto*, del TN E. Ramírez de Arcos, y *Un material nuevo: El berilio*, del teniente de máquinas G. Leira Rey.

Las *Notas profesionales* comienzan con la dedicada al *Fondeo estilo Hammerlock*, traducción efectuada por el CF Miguel Romero Moreno del artículo publicado en el *Proceedings* en mayo de 1956. Le siguen: *Armas navales modernas o ingenio*, traducción de la *Revue Maritime* efectuada por el capitán de corbeta Carlos Villarrubia; *El proyecto transit*, traducción efectuada por el TN R. de la Guardia Salvetti del escrito por el CN F. Frestag; *Navegación bajo el agua*, traducción efectuada por el CC Francisco Obrador del artículo del mismo título publicado en *The Navy*; *Atenciones y mantenimiento en una alianza oceánica*, traducción del *Proceedings* efectuada por el TN Juan Barceló Azcona, y *La aviación naval soviética*, también traducido del *Proceedings* por el AF Manuel Nadal de Uhler.

Con las secciones *Miscelánea*, *Historias de la mar* (con título *La caza de tiburones*), el *Noticiero* y *Libros y Revistas* finaliza este número de octubre de 1961.

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 OCTUBRE

Día Año

1 1519.—El conquistador español Hernán Cortés, una vez vencida la resistencia del pueblo de Tlaxcala y aliado de Cortés en la lucha contra los aztecas, prepara su marcha contra el Gran Tecnochtitlán.

2 1565.—Juan Vázquez Coronado, una vez obtenido el título de adelantado de Costa Rica, cuando se dirigía a su gobernación la nave en que viajaba naufraga por estas fechas, muriendo todos sus ocupantes.

3 1554.—El Cabildo de Santiago de Chile, previo acuerdo de las partes en litigio, somete al fallo arbitral de los letrados Altamirano y Alonso de las Peñas la gobernación provisional de Chile entre los generales Francisco de Villagrán y Francisco de Aguirre. En esta fecha los jueces árbitros emiten el fallo a bordo del navío *Santiago*, anclado en las costas chilenas.

4 1504.—Enferma la reina Isabel la Católica, firma en esta fecha su testamento declarando a su hija Juana heredera universal.

5 1582.—El papa Gregorio XIII reforma el calendario a fin de ajustarlo al ciclo solar. En esta fecha, en España, Portugal y América se pasa de esta fecha a la del día quince del mismo mes.

6 1544.—En esta fecha el conquistador español Gonzalo Pizarro entra en Lima y nombra a Alonso de Toro su teniente gobernador en la ciudad de Cuzco.

7 1597.—El papa Clemente VIII expide en esta fecha una bula por la que se le concede a la Universidad de la ciudad de México el título de Pontificia.

8 1565.—Alcanzadas las Filipinas por Miguel López, este pide al fraile agustino y experto navegante Andrés de Urdaneta que embarque en el patache *San Pedro* y trace la ruta más apropiada entre Manila y Acapulco. En este día Urdaneta llega al puerto de Acapulco, quedando descubierta la ruta de poniente que hizo posible el comercio de Oriente con la Nueva España.

9 1538.—El gobernador de Venezuela Jorge Spira, después de su expedición por tierras del interior, regresa por estas fechas a la ciudad de Coro con su tropa desecha por los muchos padecimientos que tuvo que soportar.

10 1542.—La expedición de Juan Rodríguez Cabrillo, apoyada por el virrey de Nueva España Antonio de Mendoza, recorre la costa norte del Pacífico esperando encontrar la mítica ciudad de Cibola. En este día llega la expedición a San Buenaventura, en California.

11 1540.—El conquistador español Pedro de Alvarado, en su viaje de exploración hacia las islas de la Especiería, llega en este día con su armada al puerto de Navidad, al noroeste del actual puerto de Manzanillo, para proveerse de agua fresca y alimentos.

12 1762.—Por estas fechas, la flota inglesa del almirante Cornisa, compuesta por ocho buques de guerra, tres fragatas y dos mercantes, apresada al navío español *Santísima Trinidad* en aguas de Filipinas con un cargamento por valor de tres millones de pesos en sus bodegas.

13 1527.—El papa Clemente VII ordena que se erija la catedral de México, que será construida en el mismo lugar donde se encuentra la actual, iniciada esta cerca de cincuenta años después.

14 1536.—El almirante Cristóbal Colón, en su segundo viaje a las Indias siguiendo una dirección más al sur que en su primero, navega por el Atlántico con un tiempo muy favorable, por lo que en pocos días avistará las Antillas.

15 1555.—Jerónimo de Alderete, nombrado por el rey Carlos I gobernador y adelantado del reino de Chile, sale en este día con su expedición del puerto de Cádiz hacia Panamá para hacerse cargo de su gobernación.

16 1789.—El virrey de Nueva España, Antonio Flores, quedó muy afectado por la noticia de la muerte del rey Carlos III de quien había sido protector. La Audiencia de México informó a la Corona de su mala salud, por lo que se ordenó fuera relevado dignamente sin ser sometido a juicio de residencia y otorgándole seis meses de sueldo para que regresara a España en esta fecha.

17 1538.—El conquistador español Pedro de Alvarado durante su estancia en España frecuentaba la casa de María Manrique, madre de su primera esposa. Prendándose Alvarado de su cuñada Beatriz y al ser correspondido por ésta, deciden contraer matrimonio en este día.

18 1595.—Álvaro de Mendaña y Neyra, en su segundo viaje por el Pacífico para establecer una colonia en las islas Salomón, estando en la isla de Santa Cruz enfermo de malaria fallece en este día; se hace cargo de la expedición su esposa Isabel de Barreto.

19 1504.—Colón, de regreso a España en su cuarto viaje a las Indias, sortea una terrible tormenta con grave riesgo de hundirse en la mitad del Atlántico. En este día, calmado ya, proceden a realizar una reparación de fortuna con la entena del palo mayor roto.

20 1519.—El rey Carlos I, elegido emperador del Sacro Imperio Romano Germánico a la muerte de su abuelo Maximiliano, estando en Flandes dispuso ser coronado en Aquisgrán en esta fecha.

21 1518.—Ante la necesidad de mano de obra en las colonias americanas, la Corona autorizó la importación de esclavos de África. Mediante un real decreto de esta fecha, se ordenaba a los funcionarios de la Corona que se abstuviesen de cobrar todo impuesto por la importación de estos esclavos.

22 1526.—La expedición de García Jofre de Loaysa, en su viaje a las islas Molucas a través del estrecho de Magallanes, llega por estas fechas a las islas Célebes.

23 1519.—En su paso hacia el Gran Tenochtitlán desde la ciudad de Cholula, el capitán Diego de Ordás, de las fuerzas de Hernán Cortés, asciende al volcán de Popocatepetel ante el asombro de los aborígenes que le acompañan y recoge azufre para fabricar pólvora.

24 1604.—Juan de Oñate, en su viaje de exploración y conquista por los territorios de Nuevo México, parte por estas fechas de la base de San Gabriel hacia el oeste a través de territorio de los indios hopi.

25 1593.—El gobernador de Filipinas, Gómez Pérez Dasmariñas, organiza una gran expedición desde Manila hacia las islas Maluco. Para completar la dotación de la nave capitana, el gobernador embarcó por la fuerza a doscientos chinos, que en la noche de este día se rebelaron a bordo contra los españoles y se hicieron con el control de la nave.

26 1603.—Gaspar de Zúñiga y Acevedo cesa en esta fecha como virrey de la Nueva España. Durante su gobierno se llevaron a cabo las exploraciones de Nuevo México y California por Sebastián Vizcaíno.

27 1547.—Pedro de los Ríos y Gutiérrez de Aguayo muere en esta fecha a consecuencia de las heridas sufridas en la batalla de Huarinas, cerca del lago Titicaca. Fue gobernador de Castilla del Oro y participó junto a Francisco Pizarro en la conquista del Perú.

28 1538.—El papa Paulo III, mediante la bula *In Apostulatus Culmine XV* de esta fecha, instituye la Universidad Primada de América en Santo Domingo, a cargo de los padres dominicos. La actual Universidad Autónoma de Santo Domingo es heredera y continuadora de aquella.

29 1513.—Vasco Núñez de Balboa, después de tomar posesión de las islas de las Perlas en el golfo de San Miguel, manda a su escribano Valdearrábano para que junto a varios indios viera el modo en que estos pescaban las famosas perlas.

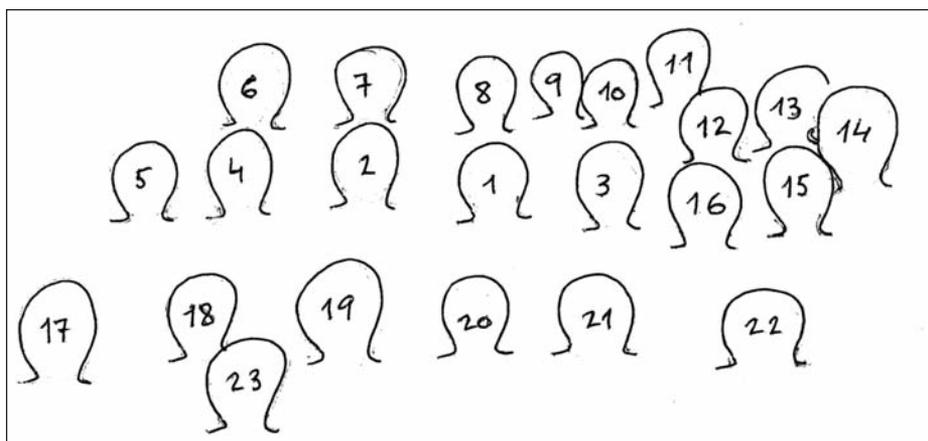
30 1580.—El conquistador español Juan de Garay, una vez repoblada la naciente ciudad de Buenos Aires, se dirige con su expedición a la ciudad argentina de Santa Fe de la Vera Cruz, fundada por él, para continuar los trabajos de organización de dicha ciudad.

31 1553.—Se forma la primera comunidad negra en Esmeraldas, en el territorio de Ecuador, que no experimentó la esclavitud. Su líder fue Alonso de Illescas.

VIEJA FOTO



Destructor *Juan Lazaga*. Plymouth, julio 1928.



IDENTIFICACIÓN DE LA FOTOGRAFÍA

- 1.—No identificado.
- 2.—Cónsul. No identificado.
- 3.—Capitán de corbeta Royal Navy. No identificado.
- 4.—Capitán de corbeta don Ramón Agacino.
- 5.—Teniente de navío don... Rodríguez.
- 6.—Capitán de fragata don Antonio Azarola Grasillón.
- 7.—Capitán de fragata don Pascual Díez de Ribera, marqués de Valterra.
- 8.—Capitán de fragata don Ramón Díez de Ribera, marqués de Huétor de Santillán.
- 9.—Médico. No identificado.
- 10.—Capitán de corbeta don... Sartorius, grande de San Luis:
- 11.—¿Renet? Contador. No identificado.
- 12.—Miguel Morey, maquinista.
- 13.—Don Antonio Deudero Delgado, maquinista oficial del primera clase, jefe de máquinas.
- 14.—Don José Rodríguez.
- 15.—Capitán de fragata don Gabriel Fernández de Bobadilla.
- 16.—No identificado.
- 17.—No identificado.
- 18.—Teniente de navío (?) don Gerardo López de Arce:
- 19.—Teniente de navío (?) don Juan Gener.
- 20.—Teniente de navío don José Nieto.
- 21.—Teniente de navío don José Morante.
- 22.—Alférez de navío don Antonio Díez de Pache.
- 23.—Alférez de navío don Mauel Ribera.



MARINOGRAMA NÚMERO 467

Por TAL

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

De una crítica sobre un cuadro con motivo marineru. Al final el nombre del autor.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Arq. Nav.: Bote grande, de veinte o más remos, con dos palos y carroza a popa, que sirve para el uso de los generales y otras personas de carácter
- B.—Org.: Lugar existente en los puertos para tener en cuarentena u observación a las dotaciones o pasajeros procedentes de países contagiados
- C.—Pesca.: Preparado de camaroncillo machacado y reducido a pasta, que sirve de cebo en las pesquerías (plural)
- D.—Pesca.: Red
- E.—Nav. y Man.: Gires el buque llevando la proa hacia sotavento . .
- F.—Arq. Nav.: Picadero

74 14 13 8 81

18 101 100 64 35 2 80 52

39 6 5 1 95 21

82 46 3 7 19 102

62 86 10 30 12

25 15 85 54 4 37

G.—Arq. Nav.: El timón de la nave (acepción antigua)	91	23	34	45	11					
H.—Man.: Sitio hacia la borda contra el cual se abozan los obenques para prevenirse a la entrada de un temporal a fin de poder picarlos con facilidad si se llega a desarbolar del respectivo palo	90	9	72	36	17	49	98			
I.—Geogr.: Península, peñíscola, lengua de tierra (denominación antigua)	40	88	59	69	76	79	48	71	31	27
J.—Man.: Holgura o juego de un cabo	61	26	50	99						
K.—Nav. y Man.: Conjunto de pesos y pipería de aguada que se coloca en el fondo y espacio de la bodega del buque para darle estabilidad (plural)	42	20	24	63	16	32	78			
L.—Mit.: Héroe de la guerra de Troya, hijo de Afrodita, esposo de Creúsa, una de las cincuenta hijas de Príamo. Durante su huida de Troya llevó en hombros a su anciano padre	75	51	43	68	67					
M.—Arq. Nav. y Man.: Cuerdecita sin pelusillas que sirve a los carpinteros para hilar o linear las piezas (plural)	60	73	29	66	38					
N.—Arq. Nav.: Las varengas, particularmente las de en medio, cuando el buque tiene poca astilla muerta	56	44	77	84	89	28				
O.—Org.: Realices el acto más importante de tu vida militar ante la bandera de España	58	57	70	47	53					
P.—Arq. Nav.: La longitud del palo desde el racamento de su respectiva verga, cuando está izada, hasta el sitio a que llega la relinga del pujamen de la vela	87	65	41	33	92					
Q.—Zool.: De la tierra el cordero y de la mar el	55	83	93	22						
R.—Org. Denominación de uno de los buques de desembarco (acrónimo)	94	97	96							

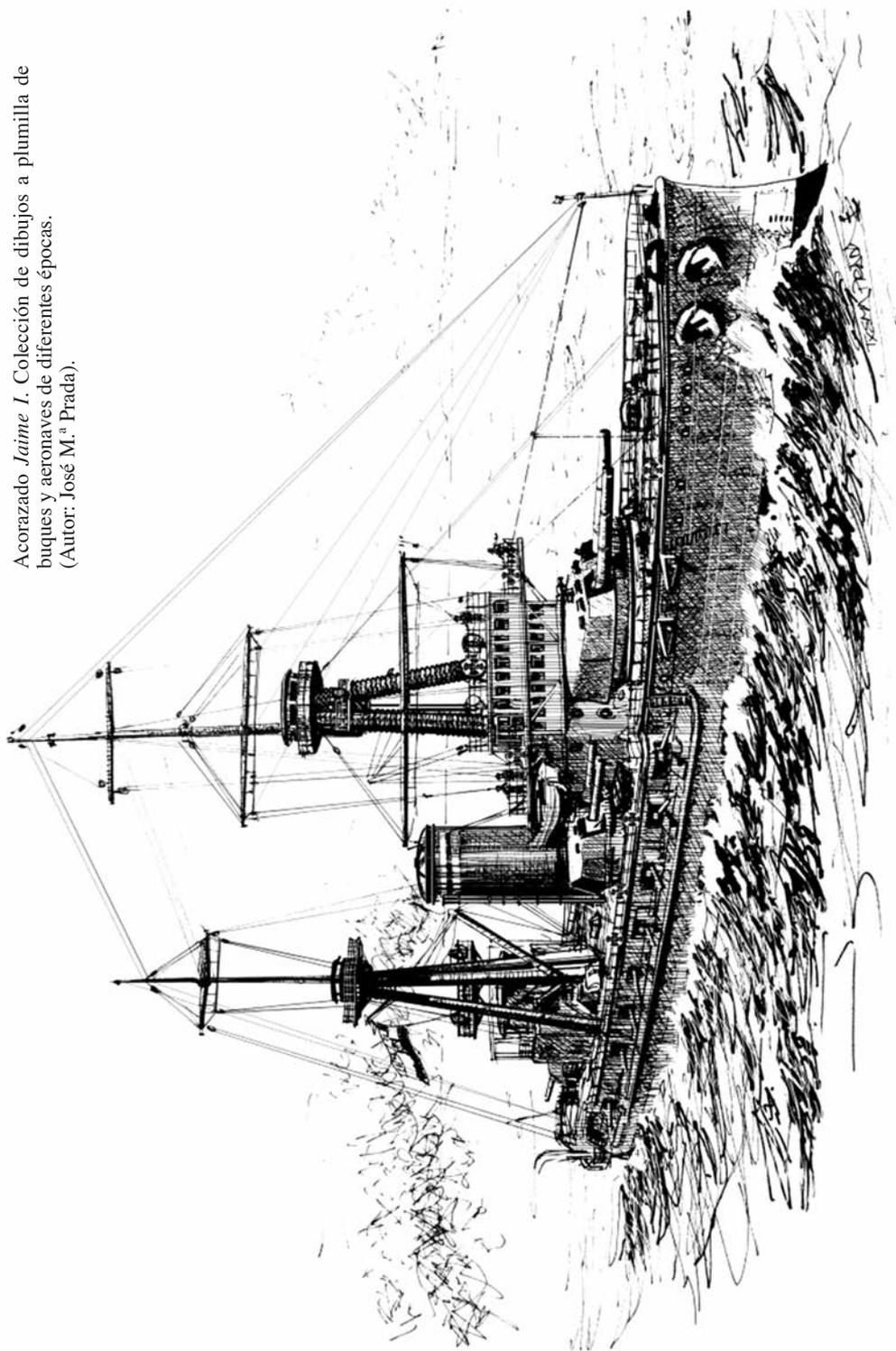
MARINOGRAMA NÚMERO 466

Por TAL.

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

De Historia Militar de España. Varios autores.

Acorazado *Jaime I*. Colección de dibujos a plumilla de buques y aeronaves de diferentes épocas.
(Autor: José M.^a Prada).



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Cajeta tejida de cojín o afelpada

Es una especie de cajeta que se solía poner de protección al roce.

Historia

Languidecía el día a bordo de la carabela *Condesa*. La luna asomaba su cara por el horizonte y una suave brisa mecía la pequeña carabela al compás de las olas. Su capitán, don Vicente Yáñez, se encontraba con don Diego, el contra maestre, revisando la jarcia que arbolaba la carabela, cuando Miguelito, ese pequeño y endiablado grumete sanluqueño, corría por la cubierta perseguido por uno de los marineros. «Quieto parado, truhán», bramó Don Diego. «No son horas de correr por cubierta. ¿Qué ocurre Manuel?». El marinero al ver al nostramo abandonó la persecución, y sin responder se marchó murmurando cosas irrepetibles.

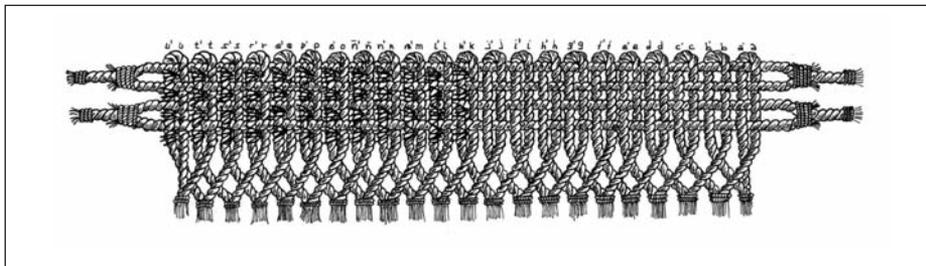
«Miguelito, quiero que hagas un trabajo y cuando termines vas a ir a disculparte con Manuel. Sube a la cofa y revisa, antes de que oscurezca, el cojín de la cofa». Miguelito, obediente, así lo hizo y al terminar preguntó: «¿Don Diego, qué tipo de atadura es esa que he tenido que revisar? Me pareció una especie de felpudo como el que tiene mi abuela en la puerta de su casa en Sanlúcar».

Don Vicente sonrió mientras Miguelito se acomodó en la regala, bien sujeto a la obencadura dispuesto a escuchar las explicaciones del contra maestre. Don Diego, sin prisas y sintiéndose centro de atención, rellenó su pipa con tabaco canario y encendiéndola, dio una larga y profunda calada, aspirando con deleite el tabaco. Apoyándose sobre la borda comenzó su explicación: «Nos encontramos a comienzos del siglo XVI cuando la Carrera de las Indias comenzaba a dar señales de su envergadura y del esfuerzo que iba a ser necesario aplicar para su mantenimiento, empresa que hoy en día no ha sido analizada lo suficiente ni valorada en toda su grandeza. Estos viajes de descubrimiento y expansión territorial necesitaban de una política humana, económica y naval, pues el dominio del mar era algo imprescindible. Pensemos que en esta época, los conocimientos para la navegación se transmitían de forma oral, por ello se hizo necesario crear un órgano que controlase y armonizase el saber y la experiencia náutica adquiridos. Así pues a partir de 1504 todos los avances tecnológicos, descubrimientos y demás vicisitudes del tráfico comercial hispano-americano pasaron a ser controlados por la Casa de Contratación sevillana. Como resultado de ello, 60 años más tarde se puso en marcha un extenso y detallado programa de construcción y armamento naval, que permitiría a España mantener e incrementar su poder marítimo y salvaguardar sus inmensas e ingentes posesiones territoriales, así como preservar los conocimientos adquiridos en las largas travesías por ultramar.

Fruto de ese programa fue la aparición de unas mejoras en la arboladura y en las vergas de los palos. Entre ellas se encuentra la «cajeta tejida o coxin», que permitía preservar las vergas del roce con su palo evitando su rotura durante las prolongadas navegaciones al Nuevo Mundo y por el Pacífico.»

Así podría narrarse la aparición de este tipo de amarradura. La descripción gráfica más antigua que he podido encontrar se encuentra en la lámina número 64 «Contraamuras, bozas, balzos de faxas tomadores, eslingas, mogleles, palletes, red de fok y de trincheras para el servicio de un navío» del libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (1).

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



Etimología

En el documento los *Quatri Partitu en cosmographia practica i por otro nombre llamado espejo de navegantes*, de Alonso de Chaves (2), se menciona y define el cojín como «uno que es hecho con filarzaga (cualquier hilo de cáñamo de un cabo de la nao) que se coloca entre la entena y el mástil para que no se roce». Podemos pensar que este tipo de cajeta se conocía hacia 1500 de una forma más o menos parecida a la actual. El nombre de «cajeta tejida de cojín» o simplemente «cojín» no tiene un origen claro, pero, como tantos otros, se deriva del uso que se le daba a la amarradura en cuestión. Al ser un tipo de trenzado, toma el nombre de cajeta, y al emplearse como protección, se llama cojín.

Confección del nudo y usos más comunes.

Para su confección, don Diego tomó varios trozos de cabo comenzó a explicar la forma como lo iba haciendo: «Tomemos 4 trozas, *A, B, C* y *D* de cabo de longitud suficiente para cubrir la parte de proel de la cofa. Cortemos un número suficiente de filásticas para trenzarlas sobre estos cabos. Sea *aa'*, la primera y *uu'* la última.

Tomemos la filástica *aa'* y doblémosla por la mitad, pasando el firme a por encima y por debajo de los 4 cabos, y el firme *a'* por debajo y por encima respectivamente. Hagamos esto con todas las filásticas hasta completar el ancho a proteger. Para finalizar, los chicotes se trenzan del siguiente modo: *a* con *c'*; *b* con *d'*; *c* con *e'*; *d* con *f'*; *e* con *g'*... y *s* con *u'*. Finalmente se trenzan *a'* con *b'* y *t* con *u'*. El cojín se hace añadiendo meollar para hacer una especie de felpa y suavizar el roce del puño de amura de la vela sobre los diversas partes del navío. Estos son: en el tamborete de la cofa, el bauprés para evitar el roce del puño del trinquete cuando se amura, entre la verga y el mastelero, en las bordas y obenques proeles para que no se rocen las amuras, escotines y relingas de las velas.

Otras denominaciones

La «cadeneta tejida» o «cojín» se denomina en italiano: *morsello di cusino*, *morsello felpatto* o *strapazzatto*; francés: *garcette lardé*; inglés: *caburn thrumed*, *fothering a caburn*; en portugués: *cajeta de guirnalda* o *coxin*

Juan OZORES MASSÓ



(2) DE CHAVES, Alonso: (Sevilla 1537) Tratado Tercero y Postrero del Tercer Libro o Tercera Parte del *Quatri Partitu en cosmographia practica i por otro nombre llamado espejo de navegantes*.



LEXICOGRAFÍA

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

MULETILLAS INNECESARIAS

*En el país de los cojos
el que usa muletas
es capaz de torear.*

(Fernando Sanfernando).

Paciente lector, ¿cuántas veces ha leído usted frases como «a los fines que estime oportunos», «adjunto remito la documentación del anexo»? Podría seguir y llenar una página. O más.

El lenguaje administrativo que empleamos en la Armada (en realidad, en toda la Administración) se caracteriza por la tendencia a cobijarse bajo muletillas como las citadas en el párrafo anterior, haciendo un uso repetitivo y hasta cansino de las mismas estructuras y frases —no siempre las más adecuadas—, cuya consecuencia es un estilo anquilosado, monótono, muchas veces anticuado y no pocas incorrecto, que choca frontalmente con la gran riqueza de nuestra lengua.

Aunque sé que seguiré padeciendo el síndrome de Juan el Bautista al que ya me he referido en estas páginas de *Lexicografía* de

nuestra querida REVISTA GENERAL DE MARINA (ya saben: esa especie de enfermedad que hace que te sientas como «la voz que clama en el desierto»), propongo a todos el siguiente reto (pero a *todos*, no sólo a los escribientes): modernicemos la redacción de nuestros documentos administrativos y hasta olvidémonos de algunas fórmulas que, no por muy usadas, dejan de ser aberraciones. Para ello, permítanme que efectué un análisis, en absoluto exhaustivo, de algunas construcciones que campan a sus anchas contaminando el lenguaje administrativo de la Armada.

El sustantivo y el verbo

El lenguaje se fundamenta sobre dos pilares incuestionables: el sustantivo y el verbo.

Con el sustantivo se designan personas, animales, cosas materiales o abstractas, cualidades físicas o morales, etc.; mientras que el verbo indica las acciones o estados referidos a dichos sustantivos. Del sustantivo nace la construcción nominal, y del verbo, la verbal, claro. Ambas se pueden emplear sin atentar contra el idioma, pero el predominio de una u otra repercute enormemente en la calidad del estilo; así la construcción nominal es objetiva, impersonal, sencilla, breve y concisa, frente a la construcción verbal, más compleja, pero menos abstracta. Compárese esta construcción nominal, «A efectos de indemnización por traslado de residencia por parte del solicitante...», con esta otra, verbal: «Para que el solicitante cobre la indemnización por el traslado de su residencia...». Dígame, paciente lector, ¿cuál considera que está mejor redactada y es más clara? Además, a mí ese «por parte del solicitante» me hace pensar que sólo un «trozo» del solicitante es el que solicita el dichoso traslado. Y qué decir de «a efectos de» con el significado de «para tramitar o para cobrar».

El abuso del estilo nominal

Una peculiaridad llamativa del lenguaje administrativo en general, y del que empleamos en la Armada en particular, es abusar de los sustantivos y muchas veces de los adjetivos, todo ello en detrimento de los verbos. Mediante este recurso, sin duda pecaminoso, se hace recaer sobre el sustantivo casi todo el peso semántico de las frases, dejando al verbo un papel auxiliar, casi secundario, al que en absoluto debe estar relegado.

Sí, es verdad que un texto que contenga muchos sustantivos transmite objetividad, frialdad y abstracción (esta circunstancia se agrava porque muchos de los nombres empleados acaban en *-ción*, *-miento*, *-idad*), pero la búsqueda de la despersonalización, la imparcialidad y la atemporalidad (obsérvese cómo en lo que va de párrafo he usado dos palabras terminadas en *-ción* y cinco en *-idad*), propia del estilo nominal, no debe hacernos olvidar que si la abundancia se transforma en recargamiento se perjudica la fluidez, se ralentiza el ritmo y la lectura se hace pesada.

Además, tenga en cuenta, paciente lector, que las palabras abstractas son menos inteligibles, lo que nos obliga a realizar un mayor esfuerzo para comprender lo escrito. Y, encima, la concurrencia de sustantivos con la misma terminación produce una cacofonía desaconsejable y hasta desagradable: «Resolución sobre la tramitación de la iniciación del procedimiento de desmilitarización de la munición», «Se ha desarrollado con aprovechamiento el curso de aprovisionamiento en cumplimiento de lo establecido en las normas...». «El licitador afirma bajo su responsabilidad no hallarse comprendido en los casos de incapacidad e incompatibilidad que la legalidad vigente contempla», etcétera.

Perífrasis o locuciones verbales

¿Quién nos ha impuesto la obligación de sustituir verbos sencillos por perífrasis o locuciones verbales? Me explico. Una semana después de las elecciones de mayo, en el programa de radio que los sábados por la mañana dirige Pepa Fernández, se comentó esa costumbre tan extendida que consiste en decir que «los ciudadanos ejercieron el derecho al voto», en vez de, simplemente, «los ciudadanos votaron». La locutora comentó, cargada de razón, que para votar hay que tener derecho a ello, si no, no se puede votar. El razonamiento es apabullante, pero ha calado tanto esa perífrasis que si no se sustituye «votar» por «ejercer el derecho al voto» puede parecer que diciendo sólo «votar» se está devaluando la importancia del citado derecho. Retorcido, ¿verdad? Pues bien, algo parecido sucede con frases como «Una vez cumplimentado, el interesado hará entrega del documento en un plazo no superior a diez días». Este ejemplo ilustra el recurso que consiste en expresar los hechos por medio de un verbo carente de significado en la frase (hará) junto a un sustantivo que concreta la acción y sobre el que recae el peso semántico (entrega). ¿Acaso no es más fácil emplear la forma simple y conjugada del verbo: *entregará*? A continuación, me permito la osadía de indicar unos cuantos ejemplos de perífrasis muy frecuentes en el lenguaje administrativo, cuya sustitución por verbos más sencillos es,

a mi juicio, muy recomendable (entre paréntesis coloco la forma sugerida): «visita de inspección (inspeccionar)», «conceder autorización (autorizar)», «hacer uso (usar o utilizar)», «ser de aplicación (aplicarse)», «dar aviso (avisar)», «introducir modificaciones (modificar)», «estar en condiciones de (poder)».

El adjetivo

El empleo del adjetivo en los documentos administrativos, donde se usa un lenguaje técnico y objetivo, debería caracterizarse por la sobriedad, puesto que no cabe la implicación personal del redactor. Por tanto, es muy importante manejar los adjetivos con cuidado, moderación y, sobre todo, con propiedad.

La proliferación de sustantivos, consecuencia del estilo nominal del que hemos hablado más arriba, atrae como un imán a los adjetivos, cuyo uso es muchas veces superfluo: «autoridad competente», «legislación vigente», ¿acaso una autoridad incompetente tiene autoridad y una legislación no vigente está en vigor?

Incluso un adjetivo puede aparecer agrupado con otros adjetivos, cuya reiteración acaba por consolidarlos en un orden inmutable: «procedimiento administrativo común», «cláusulas administrativas particulares»... Un ejemplo curioso es: «normas legales aplicables», y la curiosidad estriba en «aplicables» porque me pregunto si las normas legales «no aplicables» deben citarse.

La falta de sobriedad en el empleo de los adjetivos también se manifiesta en frases como: «oportuna autorización», «los fines que estime oportunos», «su debido trámite», «urgente necesidad», textos que se han convertido en fórmulas invariables, cargantes e innecesarias.

«Adjunto remito»

Hay una muletilla que, por sí sola, se merece un párrafo independiente: se trata de «adjunto remito». Es una muletilla tan empleada en la Armada y en todo el lenguaje administrativo que es muy raro encontrar un escri-

to en el que no aparezca. Suele figurar al comienzo del texto, con dos posibles funciones: como verbo y como adverbio. Como verbo es normal que se acompañe con otro verbo de significado casi idéntico: «Adjunto remito» o «Adjunto se acompaña el expediente». Se trata de una clara redundancia que puede evitarse quitando uno de los dos verbos: «Adjunto el expediente», «Remito el expediente» o «Acompaño el expediente». Para analizarla como adverbio prestemos atención a la siguiente frase: «Adjunto le remito el certificado de haberes». Veamos: El sujeto está implícito en el verbo «remito»; mientras que «el certificado de haberes» es el complemento directo; y «le» es el complemento indirecto. Entonces, ¿qué función desempeña «Adjunto» en esa frase? Pues la de modificar al verbo «remito»: es decir, actúa de adverbio porque indica la manera en la que se efectúa la acción de «remitir». Pero, si es un adverbio, tendría que tener una forma invariable (como *pronto*, *tarde*, *muy*, *bastante*, etc.). Hagamos una prueba: cambiemos de lugar el supuesto adverbio «adjunto»: «Le remito el expediente adjunto», «Le remito la liquidación adjunta», «Le remito los informes adjuntos», «Le remito las notas adjuntas». Obsérvese que ha sido necesario hacerlo concertar en género y número con el complemento directo. ¿Por qué? Porque «adjunto» no es un adverbio, sino un adjetivo. Es decir, en la oración «Adjunto le remito el certificado de haberes» está mal empleado.

Epílogo

Juan el Bautista se alimentaba de raíces, miel silvestre y saltamontes. Me temo que después de este rapapolvo habrá quien se sienta aludido y me enviará al desierto, o a otro lugar menos higiénico a purgar el síndrome que padezco o... a los fines que estime oportunos.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



(Ing.)

Alborán vista por el alavante.
(Foto: Roberto López L.)





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.

24.661.—F. D. J.



Un pausado paseo por las calles de los barrios céntricos de Ferrol —Magdalena y Esteiro— puede servir para observar en el dintel o en el umbral de piedra de la entrada de algunas antiguas casas —aunque ya muy pocas— las letras grabadas que dan título a esta miscelánea.

No se trata de las iniciales del actual o un anterior propietario. Decidida en el siglo XVIII la ubicación en la ría de Ferrol de la capital de uno de los tres departamentos que iban a suponer la reconstrucción de la Marina, quedaba la ingente obra de construcción no sólo del arsenal y astillero, sino de la ciudad. Uno de los pasos fue la compra por parte del



rey de los terrenos para edificar las casas (que se pagasen o no es ya otra cuestión). Pues bien, en los edificios de la época (hablamos de la segunda mitad del citado siglo), las letras F. D. J. significaban «Foro de Jubia», pues a este foro pertenecían. Podría buscarse una similitud, en materia de impuestos de aquella época y la actual, pues si bien hoy disfrutamos de los cuidados en tres niveles distintos: central, autonómico y local, en aquel entonces eran también tres los destinos de los impuestos: el rey, el señor y la iglesia.

P. G. F.

24.662.—Regalo



julio de 1860:

Leemos en el Diario de Sesiones de Cortes del Senado del viernes 6 de

«Fueron recibidos con agrado y se acordó repartir 100 ejemplares de la *Memoria sobre la navegación submarina*; ejemplares que remitía D. Narciso Monturiol.»

Ésta era la segunda memoria que publicaba sobre su ingenio el celeberrimo catalán, en la que, además de describirlo, solicitaba

ayuda de los sabios, de los capitalistas y del Gobierno para perfeccionarlo.

A. A. A.

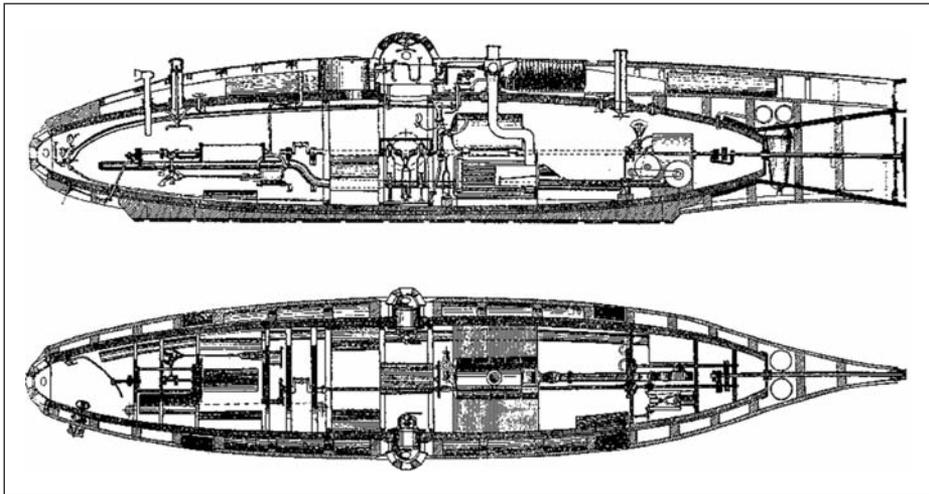
24.663.—Carlos Rivero Ortiz



Recortes Útiles es el curioso nombre de un libro editado en San

Fernando en 1901, escrito por el artillero de mar de 1.ª Carlos Rivero Ortiz. En él pueden encontrarse datos, por ejemplo, de un cañón revólver, el Hotchkiss de 37 mm, que había sido adoptado en la Armada por R. O. de 18 de enero de 1886. Lo curioso del nombre del libro obedece a que en su índice, además de la descripción de varios tipos de armas —fusil Mauser, revólver Smith Wesson, etc.—, hay otras materias distintas, tales como el «Reglamento de la Brigada de Artilleros de Mar, Obligaciones del Secretario de Sumaria», etc. Todo ello se debe a que la obra, dedicada al almirante Cervera y Topete, está dirigida *A mis compañeros*.

Tal vez sorprenda saber que este artillero no sólo publicó este libro, sino otros dos, cuyos títulos evidencian estar dirigidos a un sector de lectores mucho más amplio: *Galería biográfica de ministros de Marina de los*



siglos XVIII y XIX es el título de uno de ellos; el del otro es *Historia de los nombres de nuestros buques de guerra*, editado en San Fernando en 1905.

Carlos Rivero, que había nacido en octubre de 1869, finalizó su vida profesional en Ceuta, perteneciendo al Cuerpo de Celadores de Puerto.

P. G. F.

24.664. — Apoyo a los inventores españoles



En los primeros años de la década de los 40, una de las grandes preocupaciones del Gobierno era evitar que ciudadanos de talento emigrasen al extranjero, animados por algún suculento contrato que pudiera llegarles del exterior, cosa que por otro lado era normal dados los años de penuria que se avecinaban en un país como España, que acababa de salir de una devastadora

guerra civil. Así, se dictaminó una serie de medidas para tratar de evitar en lo posible lo que se dio en llamar la fuga de cerebros, ya que se consideraba que estas personas darían más prestigio a España permaneciendo en ella que marchándose a vivir al extranjero, y cuya permanencia aquí sería además una especie de reclamo para aquellos extranjeros que quisieran contactar con ellos, que de ese modo tendrían que venir a nuestro país. Así, físicos, matemáticos, ingenieros, médicos, artistas en general y un largo etcétera de españoles que destacaban en sus profesiones recibirían el apoyo y el aliento del Gobierno para permanecer en España, teniendo constancia que algunos de ellos llegaron incluso a recibir alguna carta por parte del ministro de su gremio, alentándoles a quedarse.

De entre todas esas personas que se trataba de mimar, quizá las más valoradas también, estaban los que se encuadraban dentro del indeterminado colectivo de inventores. Estos además no tenían por qué ser necesariamente personas de muchos estudios,

¡Españoles!

**En España hay también inventores, como en otros países.
Apoyarlos y protegerlos es obra de elemental decoro
nacional.**

*

**Los españoles tenemos ganada fama de poseer ingenio.
Es cierto. Pero no lo es menos que por falta de aliento,
de apoyo y de colaboración se malograron tantos y tantos
destellos geniales.**

¡Acordaos de Isaac Peral!

*

¡Apoyad con tesón y con orgullo a los inventores de España!

con lo que podría darse el caso de que alguno pasase un tanto desapercibido para las autoridades, corriéndose el riesgo de que un ingenio gestado en nuestro país, en un momento dado, traspasase las fronteras patrias y llegase a oídos de dirigentes extranjeros que podían así robarle a España la paternidad de un nuevo invento. Para paliar este riesgo de fuga, una de las medidas adoptadas fue hacer unas tarjetas en las que se exhortaba a apoyar y a alentar a aquellos de los que se tuviese conocimiento de que tenían algún invento en preparación. Recientemente, una de ellas ha llegado a nuestro poder, y en ella vemos como curiosamente la España de la posguerra aún se lamentaba de lo sucedido al teniente de navío Isaac Peral medio siglo antes. Según se deduce de su lectura, el fracaso del submarino del inventor cartagenero se afirma que se debió principalmente —entre otras razones— a la falta de aliento, apoyo y colaboración ... ¡y pensamos que no le faltaba razón...!

D. Q. C.

24.665.—Capellanes



Una Real Orden de 31 de agosto de 1825 sobre un plan de arreglo y reformas en la Marina, disponía en cuanto a los capellanes que: «...no habrá Cuerpo de ellos en la Armada y los que en lo sucesivo sean necesarios para embarcar se pedirán al Vicario Castrense, quien los nombrará en clase de provisionales de los Seculares o Regulares que lo pretendan y quedarán separados de la Marina el mismo día que se desembarquen, si bien les servirá este mérito, supuesto su buen desempeño, para volverse a embarcar cuando se necesiten. Habrá en San Fernando un Cura párroco con dos tenientes; otro en la Carraca con dos tenientes todos a las ordenes del Vicario Castrense del Departamento. En Ferrol habrá un Cura párroco y dos tenientes y lo mismo en Cartagena con obligación de decir misa en los días de precepto...».

J. A. G. V.



Alfonso XIII retratado por Gonzalo Bilbao.

24.666.—Primera real visita a Canarias



La primera visita de un monarca español a las Islas Afortunadas fue la realizada por Alfonso XIII entre el 23 de marzo y el 4 de abril de 1905 a bordo del trasatlántico *Alfonso XII*, siendo escoltado por los buques más importantes de la escuadra: *Pelayo*, *Carlos V*, *Princesa de Asturias*, *Lepanto*, *Río de la Plata*, *Extremadura* y *Giralda*.

Espalmador

24.667.—Patronazgo



Desde el año 1758 San Juan Nepomuceno es patrón del Cuerpo de Infantería de Marina de España. El antecede-

dente de este patronazgo lo encontramos en una Real Orden de 3 de agosto de 1731, en la que se dispone que el batallón de Barlovento lo tuviera como patrón.

Una talla del siglo XVIII del santo, con rasgos de indio americano, se veneró siempre en una capilla del Cuartel de Batallones de San Fernando (Cádiz), al parecer traída por el capitán general Pablo Morillo al repatriar sus tropas después de la batalla de Ayacucho. En principio se entronizó en la parroquia de Ferrol y posteriormente pasó a San Carlos.

En Cartagena la cofradía de San Juan Nepomuceno se instituyó en 16 de mayo de 1756 y sus estatutos fueron aprobados en 29 de febrero de 1760, adquiriéndose tres años después una imagen del titular que se encargó a Francisco Salzillo, dándosele culto en la ayuda de parroquia de San José, pasando posteriormente a la iglesia de Santa María de Gracia, compartiendo capilla con la Virgen del Rosario en cuya cúpula el pintor valenciano Francisco Folch de Cardona y el cartagenero Aguilar pintaron un fresco representando la glorificación del santo.

J. A. G. V.

24.668.—Duelo entre Topete y Campoamor



En 1863, el brigadier de la Armada retó en duelo al poeta Campoamor, autor de un artículo de prensa contra jefes de

la Armada que rechazaban el nombramiento de Augusto Ulloa como ministro de Marina. El duelo fue a sable y el poeta demostró mayor destreza, hiriendo y desarmando al impetuoso Topete. A partir de entonces fueron grandes amigos.

Espardell

24.669.—Las galeras de la Invencible



En la armada que se formó para la Jornada de Inglaterra tomaron parte cuatro galeras bajo el mando de Diego Medrano. Eran las nombradas: *Capitana*, *Princesa*, *Diana* y *Fortuna*. Evidentemente no eran barcos adecuados para tal empresa y bien pronto la abandonaron. Tras la salida de La Coruña, la *Diana*, por hacer agua, se separó de la armada en la noche del 23 de julio, arribando al día siguiente al puerto de Vivero. El 27 de julio, a causa de un temporal, se separaron las tres restantes. Frente a Bayona se perdió la *Fortuna*, y en dicho puerto francés quedó internada la *Capitana*. La *Princesa* pudo llegar al puerto de Pasajes.

Daus



Temporal con mar arbolada a montañosa en la *F 101*. (Foto: J. Torrecillas).



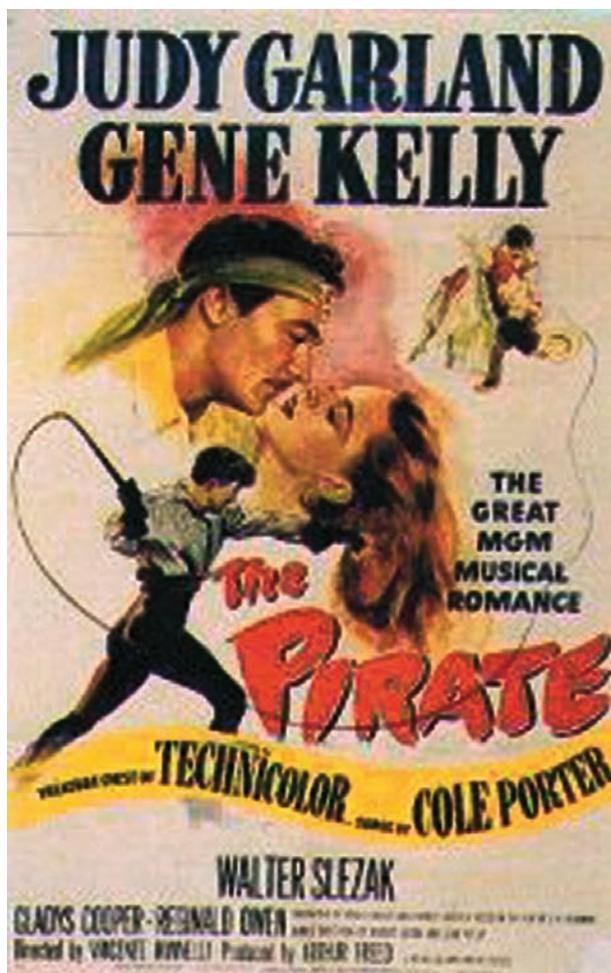


MÚSICA, DANZA Y PIRATAS

Las tradicionales películas de piratas eran eso, películas de piratas y todo lo que ello podía significar. Un género simple y bello que inundó de ilusión las pantallas del mundo a lo largo de varias generaciones. ¿Y un musical? Este género era otra cosa: música, bailes, canciones y amor. Vincent Minelli, que mucho sabía de musicales y poco de piratas, tuvo la feliz idea de juntar ambos géneros, logrando una de las mejores películas de una filmografía en verdad espléndida. El resultado, *El pirata* (Estados Unidos, 1948), es una magnífica película ambientada en el mundo de filibusteros, corsarios y otros delincuentes. Fue la última de

las colaboraciones cinematográficas de la mítica actriz, intérprete de la también mítica *El mago de Oz*, Judy Garland —madre de Liza Minelli—, con su marido, el director Vincent Minelli, sin duda uno de los grandes de Hollywood. Se cerraba una época, pero otra, igualmente extraordinaria, se abría de par en par.

El pirata relata la historia de una adolescente camino de la juventud, de aire sentimental a la vez que soñadora —y no hay nada mejor que el mundo de los sueños—, que tiene como ejemplo a imitar, como vivo espejo de referencia, las aventuras y odiseas de un famoso pirata que desarrolla sus acciones múltiples



sobre el escenario del mar Caribe. Con otra manera de pensar, esta vez con tintes de realismo pragmático lejos de triviales ensoñaciones que a nada conducen, está representada su tía, quien no tiene otra idea que casar a su sobrina con el máximo representante político en la isla, el alcalde, personaje un tanto sombrío, de

aspecto físico muy apartado del espíritu romántico de la soñadora sobrina. Dos mundos diferentes, dos concepciones de la vida opuestas, dos contrastes de pareceres más que evidentes. Ocurre que la trama sufre una profunda transformación, un vuelco notable, con la aparición espectacular en escena de un cuarto personaje, un payaso de origen español que de manera irremediable se enamora de la sobrina. Su intención más inmediata es evitar el matrimonio entre su chica preferida y el alcalde, lo que desconcierta a la tía, que teme que sus planes largamente trabajados puedan convertirse en pura ceniza. Así, la tía Inés queda descolocada, ¿tendrá que cambiar de estrategia?

Con esta simple trama, que combina la acción directa y los resortes de la comedia tradicional de Hollywood, el feliz autor de *Dos semanas en otra ciudad* y *Los cuatro jinetes del Apocalipsis*, adaptación de la novela original de Vicente Blasco Ibáñez, se embarcó en la difícil y procelosa aventura de un musical, género que con rotundo éxito ya practicara cuatro años antes con *Cita en Saint Louis*, también con

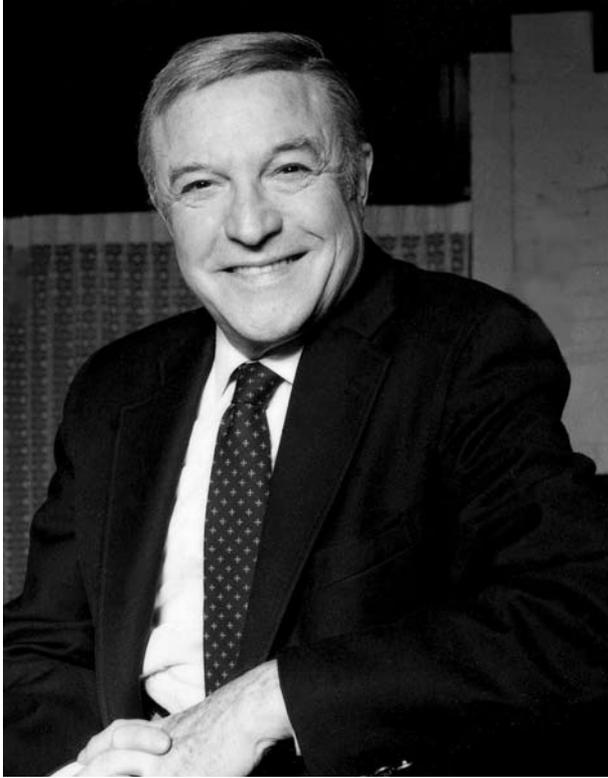
la participación de Judy Garland. Minnelli dio un giro al original, una pieza teatral de notable aceptación en los teatros de Broadway, convirtiendo la historia en un musical brillante y muy efectivo en la exposición del color —¿recuerdan el famoso rojo Minnelli?—, siempre filtrado por un uso de la luz que transforma cualquier escenario en pura magia, en poesía visual; musical muy en la tradición pero que avanzaba, de forma clara y rotunda, hacia la eclosión de los años cincuenta y sesenta de musicales que pasarían a ocupar importantes páginas de la historia. Concretamente y en la órbita del género, *Cita en Saint Louis* y *El pirata* —que fue un fracaso en taquilla y decepcionó a la crítica del momento— son premonitorias del gran Minnelli que, película a película, forjaría una leyenda de prestigio en aquel Hollywood mítico. A ritmo de alegre comedia, con todo un reparto de piratas, galanes enamorados y mujeres que suspiran por un amor que lógicamente ha de ser eterno, como no podría ser menos, entremezclada por historias de familias y otras rivalidades, su director impregna la acción a frenético ritmo de ballet, de danza que, virtuosa y sensual, enmarca las secuencias que dotan de vitalidad y sensualidad la peripecia entre la dama virginal y el intrépido paya-



Judy Garland.

so súbitamente enamorado. Vitalidad, fuerte nervio narrativo, intimidad y colorismo, influencia de la clásica comedia americana de siempre. De esta forma, de esta evolución narrativa, se estructura una película tan excitante, tan sugerente y cargada de emoción como *El pirata*. En el reparto interpretativo, una pareja insuperable, Gene Kelly y Judy Garland, un encuentro de enorme potencia, establecido en la armonía, en el virtuosismo y en la delicadeza más extrema y sutil.

Ahora, con el paso de los años, la cinta ha recobrado fama y prestigio hasta ser indiscutida, hoy por hoy, dentro (y fuera) del género del musical. La siempre segura y muy profesional Gladys Cooper completa el reparto. Y en la banda sonora una de las figuras clave de la música americana del pasado siglo, Cole Porter,



Gene Kelly.

enorme compositor, autor de numerosas partituras de películas, comedias musicales y obras de teatro.

Vincent Minelli, fallecido hace medio siglo a la edad de 83 años, cultivó tres géneros: la comedia, el melodrama y el musical, y en todos ellos triunfó plenamente. En cuanto a la comedia, destacar *Mi desconfiada esposa*, *El padre de la novia* y *Té y simpatía*; en el melodrama, *Cautivos del mal*, *Como un torrente* y *Con él llegó el escándalo*, y dentro del musical, entre otras piezas de lujo, *Melodías de Broadway*; *Gigi* y *Un americano en París*.

Toni ROCA



La Mar en la Filatelia



ATLAS DEL MEDITERRÁNEO DE DIEGO HOMEN

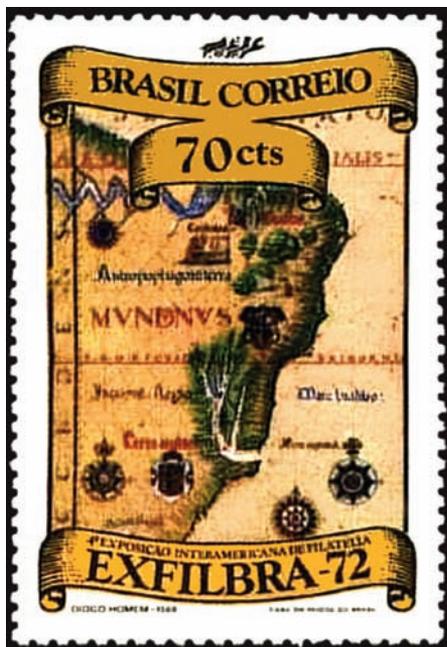
Portugal había empezado la era de sus descubrimientos por el Atlántico en la primera mitad del siglo XV, y a finales de dicho siglo ya había explorado de forma sistemática las costas atlánticas de África, doblado el cabo de Buena Esperanza e iniciado y abierto el camino hacia oriente por el océano Índico. Al mismo tiempo que exploraba nuevas rutas, evitaba conflictos con España en aquellas regiones donde confluían sus intereses, y establecía fuertes lazos comerciales en las rutas que iba abriendo, de modo que a mediados del siglo XVI ya dominaba el comercio con Brasil, la India y las islas de las Especias.

Paralelo a su interés por los descubrimientos y el comercio, Portugal fomentó el de la geografía, la cosmografía y la cartografía, y a lo largo del siglo XVI produjo excelentes portulanos, cartas náuticas y mapas, que son al mismo tiempo rigurosas obras científicas y verdaderas obras de arte. Entre sus cartógrafos destacaron los miembros de la familia Homen, que durante la mayor parte de este siglo figuraron entre los líderes de la cartografía portuguesa. De ellos podemos citar a dos grandes representantes: Lopo Homen y su hijo Diego Homen.

De Lopo Homen se sabe que fue designado maestro de Cartas de Navegación por el rey Manuel I de Portugal, produjo muchas cartas náuticas entre 1519 y 1554, y uno de los encargos que recibió fue la confección de un atlas manuscrito para regalarlo al rey Francisco I de Francia. Dicho atlas, de 1519,



Sello emitido por España el 8 de julio de 1981, tomado del *Atlas del Mediterráneo*, atribuido a Diego Homen. Representa el archipiélago Balear y las costas levantinas de la Península. El año atribuido al Atlas de Diego Homen es 1559, aunque el sello al pie apunta el 1563, que en realidad corresponde al año del Portulano de Mateo Prunes.



Mapa de Brasil por Diego Homen, en un sello emitido por Brasil con motivo de la EXFILBRA-72, exposición filatélica de 1972.

se conserva en la Biblioteca Nacional de París. También se sabe que en el año 1524 participó en la comisión establecida por los reyes de Portugal y España para determinar los límites de sus respectivas zonas de navegación.

De su hijo Diego Homen se sabe poco. Posiblemente nació en Lisboa, seguramente se preparó para ocupar el puesto de su padre como maestro de Cartas de Navegación para el rey Manuel I de Portugal, y fue autor de muchos atlas y cartas náuticas. Pero por un delito de sangre cometido en 1544, escapó de Portugal, trabajó en Londres y Venecia, seguramente nunca regresó a su tierra, y parece ser que falleció en Venecia. A pesar de ello, fue uno de los más productivos cartógrafos portugueses, del que se conserva un alto número de obras, con una producción conocida que va del año 1557 al 1576, en la que hay varios Atlas Universales y diversas cartas de Europa y el Mediterráneo.



Carta II del Atlas de Diego Homen. Presenta toda la península Ibérica y las costas de Europa y África en el Mediterráneo occidental hasta Cerdeña, con latitudes entre 33° y 46° norte.



Carta tomada del Atlas Miller de 1519, realizado por Lopo Homen, en un sello emitido por Brasil con motivo de la EXFILBRA-72; exposición filatélica de dicho país en 1972.



Fragmento de la Carta II del Atlas de Diego Homen, que corresponde de forma aproximada a la parte reproducida en el sello emitido por España en 1981. Representa el archipiélago Balear y las costas levantinas de la Península.

En 1970, el Museo Naval de Madrid adquirió un *Atlas del Mediterráneo*, obra de Diego Homen, que parece provenir de su taller de Venecia. En un principio se dijo que había sido realizado hacia 1561 (hace cuatro siglos y medio), aunque estudios posteriores apuntan como fecha más probable alrededor de 1559. El atlas es muy parecido a otro del mismo autor, también realizado en 1559, que se encuentra en la Biblioteca Nacional de París. Consta de ocho láminas de pergamino de 46 por 58 centímetros, que se doblan por la mitad en páginas de 46 por 29 centímetros pegadas entre sí. Las láminas, bien conservadas, están enmarcadas por orlas de oro, plata y otros dos colores, que dejan un recuadro útil de unos 39 por 52 centímetros aproximadamente por lámina. En un óvalo de la guarda de atlas se puede leer: *IE./SVIS, A./THOMAS, COCHON/LES, LORI=ERS*. Aunque el atlas tiene las hojas pegadas, no está encuadernado, por lo que al mirarlo por el lomo recuerda un acordeón plegado. Las siete primeras láminas son cartas náuticas que corresponden a las siguientes zonas:

I.—Litoral del Cantábrico español, costas atlánticas de Francia e islas británicas. Corresponde a una zona comprendida entre las latitudes 42° y 60° norte, que aparecen marcadas en el borde occidental.

II.— Toda la península Ibérica, las Baleares, las costas de Europa y África en el Mediterráneo occidental hasta la parte oeste de Cerdeña, con latitudes entre 33° y 46° norte, también marcadas en el borde occidental.

III.— Mediterráneo central, con las costas continentales centrales de África y Europa (la totalidad de Italia) y la insulares de Córcega, Cerdeña y Sicilia, sin marcas de latitud.

IV.— Mediterráneo oriental, desde el extremo oriental de Italia hasta el extremo oriental del Mediterráneo, sin marcas de latitud.

V.— Mar Negro y mar de Azov, con todas sus costas y la parte norte de mar Egeo, también sin marcas de latitud.

VI.— Mar Adriático, que reproduce con más detalle las costas de este mar.

VII.— Mar Egeo y Creta, que recoge con más detalle las recortadas costas e islas de este mar.



Sobre de primer día de circulación de la serie «España Insular», emitida por España el 8 de julio de 1981. Aparecen los dos sellos de la emisión: islas Canarias del Portulano del Mateo Prunes e islas Baleares del Atlas de Diego Homen.

Las cartas I a V conservan una misma escala (aproximadamente 1:4.050.000), mientras las cartas VI (mar Adriático) y VII (mar Egeo y Creta) están levantadas a otra escala.

La VIII es una lámina doble cosmográfica, en la que aparecen datos sobre horas de luz solar, leguas de cada rumbo y correcciones a la estrella Polar.

En este atlas, Diego Homen incluyó una amplia decoración siguiendo la costumbre de la época, aunque en algunas partes ha sido realizada por otra mano menos cuidadosa que la suya. También incluyó una abundante y bien ordenada toponimia, además de banderas, escudos y varias rosas de los vientos, como era normal en aquellos tiempos. El perfil de las costas está trazado a pluma, y en las zonas de tierra firme tiene dibujos de varias montañas escarpadas.

También presenta los dibujos de las cinco poblaciones siguientes: Lisboa en la Carta II; Génova, Túnez y Venecia en la Carta III, y otra más pequeña en la zona de Arabia, de la Carta IV. Son dibujos realizados con delicadeza, contorneados con trazos azules y morados y sombreados a la acuarela. De estas ciudades, la de Venecia muestra el campanile, las dos columnas de San Marcos y otros detalles que la identifican.

El 8 de julio de 1981, el servicio español de correos emitió dos sellos dedicados a la «España Insular». Uno de ellos reproduce las islas Canarias, tomadas del Portulano del Mediterráneo de Mateo Prunes, que también se conserva en el Museo Naval de Madrid y



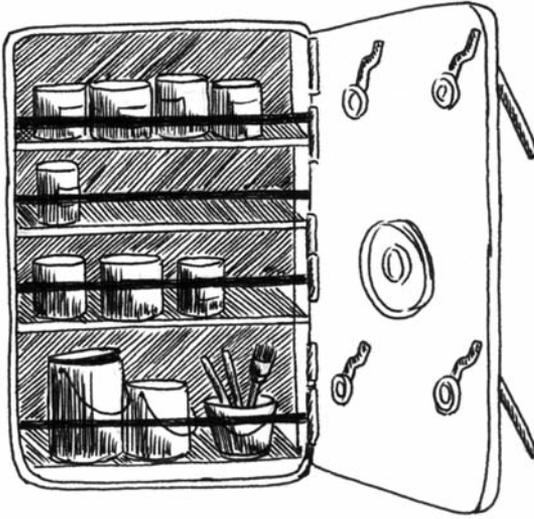
Tarjeta máxima con el sello de las islas Baleares del Atlas de Diego Homen, matasellado el 8 de julio de 1981, primer día de circulación.

del que ya se ha hablado en esta sección (1). El otro sello muestra las islas Baleares. Está tomado de la Carta II del *Atlas del Mediterráneo* antes citado, que representa las costas de la península Ibérica, las Baleares, el sur de Francia, el noroeste de África y el oeste de Córcega y Cerdeña, con gran cantidad de toponimia escrita perpendicular a las costas, la mayor parte de las veces sobre tierra firme. Incluye muchas líneas de rumbos, que parten de diferentes puntos y de tres rosas de los vientos, muestra algunos escudos, banderas, estandartes y la ciudad de Lisboa (la única representada en este mapa). El sello inspirado en la carta, reproduce el archipiélago Balear y las costas levantinas de la Península, con una interpretación muy personal de los colores, líneas y toponimia, e incluye una rosa de los vientos, una nave y un animal marino que no aparecen en el original. Otros documentos filatélicos producidos con motivo de esta emisión (sobres de primer día, tarjetas máximas, etc.) también reproducen parcialmente esta carta, aunque sin rigor, ya que aparecen con cambios e interpretaciones personales producidas por sus diseñadores.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *Portulano del Mediterráneo de Mateo Prunes*. REVISTA GENERAL DE MARINA (La Mar en la Filatelia), Julio, 2003.



Pañol de Pinturas

MARÍA RUANO GÓMEZ

Después del obligado paréntesis que viene impuesto por el habitual monográfico de la REVISTA y que abarca agosto y septiembre, nos encontramos, al volver a casa después de las vacaciones, con la agradable tarea de presentar en el número de octubre a una joven pintora autodidacta con un extenso currículum, y que acumula en su haber muchísimo trabajo y una clara y persistente dedicación al cultivo de arte en el campo de la pintura.

María es hija del teniente coronel de Infantería de Marina Constantino Ruano Paz; es natural de Pontevedra, donde nace en el año 1969.

Como suele ser habitual en artistas ya consolidados, María muestra desde su infancia una especial predilección por el dibujo y la pintura, utilizando como técnica preferida el óleo. Con independencia de su dedicación a esta faceta artística, cursa estudios de Filología inglesa en la Universidad de Santiago de Compostela, desplazándose a Londres,



María Ruano Gómez.



donde permanece durante dos años trabajando; allí conoce y hace amistad con la ilustradora y creativa Louisa St. Pierre, que es directora de Ilustración y directora ejecutiva de la revista *Spread Art Culture*, que la impulsa a dedicar su tiempo libre a la pintura.

En el año 1998 regresa a España, alternando diferentes trabajos con una dedicación muy volcada casi exclusivamente a la tarea artística. En diciembre de 2005, apadrinada por la pintora Carmen Martín Otero, miembro del grupo de artistas TERRA de Pontevedra, realiza en Santiago de Compostela su primera exposición. Ya en 2006 pasa a formar parte de la Asociación de Pintores de Pontevedra ASACPO. En 2007 conoce a Alfonso Prado, coleccionista de arte, que hace una estimable valoración de su obra y la pone en contacto

con un gran número de galerías de arte a nivel nacional. En 2008 supera la prueba de acceso para la especialidad de diseño gráfico en la escuela Pablo Picasso de La Coruña. Durante el mes de agosto de 2009 viaja a Suiza y establece contacto con galerías de arte de Ginebra, Lausanne y Montreux y completa el año realizando un curso de texturas, que imparte la pintora Purificación Ruibal.

Como hemos comentado al comienzo, el deseo de superación de María Ruano la conduce en 2010 a asistir a un curso de diseño gráfico y creatividad en La Coruña, que dirige Reyes Quián Regaldie; asiste igualmente en esta ciudad al Congreso Internacional «Mundos Digitales 2010», sobre animación, efectos especiales y arquitectura digital. Culmina esta exhaustiva formación en 2011 acudiendo a un curso de *collage* (cuadernos de desmontaje) en el museo de Arte Contemporáneo de Unión Fenosa (MACUF), impartido por David Castro.

Respecto a su obra podemos decir que está basada en un extraordinario y excelente dibujo, circunstancia que tantas veces hemos comentado aquí como imprescindible para culminar una buena obra. De colores vivos pero muy bien compensados, hace que se contemple con agrado. Es una pintura alegre y expresiva que refleja en su contenido, pleno de color, la naturalidad y sencillez de las cosas corrientes; posee en ocasiones una entrañable tendencia *naïf*, que tal vez muestre su carácter soñador. Nos muestra un bodegón, quizá en un trastero (*fallado*, diríamos en Galicia), donde dentro de un paraguas se encuentran multitud de objetos, que en su día hicieron brillar la ilusión de esos primeros años de la infancia, ahora abandonados.

Me remite María su página *web* para aquellos que puedan interesarse por su obra: www.mariaruano.com.

De la opinión de algunos críticos de arte extraigo algunos párrafos que reflejan fielmente cómo es la pintura de María:

«María es puro entusiasmo en su pintura, y ese entusiasmo es su necesidad de relatar ese mundo sensitivo origen de su obra actual». Alfonso Prado. Coleccionista de arte.

«No es fácil poner palabras a las sensaciones superpuestas que provoca la pintura de María, siendo esta impactante por la fuerza de sus líneas, de sus sombras, del color, al observar su obra es imprescindible detenerse y sumergirse en la reflexión». Teresa García Martín. Profesora de Historia de Arte.

«La obra de María es fresca y sensual, pulida a base de irisaciones coloristas que imprimen a su modo de hacer cierta ingenuidad en el uso del color». Puri Ruibal. Pintora.

«Me gusta la pintura de María porque habla y no es fácil hacer hablar a las pinturas. Gracias por toda la alegría que ha puesto de ella, en nosotros, en mí... Entre tanta lluvia pareció verano». Rosa Puga Dávila. Actriz.

Estoy completamente de acuerdo en las opiniones que hemos trasladado de personas que han visto la obra de María Ruano; nosotros con nuestra crónica expresamos igualmente las sensaciones agradabilísimas que hemos sentido al verlas.

El extenso currículum expositor de María es el siguiente:

Diciembre 2005. A Novena Porta. Santiago de Compostela; junio 2006. El Taller. A Coruña; julio 2006. O Alfaiate. A Coruña; agosto 2006. El Aviator. Sanxenxo. Pontevedra; septiembre 2006. Lola Café. Santiago de Compostela; diciembre 2006. Galería José Lorenzo. Santiago de Compostela; febrero hasta agosto 2007 (exposición permanente). Lola Café. Santiago de Compostela; agosto-septiembre 2007. El Aviator. Sanxenxo. Pontevedra; octubre-noviembre 2007. Lola Café. Santiago de Compostela; diciembre 2008. Oficina de Correos. Pontevedra; agosto-septiembre 2008. El Aviator. Sanxenxo. Pontevedra; noviembre 2008. Liceo Casino. Exposición Colectiva Asacpo. Pontevedra; diciembre 2009. Oficina de Correos. Pontevedra; agosto 2009. Rumore. Pontevedra; marzo



2010. Sala Nauta. Exposición Colectiva Asacpo. Sanxenxo. Pontevedra; agosto 2010. Sala Nauta. Exposición Colectiva Alterarte. Sanxenxo. Pontevedra; febrero-marzo 2011. Sala de exposiciones Edificio Administrativo de La Xunta de Galicia. Colectiva Asacpo. Pontevedra; abril-mayo 2011. La Dársena. A Coruña.

Deseamos a María un brillante porvenir artístico, y desde aquí, con nuestra enhorabuena y admiración, le enviamos un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA





Adiestramiento de vuelo de alumnos en la Escuela Naval Militar. (Foto: Felipe García).

NOTICARIO



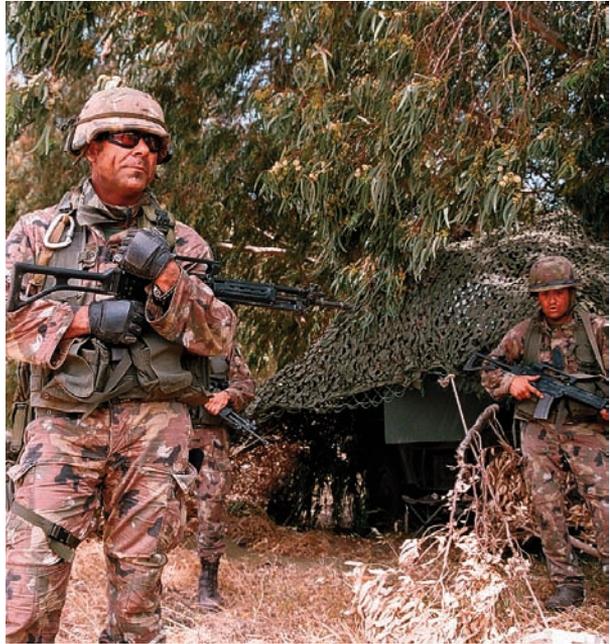
MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A) (abril de 2011-septiembre de 2011).— Encuadrado en ASPFOR XXIX despliega un TACPFAC en Qala-e-Naw compuesto por cinco efectivos de la FIM que se encuentran en zona desde el 10 de septiembre y tienen relevo previsto para febrero de 2012.

Operación LIBRE HIDALGO (L/H) (mayo de 2011-noviembre 2011).— Se encuentra desplegada la FIMEX LH-V desde la TOA del pasado día 22 de septiembre, con un contingente en zona de 116 efectivos de la FIM, además de 20 efectivos de la FLOAN, que integran la unidad de helicópteros LIS-



Vigilando un área.
(Foto: A. Esteban Ceballos).

PUHEL XI rotación 2. Desde la tercera semana de septiembre, estuvo en marcha el relevo, por fases del personal de FIMEX L/H-IV por el de FIMEX L/H-V, lo que finalizó el día 22.

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo de 2006-finalización).—Desde el pasado 25 de febrero de 2010 la Armada mantiene un buque alistado para menos de seis horas para actuar ante posibles solicitudes del Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC), relacionadas principalmente con la inmigración ilegal. El patrullero *Grosa* es la unidad asignada del 19 al 29 de septiembre.

Operación ATALANTA (23 enero de 2009-finalización).—Participa en esta operación la TF 465, bajo el mando del contralmirante (RFA) Thomas Jugel, compuesta actualmente por las siguientes unidades: FGS *Bayern* como buque de mando, ESPS *Infanta Cristina*, ESPS *Galicia*, HNLMS *Zuiderkruis*, FS *Surcouf* y FGS *Koeln*. Como medios aéreos de patrulla marítima, la TF 465 cuenta con un P3A del Ejército del Aire (ESP), dos SW-3 *Merlin* de Luxemburgo.

El BAA *Galicia* se encuentra efectuando tareas de escolta; patrullando en el golfo de

Adén; el patrullero de altura *Infanta Cristina* se encuentra realizando en el SSC a Mombasa y efectuará su próxima escala en dicho puerto entre los días 22 y 25 de septiembre.

Operación UNIFIED PROTECTOR (22 de marzo de 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 *Almirante Juan de Borbón*, además de un avión de vigilancia marítima *D 4* (CN 235) del Ejército del Aire, integrados 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 y se encuentra actualmente patrullando la costa noroeste de Libia. Está previsto que la fragata *Almirante Juan de Borbón* permanezca en la zona de operaciones hasta mediados del mes de octubre.

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG 2).—El cazaminas *Duero* se encuentra integrado en la agrupa-



Galicia. (Foto: A. Pintos Pintos).



La fragata *Álvaro de Bazán* maniobrando para salir de puerto. (Foto: L. Díaz-Bedia.).

ción desde el pasado día 1 de septiembre y permanecerá hasta el próximo 31 de diciembre. La agrupación está formada además por el HS *Hassanpasa* (buque de mando), ITS *Numana*, FGS *Bad Bevensen*, HS *Evniki* y TGC *Akçay*.

La agrupación se encuentra actualmente efectuando ejercicios y tránsito hacia el puerto de Gaeta (Italia), donde efectuará escalas entre los días 22 y 25 de septiembre.

Ejercicios

Durante el mes de septiembre se han realizado los siguientes ejercicios:

ADELFI BEX (22-27 de septiembre de 2011).—Desarrollado en aguas del golfo de Cádiz con la participación del LPD *Castilla*, LST *Pizarro*, Grupo Naval de Playa y la BRIMAR. Su objetivo es la preparación para el ejercicio MARFI BEX 02/11.

MAR 12 (25-30 de septiembre de 2011).— En aguas del golfo de Cádiz y

Cartagena, con la participación de las fragatas *Victoria*, *Numancia* y *Reina Sofía* bajo el mando de COMANDES-41.

MAGRE II (19-23 de septiembre de 2011).—La Unidad de Buceadores MCM (UBMCM) realizó este ejercicio en aguas de Cartagena.

SEA BORDER (22 de septiembre de 2011).—Realizado por la fragata *Numancia* en aguas del golfo de Cádiz.

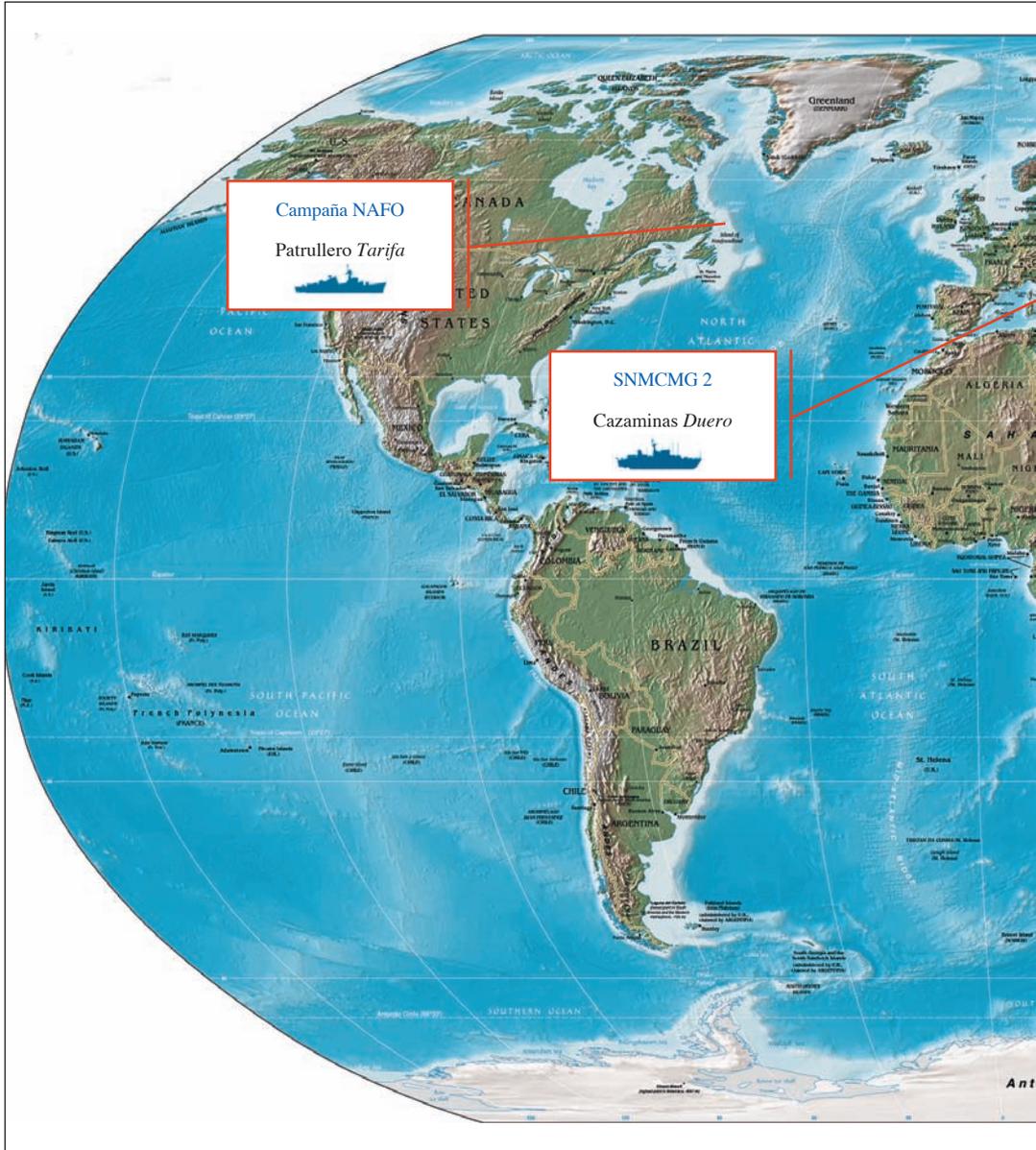
Adiestramientos

Durante el mes de septiembre han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

Adiestramiento individual: *Príncipe de Asturias*, *Victoria*, *Navarra*, *Álvaro de Bazán*, *Blas de Lezo*, *Numancia*, *Patiño*, *Tabarca*, *Tagomago*, *La Graña*, *Serviola* y *Tabarca*.

Adiestramiento individual y colaboración CEVACO: *Navarra*.

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA



Operación LIBRE HIDALGO
 116 efectivos en Marjayoun,
 Líbano

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

**Operación UNIFIED
 PROTECTOR**
 Fragata *Almirante Juan de
 Borbón*

Operación ATALANTA
 Patrullero *I. Cristina* y Buque de
 Aprovisionamiento *Galicia*



Patrullero de altura *Tarifa* de vigilancia. (Foto: A. Ortigueira Gil).

CALOP A2 (19-30 septiembre de 2011): *Galerna*.

Adiestramiento con apoyo de CEVAVO, pruebas y EVALO IV (5-20 septiembre de 2011): *Cantabria*.

Calificación de pilotos (CALPIL): *Príncipe de Asturias*

Adiestramiento propio con apoyo de CEVACO, levantamiento de cartas de viento y calibración TACAN (19-23 septiembre de 2011): *Meteoro*.

Inspección de alistamiento previo a CALOP (21 de septiembre de 2011): FIMEX LH-VI.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Hespérides (10 de agosto-23 de septiembre de 2011).—Salió a la mar para realizar la campaña de investigación científica de la zona económica exclusiva española (Campaña ZEEE-11) y que tiene como prioridad específica el estudio de la ZEE de la zona oeste del archipiélago de Canarias mediante su reconocimiento sistemático con todos los recursos disponibles instalados a bordo.

Juan Carlos I (20 de agosto-7 de octubre de 2011).—Se encuentra en el puerto

de Ferrol para efectuar reparaciones de fin de garantía, y tiene previsto efectuar presencia naval en Vigo del 30 de septiembre al 2 de octubre, medición SER en aguas de Marín del 3 al 6 de octubre y el 7 de octubre deberá encontrarse en la Base Naval de Rota.

Campaña NAFO-11 (22 de agosto de 2011-22/23 de octubre de 11).—El patrullero de altura *Tarifa* participa en las actividades internacionales de inspecciones y vigilancia pesquera en aguas del Atlántico norte, del 22 de agosto al 23/24 de octubre. Tiene previsto efectuar las siguientes escalas en el puerto de St. Johns (Canadá).

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		22 de agosto
St. Johns	1 de sept.	3 de sept.
St. Johns	22 de sept.	25 de sept.
St. Johns	11 de octubre	13 de octubre
Cartagena	22-23 de oct.	



Contramaestre Casado. (Foto: L. Díaz-Bedia).

El Camino Español (18 de agosto-16 de septiembre de 2011).— Transporte de material del Ejército de Tierra para contribuir al sostenimiento de la Operación LIBRE HIDALGO en el Líbano. Cumplimentará el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		18 de agosto
Valencia	19 de agosto	19 de agosto
Heraklion	26 de agosto	28 de agosto.
Beirut	31 de agosto	2 de sept.
Catania	7 de sept.	10 de sept.
Valencia	14 de sept.	15 de sept.
Cartagena	16 de sept..	

Martín Posadillo (15-21 de septiembre de 2011).— Transporte de material Ejército de

Tierra entre Almería, Melilla y Ceuta. Cumplimentó el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		15 de sept.
Almería	16 de sept.	16 de sept.
Melilla	17 de sept.	17 de sept.
Almería	18 de sept.	18 de sept.
Ceuta	19 de sept.	19 de sept.
Almería	20 de sept.	20 de sept.
Cartagena	21 de sept..	

Mar Caribe (14-26 de septiembre de 2011).— Realizó suministro de agua, combustible y otros apoyos a la isla de Alborán, Chafarinas/Peñón Alhucemas y Vélez de La Gomera.

Contramaestre Casado (12-23 de septiembre de 2011).—Realizó transporte marítimo de material entre el Arsenal de La Carraca, Las Palmas y Tenerife.

Neptuno (5-23 de septiembre de 2011).—Realizó una colaboración con la EBA, incluyendo periodos en la mar y en puerto.

Tofiño (7 de septiembre-5 de octubre de 2011).—Efectúa actualización cartográfica entre cabo de Palos y cabo de Gata.

Rigel (7 de septiembre-27 de octubre de 2011).—Efectúa actualización cartográfica en aguas del Mediterráneo.

Victoria, Marqués de la Ensenada, Juan Sebastián de Elcano, Patiño, Príncipe de Asturias, Pizarro, Tabarca.—Salieron a la mar un día para la ceremonia de entrega de mando.

Pizarro (12 de septiembre-16 de octubre de 2011).—Efectuó colaboración con Infantería de Marina para adiestramiento de equipos EOS/FGNE, combinando periodos en la mar y en puerto.

Tambre y Segura.—Realizaron un día de mar para colaboración con la CALOP A2 del submarino *Galerna* en aguas próximas a Cartagena.

Mahón y Tabarca.—Efectuaron salidas a la mar para colaboración con escuelas.

Cantabria (1-2 de septiembre de 2011).—Salió a la mar para realizar pruebas de mar en aguas próximas a Rota.

Vigilancia marítima

P 101 (1-30 de septiembre de 2011).— Entre la frontera con Portugal y Punta Umbría.

P 114 (11-30 de septiembre de 2011).— En aguas de Ceuta.

Vigía (6-16 de septiembre 2011).—En el mar de Alborán.

Mahón (12-16 de septiembre de 2011).— En la costa de Galicia.

Cabo Fradera (12 y 14 de septiembre de 2011).— En el río Miño a lo largo de la frontera con Portugal.

Medas (12-17 de septiembre de 2011).— En aguas de las islas Canarias.

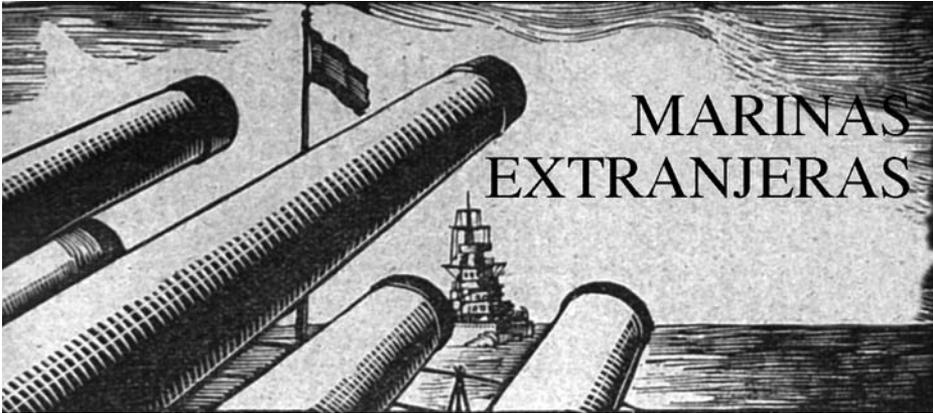
Serviola (25 de septiembre-18 de octubre).—En aguas del mar de Alborán.

Toralla (22-27 de septiembre de 2011).— En aguas del golfo de Vera.

Grosa (19-29 de septiembre de 2011).— En aguas de Canarias.

A. P. F.





Canadá

Inoperativos todos los submarinos.—El último submarino canadiense operativo de los cuatro existentes ha sido inmovilizado para su modernización, dejando a la Flotilla de Submarinos sin una sola unidad para realizar sus misiones. El programa de modernización

de la Flotilla, por un importe de 700 millones de euros, ha sufrido varios avatares y contratiempos. Un informe de la prensa canadiense ha resaltado que el HMCS *Windsor* llegó a Canadá en otoño de 2001, es decir, hace diez años, pero que desde entonces sólo ha realizado 332 singladuras. A su vez el HMCS *Corner Brook* sufrió daños cuando colisionó



HMCS *Windsor*.

con el fondo en la costa oeste en el mes de junio pasado, cerca de Nootka Sound, debiendo sufrir una gran carena con modernización antes de volver al servicio activo de nuevo en el 2015. El tercer submarino, HMCS *Chicoutimi*, sufrió un importante incendio en el año 2004, que además se cobró la vida de un oficial; actualmente continúa inoperativo.

Esto deja tan solo dos submarinos no afectados por accidentes, los HMCS *Windsor* y HMCS *Victoria*, que tampoco están operativos, aunque se espera que puedan hacer inmersión de nuevo en 2012. *De facto*, este último submarino tiene prevista una prueba de estanqueidad en el puerto de Esquimalt, base naval en la isla de Vancouver, a finales de septiembre.

Los cuatro submarinos fueron adquiridos de segunda mano a la Royal Navy, donde formaban la serie *Upholder*, y aunque se incorporaron a Canadá entre 2000 y 2004, aún no pueden disparar los torpedos Mk 48 en servicio en la Marina canadiense.

Chile

Préstamo de un submarino a las US Navy.—El submarino convencional *Carrera*, de la clase *Scorpene*, y cuya sección de popa fue construida en los astilleros de Navantia en Cartagena, llegó a finales del mes de agosto a la Base Naval norteamericana de San Diego, California, para integrarse en la III Flota, con objeto de proporcionar el adiestramiento anti-submarino a los buques de la costa oeste norteamericana durante tres meses.

Esta integración en la Flota norteamericana se debe al incremento que ha experimentado la construcción de submarinos convencionales diésel en las marinas asiáticas y que en algún momento puedan suponer una amenaza para los buques norteamericanos.

Este programa de adiestramiento mutuo, denominado DESI o *Diesel Electric Submarine Initiative*, trata de paliar la carencia de submarinos convencionales en la Lista Oficial de Buques de la US Navy, por lo que recurre a marinas amigas o aliadas para que cedan temporalmente un submarino conven-



Submarino *Carrera*, de la clase *Scorpene*.

cional para adiestramiento ASW. El programa DESI incluye no solo a Chile, sino también a Perú, Brasil y Colombia, siendo la cuarta vez que un submarino chileno participa en este programa

China

Pruebas de mar del primer portaaviones chino.—El 10 de agosto el portaaviones convencional chino *Xinhua* inició sus pruebas de mar después de casi diez años de obras en los astilleros del puerto de Dalian. El *Xinhua*, es el exportaaviones soviético *Varyag*, con una eslora de 300 metros; pertenece a la clase *Kuznetsov* y fue construido en un 80 por 100 en los astilleros ucranianos de Nikolayev en 1993, saliendo del mar Negro el 2 de noviembre de 2001 para entrar en el puerto chino de Dalian, provincia de Liaoning, el 4 de marzo de 2002. Desde entonces ha sufrido una profunda transformación que ha afectado a su propulsión, cubierta de vuelo, sistema de combate, equipos CIS, finalizando sus obras en agosto de este año, lo que le ha permitido salir a la mar del 10 al 14 de ese mes para realizar sus pruebas de mar. Pruebas que, según un portavoz de la Marina Popular China, han culminado con todo éxito.

En el programa naval de China figura un total de tres portaaviones operativos más para la próxima década, convirtiéndose así en la segunda marina del mundo por delante de Rusia, Francia y Reino Unido y tan solo detrás de la US Navy; para ello ya ha anunciado un incremento en su presupuesto de defensa del 12,7, en claro contraste con las naciones occidentales, que sufren la crisis económica y que en su práctica totalidad han disminuido el gasto en defensa.

Estados Unidos

Nuevo AJEMA en la US Navy.—El almirante Jonathan W. Greenert nació el 15 de mayo de 1953 en Butler, Pensilvania, y ha sido propuesto el 15 de junio por el Senado estadounidense para el cargo de CON o jefe de Operaciones Navales de la Marina estadounidense, cargo equivalente al AJEMA español.



Greenert salió como alférez de navío de la Academia Naval de Annapolis, realizando el curso de submarinos y el de tecnología nuclear antes de incorporarse al submarino USS *Flying Fish* (SSN 673) como oficial electricista, posteriormente pasaría al USS *Tautog* (SSN 639) como oficial de operaciones y al submarino experimental *NR 1* como jefe de máquinas. Ya como segundo comandante embarcaría en el USS *Michigan* (SSBN 727), dotación *Gold*, para finalmente mandar el USS *Honolulu* (SSN 718) en marzo de 1991. Ya de capitán de navío mandaría el Submarine Squadron 11 en San Diego en 1996.

Ascendido a contralmirante, sería nombrado jefe de Estado Mayor de la VII Flota en 1997, con sede en Yokosuka, Japón. Un año más tarde mandaría las Fuerzas Navales de Estados Unidos en las islas Marianas, y la VII Flota en 2004 con el empleo de vicealmirante. Ascendido al empleo superior y como almirante de cuatro estrellas, mandó el US Fleet Forces Command en 1997. En este



Acorazado *Iowa* disparando los nueve cañones de 406 mm.

mismo empleo sería nombrado en 2009 segundo jefe de Operaciones Navales, cargo que desempeñaba hasta la fecha.

El acorazado Iowa será estacionado en Los Ángeles.—La Marina norteamericana ha anunciado que el acorazado USS *Iowa* (BB 61) tendrá su amarre permanente en el puerto de Los Ángeles, en las proximidades de San Pedro, un área que será beneficiada por las visitas de los turistas a este histórico buque. Esta decisión facilita la conversión de este histórico navío en un museo abierto al público en general. El *Iowa*, conocido con el apodo de *Big Stick* en la Marina estadounidense, tuvo como ilustre huésped a bordo al presidente Franklin D. Roosevelt, en su viaje a la conferencia de Teherán en 1943, pudiendo contemplarse a bordo la bañera especial para el presidente, que padecía de poliomieltis. El acorazado estuvo en activo hasta 1990, y actualmente está sufriendo un completo

recorrido antes de su traslado a Los Ángeles desde su actual fondeadero en la bahía de Suisun en la California septentrional. El remolque se realizará a finales de octubre para llegar a Los Ángeles a principios de diciembre, necesitando un par de meses para su transformación definitiva en museo. Se espera una afluencia anual de 450.000 visitantes, que proporcionarán unos ingresos de 200 millones de euros que servirán para el mantenimiento del buque.

Entra en servicio un nuevo destructor.—El último destructor de la clase *Arleigh Burke*, construido por los astilleros de Bath Iron Works, zarpó del puerto de Maine con rumbo a la Base Naval de Key West en Florida. El USS *Spruance* abandonó definitivamente los astilleros que lo construyeron con rumbo hacia Florida para amarrar en Key West, donde tendrá lugar la ceremonia de entrega a la US Navy en octubre.

El destructor rememora el nombre del almirante Raymond Spruance, que mandaba el grupo de portaaviones que derrotó a los japoneses en la batalla de Midway, inicio del declive del poderío aeronaval japonés en la Segunda Guerra Mundial.

El destructor fue botado en junio de 2010 y ha realizado exhaustivas pruebas de mar con lanzamiento de todas sus armas hasta este verano. El *Spruance* hace el número 33 de los destructores clase *Arleigh Burke* construidos por los astilleros de Bath Iron Works.

Francia

Recepción del primer helicóptero Panther modernizado.—La Dirección General de Armamento o DGA entregó a la Marina gala el primer helicóptero multipropósito AS565 *Panther* modernizado a la versión Mk 2. Hasta 2016 se recibirán 16 unidades modernizadas, gracias a un contrato por un importe de 54 millones de euros firmado en enero de 2007 con Eurocopter. Este modelo, en servicio en la Flotilla 36F, podrá realizar con mayor eficacia cometidos como la lucha contra la inmigración ilegal, tráfico de drogas y vigilancia marítima, además de estar dotado para la guerra antisuperficie.

Esta versión Mk 2 forma parte de la modernización a media vida e integra el sistema táctico de transferencia de datos Link 11 y del electro óptico Sagem Euroflir 410, nueva aviónica en una cabina de pilotaje compatible con gafas de visión nocturna, sistema de gestión de vuelo, IFF modo S, posicionamiento por GPS/PPS y SPS.

Tendrá además capacidad para lanzar el misil antibuque FASGW/ANL (*Future Anti Surface Guided Weapon/Anti Navier Léger*) de MBDA y una ametralladora ligera de 7,62 mm.

Construcción del tercer submarino clase Barracuda.—La Dirección General de Armamento, DGA, encargó a la compañía DCNS y Areva-TA el tercer submarino nuclear de ataque clase *Barracuda*. Este programa se inició en diciembre de 2006 y prevé que entre 2017 y 2028 entren en servicio en la *Marine Nationale* seis submarinos

de ataque para reemplazar a los seis nucleares de la clase *Rubis* basados en Tolón. Los nuevos submarinos estarán dotados de torpedos pesados *Artemis*, misiles de crucero de ataque a tierra Scalp Naval de MBDA y los antibuque Exocet Block 2 Mod 2, estando diseñados para llevar a bordo efectivos de operaciones especiales. Los astilleros de la DCNS construyen actualmente en sus instalaciones de Cherburgo los cascos de las dos primeras unidades, *Suffren* y *Duguay-Trouin*.

India

Entra en servicio un submarino nuclear.—La Marina rusa ha cedido en septiembre un submarino nuclear de ataque a la Marina India, el *Nerpa*. De acuerdo con un portavoz del Ministerio de Defensa, la dotación india ha finalizado satisfactoriamente su periodo de adiestramiento con instructores rusos, pasando el control del reactor nuclear a oficiales indios especialistas en propulsión nuclear. El Gobierno indio pagó al ruso un total de 450 millones de euros por el *leasing* del *Nerpa* durante 10 años. La Marina india ha bautizado al nuevo submarino con el nombre de INS *Chakra*, en recuerdo de otro SSN también cedido por la Voenno Morskoi Flot hace unos veinte años. En octubre el *Chakra* será trasladado a la base naval donde se alista el primer submarino indio portador de misiles, el *Arihant*, para adiestrar a su dotación.

El SSN *Nerpa*, tenía que haber sido transferido a la India en el año 2008, pero un accidente ocurrido en la mar y que costó la vida a 20 miembros de la dotación, al producirse una alarma de incendio y un fallo del sistema de seguridad interior, provocó este retraso. El *Nerpa* está dotado de torpedos y misiles de crucero Granat, con un alcance de 3.000 km.

Pruebas de mar de la fragata INS Teg.—A primeros de septiembre de 2011, comenzaron las pruebas de mar en el Báltico la primera de las tres fragatas furtivas o *stealth*, construida por los astilleros rusos Yantar. La fragata INS *Teg* del Proyecto 11356, conocido también como Proyecto Talwar, es la primera de una serie de tres

buques ordenados por la Marina india en 2006, bajo un contrato de 1.000 millones de euros con los astilleros rusos. Las otras dos fragatas de esta serie, *Tarkash* y *Trikand*, se encuentran en diversas etapas de su construcción en los mismos astilleros de Yantar, en Kaliningrado (antigua Koenisberg alemana).

De acuerdo con los astilleros rusos, la fragata *Teg* deberá ser entregada a la Marina india a comienzos de 2012, a la que seguirían la *Tarkash* y finalmente la *Trikand* en 2013. Los tres buques estarán armados con el misil de crucero ruso-indio BrahMos, capaz de destruir buques y blancos terrestres. La Marina asiática ya opera tres fragatas furtivas, y ha ordenado otras tres más para incrementar el potencial ofensivo de su flota.

Kenia

Entrega de dos patrulleros modernizados.—Los astilleros italianos de Fincantieri en Muggiano, La Spezia, entregaron dos patrulleros, *Nyayo* y *Umoja*, a la Marina keniana tras sufrir una serie de obras de modernización a media vida, de acuerdo con un contrato firmado en 2008. Ambos patrulleros de origen británico fueron construidos en los astilleros Vosper Thornycroft del Reino Unido en 1988 y ahora han sufrido una modificación del casco, sustituyendo aproximadamente un tercio de la eslora, mejora en la propulsión y hélices, nueva planta eléctrica y automatización del control de la navegación, con la sustitución completa del los equipos de mando y control. La reparación del sistema de aire acondicionado, reemplazo del mobiliario de habitabilidad, piso de las diferentes cubiertas, además del mantenimiento de la planta auxiliar completan las modificaciones. Ambos buques desplazan 450 t con una eslora de 56,7 m, pudiendo alcanzar una velocidad máxima de 40 nudos, con alojamientos para 45 personas de la dotación. Estos dos patrulleros son los únicos buques con que cuenta la Marina de Kenia, y su cometido principal es la vigilancia del mar territorial y la lucha contra la piratería, tan frecuente en estas aguas.

Pakistán

Acuerdo con China para construir submarinos.—Con la India iniciando su programa para la construcción de una nueva generación de submarinos, denominados *Proyecto 75 India*, Pakistán ha firmado un acuerdo con China para adquirir seis submarinos de avanzado diseño dotados del indispensable sistema AIP o Propulsión Independiente del Aire. Con este sistema los submarinos de última generación evitan tener que recargar las baterías cada cierto tiempo, pudiendo permanecer en inmersión total por períodos de tiempo superiores a dos semanas sin dar *snorkel*.

Mientras que los submarinos de la Marina india carecen del sistema AIP, Pakistán cuenta con el submarino PNS *Hamza*, de la clase *Agosta 90B*, que dispone del AIP MESMA, estando previsto instalar este sistema en los otros dos submarinos *Agosta 90B* de que dispone la Marina paquistaní, el PNS *Khalid* y el PNS *Saad*.

Los seis nuevos submarinos construidos por China serán de la clase *Yuan*, y estarán dotados del sistema AIP de diseño sueco Stirling. La India por el contrario ha rehusado instalar el AIP de diseño francés MESMA en los seis submarinos clase *Scorpene* actualmente en proceso de construcción en los astilleros de Mazagón, y que deberán entrar en servicio entre 2015 y 2020, acumulando ya tres años de retraso. La instalación del sistema francés de AIP en los *Scorpene* indios supondría un aumento del costo por unidad de 100 millones de euros, pero la Marina india, al contrario que la paquistaní, es más partidaria de un sistema AIP que utilice células de combustible de hidrógeno que de la turbina de vapor francesa.

Rusia

Adquisición de dos buques anfibios.—La compañía francesa DCNS firmó un contrato en el Foro Económico Internacional de San Petersburgo con la empresa rusa de exportaciones Roosboronexport para la construcción de dos buques de proyección y mando BPC (*Bateau de Projection et Coma-*

dement) de la clase *Mistral* y servicios asociados, que incluyen la logística inicial, adiestramiento de las dotaciones y transferencia de tecnología en el marco de un acuerdo intergubernamental con Francia, firmado el 25 de enero para el suministro de cuatro unidades de este tipo. Al acto asistió el presidente de la Federación rusa, Dimitri Medvedev. La DCNS actuará como primer contratista e integrará los sistemas de combate y CIS. La construcción de las dos primeras plataformas se subcontratará a los astilleros STX de Saint-Nazaire, asistidos por los rusos de OSK. La construcción de estos dos navíos en Francia representa más de mil nuevos empleos a tiempo completo durante los próximos cuatro años.

El primer BPC, o LHD de acuerdo con la denominación de la OTAN, se entregará en el año 2014 y el segundo en el 2015. Con una eslora de 199 m y un desplazamiento de 22.000 t, este nuevo buque ofrece una gran capacidad de proyección global para tropas, material y vehículos, incluyendo helicópteros pesados y lanchas de desembarco, así como la disponibilidad de medios hospitalarios a flote para misiones humanitarias.

La propulsión es eléctrica, utilizando *Pods* acimutales y un alto nivel de automatización, lo que le permite contar con una reducida dotación de tan sólo 170 personas. Los dos primeros BPC para la Marina francesa, *Mistral* y *Tonnerre*, fueron construidos en los astilleros de DCNS y Chantiers de L'Atlantique, entrando en servicio en 2006 y 2007 respectivamente. El tercero de la serie, *Dixmude*, está siendo construido por la DCNS y STX France para ser entregado en 2012.

Pruebas de mar de un nuevo SSBN.—El primer ministro ruso, Vladimir Putin, durante una reunión celebrada con el Gobierno ha hecho pública una declaración sobre el nuevo submarino nuclear lanzamisiles *Yury Dolgoruky*. Putin declaró a la prensa que el flamante SSBN había finalizado con éxito sus últimas pruebas de mar en el mar Blanco y que estaría operativo en la Flota del Pacífico a finales de 2011.

Esta declaración coincide en el tiempo con el segundo lanzamiento exitoso del misil

balístico intercontinental *Bulava*, de 8.000 km de alcance y 10 ojivas nucleares, a finales de agosto en el mar Blanco, realizado por el *Yury Dolgoruky* este verano. Este SSBN es el primero de la serie de la nueva clase *Borey* de submarinos balísticos. El último SSBN botado con anterioridad pertenecía a la clase *Delta* y fue construido por los astilleros de Sevmash en Severodvinsk en 1992, hace casi 20 años.

Los dos próximos submarinos de la clase *Borey*, los *Vladimir Monomakh* y *Aleksandr Nevsky*, a la finalización de su construcción por los astilleros de Sevmash y pruebas de mar posteriores, se unirán igualmente a la Flota del Pacífico. La clase *Borey* de SSBN reemplazará a los veteranos *Delta III* en el Pacífico.

En el mismo discurso Putin anunció el propósito del Gobierno ruso de construir una flota moderna, capaz de realizar todos los cometidos navales con armas convencionales y nucleares, manteniendo su presencia en todos los océanos para proteger los intereses de Rusia y sus vías marítimas.

Sudáfrica

Construcción de patrulleros franceses OPV.—El constructor naval francés DCNS ha firmado un memorando de entendimiento o MOU con los astilleros sudafricanos KND para la construcción de patrulleros OPV para la Marina Sudafricana. El buque a construir sería el nuevo diseño *Gowind* de OPV, actualmente cedido a la Marina francesa. Los astilleros KND tienen sus instalaciones en la ciudad costera de Simon's Town, cerca de Ciudad del Cabo, y tienen experiencia en la producción de patrulleros, ya que se hallan en el proceso de la construcción de seis buques para una marina africana. Entre sus instalaciones cuentan con un carenero *Synrolift* que puede elevar buques de 90 metros de eslora.

El primer buque de la clase *Gowind*, *L'Adroit*, comenzó a construirse en Francia en 2010, entrando en servicio en la Marine Nationale en el último trimestre de 2011. El OPV *L'Adroit*, con una eslora de 87 m, está especialmente diseñado para la represión de la piratería, contando con una gran auto-



Submarino K 535 *Yury Dolgoruky*.

mía de 8.000 millas. Su cubierta de vuelo puede acoger no solo helicópteros, sino también UAV (*Unmanned Air Vehicle*). Aunque su dotación es de tan solo 30 personas, tiene alojamiento para 60, previendo el transporte de una unidad de Guerra Naval Especial.

Uruguay

Desguace de dos fragatas.—Dos de las tres fragatas de la clase *Commandant Rivière*, que la Armada Nacional uruguaya adquirió en Francia, han sido finalmente dadas de baja y vendidas para desguace. Se trata de las *Uruguay* (ROU 01) y *Artigas* (ROU 02); botadas en Francia en 1963, fueron adquiridas por el país sudamericano entre 1989 y 1990, llegando a Montevideo el 14 de noviembre de este último año, habiendo participado desde entonces en diversas maniobras como *Atlasur*, *Unitas*, etc., realizando misiones de apoyo al buque antártico *Pedro Campbell*, viajes de instrucción y hasta sirvieron de transporte presidencial para traslados internacionales. Fueron transitoriamente sustituidas por dos fragatas similares de la clase *Joao Belo* de la Marina portuguesa.

Ambos buques han sido vendidos a una firma uruguaya mediante licitación pública y serán desguazados de acuerdo con las normas internacionales y ambientales, ya que existen muchos componentes contaminantes en este tipo de unidades con casi medio siglo de vida

en sus cuadernas, en un varadero ubicado en la localidad costera de Pajas Blancas, al oeste de Montevideo.

J. M.^a T. R.

Lanzamiento de pruebas del SLBM Bulavá.—La Armada de Rusia ha anunciado que el día 28 de junio efectuó con éxito el decimoquinto lanzamiento en pruebas del cohete R30 3M30 Bulavá que equipará a la nueva serie de submarinos estratégicos 955 *Borei*. Precisamente, se trata del primer lanzamiento desde el submarino K 535 *Yury Dolgoruky*, cabeza de serie de la *Clase 955*. Pocos días después, el comandante de la Armada rusa, almirante Vladimir Vysotsky, anunció en la Feria Marítima Internacional IMDS-2011 de San Petersburgo que a finales de año tendrá lugar un nuevo lanzamiento del cohete Bulavá desde el segundo submarino de la *Clase 955*, el K 550 *Alexander Nevsky*. Los astilleros Sevmash de Severodvinsk avanzan actualmente en la construcción de dos nuevos SSBN, el *Vladimir Monomakh* y el *Svyatitel Nikolai*, y la Armada de Rusia prevé la construcción de hasta ocho submarinos de la *Clase 955* hasta 2017, tal como se contempla en el Programa Estatal de Armas hasta 2020.

L. V. P. G.



El Gobierno promueve una mayor seguridad marítima

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, ha aprobado un real decreto que avanza en la promoción de una mayor seguridad marítima al establecer reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

La nueva disposición, aprobada el 24 de junio, transpone la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, integrante del tercer paquete de Seguridad Marítima, en la que se introducía, como novedad, un mayor control comunitario de las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques. En el proceso de estudio de la Directiva se llegó a la conclusión de que las relaciones de control entre la Comisión Europea y estas organizaciones no eran objeto de una Directiva, sino de un reglamento, con lo que la norma proyectada se desdobló en el Reglamento 2009/15/CE, de igual fecha, y en la Directiva objeto de transposición.

Con respecto a la normativa anterior, cabe destacar dos novedades de relieve. La primera de ellas es que, con la finalidad de facilitar el acceso al mercado de nuevas organizaciones, la Administración Marítima española puede presentar a la Comisión Europea

solicitudes para que se reconozca a una organización sólo para la inspección de determinados buques, de modo que tenga una entrada paulatina en el sector.

La segunda novedad consiste en un mayor número de supuestos en los que pueden actuar estas organizaciones en la inspección de buques de pabellón español, en concreto:

- Cuando recale en puerto español en vísperas de festivo o en días feriados y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado obligatorio por aproximarse a la fecha de caducidad.

- Cuando un buque español se construya o realice obras de transformación o gran reparación en el extranjero.

- Cuando un buque se encuentre en el extranjero y solicite el abanderamiento en España.

Las organizaciones, que lo son sin ánimo de lucro, controlan la calidad de la construcción y mantenimiento de los buques a través de unas calificaciones que otorgan. Pueden, previa delegación de los Estados, expedir los certificados internacionales obligatorios que permiten a los buques navegar. Para que estas organizaciones puedan trabajar con buques de pabellón de estados miembros deben obtener un reconocimiento de la Comisión Europea,

NOTICARIO

que lo otorga previo un detallado examen del funcionamiento de las mismas, de conformidad con el Reglamento 39/2009, de 23 de abril. Una vez otorgado el reconocimiento, la organización puede solicitar autorización a un estado miembro para trabajar con buques de su bandera.

La Administración marítima española puede solicitar a la Comisión la revocación del reconocimiento de la organización por defectos en materia de seguridad y prevención de la contaminación. La solicitud de autorización se plasma en una Resolución de la Administración Marítima, estableciendo la relación de trabajo entre ambas partes.

Asimismo, el real decreto regula la responsabilidad de estas organizaciones, los casos en que pueden actuar en buques de pabellón español y el régimen sancionador.

F. M. M.-C.

Nueva línea de ferries Bilbao-Portsmouth

La Compañía Brittany Ferries, representada por Bergé Marítima Bilbao, ha realizado su primer viaje comercial entre Portsmouth y Bilbao con el ferry *Cap Finisterre*, que cubrirá la línea con dos escalas semanales.

La iniciativa está enmarcada dentro de un

proyecto aceptado y seleccionado por la Comisión Europea en la categoría de «acciones de autopista del mar», por los 200 millones de toneladas/km de transferencia de tráfico de mercancías por carreteras al transporte marítimo y consiguientes ventajas medioambientales y de costes que todo ello supone.

Nueva línea Motril-Melilla

Las 90 millas de tramo marítimo mínimo entre Motril y Melilla se cubrirán con el buque *Volcán de Timanfaya*, buque de alta calidad que cuenta con una eslora de 143 m y un calado de 5,70 m, y que entró en funcionamiento en 2005.

El buque tiene una capacidad de 1.000 personas, 300 vehículos y 100 camiones de carga y cubrirá el trayecto en rotación diaria con una duración de cuatro horas y quince minutos, la mitad del empleado en las travesías que parten de Almería o Málaga. El precio estipulado para el viaje de ida y vuelta oscilará alrededor de los 150 euros para dos pasajeros con vehículo. Los datos han sido aportados por la empresa gestora de la línea, la Naviera Armas.

J. C. P.

Volcán de Timanfaya.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Noticias de Navantia. Filial en Australia

El Consejo de Ministros del pasado 2 de septiembre autorizó a la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI) a crear en Australia la que será la primera filial de la empresa Navantia en el extranjero.

Australia publicó en 2009 su Libro Blanco de la Defensa (*Defending Australia in the Asia Pacific Century: Force 2030*), en el que plasma la necesidad de renovar su flota a medio plazo con la construcción de doce submarinos, veinte patrulleros, ocho fragatas y lanchas de desembarco para los buques anfibios (además de los actuales buques ya en construcción). Para poder optar a estos posibles contratos desde una posición más favorable, Navantia ha decidido invertir cinco millones de dólares australianos (3,7 millones de euros) en la creación de su filial Navantia Australia PTY. LTD. con domicilio social en Melbourne.

La puesta en marcha de esta sociedad facilitará a la empresa española el desarrollo de las acciones derivadas de los contratos actuales con la Marina australiana, tanto para el diseño de los buques como para contratos de prestación de servicios. Además, y aunque no es requisito exigible para la adjudicación de nuevos contratos, la Administración

australiana siempre valora de forma positiva a una sociedad ya radicada en el país a la hora de valorar la adjudicación de otros contratos.

Navantia ya tiene personal destacado en Australia, tanto en el astillero ASC de Adelaide, donde se integran y unen los diferentes bloques de los destructores *Hobart*, como en la factoría de BAE Systems en Melbourne, donde se finalizarán los LHD.

Nuevo contrato para Rodman Polyships

El astillero vigués Rodman Polyships ha firmado un nuevo contrato de construcción de tres patrulleros para el gobierno del sultanato de Omán.

Los patrulleros formarán parte de la guardia costera del país árabe. Suponen 45.000 horas de trabajo para Rodman y una inversión de 12 millones de euros. La fecha prevista de entrega es a lo largo de 2012.

Rodman ya construyó para Omán en años anteriores 14 patrulleros de 16 m de eslora.

En este caso los futuros buques serán de porte mayor, del modelo básico Rodman 101, que con pequeñas diferencias forman parte del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, del Servicio de Vigilancia Aduanera de



Patrullero de la Junta de Galicia *Paio Gómez Chariño* del tipo Rodman.

países como Camerún, Filipinas, Marruecos, Nicaragua y Surinam.

Las características generales de esta serie son: desplazamiento de 85 t, 30 m de eslora, 5,9 de manga, 3,4 de calado y velocidad de 35 nudos. El astillero ha vendido hasta ahora 66 unidades de este modelo.

A. P. P.

Primer catamarán para uso profesional con sistema de propulsión IPS Volvo

En el puerto de Vinaroz (Castellón) ha tenido lugar el acto de la botadura del primer catamarán para uso profesional existente en España equipado con sistema de propulsión IPS de Volvo

El buque, bautizado con el nombre de *Vira Lata*, está construido íntegramente en aleación de aluminio, y todo el diseño e ingeniería han sido desarrollados por la oficina técnica ISONAVAL S. L. Se trata de una embarcación de plano multicasco, con unas formas cuidadosamente seleccionadas propulsadas por dos motores interiores diésel de 600 CV con colas IP52 de Volvo, que consta de cubierta principal con castillo de proa y superestructura.

El catamarán se dedicará principalmente a labores de trabajos submarinos diversos, batimetrías, balizamientos, tareas de asistencias y mantenimiento de plataformas, y está inscrito en su correspondiente lista.

El buque ha sido fabricado en el astillero Talleres Blanchadell S. L. de Vinaroz, bajo la supervisión de la Inspección Marítima de la Capitanía de Castellón durante todas las fases de la construcción, logrando cumplir con exactitud el plazo de entrega inicialmente previsto para la satisfacción del armador y del propio astillero.

Entrega por ASTANDER de el cementero *Cristina Masaveu*

Astilleros de Santander S. A. ASTANDER ha entregado el cementero *Cristina Masaveu* a la compañía española Tudela Vegin. Una embarcación proyectada y construida como buque cementero autodescargante para el transporte de cemento a granel y de otros productos pulverulentos en cuatro bodegas, configurando ocho espacios de carga.

J. C. P.



Sostenibilidad de Puertos del Estado

Puertos del Estado ha puesto en marcha una nueva herramienta para efectuar la evaluación anual de sus resultados en materia de sostenibilidad. Esta herramienta va a permitir la evaluación continua de las 28 autoridades portuarias en aspectos económicos, sociales, ambientales e institucionales. Para ello, a través de hasta 120 indicadores de sostenibilidad comparables, se evaluará el progreso de las distintas autoridades portuarias en relación con su entorno.

Los 120 indicadores de la nueva herramienta se reparten en 68 con carácter prioritario y los 52 restantes con carácter complementario.

Dentro de la dimensión económica se analizará la situación y evolución frente a las posibles fuentes de riesgo de tipo económico, y el modo en que la actividad portuaria contribuye al desarrollo económico y social del entorno. Los indicadores de carácter ambiental analizarán las iniciativas de protección y mejora promovidas por cada autoridad portuaria.

En la perspectiva social se analizará el modo en que la actividad portuaria genera valor para el conjunto de la sociedad y el modo en que vela por el cumplimiento de los principios de transparencia y equidad en su entorno de acción inmediato, incluyendo el

capital humano, la comunidad portuaria y las acciones de mejora de la relación puerto-ciudad.

La dimensión institucional describirá el perfil de la organización y su actividad, explicitando los recursos que el puerto moviliza para garantizar los avances de los aspectos anteriores.

La sostenibilidad se considera alcanzada cuando se consigue el mantenimiento equilibrado en el largo plazo de una actividad. Para ello, las memorias de sostenibilidad de los puertos deben aportar la información suficiente en cantidad y calidad del diagnóstico de los problemas que les afectan, sobre las estrategias adoptadas y sobre el grado de desempeño en relación con todas las dimensiones citadas.

Datos semestrales del tráfico portuario

El organismo Puertos del Estado ha dado a conocer los datos relativos al tráfico portuario del primer semestre de 2011, el cual ha alcanzado las 218.546.003 t, lo que supone un incremento del 5,5 por 100 respecto a idéntico periodo del pasado año. Además, la tasa interanual (julio 2010-junio 2011) alcanza los 442,8 millones de toneladas y supone un incremento cercano al 6 por 100. Teniendo en cuenta los datos de las 28 autoridades

portuarias respecto al primer semestre de 2010, 20 de ellas alcanzan crecimientos que están entre el 22,2 por 100 de Málaga y el 1,5 por 100 de Alicante.

Por volúmenes de mercancías, bahía de Algeciras sigue siendo el líder nacional, con 37 millones de toneladas, seguido de Valencia con 32,2, Barcelona con 22,4 y Bilbao con 17,2; estos cuatro puertos representan prácticamente el 50 por 100 del total nacional. Por tipos de tráfico destacan los graneles líquidos, que con 74,2 millones de toneladas crecieron un 7,2 por 100; y la mercancía general, que con 99,1 millones creció un 6 por 100. El tráfico de contenedores alcanzó los 6,5 millones de TEU, con un aumento del 7,3 por 100.

También hay que reseñar el incremento del 17,7 por 100 en el tráfico de pasajeros de cruceros, con un total de 3.200.757 personas. De ellos, el 68 por 100 navegaban a bordo de buques que recalaron en alguno de nuestros puertos mediterráneos. También hay que señalar los aumentos del 36 por 100 en bahía de Cádiz y del 33 por 100 en Málaga. Por número de pasajeros ocupa el primer lugar el puerto de Barcelona, seguido de Baleares, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, destacando que el primero se trata de un único puerto, mientras que las otras tres autoridades portuarias gestionan varios.

El número de cruceros alcanzó la cifra de 1.632, lo que supone un incremento del 9,6 por 100. Esta cifra sirve para confirmar que este sector turístico está empleando buques de mayores dimensiones y por tanto de mayor capacidad de pasajeros.

A. P. P.

Incremento del tráfico de cruceristas en el puerto de Cádiz

Según datos de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, el puerto gaditano ha contabilizado durante los primeros ocho meses del presente año 167 escalas de cruce-

ros con un total de 211.609 pasajeros, lo que supone un crecimiento del 17,6 por 100 en el número de cruceristas con respecto a 2010, aunque ha habido dos escalas menos.

Para el tercer cuatrimestre hay anunciadas 118 escalas de cruceros, de las que 37 se realizaron en septiembre, 36 previstas en octubre, 30 en noviembre y 15 en diciembre, por lo que de cumplirse las previsiones 2011 concluirá con 285 escalas de crucero, esperándose cerrar el ejercicio con aproximadamente 370.000 cruceristas, frente a los 336.000 de 2010.

Por otra parte la oferta de amarres de cruceros en Andalucía se la reparten entre Málaga, Cádiz, Almería, Sevilla, Motril, Algeciras y Huelva, con un total de 425.891 cruceristas, repartidos entre los puertos de Málaga, que se anotó la primacía de los turistas marítimos, Cádiz y, ya en menor cuantía, Almería, Sevilla, Motril y Huelva.

Aumenta el tráfico de contenedores en Algeciras

Los datos facilitados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) muestran una tendencia clara de incremento de tráfico de contenedores durante el segundo trimestre, al registrar un récord histórico de movimientos en junio con más de 300.000 TEU (contenedores estandarizados de seis metros).

Si el movimiento de contenedores del segundo trimestre se extrapolara al resto del año, el incremento estaría en torno al 25 por 100 y el ejercicio se cerraría con 3,5 millones de TEU, por lo que desde la APBA se quieren aprovechar estas buenas previsiones para retomar el diálogo social entre empresas y trabajadores con el fin de alcanzar acuerdos que fortalezcan la competitividad de las terminales de la dársena.

J. C. P.



OCEANOGRAFÍA Y MEDIO AMBIENTE MARINO

Sistema de predicción de Puertos del Estado

Puertos del Estado ha desarrollado una nueva herramienta para el acceso, vía Internet, de los datos de previsión y medida del medio marino. El desarrollo está disponible en la *web* de Puertos del Estado (www.puertos.es) y está referenciado geográficamente; permite un acceso rápido a los datos en tiempo real de las redes de medida (boyas, mareógrafos y radares) y de los sistemas de predicción (oleaje, nivel del mar y corrientes).

El acceso a las predicciones permite visualizar, de forma sencilla, animaciones sobre la evolución prevista del estado de la mar en los próximos días, mezclar interactivamente dicha información con mediciones en tiempo real y verificar cómo han funcionado las previsiones en los últimos días. De esta forma se puede conocer la exactitud de las predicciones en una zona costera determinada.

El sistema integra en un único visualizador varios modelos con resoluciones progresivamente mayores, lo que permite aumentar la resolución y acceder a información con un alto nivel de detalle espacial.

El nuevo desarrollo potenciará el empleo del sistema océano-meteorológico. Los datos medidos en tiempo real pasan previamente un control de calidad automático, y los nuevos gráficos permiten aumentar una zona de interés e incluso navegar hacia atrás en el tiempo

para estudiar la evolución en las últimas semanas.

Además, existe un menú diseñado para dar acceso directo a todas las autoridades portuarias a los sistemas de mayor utilidad para ellas, de forma que puedan aprovechar esa información para la explotación diaria y ejecución de obras.

Estudio de los ecosistemas en el banco de Galicia

El buque oceanográfico español *Miguel Oliver*, que depende de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, ha desarrollado entre los días 18 de julio y 10 de agosto un estudio multidisciplinar en el Banco de Galicia, dentro del Proyecto INDEMARES, con la dirección científica del Instituto Español de Oceanografía (IEO). Esta campaña ha sido continuación de las ECOMARG 09 e INDEMARES BANCO DE GALICIA 0710, realizadas por el mismo buque en 2009 y 2010, en las que se utilizaron diversos artes para la recolección de muestras y para poder caracterizar las comunidades, masas de agua e identificación y cartografía de los diversos hábitats.

El Proyecto INDEMARES trata del Inventario y Designación de la Red Natura 2000 en áreas marinas del Estado español. Su objetivo principal es contribuir a la pro-



Buque oceanográfico *Miguel Oliver*.

tección y uso sostenible de la biodiversidad en los mares españoles mediante la identificación de ecosistemas singulares y representativos de la Red Natura 2000. Las actuaciones previstas en el proyecto se están desarrollando entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2013, con una cofinanciación del 50 por 100 por la Comisión Europea dentro de su programa LIFE+.

Con anterioridad, este año el buque había realizado, también dentro de INDEMARES, las campañas INFUECO 0611, entre el 7 y 21 de junio, y la INCOECO 0711, entre el 23 de junio y 8 de julio, en el banco de la Concepción, banco de Amanay y El Banquete, en aguas de Fuerteventura y Gran Canaria. En estas el objetivo específico fue la identifica-

ción y cartografía del hábitat biogénico y caracterización de comunidades bentónicas y demersales con métodos directos y visuales.

Desde finales de agosto y mes de septiembre el buque está realizando otra campaña del proyecto en el canal de Menorca.

Las zonas incluidas en el Proyecto INDEMARES son: cañón de Avilés, banco de Galicia, chimeneas de Cádiz, seco de los Olivos (sur de Almería), isla de Alborán, delta del Ebro-Columbretes, cañón de Creus, canal de Menorca, banco de la Concepción y sur de Fuerteventura.

A. P. P.



Salvamento Marítimo y Cruz Roja Española firman el Plan de Acción Conjunta 2011

La directora general de la Marina Mercante y presidenta de Salvamento Marítimo, Isabel Duránte Gil, y el presidente de Cruz Roja Española, José Manuel Suárez del Toro, renovaron el 7 de julio el Plan de Acción Conjunta para 2011 que garantiza la cobertura desde 42 ubicaciones localizadas en todo el litoral peninsular y ambos archipiélagos. Fomento invertirá más de un millón de euros en concepto de disponibilidad, mantenimiento y seguro de las unidades.

El Plan de Acción Conjunta para 2011 pretende que el actual despliegue de unidades de Salvamento Marítimo se adecue al ámbito de actuación de Cruz Roja Española (CRE), para las tareas de búsqueda y rescate, modernizando y rejuveneciendo su flota y buscando el modelo de embarcación más idóneo que se adapte al despliegue previsto de medios de Salvamento Marítimo, con el objetivo de conseguir una mayor y más eficaz cobertura conjunta.

El sistema de atención a las emergencias marítimas dispone de unos recursos y un equipo humano que está en alerta las 24 horas del día, los 365 días del año, para dar respuesta a todas las emergencias que puedan surgir en la mar, ya sea para la salvaguarda

de la vida humana, la protección ambiental o la ayuda al tráfico marítimo.

Estas capacidades desarrolladas por Salvamento Marítimo y Cruz Roja resultan del máximo valor y efectividad debido al total grado de integración en el mecanismo público de atención a las emergencias y a la complementariedad de sus recursos. En total, Cruz Roja realiza anualmente más de 4.000 intervenciones en este ámbito, atendiendo a unas 2.000 personas.

Para hacer frente a los gastos derivados del desarrollo de actividad, Salvamento Marítimo se compromete a abonar a CRE en concepto de disponibilidad, mantenimiento y financiación de las 42 ubicaciones que contempla el plan, localizadas en todo el litoral peninsular y ambos archipiélagos, un total de 1.124.400 euros. Cruz Roja Española destina anualmente una cantidad aproximada de 1.878.763 euros, en virtud de los convenios que tiene suscritos con otras instituciones, departamentos y de sus fondos propios.

F. M. M.-C.

Base de Salvamento Marítimo en Fene

El pasado 25 de junio tuvo lugar en Fene (La Coruña) la presentación de la Base Estratégica de Salvamento Marítimo y Lucha

NOTICARIO

contra la Contaminación Marina que el Servicio de Salvamento Marítimo ha construido en el polígono industrial de Vilar do Colo de la mencionada localidad coruñesa.

Este proyecto estaba enmarcado dentro del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, y la nueva base es una de las dos grandes previstas (junto a la de Sevilla), de las seis existentes, para el almacenamiento masivo, mantenimiento y gestión del material de salvamento y lucha contra la contaminación marina.

La superficie construida es de 6.248 m² y está dividida en cuatro zonas:

- Nave cerrada, que alberga el área de recepción de materiales contaminados, el área de limpieza, el área de reparación de barreras anticontaminación, el taller y el almacén.

- Nave abierta, con espacio para una piscina de recepción de material contaminado y posterior limpieza.

- Edificio auxiliar de oficinas.

- Área de crisis, para permitir la ampliación inmediata de las zonas de trabajo y alojamiento de técnicos en caso de gran

nivel de trabajo ocasionado por una emergencia de gran envergadura.

En las instalaciones se realizarán el mantenimiento, lavado y reparación de equipos como barreras anticontaminantes, tanques de almacenamiento portátiles, equipos de buceo, equipos de recuperación de hidrocarburos de la superficie marina (*skimmers*) y otros similares. En principio dispone de 22.000 m de barreras anticontaminantes, 30 bombas, 13 *skimmers* y 100 unidades de otros equipos mecánicos.

Asimismo, en la base se almacenan y mantienen los vehículos submarinos de control remoto ROV *Comanche* y ROV *SeaBotix* de que dispone Salvamento Marítimo para operaciones subacuáticas hasta 1.000 y 150 m de profundidad respectivamente.

La inversión realizada en la nueva base es de ocho millones de euros, y de momento trabajan en ella 14 personas.

A. P. P.



Base Estratégica de Salvamento Marítimo en Fene. Entrada principal. (Foto: A. Pintos Pintos).



Presentación por la Comisión Europea de la propuesta de reforma de la Política Pesquera Común

El pasado 13 de julio, a propuesta de la comisaria de Pesca, Maria Damanaki, la Comisión Europea dio el pistoletazo de salida de la reforma de la Política Pesquera Común (PPC). La propuesta de reforma se completará a finales del próximo mes de noviembre, cuando se adopte el proyecto del fondo europeo para las políticas marítima y pesquera, que habrá de sustituir al actual fondo europeo de la pesca. La nueva PPC tendrá como objetivo general alcanzar una explotación sostenible de los recursos pesqueros y acuícolas desde el punto de vista medioambiental, económico y social. A corto plazo, sin embargo, se dará prioridad a la recuperación de los recursos pesqueros porque se entiende que sin ella no serán posibles ni la sostenibilidad económica ni la social.

La nueva política perseguirá también una integración profunda entre la política pesquera y la política marítima integrada.

Los instrumentos fundamentales que propone la Comisión Europea son los siguientes:

- Los programas de gestión a largo plazo que progresivamente cubrirán pesquerías y no especies individuales como hasta ahora. La regla de gestión será el rendimiento

máximo sostenible (MSY en sus siglas inglesas) que habrá de alcanzarse hacia el 2015.

- La prohibición de los descartes, que se irá implantando progresivamente, especie a especie, a partir de 2014 y que, entre otros elementos, incluirá el uso de cuotas de captura (en lugar de las actuales cuotas de desembarco) y la obligación de desembarco de todas las capturas.

- La implantación paulatina de concesiones transferibles de pesca. Dichas concesiones, también conocidas como cuotas individuales y transferibles de pesca, serán obligatorias para las flotas industriales y voluntarias para las flotas artesanales. No se prevé que la transferencia vaya más allá de las fronteras de cada Estado miembro de la Unión.

- El reforzamiento de la base científica de la PPC, tanto en lo que se refiere a los datos biológicos sobre las especies y sus interacciones como a las capturas, a la producción y a la situación económica del sector.

- Por su parte, el nuevo fondo europeo concentrará sus recursos en la innovación —en especial en el incremento de la eficiencia en el uso de los recursos, en la reducción del impacto de las actividades pesqueras y acuícolas sobre el ecosistema y en la transformación y comercialización—, en la acuicultura y en el desarrollo de las áreas costeras. Las actuales ayudas a la flota serán suprimidas, al constatarse su ineficacia en la eliminación del exceso de capacidad de gran parte de

las flotas pesqueras de la Unión. Finalmente, el nuevo fondo cubrirá también la política marítima integrada.

La propuesta de reforma de la PPC pasará ahora a ser discutida por el Consejo y el Parlamento europeos, responsables de su adopción definitiva. La nueva PPC entrará en vigor el 1 de enero de 2013.

Todos los documentos y análisis técnicos y económicos relacionados con la propuesta de reforma están disponibles en el sitio *web* http://ec.europa.eu/fisheries/reform/index_en.htm.

M. Á. P. C.

Campañas «Flemish Cap» y «Fletán Negro» del Vizconde de Eza

El buque oceanográfico español *Vizconde de Eza*, que depende de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, ha desarrollado las campañas «Flemish Cap» y «Fletán Negro» en aguas de la Northwest Atlantic Fisheries Organization (NAFO) durante los meses de julio y agosto. Las campañas se enmarcan dentro del Programa Nacional de Datos Básicos (PNDB) financiado por la Unión Europea y la Administración española.

La campaña «Flemish Cap» ha tenido como objetivo fundamental estimar la abundancia de especies demersales, analizar su estructura y los parámetros biológicos de las especies más abundantes. Todos estos datos sirven para documentar la serie histórica del banco Flemish Cap que se corresponde con la división 3M de las aguas de NAFO. La campaña «Fletán Negro» ha estado dirigida a estimar los índices de abundancia y biomasa del fletán negro y de las principales especies acompañantes a esta pesquería.

Durante el mes de septiembre, el *Vizconde de Eza* ha llevado a cabo la campaña «Porcupine», en aguas del Gran Sol (sur de Irlanda), para conocer el estado del caladero donde opera la mayor parte de la flota comunitaria dedicada a la pesquería de la merluza.

A. P. P.

La pesca de bajura asturiana crea una

organización de productores

La Federación de Cofradías de Pescadores de Asturias está sentando las bases de una organización de productores para negociar ante los organismos europeos mejores condiciones en la explotación de los caladeros. La administración de esta nueva organización de armadores de bajura será gestionada a través de los órganos de la Federación que asumirán la responsabilidad de negociar en Bruselas la gestión del caladero.

El nuevo proyecto viene impulsado por la necesidad surgida de reciente cierre por haber alcanzado el cupo de la pesquería de la merluza para la flota de artes menores, y como la normativa europea no reconoce a los pósitos sino a las OPP como únicos interlocutores válidos para negociar la explotación de caladeros, el presidente de la Federación de Cofradías del Principado ha conseguido la conformidad de más de 160 armadores que obtienen más del 30 por 100 de capturas de pescado de la región como requiere la normativa, y se espera incorporar al proyecto a armadores de las cofradías de Avilés y Luarca, que desde hace años no participan en la federación.

Desarrollo sostenible de la pesca

La Secretaría General del Mar y la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) han firmado un *Memo-randum* de entendimiento para colaborar en el desarrollo sostenible de la actividad pesquera, extendiéndose esta cooperación a la lucha contra la pesca ilegal no declarada y no reglamentada, así como a la investigación y mejora de la gobernanza de mares y océanos.

La SGM y la UICN unirán sus esfuerzos para formular directrices de sostenibilidad para las pesquerías de altura y se comprometen a intercambiar puntos de vista en relación con el enfoque ecosistémico, las áreas marinas protegidas, la pesca artesanal y la acuicultura.

J. C. P.



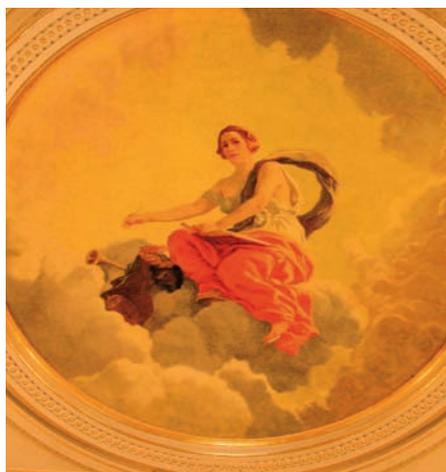
Cultura Naval

EL SALÓN DE HONOR DEL CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA Y LAS PINTURAS DE ÁLVARO ALCALÁ-GALIANO

Álvaro Alcalá-Galiano Vildósola Eguía y Coste, nacido el 21 de mayo de 1873 en la calle Correo núm. 26 de la villa de Bilbao, es el autor de las pinturas que decoran el Salón de Honor del actual Cuartel General de la Armada.

Ostentó los títulos y distinciones siguientes: conde del Real Aprecio, mayordomo de semana de Alfonso XIII, maestrante de la Real de Zaragoza, académico de San Fernando, Orden de Carlos III, Gran Cruz del Mérito Naval, Legión de Honor, Orden de Leopoldo de Bélgica, Orden del León de Bélgica, presidente de la Asociación de Pintores y Escultores, presidente del Círculo de Bellas Artes y Ateneo de Bilbao, presidente de la Sección de Artes Plásticas en la Unión de Autores (SGAE).

Fue discípulo de Lecuona, Guiard, Jiménez Aranda y Sorolla. A lo largo de su vida participó en numerosas exposiciones, tanto



La Historia escribiendo los hechos heroicos de la Marina española.



Lepanto.

nacionales como internacionales, obteniendo grandes éxitos, tales como: la mención honorífica en París; segundas, terceras y primera medalla en las exposiciones de Bellas Artes de Madrid; Gran Premio en Panamá y medalla de plata en Buenos Aires.

Tuvo una particular disposición para trabajar con enorme acierto pinturas en grandes superficies. Esa facilidad se manifestó, además, por medio de encargos públicos que conllevaban la complejidad añadida de ser pinturas para incorporarse a espacios arquitectónicos, muy en especial, a las difíciles superficies de los techos. Le interesaba la forma y el volumen, pero no desdeñaba el uso del color ni los cambios lumínicos variados.

En la época del general Primo de Rivera, siendo ministro de Marina el marqués de Magaz, trató que se le nombrase director general de Bellas Artes. Al no conseguirlo el marqués hizo que se le encargase la decoración del Salón de Honor del nuevo Ministerio de Marina, lo que finalizó en 1928.

La obra se divide en tres grupos: frisos históricos, mitológicos y alegóricos. La más

impresionante es un fresco en el techo que representa *La Historia escribiendo los hechos heroicos de la Marina española*, con Clío escribiendo las hazañas más salientes de nuestra Marina y en las nubes que se extienden a sus pies se advierten las siluetas de algunos marinos insignes: Méndez Núñez, Recalde, Elcano, Ulloa, el primer marqués de Santa Cruz, Dionisio Alcalá-Galiano, Cervera... Frisos y paneles con figuras relacionadas con el mar y los navegantes: mitológicas —*Belona, Neptuno*— y las alegorías —*Eolo, Las Estrellas, La luna y Las Corrientes*—. Asimismo se representan efemérides gloriosas como *La toma de Mallorca por Jaime I el Conquistador, El almirante Oquendo volando la santabárbara del buque enemigo en el combate de Pernambuco, La batalla de Lepanto*.

A pesar de que en arte decorativo son forzosos ciertos convencionalismos, mantuvo en todas las obras de esta clase las doctrinas realistas que sus maestros Sorolla y Jiménez Aranda le inculcaron, y en el que ha logrado destacar su nombre, de brillante abolengo

español, como se destaca en la siguiente reseña: «Composiciones de gran envergadura que las afronta con valentía y sale airoso gracias a un dominio técnico que muy pocos poseen. Resuelve con brillantísimo logro los problemas técnicos y estéticos, porque el eminente artista ha troquelado a través de una copiosa obra decorativa la autoridad de su firma. Temas que riman con el destino del edificio y ha sido el ejecutante ágil en cuyas manos adquiere insospechables posibilidades y recursos la técnica mural». *ABC*, 1929. Luis de Galinsoga.

Alcalá-Galiano comprendió en el conjunto de su obra las muchas y muy complejas ideas que el nombre de Marina española lleva consigo. Marina en lo relativo al mar,

esto es, la naturaleza, los elementos que luchan en ocasiones con el hombre. Marina también significa historia, relato de sucesos pasados, evocación de grandezas y desdichas, recuerdo de batalla y heroísmo. El símbolo arquitectónico de unidad, la bóveda, la cúpula, en este caso el techo, sirve al pintor para resumir la naturaleza sensible y el ideal de historia. El techo del salón, clave de todos los demás frisos y paneles. La Historia extiende su brazo derecho a los sonidos que salen de la trompeta. En la mano lleva una pluma y sobre las rodillas se ve un libro abierto. Es el libro de la Historia. En sinfonía de blancos y grises circundan a la figura central. ¿Son hombres? ¿Son nubes? ¿Son historia? ¿Son elementos de naturaleza marina? Son una cosa y otra: síntesis, símbolo; la imagen, la idea y la realidad reunidas en un nivel superior de arte.

Dan motivo a la unidad arquitectónica, pictórica y fundamental del techo, de un lado, los elementos del mar; de otro, la historia concreta de batallas y triunfos nacionales.

Respeta el simbolismo clásico de las figuras, pero dándoles vida y formas nuevas, fruto de su nomen y resultado de sus medita-



Toma de Mallorca por Jaime I el Conquistador.

ciones. De los elementos naturales pasa a la historia, a los hechos gloriosos en que se afirma el genio español en los mares. Con lo difícil que resulta mover a la muchedumbre en la pintura, domina con férreo puño a la multitud y la ordena y coloca con arreglo a un patrón de arte que es después armonía, ponderación y encanto de los ojos.

Acontecimiento histórico de primer orden para la Marina española es la toma de Mallorca por Jaime I el Conquistador: entre los remeros y soldados que llevan naves y barcas brillan con la fe del ideal las fisonomías de todos ellos, que desprecian la vida ante el servicio de la guerra y del rey. Tras Mallorca, en Lepanto se ven las naves turcas, las de Venecia, las del papa y las españolas, al mando de don Juan de Austria. Representa en su composición la lucha cuerpo a cuerpo entre jefes y soldados. Adivinamos en la espantosa escena al primer marqués de Santa Cruz, don Álvaro de Bazán. El triunfo de la cristiandad, que aleja para siempre el peligro turco, domina sobre el agua que aparece como apagada por el elemento humano de la vívida epopeya. La hazaña de Oquendo en Pernambuco, donde abundan las espadas de



Oquendo mandando volar la santabárbara del buque enemigo en el combate de Pernambuco.

cazoleta, de traza tan española y los cuellos italianos de encaje que caen sobre la coraza de Oquendo, y sus marinos van seguros a una victoria que ha de tener a raya al impulso holandés en aguas de América. El almirante Oquendo se impone a las demás figuras del cuadro con su porte majestuoso.

Todo respira en la bíblica empresa, dignidad y heroísmo.

Y arriba en el techo, como clave de bóveda y síntesis final, Clío va consignando en sus páginas de la historia los sucesos de tan grata memoria en nuestra Marina. 1929. *La Época*. Luis Araujo-Costa.

«Álvaro Alcalá-Galiano digno sucesor del heroico Alcalá-Galiano, muerto gloriosamente en Trafalgar, no necesitó para inmorta-

lizarse el dejarnos su figura prócer en uno de los rinconcitos de sus cuadros, como tradicionalmente hicieron tantos ilustres pintores, y prefirió dejarnos en cada uno de los frisos del Ministerio de Marina algo más valioso e imperecedero: su alma de artista». *ABC*, 1930.

Agradecimiento muy especial a la REVISITA GENERAL DE MARINA.

En honor a todos mis antepasados por todo lo que me han transmitido, a mi padre Alberto, y a mi bisabuela Mercedes Vildosola, en su memoria.

E. ALCALÁ-GALIANO I.
Investigadora en Historia

INAUGURACIÓN DE LA NUEVA SEDE DEL MUSEO NAVAL DE CARTAGENA

Como reseñamos en el número correspondiente al mes de julio, el pasado mes de mayo la nueva sede del Museo Naval de Cartagena inauguró sus salas con las exposiciones temporales «Cartagena, puerto de Galeras» y «Hombres y Barcos».

Próximamente esas salas del nuevo Museo Naval albergarán los fondos que actualmente se asientan en un edificio de estilo modernista construido en 1926, que fue Escuela de Aprendices de la Sociedad Española de Construcción Naval, la actual Navantia. Ese edificio ya no dispone de reserva alguna para albergar la totalidad de los fondos museísticos, más de 3.500, algunos de ellos depositados en almacenes del arsenal. A pesar de ello, desde hace varios años se ha convertido en uno de los museos más visitados de la Comunidad Autónoma de Murcia. En sus salas, que abarcan la historia de la Armada desde la creación del Departamento Marítimo de Levante en 1728 hasta nuestros días, se exhiben importantes piezas relacionadas con la construcción naval, cartografía y navegación, buceo, submarinos, artillería, torpedos, banderas, uniformes y sanidad naval.

La nueva sede del Museo Naval ocupa todo el frente sur de la planta baja del antiguo Cuartel de Instrucción, un edificio del siglo XVIII construido por Vodopich para Cuartel de Presidarios y Moros, después de haber sido profundamente remozado y ampliado, mientras que el resto del edificio alberga la sede de la Facultad de Ciencias de la Empresa de la Universidad Politécnica de Cartagena.

Al margen de las muestras temporales ya reseñadas, la nueva sede ha expuesto la «Colección de acuarelas de Juan José Ollero Marín», contralmirante de la Armada en situación de reserva. Está compuesta por las 19 obras que este pintor ha donado al Museo Naval de Cartagena, y que recrean imágenes de la Armada, Marina Mercante y Pesquera,



muelles tanto del arsenal como civiles, así como hombres y buques de dichas marinas.

El conjunto de acuarelas sobre Cartagena, de los años 1982 a 1991, es una fuente artística informativa que enriquece la memoria histórica de la ciudad y de la Armada al plasmar en ellas espacios portuarios, buques y actividades ya desaparecidas y que se han convertido en historia.

Las obras del almirante Ollero han recibido muchas menciones y premios artísticos en las 19 exposiciones en diversas salas españolas. Sus acuarelas están en numerosas colecciones particulares, a bordo de varios buques de la Armada y en diversas dependencias y centros. También nuestra REVISTA se ha visto enriquecida con obras suyas, tal como fue la portada de nuestra edición del mes de febrero de 1990.

Por último, es de justicia reconocer la brillante y eficaz labor realizada en el Museo Naval de Cartagena, tanto en la nueva como en la todavía actual sede, por el que ha sido durante muchos años su conservador —cesado a principios del presente año al pasar a la situación de retiro—, el capitán de navío y afamado escritor Luis Delgado Bañón.

M. J. F.

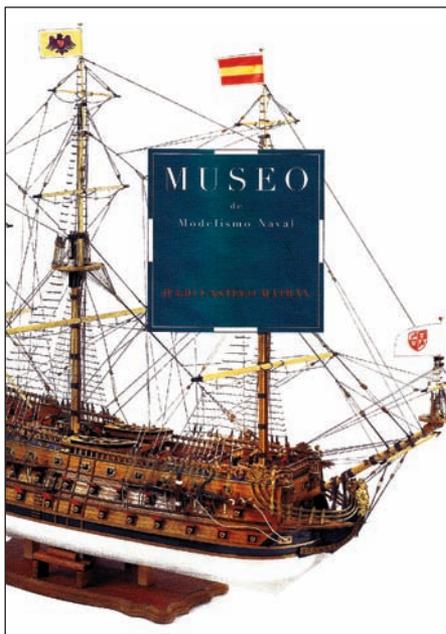
MUSEO DEL MODELISMO NAVAL

Hasta el mes de mayo del próximo año 2012 se celebra en la sala de exposiciones Moda Shopping (portal A de la Fundación Mapfre. Avenida General Perón, 40. Madrid) la exposición titulada «Museo del Modelismo Naval Julio Castelo Matrán», que presenta 36 modelos de barcos de los siglos XVII al XX. Son sobre todo barcos de guerra, aunque también presenta alguno mercante y deportivo. Se trata de una muestra de un alto valor histórico, documental, didáctico y artístico realizada por el modelista Julio Castelo Matrán.

Son modelos de buen tamaño, realizados con pulcritud y gran lujo de detalles que permiten analizar y conocer sus estructuras exteriores, armamento, arboladuras, jarcias, aparejos, botes, lanchas, anclas y demás elementos de las cubiertas y costados. Algunos de ellos representan barcos españoles, como el *San Felipe* (1690), *Nuestra Señora*

del Pilar (1731), *San Juan Nepomuceno* (1765), *Santísima Trinidad* (1769), *Santa Ana* (1784), *Montañés* (1794) o *Juan Sebastián de Elcano* (1927). Otros pertenecen a barcos extranjeros, como el *Vasa* (Suecia, 1628), *Sovereign of the Seas* (Gran Bretaña, 1637), *Wapen von Hamburg I* (Alemania, 1669), *Galera Real* (Francia, 1676), *Victory* (Gran Bretaña, 1765), *Norske Love* (Dinamarca, 1765), *Bounty* (Gran Bretaña, 1784), *Constitution* (Estados Unidos, 1797), *Astrolabe* (Francia, 1812), *Gulnara* (Cerdeña, 1834), *Cutty Sark* (Gran Bretaña, 1869), *Jylland* (Dinamarca, 1860), *Titanic* (Gran Bretaña, 1912), *Endeavour* (Gran Bretaña, 1930), *Amerigo Vespucci* (Italia, 1931) y otros. Se trata de barcos de conocida historia, como es el caso del trasatlántico *Titanic* hundido en su viaje inaugural; el *Endeavour*, primer velero inglés finalista en la Copa América del año 1934; el español *Santísima Trinidad*, mayor navío de línea de la historia; el *Bounty* y su famoso motín a bordo; el mítico clíper *Cutty Sark*; el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, que continúa con sus viajes de guardias marinas españoles, etcétera.

Sin desmerecer de su valor, los modelos no son puramente artesanales, ya que muchos de sus elementos están prefabricados a partir de *kits* comerciales, como explica el propio autor en el folleto y en los carteles de la exposición: «Junto al modelismo que podría considerarse puro, por cuanto es el propio artesano quien elabora la práctica totalidad de las piezas que integran la obra a realizar, tomando como referencia planos y manuales del modelo original, existe también el modelismo convencional, en el que, sin demérito para quien lo lleva a cabo, éste desarrolla su tarea con ciertas *ventajas*, ya que algunas piezas de la embarcación están previamente elaboradas por el fabricante del modelo: unas, como la quilla o las cuadernas del buque, porque el no excesivo esfuerzo que supondría confeccionarlas uno mismo no justificaría el tiempo y utensilios necesarios para ello; otras, como los cañones, porque su realización exige un proceso industrial que excede





el de estas actividades de entretenimiento doméstico». De hecho, la exposición incluye el contenido íntegro del *kit* del *Constitution*, del que también presenta el modelo terminado. Dicho *kit* muestra planos del barco, listones de madera marcada y cortada, piezas troqueladas, mástiles, hilos para la jarcia, y gran cantidad de elementos para construir el modelo, que suman un total de más de 3.000 piezas.

Gracias al tamaño de los modelos, el visitante puede apreciar el armamento, maniobra

y distribución de los barcos, así como su, a veces, rica decoración, como era el caso de barcos de guerra de los siglos XVII y XVIII, con popas muy adornadas, grandes mascarones de proa y en ocasiones costados ricamente pintados, que los convertían en verdaderas obras de arte a flote sin perder sus condiciones de grandes máquinas de guerra.

M. G. F.



CONFERENCIA EN SHANGHÁI SOBRE LA ARMADA Y LA CULTURA NAVAL

El director del Órgano de Historia y Cultura Naval, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, pronunció el pasado 5 de septiembre en Shanghái una conferencia sobre la Armada y la cultura naval, invitado por la directora del Instituto Cervantes en la ciudad china, Esther Faig. El acto tuvo lugar en la sede del instituto, con la presencia del cónsul de España, Gonzalo Ortiz.

Durante 45 minutos, el contralmirante González-Aller mostró al numeroso público asistente imágenes del Museo Naval de

Madrid, de los museos periféricos y de los archivos de la Armada, con una referencia especial a los fondos chinos que en ellos se conservan, entre los que destaca la vajilla de porcelana de la dinastía Ming procedente del pecio de la nao *San Diego*.

Muestra del interés suscitado por la presentación fue el coloquio posterior con los asistentes al acto, que se prolongó durante una hora y en el que participó también el director de la Fundación Museo Naval, Emilio Alemán de la Escosura.





GACETILLA

Actividades en la Base Naval de Rota

La ministra de Defensa Carme Chacón presidió la reunión del Consejo Superior de la Armada que se celebró a bordo del buque de proyección estratégica *Juan Carlos I* en la mañana del día 28 de julio. El Consejo Superior de la Armada es un órgano asesor y consultivo integrado por todos los almirantes de la Armada en activo, el general de división comandante general de Infantería de Marina y un contralmirante secretario.

Tras la reunión del Consejo, la ministra inauguró el muelle número 4 de la Base Naval de Rota. El nuevo muelle, con una longitud de 398,5 m y una anchura de 51,5 m permitirá utilizar las portarampas de buques tipo *Castilla* y el *Juan Carlos I*.

La construcción de este muelle se enmarca dentro de los compromisos internacionales adquiridos con la OTAN para incrementar la capacidad de apoyo a las Fuerzas Marítimas de la Alianza. Es, en palabras de la ministra, «una inversión, aportada en gran parte por la OTAN y Estados Unidos, que permitirá a la Base Naval de Rota recuperar su protagonis-



Entrega *Meteoro* (P 41).



mo para ser de nuevo un referente mundial para las operaciones navales».

Al acto de inauguración asistieron, entre otras autoridades, el alcalde de El Puerto de Santa María Enrique Moresco García, el subdirector general de Fomento de Construcciones y Contratas Francisco Javier Lázaro Estarta, el consejero Delegado de ISDEFE Miguel Ángel Panduro Panadero y el secretario de Estado de Defensa Constantino Méndez.



Inauguración del muelle núm. 4 de la Base Naval de Rota.

Como último acto del día se celebró la ceremonia de entrega a la Armada del patrullero oceánico *Meteoro* (P 41), presidido por la ministra de Defensa, acompañada por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo. El acto contó con la presencia del alcalde de El Puerto de Santa María Enrique Moresco, el consejero de Innovación y Economía de la Junta de Andalucía Antonio Ávila, el presidente de la Diputación de Cádiz José Loaiza y el jefe del Estado Mayor de la Defensa Julio José Rodríguez, entre otras autoridades civiles y militares.

El *Meteoro* es el primer Buque de Acción Marítima (BAM) de la Armada en su versión de patrullero oceánico. Tendrá su base en el Arsenal Militar de Las Palmas de Gran Canaria y su área de operaciones se extenderá hasta las 3.500 millas, incluyendo las zonas de aguas tropicales. Su misión será la protección de los espacios marítimos de interés nacional, realizando labores del control y vigilancia de seguridad marítima.

El patrullero oceánico *Meteoro* (P 41) es el cuarto buque de la Armada española que lleva este nombre y ha sido construido en la factoría de La Carraca de los Astilleros de Navantia, en San Fernando (Cádiz).

T. Ñ.

Fin de la Expedición Malaspina

El buque de la Armada española *Hespérides* regresó el día 14 de julio a Cartagena tras finalizar la expedición de circunnavegación «Malaspina 2010: cambio global y exploración de la biodiversidad del océano».

La campaña científica, que partió de Cádiz el pasado mes de diciembre, es un proyecto interdisciplinar fruto de la colaboración entre el Ministerio de Ciencia e Innovación y el Ministerio de Defensa. Coordinado por el CSIC, su objetivo es evaluar el impacto del cambio global en el océano y estudiar su biodiversidad. Durante siete meses la expedición ha investigado el cambio global en el ecosistema marino y estudiado la biodiversidad del océano profundo.

El *Hespérides* ha sido el buque de investigación oceanográfica (BIO) de este importante estudio, catalogado por algunos expertos como la expedición oceanográfica más importante de los últimos 200 años. Al mando del capitán de fragata Juan Antonio Aguilar, el buque ha recorrido más de 30.000 millas náuticas de navegación, efectuando ocho escalas en países de cuatro continentes diferentes: Río de Janeiro, Punta Arenas, Ushuaia, Ciudad del Cabo, Perth, Sidney, Honolulu, Panamá y Cartagena de Indias.

Más de 250 científicos españoles de 19 instituciones de nuestro país han participado en el proyecto. La participación total, incluyendo estudiantes y científicos de las 16 instituciones extranjeras asociadas —entre ellas la NASA, la Agencia Espacial Europea y las universidades de California, Río de Janeiro, Washington y Viena— asciende a 400 investigadores.



(Foto: A. Arévalo).

El proyecto tiene además como objetivo impulsar las ciencias marinas en España y fomentar las vocaciones científicas. De hecho, más de 50 jóvenes han completado sus estudios de posgrado embarcando en algún tramo de la campaña para realizar su tesis de máster o su tesis doctoral a través del «Programa de doctorado Expedición Malaspina. Fundación BBVA-CSIC», financiado por ambas instituciones.

La expedición, un Consolider-Ingenio 2010 financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, comprende 27 grupos de investigación del CSIC, el Instituto Español de Oceanografía, 16 universidades, un museo, una fundación pública de investigación y la Armada española. La financiación total, en la que también han colaborado la Armada, el CSIC y la Fundación BBVA, ronda los seis millones de euros.

E. L. V.

Relevo del mando de la Fuerza Anfibia Hispano-Italiana SIAF

El 27 de julio tuvo lugar la ceremonia de relevo de mando de la Fuerza Anfibia Hispano-Italiana (SIAF), compuesta por unidades navales y de Infantería de Marina de ambos países integradas en una misma estructura de mando.

Esta fuerza se emplea sobre la base de una decisión político-militar común de las dos naciones, y puede ser puesta a disposición de la UE, la OTAN y la EUROMARFOR. Además la SIAF está dispuesta para implementar resoluciones de la ONU y de la OSCE.

En el acto celebrado en la cubierta de vuelo del buque de asalto anfibio *Castilla*, el contralmirante español Fernando Querol Pagán ha sido relevado por el capitán de navío italiano Enrico Credendino como comandante de la Fuerza Anfibia (COM-SIAF). Al mismo

tiempo, el general de brigada de Infantería de Marina Jesús Manuel Vicente Fernández ha sido relevado en el cargo por el contralmirante italiano Eduardo Serra como comandante de la Fuerza de Desembarco (COMSILF).

La responsabilidad del mando, tanto de la Fuerza Anfibia como de la Fuerza de Desembarco, se alterna cada dos años entre las dos naciones, lo que había correspondido a España hasta el día 26.

El acto fue presidido por el almirante de la Flota española (ALFLOT), almirante Santiago Bolívar Piñeiro, acompañado por el almirante de la Flota de la Marina italiana (CINCNAV), almirante Leigo Bínello Mantilla.

A. M. P. F.



Actividades de la Escuela de Suboficiales

Acto de entrega de Reales Despachos a la LXXIII Promoción de Suboficiales de la Armada

El día 13 de julio tuvo lugar el acto de entrega de Reales Despachos, presidido por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo García, a los sargentos de la 73 promoción de la Escala de Suboficiales, pertenecientes al Cuerpo General de la Armada y al Cuerpo de Infantería de Marina y a los de la 21 promoción de la Escala de Suboficiales del Cuerpo de Músicas Militares.

El AJEMA entregó los Reales Despachos a los sargentos que obtuvieron la mejor calificación de sus respectivos cuerpos, a los que entregó la recompensa correspondiente a su brillante expediente académico. A continuación recibieron los Reales Despachos de

mano de las distintas autoridades civiles y militares hasta un total de 162 sargentos de la Armada. También, como en años anteriores, la Diputación Provincial de Cádiz, en la persona de su presidente, distinguió a los sargentos números uno de cada cuerpo, haciéndoles entrega de un sable.

Tras impartir el comandante director de la escuela la última lección del curso, finalizó el acto con la interpretación del *Himno* de la Armada y el desfile del batallón de alumnos.

Festividad de la patrona de la Armada, la Virgen del Carmen. Actos conmemorativos en la bahía de Cádiz

El día 16 de julio, con motivo de la Festividad de Nuestra Señora la Santísima Virgen





del Carmen, patrona de la Armada, fue celebrado en el Panteón de Marinos Ilustres una solemne ceremonia religiosa, seguida de un acto militar consistente en una ofrenda floral en homenaje a los que dieron su vida por España, así como un acto de despedida del personal de la Armada que ha pasado a la situación de reserva durante el presente año naval y otro de imposición de condecoraciones recientemente concedidas. Los actos fueron presididos por el almirante de la Flota, Santiago Bolívar Piñeiro, acompañado por una amplia representación de autoridades civiles y militares.

Puso fin al acto militar el desfile de la Compañía de Honores y a continuación fue ofrecida una copa de vino español en los jardines de «Cristóbal Colón».



Inauguración del curso escolar 2011-2012

El día 1 de septiembre dio comienzo el curso escolar en la Escuela de Suboficiales de la Armada (ESUBO) con la presentación de los nuevos alumnos, componentes de la 75 promoción del Curso de Acceso a la Escala de Suboficiales. La inauguración se realizó en el salón de actos de la escuela, donde el comandante director dio la bienvenida a los alumnos y posteriormente se efectuó la presentación del plan de estudios que desarrollarán en esta primera fase.

Esta es la primera promoción que va a cursar el nuevo plan de estudios aprobado para la enseñanza de formación de suboficia-

les, que comprende tres cursos académicos, el primero a desarrollar en la ESUBO y los siguientes en las diferentes escuelas de especialidad. En estos tres años los alumnos tendrán que superar dos planes de estudios, el correspondiente a la formación militar general y específica, para la adquisición de la especialidad fundamental, y un segundo para la obtención de un título de técnico superior de Formación Profesional del sistema educativo general.

La superación de ambos planes les permitirá el ingreso, con el empleo de sargentos, en la Escala de Suboficiales del Cuerpo General de la Armada o del Cuerpo de Infantería de Marina.



Homenaje al almirante Díaz Pimienta

Entre los días 9 y 14 de junio, los componentes de las promociones 369 de Cuerpo General, 31 de Infantería de Marina, 21 de Máquinas y 45 de Intendencia celebramos el ya tradicional y entrañable encuentro anual, que en esta ocasión tuvo como marco el incomparable escenario de la isla de La Palma.

Durante esos seis días tuvimos la oportunidad de conocer a fondo las innumerables maravillas que la Isla Bonita acoge en sus pocos kilómetros cuadrados de extensión, y gozar de los múltiples y variados atractivos que ofrece a sus visitantes. Y todo de forma excepcional; no solo por el esfuerzo, eficacia y buen hacer del vicealmirante Rafael Martín de la Escalera Mandillo, nuestro «brigadier», que encabezaba el grupo, sino también por la

sin par colaboración de Juan Carlos Díaz Lorenzo, eminente palmero y destacado historiador, así como cónsul de Finlandia en Tenerife, que se ofreció a servirnos de guía durante toda nuestra estancia, labor que desarrolló de forma insuperable gracias a sus amplios conocimientos y a su jovial y extrovertido carácter, que le hizo granjearse de inmediato la simpatía de todos nosotros.

Fueron unas jornadas de intenso contenido social y cultural —sin olvidar el gastronómico, por supuesto—, en las que creo que el objetivo fue plenamente alcanzado, pues a lo gratificante del disfrute y aprendizaje propios de semejante viaje habría que añadir la oportunidad que tuvimos de ser útiles como elemento intensificador de las relaciones entre la Armada y la sociedad civil palmera,





gracias a una serie de actos acertadamente incluidos en la agenda.

Como destacado aperitivo, nada más llegar a la isla fuimos recibidos y agasajados por el jefe del Centro de Formación de Tropas de Canarias, coronel del Ejército de Tierra José Pardo de Santayana. Este primer encuentro sirvió para vernos las caras, algunos tras muchos años, ponernos al día de las vicisitudes de cada uno y repasar el programa de los próximos días, en verdad intenso.

Tuvimos la suerte, en las siguientes jornadas, de visitar el Observatorio Astrofísico del Roque de los Muchachos, a 2.426 metros de altura, de la mano de Juan Carlos Pérez Arencibia, administrador general del

Instituto de Astrofísica de Canarias (IAC). La visita y contemplar la puesta de sol por encima de las nubes son difíciles de olvidar.

Fue también emocionante la celebración de la Santa Misa en el Real Santuario de Nuestra Señora de las Nieves, patrona de La Palma, donde la *Salve Marinera* volvió a salir de nuestras gargantas con la misma intensidad que en el gimnasio de la Escuela Naval Militar hace casi cincuenta años. El almirante Martín de la Escalera recordó allí a nuestros compañeros ya fallecidos.

Y no digamos la visita a la Caldera de Taburiente. Es todo un espectáculo contemplar, metidos entre las nubes, aquellos bosques de característico pino canario, aque-

llos riscos inmensos, con sus hermosos valles y exuberante vegetación, verdadero contraste con el austero —pero fascinante— paisaje ofrecido por los volcanes de San Antonio y Teneguía, al sur de la isla, en la zona de Fuencaliente, lugar de nacimiento de nuestro guía y amigo Juan Antonio Díaz Lorenzo.

Pero el acto culminante de la visita tuvo lugar el domingo día 12, día en que se llevó a cabo un homenaje en honor del almirante Francisco Díaz Pimienta, primer almirante palmero y destacado personaje del siglo XVII. Con tal motivo se desplazó a la isla el almirante comandante del Mando de Canarias (ALCANAR), contralmirante Salvador Delgado Moreno, que enarboló su insignia en el patrullero *Centinela*, y compartió la presidencia de los actos con la presidenta del Cabildo Insular, Guadalupe González Taño, y con el alcalde de la ciudad, Sergio Matos Castro, quien había tomado posesión de su cargo el día anterior y a quien deseamos los mayores éxitos en su gestión. Se encontraban entre los asistentes los mandos de la Policía Nacional y de la Guardia Civil de la isla. Tras una conferencia dada en el salón noble del Ayuntamiento por el almirante Martín de la Escalera sobre la figura del ilustre marino Díaz Pimienta, se celebró la Santa Misa en la iglesia de El Salvador, donde espontáneamente volvimos a entonar la *Salve Marinera* ante la sorpresa y satisfacción del sacerdote oficiante. A continuación, el alcalde de Santa Cruz y el ALCANAR glosaron la figura del almirante Díaz Pimienta y resaltaron la rela-

ción entre La Palma, la mar y la Armada, procediéndose después al arriado de bandera y toque de oración en la Plaza de España, con la participación de un pelotón de marinería del *Centinela* y de la banda de cornetas y tambores del Centro de Formación de Tropas de Canarias.

Vaya desde aquí nuestro agradecimiento a todos los que han hecho posible el desarrollo exitoso de esta nueva reunión de la Brigada: a Juan Carlos Díaz Lorenzo; al contralmirante Salvador Delgado Moreno; al coronel Pardo de Santayana; al capitán de corbeta Mariano Esteban Romero, comandante del *Centinela*, que con su presencia en el puerto realzó notablemente el acto del domingo; al capitán de corbeta Francisco José Sequeiro Leira, comandante naval de Santa Cruz de La Palma, que se volcó con nosotros y cuya eficacia en el desempeño de su cargo nos fue repetidas veces comentada; a las autoridades civiles y militares de la isla y a otros muchos que nos dieron todo tipo de facilidades a lo largo de tan intenso programa. Ellos hicieron posible quitarnos algunos años de encima durante unos cuantos días y revivir ese espíritu de compañerismo y camaradería que nos impulsa a repetir, año tras año, tan entrañable experiencia, privilegio de muy pocos grupos, que nos sirve, entre otras cosas, para evocar los innumerables sucesos, vivencias y aventuras disfrutados o sufridos juntos durante toda una vida de servicio a España.

G. V. A.



XXX Campeonato de Golf de la Armada (Alicante)

Durante los días 10 y 11 de junio de 2011 se celebró en el «Alicante Golf», situado en playa de San Juan (Alicante), el XXX Campeonato de Golf de la Armada.

El Campeonato se jugó a dos vueltas de 18 hoyos cada una, saliendo al tiro y en jornada de mañana. Tomaron parte unos ochenta golfistas de todos los empleos, de cabo 1.º a almirante, en situación de activo, reserva y retirados, que compitieron en tres categorías según su *handicap*, además de una clasificación final *Scratch* de la que salió el campeón de la Armada.

Se concedieron premios a los tres primeros clasificados y al mejor *senior* de cada categoría, y un trofeo al campeón de la Armada. Además de dos premios especiales, uno al mejor *approach*, para el capitán de navío José

María Suanzes Fernández de Cañete, y otro al *drive* más largo, para el teniente coronel CINA Carlos Molinero Gamio.

Hay que destacar por encima de todo que es la primera vez en treinta ediciones que el «campeón absoluto» de la Armada es un miembro de la clase de Tropa y Marinería, el cabo 1.º (P) I. M. Alejandro Salmerón Vaca, destinado en la CEVACO (Base Naval de Rota).

La ceremonia de clausura y entrega de trofeos fue presidida por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, acompañado del almirante de Acción Marítima, el almirante director de Personal y el almirante director de Enseñanza Naval, así como de algunas autoridades civiles de la región.



Clausura del curso en el Colegio Mayor Jorge Juan

El día 27 de junio se celebró en el Colegio Mayor Universitario Jorge Juan el acto académico de clausura del curso 2010-2011 que fue presidido por el almirante director de Asistencia al Personal, Gonzalo Sirvent Zaragoza, y al que asistieron directores de otros colegios mayores y profesores de universidad, así como jefes y oficiales de la Armada. Previamente el capellán del Mayor, Carlos Recarey, ofició la eucaristía en la capilla

La lección magistral de clausura estuvo a cargo del catedrático de derecho administrativo y exdirector de la Agencia de Protección de Datos, doctor José Luis Piñar Mañas, que disertó de forma brillante sobre «La privacidad en las redes sociales».

Seguidamente se impusieron becas de colegiales de honor a personalidades de la Armada, y fueron promovidos a colegiales mayores siete residentes por los méritos conseguidos. También se entregaron obsequios a los colegiales que abandonaban el colegio mayor por finalizar sus estudios universitarios.

Cerró el acto el director, coronel de Intendencia Antonio Rendón-Luna de Dueñas, que tuvo palabras de agradecimiento para los mandos de la Armada y de felicitación a los colegiales, exhortándole a ser buenos y honrados profesionales, útiles a la sociedad.

A. R.



Reconocimiento del Ayuntamiento de Cádiz al teniente coronel de Infantería de Marina don Antonio Ristori Fernández por su heroica actuación en la explosión de 1947

El pasado 7 de abril de 2011, en solemne acto celebrado en el Salón de Plenos del Ayuntamiento de Cádiz, tuvo lugar la concesión a título póstumo de «Hijo Adoptivo de la ciudad de Cádiz» al teniente coronel de Infantería de Marina don Antonio Ristori Fernández por su heroica actuación en la explosión de Cádiz el 18 de agosto de 1947.

La citada concesión, previa instrucción del correspondiente expediente, fue acordada por unanimidad por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Cádiz.

Gracias a la investigación efectuada por el coronel de Infantería de Marina don Manuel Ristori Peláez y a los documentos inéditos aportados al historiador militar don Jesús N. Núñez Calvo detallando la relevante participación del teniente coronel Ristori, este último decidió documentarlo ante la corporación municipal gaditana en demanda formal de tan merecido reconocimiento institucional.

Entre la documentación relativa a la catástrofe existía un documento suscrito diez días después de los hechos por el entonces alcalde de la ciudad, Excmo. Sr. don Francisco Sánchez-Cossio Muñoz, por el que este solicitaba al gobernador civil de la provincia, y expresamente para el teniente coronel Ristori, lo siguiente:

«LA CONCESION DE UNA ALTA RECOMPENSA QUE PREMIE SUS SERVICIOS HEROICOS Y HUMANITARIOS QUE TANTO CONTRIBUYERON A EVITAR MAYORES DAÑOS Y MITIGAR ESTA CATASTROFE.»

Por avatares de la historia, la citada concesión de una alta recompensa nunca se llegó a efectuar.

El teniente coronel fue el jefe de las Fuerzas de Infantería de Marina que participaron



activamente en las tareas de extinción de incendios, así como en el rescate de las víctimas, especialmente de los niños de la casa



La alcaldesa de Cádiz Teófila Martínez hace entrega del título de «Hijo Adoptivo» al coronel de Infantería de Marina Manuel Ristori, hijo del homenajeado.

cuna, en una zona de entrada prohibida, donde se preveían inmediatas grandes explosiones.

Al solemne acto, presidido por la alcaldesa gaditana Teófila Martínez, asistieron como representación militar el comandante general de la Infantería de Marina, representantes del almirante de la Flota y el almirante del Arsenal de La Carraca, además de una nutrida

representación de las autoridades militares de Cádiz y de la Guardia Civil.

El título de «Hijo Adoptivo de la ciudad de Cádiz» fue recogido por su hijo, el coronel de Infantería de Marina don Manuel Ristori Peláez, que pronunció unas emotivas palabras.

B. N. R.



Cesión a la Armada de un retrato de don Blas de Lezo

El pasado día 21 de junio tuvo lugar en la Cámara de Oficiales de la fragata *Blas de Lezo* un sencillo y emotivo acto para oficializar la cesión del retrato al óleo del heroico marino español que da nombre al buque, por parte de su autor, el teniente de navío Luis Felipe Carrascosa López, quien además es el jefe de Máquinas del navío.

El óleo fue recibido por el comandante, el capitán de fragata Jaime Golmayo Hafner, y luce desde ese momento en la Cámara de Oficiales para ejemplo y orgullo de la dotación.

Las dotes artísticas del teniente de navío Carrascosa son de sobra conocidas por los lectores del *Pañol de Pinturas* de esta REVISTA, en la que ha aparecido con anterioridad. No obstante, es de justicia remarcar que una vez más han quedado patentes en la calidad de la obra, inspirada en el retrato oficial de don Blas de Lezo que se encuentra en el Museo Naval de Madrid.

G. V. R.



La Real Asamblea Española de Capitanes de Yate hizo entrega de su premio anual en la Escuela Naval de Marín

Durante los días 15 y 16 de julio la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra) se vistió de gala con motivo de la fiesta de la Virgen del Carmen, patrona de la Marina española desde la R. O. de la reina doña María Cristina en 1901.

Con el fin de asistir a los actos de final de curso, hasta allí se desplazó el presidente de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate, Ernesto Domínguez, acompañado de su esposa, también capitán de yate, María Cristi-

na de Vilar, y los capitanes Javier Barbany y Miguel Angel Nuño, quienes fueron recibidos por el comandante-director, capitán de navío Marcial Gamboa.

La esposa del capitán-presidente hizo entrega de un sextante al alumno más destacado en deporte, que este año fue el alférez de fragata don Pablo Ramírez Muñiz. La Real Asamblea Española de Capitanes de Yate entrega el sextante en Marín desde hace más de veinticinco años.



Doña Cristina de Vilar en el acto de entrega del sextante.

Actividades de la Asociación «Lepanto» de veteranos de la Armada

El día 22 de junio se efectuaron en La Coruña las visitas al Museo Regional Militar y a las baterías de costa situadas en el cerro de San Antonio. A la llegada al Museo Regional Militar fueron recibidos por el coronel-director Fernando Mariño Acebal, quien impartió una conferencia sobre el tema «Galicia en la Guerra de la Independencia». Finalizada ésta se efectuó un recorrido por las salas del museo. Por la tarde se efectuó la visita al cerro de San Antonio.

El día siguiente, desplazados a Ferrol, efectuaron una visita a la fragata F 103 *Blas de Lezo*. A la llegada fueron recibidos por el comandante, capitán de fragata Juan Escrigas Rodríguez, y por el segundo comandante, capitán de corbeta Gonzalo Villar Rodríguez, quien les mostró las diferentes dependencias del buque.

Finalizada la visita a la fragata, se trasladaron a la Estación Naval de La Graña, donde fueron recibidos por el capitán de navío,

comandante-director José M.^a Martínez Núñez. Posteriormente visitaron las instalaciones de la Escuela de Especialidades (ENSENGRA) ubicada en dicha estación, centro de enseñanza para marineros y suboficiales de la Armada de las especialidades de administración, maniobra y restauración.

El día 29 de junio se desplazaron a Cudillero (Asturias), con motivo de las fiestas patronales de la localidad, donde atracaron las goletas de la Armada *Alegranza* y *La Graciosa*. Los actos celebrados con motivo de la escala de dichas goletas fueron copresididos por el comandante-director de la ESENGRA, quien estuvo acompañado del segundo de la Comandancia Naval de Asturias, capitán de corbeta don Juan Carlos Álvarez González.

Los componentes de la Asociación «Lepanto» agradecen a la Armada española y a sus mandos la maravillosa atención con que fueron despedidos durante dichas visitas.



Incorporación de los alumnos de nuevo ingreso en la Escuela Naval Militar

El pasado día 22 de agosto a las 1000 horas efectuaron su presentación en la Escuela Naval Militar de Marín 88 nuevos alumnos de acceso directo pertenecientes a los Cuerpos General, Infantería de Marina, Ingenieros e Intendencia.

Tras la lectura nominal de la resolución de su nombramiento como nuevos aspirantes, los nuevos alumnos fueron recibidos en la puerta de Carlos I por sus comandantes de brigada. Posteriormente, y una vez formadas las brigadas de nuevos alumnos el comandante-director de la ENM, capitán de navío

Marcial Gamboa Pérez-Pardo, saludó uno a uno a los nuevos aspirantes y les dirigió unas palabras de bienvenida.

Los 63 nuevos alumnos de CG, 14 de IM, ocho de Ingenieros y tres de Intendencia permanecerán durante dos semanas continuadas efectuando la fase de acogida y ambientación a la vida militar, tras la cual se les incorporarán los alumnos que han ingresado por promoción interna para comenzar el curso escolar el día 5 de septiembre junto con el resto de los alumnos de otros cursos.



Primera visita del contraalmirante director de Enseñanza Naval e inauguración del curso académico 2011-2012 en la Escuela Naval Militar

El contraalmirante director de Enseñanza Naval, Andrés Amable Breijo Claur, realizó su primera visita oficial a la Escuela Naval, el pasado día 16 de septiembre, coincidiendo con la fecha de la inauguración oficial del curso escolar 2011-2012, cuyo acto académico presidió.

Una vez realizado el tradicional acto castrense, se desarrolló el académico en el

Salón de actos del centro, en el que hicieron uso de la palabra el comandante-director y el director del centro Universitario de la Defensa. Posteriormente se impartió una Conferencia Magistral, a cargo del embajador de España en Alemania, Excmo. Sr. D. Rafael Dezcallar de Mazarredo.



Toda una leyenda del *Juan Sebastián de Elcano*

Alfonso Muños Costas, cocinero del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, conocido con el apodo de «el cáncamo», lo que solo los muy buenos amigos podíamos llamarle....., forofu del *Barça*, y sobre todo una parte importante del alma de nuestro querido *Elcano*, en el que estuvo destinado durante 35 años de servicio, toda una vida, dedicados a «cuidar a su dotación», y a darnos buenos consejos.

Delgado, enjuto y de baja estatura, pero grande entre los grandes, dedicó toda una vida al que es Embajador y Navegante de la Armada, título del libro dedicado al buque escuela de la Armada española.

Su figura en la banda de babor de la cubierta principal, donde tenía su cocina, sentado en aquel taburete junto a su mesa con el escudo de su querido *Barça*, será una imagen que seguirá surcando los mares, allá por donde navegue, y que me quedará prendida para siempre en la retina de todos los que

tuvimos el honor de navegar con él. Todos los que hemos formado parte de la dotación del buque, oficiales, suboficiales, marineros y personal civil, así como muchas de las promociones de guardias marinas, hemos conocido a Alfonso; forma parte de la historia de sus cuadernas y de su dotación, del anecdotario e historias de la mar, a la que él dedicó su vida al servicio de la Armada.

Recordaremos con todo cariño aquella frase suya, cuando se enfadaba: «hoy para comer lentejas factoría», aunque nunca lo hacía y nos deleitaba con su buenos platos y bocatas.

Ya retirado en su tierraña gallega nos abandonó hace unos días.

Gracias Alfonso, por haber estado ahí, tanto tiempo.

Miguel A. FERNÁNDEZ DURÁN
Subteniente Contramaestre de los palos,
Popel y Trinquete



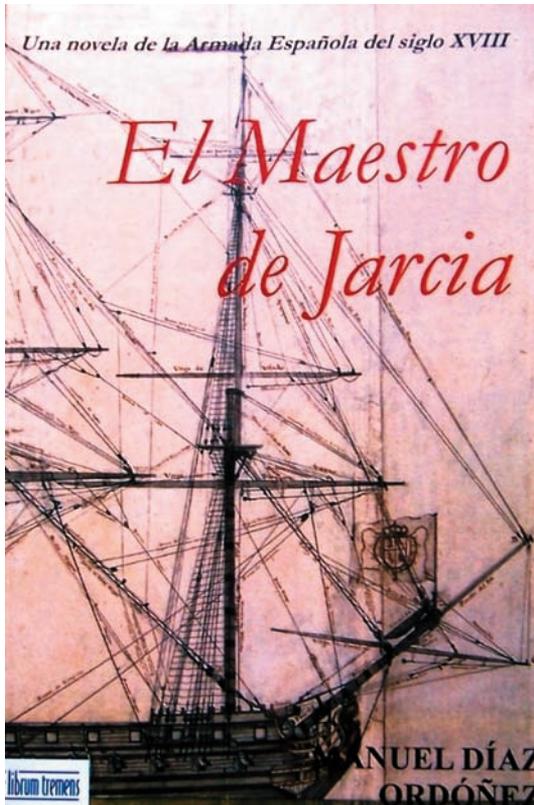


LIBROS

DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel: *El maestro de jarcia*.—Editorial De Librum Tremens. (ISBN: 978-84-1507-4-1). Marzo 2011; 530 páginas, 21,95 euros.

Corre el año 1750. A bordo del jabeque *Gitano*, comandado por don Antonio Barceló, llega a Barcelona un joven guardia marina gallego de ascendencia holandesa, Juan Hunn. En la Ciudad Condal Barceló le indica que su misión va a ser civil por una temporada, y le pone en contacto con el comisario de Marina, Tenorio, que le explica los detalles. Va a ser una misión de espionaje. La Armada está a la espera de la llegada del oficial Jorge Juan a Cartagena —desde Inglaterra, donde ha averiguado las técnicas británicas— para poner en marcha los astilleros cartageneros y la producción de navíos y sus elementos, como es la jarcia, imprescindible para la construcción naviera dieciochesca. Pero se temen, por varios indicios ya sospechosos, que alguien, una mano poderosa, intenta sabotear los intereses españoles. La sombra del enemigo británico se proyecta sobre la Armada. El joven protagonista, introduciéndose en la Compañía del Asiento de Jarcia de Barcelona, debe descubrir los entresijos de la trama que impide el desarrollo de las nuevas ordenanzas. Así, aventura tras aventura, llega hasta Cartagena.

Esta es una manera, al tiempo que investigamos la supuesta trama de la mano de nuestro joven amigo Hunn, de descubrir los tejemanejes del interior de la famosa compañía, y vemos los problemas que en aquella época había de arrostrar la construcción de navíos para la Armada y la provisión de todo lo



necesario para éstos, como es la jarcia. A su vez, aparecen las intrigas de alto nivel que el marqués de la Ensenada tiene que manejar para conseguir poner a España un poco al día en cuestiones de Marina.

El capitán Jorge Juan, bajo las órdenes directas del marqués, es el encargado de modernizar la Armada y crear un reglamento de jarcia que supere con creces al británico. Y en ello se ocupa, en el Departamento de Cartagena, ayudado por el maestro de jarcia Joan Montserrat y su equipo de hiladores, entre los que está infiltrado el protagonista bajo el nombre de Rodrigo Pérez. Pero los enemigos ancestrales trabajan en la sombra, creando toda serie de conflictos para retrasar y entorpecer el trabajo que se trata de realizar.

Hay malvados, hay personajes que no son lo que parecen

y damas que no lo son tanto, así como otras mujerzuelas que tampoco son lo que aparentan.

La segunda parte, que se desarrolla en Cartagena, es más lenta, aunque de bastante intriga, y sobre todo, la parte final, más marinera, batalla naval incluida, derrocha acción. El ritmo, pues, es un tanto desigual y en algunos momentos se alarga en explicaciones o digresiones quizá algo farragosas, que hubieran sido, probablemente, prescindibles, como la narración del sitio de Cartagena de Indias y el periplo de la *Isabela*. En el lenguaje usado por el autor, en general correcto, a veces hay una cierta confusión en los tratamientos, que oscilan del *vos* al *tú*, en algunos casos sin necesidad. Salpicado de términos catalanes, tanto por Montserrat como por Antonio Barceló, pone un cierto color local.

Nos dice el autor de su obra: «He pretendido escribir una novela que nos lleve en volandas hasta el siglo xviii, sus barcos y sus gentes. A sentir la brisa de la mar y el miedo del combate. Que nos haga vibrar con la acción y dudar

sobre si los protagonistas son quienes dicen ser o por el contrario todo es una gran mentira. Pero sobre todo, he querido dar a conocer esa parte de nuestra Historia, palpar a esos personajes tan excepcionales y desconocidos. En definitiva, una historia que enganche al lector». Y efectivamente, la Historia invade la historia, es decir, la narración. Pero ciertamente, engancha. Aun así, quizá la edición debería haber incluido un apartado de notas explicativas o un glosario referente a palabras técnicas de la fabricación de jarcia, y relativas a los materiales de la construcción naviera, porque en algunos momentos el lego en la materia puede perderse.

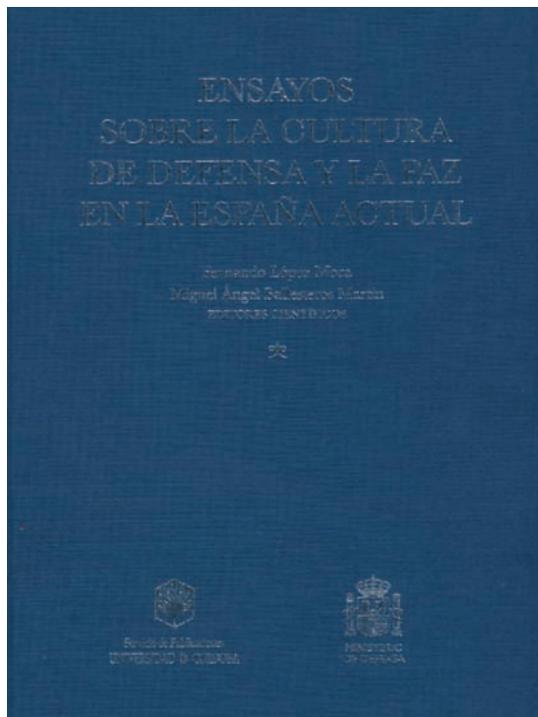
Manuel Díaz Ordóñez (Barcelona, 1967) se estrena como escritor de ficción con esta primera novela, aunque tiene una larga trayectoria como articulista y ensayista, asiduo colaborador de la REVISTA GENERAL DE MARINA y de la *Revista de Historia Naval*; además de otras publicaciones de índole histórica, es autor de varias monografías históricas. Doctorado en Geografía e Historia por la Universidad de Barcelona en 2006 con una tesis sobre el «Reformismo borbónico y el suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)». En la actualidad es alférez de fragata (RV) de la Armada, actividad que compagina con la investigación en historia naval. Ha sido galardonado con los siguientes reconocimientos: Premio «Virgen del Carmen 2007» de la Armada española por una síntesis de su tesis doctoral; Premio «Arturo Barea 2008» de la Diputación de Badajoz, junto a María Jesús Milán, por una investigación sobre «La prensa y el republicanismo rural pacense del primer tercio del siglo XX»; y Premio «José María Calatrava» de la Obra Social de la Caja de Extremadura por un estudio sobre el guerrillero extremeño Feliciano Cuesta, en el marco de la Guerra de la Independencia. Afincado en Sevilla desde 1999.

F. N.

LÓPEZ MORA, Fernando y BALLESTEROS MARTÍN, Miguel Ángel, ambos figuran como editores científicos: *Ensayos sobre la cultura de defensa y la paz en la España actual*. — (ISBN: 978-84-9781-639-7). Editado por el Ministerio de Defensa y la Universidad de Córdoba; Córdoba, 2011; 346 pp., 15 euros.

En España desde hace unas pocas décadas se está hablando mucho de cultura de defensa, pero a pesar de ello los debates siguen encerrados dentro de círculos de elite, sin que se hayan expandido al público en general, que continúa con un bajo grado de conciencia y cultura de defensa en comparación con las sociedades de países avanzados, en especial con los anglosajones.

Hoy en día la cultura de seguridad y defensa es indispensable en la construcción de un mundo más seguro y pacífico. Por ello el Ministerio de Defensa ha coeditado este libro, junto con el Servicio de Publicaciones de la Univer-



sidad de Córdoba, con la pretensión de que *Ensayos sobre la cultura de defensa y la paz en la España actual* sea una referencia en el campo que su largo título proclama.

El libro está prologado por partida doble, por la ministra de Defensa y por el rector de la Universidad de Córdoba, contando asimismo con dos editores científicos: el general Miguel Ángel Ballesteros, director del Instituto Español de Estudios Estratégicos, y el catedrático Fernando López Mora, profesor de Historia Contemporánea de la Universidad de Córdoba. Se ha contado con la colaboración desinteresada de militares, académicos, periodistas y políticos, que han aportado un total de veintiún trabajos. El autor del primer ensayo es el

periodista Miguel Ángel Aguilar, cuyo título es *Recuerdos de un paseo cívico militar*, y el autor del que cierra el libro es una personalidad bien conocida por todos los lectores de nuestra REVISTA, por ser uno de los más veteranos y asiduo colaborador, el almirante José María Treviño, que firma un magnífico ensayo titulado *La seguridad marítima en la defensa de España*.

Entre otros militares que han aportado a este trabajos, destacar a los generales Juan Narro, Joaquín Tamarit y Miguel Alonso Baquer. Entre las personalidades del mundo académico se encuentran José Manuel Cuenca, Valentín Fernández, Antonio Fonfría y Juan Carlos Pereira. Como periodistas colaboradores señalar a Ángel Expósito, Felipe Sahagún y Miguel Ángel Benedicto; y del ámbito político, Eduardo Serra, Alejandro Muñoz-Alonso, Jesús Cuadrado y Francisco Marhuenda. A todos los interesados por los asuntos de la cultura de seguridad y defensa le recomendamos este magnífico libro, que constituye un hito y que será un referente obligado para todos los estudiosos de este campo. El libro está espléndidamente editado, encuadernado en tela y su precio es muy asequible.

M. J. F.

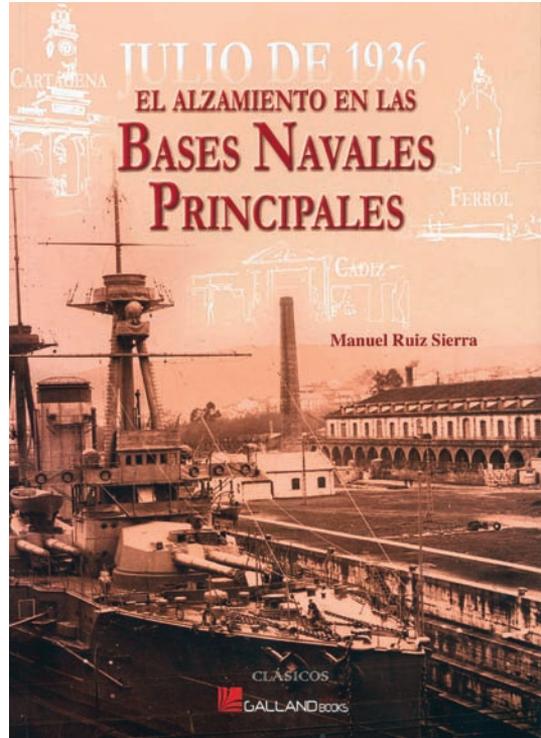
RUIZ SIERRA, Manuel: *El Alzamiento en las Bases Navales Principales. 18 de julio de 1936*.—(ISBN: 978-84-15043-10-2). Editorial Galland Books, Valladolid, abril 2011; 133 pp.; ilustraciones, 18 euros.

La Guerra Civil española de 1936-1939 sigue siendo fuente inagotable de nuevas publicaciones desde que se inició un 18 de julio del 1936, del que ahora se cumplen 75 años. En esta ocasión se trata de un libro estrictamente naval, un campo que ha merecido escasa atención si lo comparamos con el inmenso caudal de obras que han tratado el conflicto desde la óptica de las operaciones terrestres, a pesar de que las navales jugaron un papel fundamental en el desarrollo de la guerra, con el resultado de que el bando vencedor fue el que aplicó la adecuada estrategia naval y consiguió el dominio del mar.

El libro que comentamos no trata de la guerra en la mar, sino monográficamente del Alzamiento en Cádiz, Ferrol y Cartagena; es decir, en las tres bases navales principales,

nombre con el que al establecerse la República fueron designados los tres departamentos marítimos creados por Patiño en 1726. Como es sabido, al acabar la guerra el nombre de departamento fue restituido hasta 1970, en que se cambió por zona marítima. Hace una década se cambió la organización territorial por otra funcional y las cuatro zonas marítimas fueron orgánicamente suprimidas.

Los primeros capítulos están dedicados a detallar los cambios de personal en ciertos destinos claves, que paulatinamente se produjeron desde la constitución del gobierno del Frente Popular, en febrero de 1936, así como, nombramientos y ceses significativos, en virtud de un decreto que facultaba al ministro de Marina para «cambiar de destino o dejar en situación de disponibilidad forzosa» a los almirantes, jefes y oficiales, auxiliares de todos los cuerpos de



la Armada, cuando lo juzgase conveniente, así como para cubrir interinamente los destinos con personal de empleo inferior al asignado. Esos cambios de destinos tenían como fin situar convenientemente a los «leales» a la República y apartar a los «desleales». Pero la disposición más nefasta fue la orden de aquel 13 de junio por la que se amnistiaba a todos los condenados por los sucesos de octubre de 1934, que en la inmensa mayoría fueron repuestos en sus mismos destinos.

El meollo del libro está constituido por los tres capítulos dedicados a las vicisitudes por las que pasaron las bases navales principales de Ferrol, Cádiz y Cartagena. En cada una de ellas se establece cronológicamente la secuencia de sucesos —siguiendo el procedimiento denominado «calendario táctico» en la Escuela del Estado Mayor del Ejército, centro en el que el autor fue profesor— que se produjeron a raíz del Alzamiento en las respectivas jefaturas, arsenales, escuelas, estaciones radio, buques en obras, en construcción y atracados en puerto y otras dependencias bajo el mando de los respectivos jefes de las bases, cargos entonces desempeñados por vicealmirantes; al respecto, recuérdese que la República había suprimido el empleo de almirante y el cargo de capitán general.

En Ferrol el contralmirante jefe del arsenal no se sumó al Alzamiento; la lucha fue dura, pero las acciones decididas y audaces de los hermanos Francisco y Salvador Moreno lograron la rendición del *España* y el *Cervera*, últimos focos de resistencia, aunque el precio de vidas humanas pagado por ambos bandos fue elevado.

En San Fernando, donde por su configuración las dependencias estaban muy dispersas, y aunque también se dieron actitudes dubitativas, la rapidez con que actuaron los mandos propició el rápido éxito del Alzamiento, debido en opinión del autor a las eficaces medidas adoptadas por el vicealmirante don Sebastián Gómez-Pablos desde que en 1935 tomó el mando de la BNP y que falleció por muerte natural un mes antes del Alzamiento. Su vacante se cubrió de manera inmediata y el nuevo vicealmirante mantuvo todo lo organizado por su predecesor. No hubo nada que reestructurar, pues los comprometidos habían trabajado muy bien y todo estaba a punto.

En Cartagena que inicialmente contaba con un mejor y más organizado grupo de oficiales de la Armada comprometidos con el Alzamiento, este fracasó rotundamente. El jefe del arsenal, al igual que el de Ferrol, no se sumó al levantamiento, pero la causa del fracaso estuvo en la falta de decisión y en el tiempo que se perdió en espera de que llegara de Valencia la declaración del estado de guerra, demora que fue aprovechada por los auxiliares y cabos partidarios del Frente Popular para adueñarse de la situación.

La conclusión que podemos sacar y nunca olvidar, según palabras del autor, es que donde hubo decisión y posterior lucha armada el alzamiento triunfó. Donde, por desgracia, faltó la decisión, hubo incertidumbres y no hubo lucha armada, el alzamiento fracasó.

El libro, escrito con claridad y sencillez, cualidades que siempre son de agradecer, es fruto de un largo y fructífero trabajo de varios años. Su fuente principal han sido los escritos que dejó su padre, teniente de navío del Cuerpo General en 1936, que el autor ha sintetizado y comprobado, en especial los datos personales de los implicados en los hechos narrados. Se trata de un libro que pueda servir a los futuros estudiosos para tener a mano un «cuerpo documental» sobre lo que sucedió hace setenta y cinco años en las bases navales principales. En cierto modo, se puede considerar la segunda parte del libro, publicado hace cinco años, *Así empezó todo*, del mismo autor, y dedicado a los mandos de la Armada a flote, basado en las mismas fuentes paternas.

Manuel Ruiz Sierra es coronel de Caballería DEM (R). Cartagenero y de familia de tradición marinera. Es licenciado en Geografía e Historia por la UNED, y conocido por nuestros lectores por ser un veterano colaborador de nuestra REVISTA.

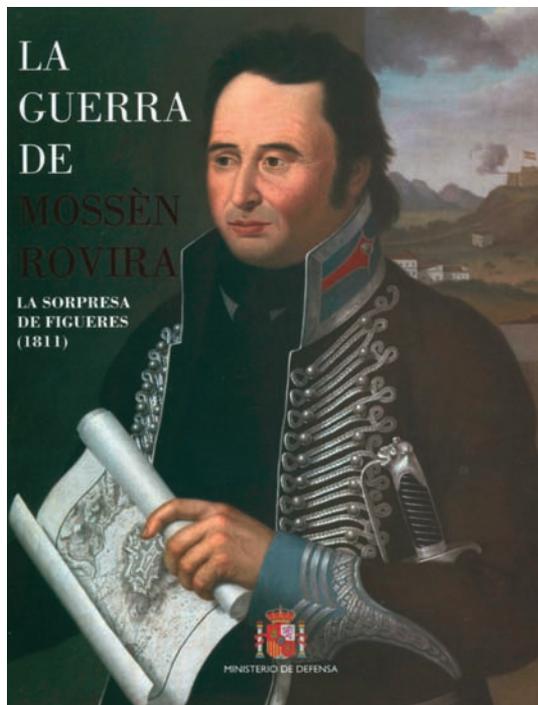
M. J. F.

SEGURA GARCÍA, Germán, y SANZ MOGE, Enrique (coordinadores): *La guerra de mossén Rovira. La sorpresa de Figueres (1811)*. —(ISBN: 978-84-9781-635-9). Ministerio de Defensa, Madrid 2011; 236 pp.; ilustraciones, 20 euros.

De la obra que presentamos podrían derivarse cuatro libros, pues la primera parte glosa la guerra de Rovira, también conocida por la «rovirada», mientras que la segunda es el catálogo de una espléndida exposición que sobre aquella gesta ha tenido lugar en el castillo de Figueras entre los meses de abril y junio del presente año; por otro lado, el texto, en su totalidad, está en lengua española y en la catalana.

Esta obra, editada en gran formato, viene a engrosar el incesante alud de libros que se vienen publicando con ocasión del bicentenario de la Guerra de la Independencia, en la que Cataluña jugó un papel primordial, tanto por el papel político que jugaron los diputados catalanes en las Cortes de Cádiz —uno de ellos, el sacerdote Ramón Lázaro Dou, las presidió— como en la lucha armada contra el francés. Al respecto baste recordar que la primera derrota de las tropas napoleónicas se produjo en el Bruc, más de un mes antes de Bailén, que erróneamente se considera la primera derrota del ejército imperial.

La primera parte trata de la «sorpresa de Figueres», una audaz acción llevada a cabo en la noche del 11 de abril de 1811, en que los voluntarios de la División del Ampurdán, bajo el mando del brigadier Juan Antonio Martínez y del coronel y sacerdote Francisco Rovira —que fue quien la ideó e impulsó— se apoderaron por sorpresa del Castillo de San Fernando de Figueras, en poder



de los franceses desde hacía tres años, con una resonante victoria en prisioneros y provisiones. En esta parte se trata, a través de ocho capítulos, la «rovirada», o sea de la acción en sí y de sus antecedentes y consecuencias, escritos por ocho especialistas en el tema.

El catálogo de la exposición, cuyo comisario fue Germán Segura, ocupa la segunda parte del libro y está estructurado en cinco capítulos correspondientes a la naturaleza de las piezas de la muestra. Esos capítulos tienen los siguientes epígrafes: Iconografía, Cartografía, Uniformología, Distinciones y Vexilología, y Armamento, y el texto de cada uno de ellos está a cargo por sendos especialistas en cada uno de

los temas señalados. Las piezas mostradas proceden de diversas instituciones: Museo del Prado, Consorcio del Castillo de San Fernando, Ayuntamientos de Barcelona, Figueres y Banyoles, Biblioteca del Palacio de Perelada y la Asociación «El Baluard» de Gerona.

La Exposición, organizada por la Subdirección General de Patrimonio Histórico-Artístico del Ministerio de Defensa, que dirige Antonio Magariños, que prácticamente se estrenaba en el cargo después de varios años de su eficaz labor al frente de la Subdirección General de Publicaciones, tuvo como fin contribuir a recuperar aquella heroica gesta, así como a difundir el conocimiento del castillo de San Fernando, monumental obra de ingeniería militar del Siglo de las Luces.

El libro está espléndidamente editado, siendo imprescindible destacar la calidad de las ilustraciones que contiene.

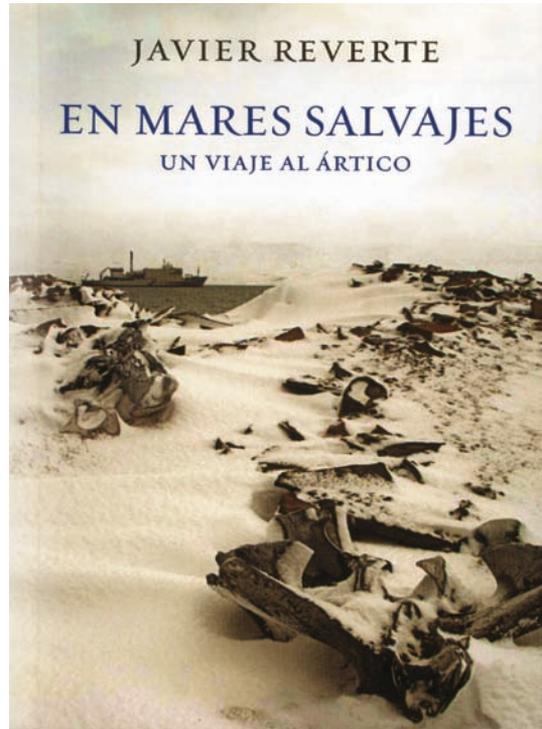
M. J. F.

REVERTE, Javier. *En mares salvajes. (Un viaje al Ártico)*.—(ISBN 978-84-01 34754-2). Plaza y Janes. Barcelona 2011; 448 pp., ilustraciones y cartografía.

Todo libro de viajes, sobre todo cuando el viajero es un extraordinario narrador que te hace vivir su propia aventura, tiene unas señas de identidad bien definidas de atracción y encanto que el lector puede disfrutar desde sus primeras páginas. Así, Javier Reverte, que ya nos ha dejado anteriores testimonios de su inquietud viajera y su buen quehacer literario, conjuga acertadamente en esta entrega su propia experiencia personal, con la historia, vicisitudes, descubridores y descubrimientos de las inhóspitas tierras y salvajes mares. Un relato apasionante, sincero y realista, donde nombres como los de Frobisher, Hudson, Parry, Franklin, Malaspina, auténticos adelantados de las expediciones árticas, se ensamblan y funden con las peripecias

viajeras de Reverte, que inició desde Ottawa un periplo tan sugestivo como apasionante y bien contado; por lo que aquí si cabe aplicar la frase tantas veces oída, pero no por ello menos cierta, de que es un libro que se lee de un tirón.

Si las heladas tierras antárticas del Polo Sur han sido objeto de recientes estudios y exploraciones a partir de el asentamiento de las bases científicas instaladas en la zona (entre ellas la española «Juan Carlos I»), las no menos heladas tierras del Ártico en el Polo Norte alcanzan su protagonismo y dimensión en este libro, que descubre horizontes inéditos, ciudades desoladoras y personas de tierna humanidad. Todo un conjunto armónico que, a través de un bien trazado hilo conductor, situará al lector en un escenario tan insólito como sorprendente.



J. C. P.

