



REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
JULIO 2013



CARTA DEL DIRECTOR 3

TEMAS GENERALES

EL VAPOR BRITÁNICO <i>STANGROVE</i> EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA Y UN POCO DE SU HISTORIA	5
Oficial de la Marina Mercante Manuel Rodríguez Aguilar	
LA FRAGATA DE GUERRA <i>MERCEDES</i> : ¿EL ÚLTIMO CASO?	17
Contralmirante (RR) Teodoro de Leste Contreras	
LOS BUQUES DE LA ARMADA EN BARCELONA	41
Albert Campanera i Rovira	
<i>MEMORIAS DE UN ALFÉREZ DE NAVÍO</i> , DE CARLOS MARTÍNEZ-VALVERDE	49
María Luisa Burguera Nadal, Universidad de Castellón	
MÚSICA PARA UN GENIO	59
Alférez de navío (RE) Diego Quevedo Carmona	

TEMAS PROFESIONALES

CHINA: SU HEGEMONÍA ECONÓMICA Y PRONTO TAMBIÉN NAVAL	67
Catedrático de universidad (RR) Manuel Trigo Chacón	
UN DELIRIO HECHO REALIDAD	85
Capitán de navío Luis Nárdiz González	
LAS COMUNICACIONES Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN LA ARMADA. HACIA DÓNDE VAMOS	93
Capitán de navío Manuel Abalo Cores	
RELEVANCIA NAVAL	101
Capitán de navío Alejandro Mackinlay Ferreirós	

VIVIDO Y CONTADO

VIVIDO Y CONTADO	111
Capitán de navío Luis Mollá Ayuso	

INFORMACIONES DIVERSAS

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

Nuestra portada: En tareas de apoyo logístico al peñón de Vélez de la Gomera. (Foto: J. E. Regodón).

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

EDITA:



Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN: 0034-9569
NIPO: 083-13-015-5 (edición en papel)
NIPO: 083-13-016-0 (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:

Editorial MIC
C/ Artesiano, s/n (Pol. Ind. Trobajo del Camino). 24010 León
Tel.: 902 271 902 / Fax: 902 371 902
direccion@editorialmic.com / marketing@editorialmic.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

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.—*Kiosko Librería*. Sol, 65 / *Central Librera Ferrol S. L.*, Dolores, 2
MADRID.—Cuartel General de la Armada. Fundación Museo Naval, Montalbán, 2 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2
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*. Trafalgar, 37-El Serrallo
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



UNQUE la meteorología ha estado tan incierta como el panorama estratégico y la situación económica mundial, parece que todo se contagia cuando de incertidumbre se trata, ya hemos sobrepasado el solsticio de verano lo que augura la pronta estabilización del buen

tiempo, o eso al menos sería lo normal para esta añorada época del año.



Tras la celebración del Día de las Fuerzas Armadas, más austera este año debido a la actual coyuntura presupuestaria, y mientras este número de julio se encuentra en su proceso de edición, hemos alcanzado el día festivo por excelencia para la gente de mar, la festividad de nuestra patrona, la Virgen del Carmen, fecha en la que una nueva hornada de jóvenes oficiales, y futuros mandos de la Armada, comienzan con sus mochilas llenas de ilusiones y expectativas una nueva travesía, dispuestos a sortear cuantos escollos encuentren durante la navegación, y confiando en unas cualidades y capacidades sustentadas en una sólida formación y en los arraigados valores que distinguen a los componentes de esta institución. Desde estas páginas les deseamos vientos favorables y mares propicias, y solicitamos a la Estrella de los Mares que les proteja durante esta empresa que ahora comienzan.

En el número anterior de nuestra REVISTA hacíamos referencia a dos trascendentes descubrimientos de nuestra gloriosa Historia Naval. En este la haremos a dos relevantes figuras de la Armada de los siglos XVIII y XX, Jorge Juan e Isaac Peral.

La rutilante figura del Euclides español, como le denominaban sus compañeros, está siendo recordada este año con motivo de la conmemoración del tercer centenario de su nacimiento, hasta tal punto que la Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados ha aprobado por unanimidad una proposición no de ley en la que se emplaza al Gobierno a conmemorar dicha efemérides. Numerosas instituciones, tanto públicas como privadas, vienen desarrollando con tal motivo actividades culturales conmemorativas desde principios de año, y entre ellas la Armada: la cátedra que lleva su nombre ha organizado conferencias, y en Ferrol se desarrollará una ofrenda floral ante la estatua del marino y científico ubicada en los jardines de Herrera, además de presentaciones de libros, una exposición monográfica en la sede de la EXPONAV y un congreso científico en colaboración con la Universidad de La Coruña. Esta REVISTA también dedicará a tan insigne figura su número monográfico de agosto-septiembre.

En cuanto a Isaac Peral, con motivo de la conmemoración, el día 8 de septiembre, del ciento veinticinco aniversario de la botadura al agua de su submarino en los caños del Arsenal de La Carraca, el Museo Naval de Cartagena ha abierto en junio la futura sala de interpretación de Isaac Peral, cuya inauguración oficial se efectuará en el mes de septiembre dentro de los actos conmemorativos de la botadura. Situada en el antiguo taller de calderería del Arsenal, desde ella se pueden seguir los trabajos de restauración del submarino, que fue trasladado en diciembre al museo con el fin de recuperar su casco y seguir exponiéndolo sin prolongar su deterioro. La museografía de la nueva sala se completará con fondos pertenecientes a los museos navales tales como: el despacho de Isaac Peral, objetos personales, colecciones de planos y otros fondos vinculados al inventor y al submarino. En este número de nuestra REVISTA, rendimos también homenaje al marino e inventor al que dedicamos uno de los artículos de temas generales.

La importancia de contar con unidades navales que garanticen nuestra Seguridad Marítima ha vuelto a quedar nuevamente de manifiesto. Gracias a nuestras unidades de vigilancia marítima se pudo, a finales de mayo, proceder a la identificación, visita y orden de interrupción de las actividades del buque de investigación *Endeavour*, que se encontraba realizando tareas relacionadas con el patrimonio arqueológico en aguas españolas. El artículo «La fragata de guerra *Mercedes*: ¿el último caso?» evoca el caso del *Odyssey*, en el que se detalla el proceso seguido para el rescate de nuestro patrimonio arqueológico sumergido.

Si en nuestro número anterior fue India objeto de análisis por su preocupación y afán en incrementar su proyección marítima, en este dedicamos a China dos de nuestros artículos: «Relevancia naval» y «China: su hegemonía económica y pronto también naval». China está proyectando su poder hacia el exterior y por ello está desarrollando una estrategia naval para conseguir el dominio de lo que considera su espacio marítimo de influencia, para a continuación poner en práctica su visión oceánica en el Pacífico e Índico. El desplazamiento del centro de gravedad marítimo a Malaca, punto de conexión de ambos océanos, hace prever el teatro donde se desarrollará la historia marítima de las próximas décadas.

El verano nos invita al relajamiento y al descanso, lo que sin duda ya se merecen nuestros lectores y colaboradores, por lo que les deseamos un placentero período estival que les permita regresar con renovadas energías para seguir proporcionándonos su inestimable e imprescindible atención y aportaciones.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



FE de ERRATAS.—En el número de mayo de nuestra REVISTA (tomo núm. 264), en la página 681 de la sección Historia de los nudos y el arte de anudar, aparece por error como subtítulo *Costura Larga española*, según lo indicado en el texto recibido en esta redacción, cuando el subtítulo correcto debería ser *Costura a la flamenca u holandesa*.

Desde estas páginas pedimos disculpas a nuestros lectores por el mencionado error.

EL VAPOR BRITÁNICO *STANGROVE* EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA Y UN POCO DE SU HISTORIA

Manuel RODRÍGUEZ AGUILAR
Oficial de la Marina Mercante



N el año 1847 fue descubierta en la localidad británica de Skinningrove, en las proximidades de Middlesbrough, una importante veta de mineral de hierro, cuya explotación comenzaría un año más tarde. Tras varios años de alternativas, en los que se repetían cierres y aperturas, en 1865, gracias al impulso que produjo la construcción de un nuevo ferrocarril, se reabrió de forma definitiva la Loftus Mine, denominación que recibió la primitiva mina.

Debido a los grandes requerimientos de una industria en alza, en 1880 se constituyó la Skinningrove Iron Company Limited. Las necesidades para transportar el mineral obligaron a la compañía a crear su propia naviera, por lo que inmediatamente encargó la construcción de los primeros buques, entre los que se encontraba el *Skinningrove* (1.º), un pequeño vapor de 346 TRB que fue incorporado a la joven flota en 1891. Hasta el año 1896, cuando se terminó el pantalán de carga, no empezaban los cargamentos masivos de mineral. Por ello se decidió ampliar el número de unidades con la construcción de nuevos buques de mayor porte. Uno de los vapores adquiridos en la segunda etapa fue el *Skinningrove* (2.º), tras deshacerse en 1895 de su primitivo hermano de nombre.

Su construcción la llevó a cabo el astillero J. L. Thompson & Sons Ltd., en North Sands, Sunderland, con el número 332. La botadura tuvo lugar el 5 de junio de 1895 y se entregó a su armador un mes más tarde. Se trataba de un pequeño costero construido en acero, con una sola cubierta, superestructura central y castillo a proa, de 516 TRB, 217 TRN y 550 TPM. Sus principales dimensiones eran: 47,24 metros de eslora entre perpendiculares, 8,21 de manga y 4,72 de puntal. El sistema de propulsión estaba compuesto por una



Detalle de la popa del *Stangrove* en plena Guerra Civil. (*The Niagara Falls Gazette*).

caldera de vapor de llama de retorno con dos hornos y una máquina alternativa de triple expansión que proporcionaba 329 IHP (54 NHP). Ambas estaban fabricadas por el especialista John Dickinson, también de Sunderland. La caldera consumía carbón y su carbonera tenía una capacidad de 92 toneladas. Para la carga disponía de dos bodegas, sin entrepuentes, y una jarcia compuesta por dos palos y dos puntales. En 1919 fue adquirido por la sociedad John Harrison Ltd., que lo renombró *Hailsham*. Cuatro años más tarde, sus nuevos propietarios, Pease & Partners Ltd. (*manager*: R. Hutchinson), de Darlington, le repusieron el nombre

primitivo. Bajo pabellón británico, el costero siempre estuvo dedicado al transporte de carbón.

El pequeño vapor participa en la Guerra Civil española

En 1934, Jack Albert Billmeir creó la Stanhope Steam Ship Co. Ltd., con sede en Londres. Sus inicios fueron modestos y al inicio de la Guerra Civil española tan solo contaba con dos pequeños costeros. El creciente transporte de mercancías para el gobierno republicano hizo que en pocos meses su flota se multiplicara, operación proporcional a la de sus ganancias a lo largo del conflicto. Una de sus adquisiciones fue el veterano *Skinninggrove*, que en 1936 fue rebautizado como *Stangrove*, incorporándose al transporte de mercancías hacia puertos españoles. Por su flete, Billmeir recibía de su fletador —CAMP-SA-Gentibus— 1.000 libras esterlinas al mes.

A finales de 1937, la España republicana sufrió un duro revés con la pérdida de los territorios del norte y el cierre de su litoral. El término de la campaña de Asturias en el mes de octubre supuso el fin de la guerra en esa zona. En los días previos a la ocupación del Principado por las fuerzas nacionales se produjo una gran desbandada en la que participaron embarcaciones de todo tipo. Una de ellas era nuestro protagonista, que recogió en los meses de julio y

agosto a numerosos refugiados en los puertos de Ribadesella y de Gijón. En uno de esos viajes se produjo un conocido incidente «a tres bandas» en el que intervinieron el *Stangrove*, el crucero de la Marina nacional *Almirante Cervera* y el crucero de la Royal Navy HMS *Southampton*. El vapor británico fue apresado el día 20 de octubre a las 7 de la mañana por el bou armado *Alcázar de Toledo* al poco de partir de El Musel con 600 refugiados a bordo, a los que conducía a Francia. ¿Capturado a menos de tres millas de la costa española o a más de tres millas?, esa era

la cuestión. Esa mañana la niebla era muy intensa por toda la zona. Sin embargo, en un mensaje de radio el *Alcázar de Toledo* comunicaba haber apresado al vapor a 2,5 millas al norte de punta Coin. A la llegada del *Almirante Cervera* ambos estaban parados a unas dos millas escasas de la costa. Poco después hacía acto de presencia el crucero británico. El *Stangrove* tenía izadas las señales del código internacional «Deseo hablar con usted», solicitando el comandante del *Southampton* permiso para acercarse al vapor. Tras la conversación mantenida por los británicos, en el *Almirante Cervera* se recibía el siguiente mensaje: «Capitán insiste en que su situación era 12 millas ENE de cabo Torres en el momento de su captura, habiendo dejado el puerto de Gijón a las 4h. 45m. Observador n.º 134 confirma eso. Esta situación le colocaría alrededor de 5 millas fuera de las aguas territoriales». A partir de ese momento empezó un intenso intercambio de mensajes entre los comandantes de ambos cruceros. Al final, el contralmirante Calvert, a bordo del HMS *Southampton*, se terminó saliendo con la suya, y el *Stangrove* pudo continuar viaje al país vecino, con la tranquilidad para sus ocupantes y las protestas del capitán de navío Moreu, comandante del crucero nacional.



Comunicación de los propietarios del *Stangrove* acerca de su fletamento por CAMPSA-Gentibus. (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores).

Cerrado el Frente Norte, el *Stangrove* se trasladó al Mediterráneo, donde continuó a lo largo de 1938 con el transporte de mercancías entre puertos republicanos, intercalando algunos viajes más largos hasta puertos extranjeros. De esa forma, el 2 de febrero llegó a Gibraltar procedente de Amberes con carga general. Al día siguiente partía para Valencia sin oficial de control, puesto que el que había sido designado se negó a embarcar por la falta, entre otras cosas, de estación de radio. El 27 de marzo se le vio en La Nouvelle cargando dos «vedettes» para Barcelona. Durante el mes de julio de ese mismo año fue detectado en los puertos de Alicante, Valencia y Barcelona. De acuerdo con el libro *Bombardeos en Águilas*, de Miguel S. Puchol Franco, el pequeño vapor visitó Águilas en cuatro ocasiones: los días 5 y 17 de agosto y los días 4 y 13 de diciembre. En todas las ocasiones llegaba en lastre y salía cargado con bidones de aceite. Durante el mes de octubre recaló en Londres para tomar un nuevo cargamento destinado a la Península. El 28 de noviembre, en uno de los numerosos bombardeos sufridos por el puerto de Barcelona, el *Stangrove* fue alcanzado, aunque de forma ligera.

A finales de enero de 1939 el *Stangrove* partió de Barcelona para Valencia. El 2 de febrero estaba listo para tomar el siguiente cargamento: 25 botellas de mercurio (1.000 kg), 500 sacos de flor de azufre (25.000 kg), 250 sacos de nitrato de potasa (25.000 kg), 32 cajas de nitrato de amonio y 290 barriles de nitrato de amonio (ambos con un peso de 78.500 kg), lo que hacía un total de 129.500 kg. De acuerdo con las instrucciones de la Subsecretaría de Armamentos de Valencia, que fueron entregadas a William Richards, capitán del *Stangrove* y experto conocedor de las costas españolas, el destino de la carga era El Port de la Selva. El vapor partió el día 3 de febrero con una tripulación compuesta por trece hombres: tres ingleses (entre ellos el capitán), dos chinos, cuatro estonios, un belga, un rumano y un español (fogonero), además del observador del Comité de No Intervención (el n.º 415, de nacionalidad holandesa). Navegando hacia su destino fue atacado el 5 de febrero por un avión desconocido con fuego de ametralladora y lanzamiento de bombas. El veterano capitán Richards, un galés de 68 años originario de Cardiff, dio instrucciones a la tripulación para que abandonara el buque en el bote salvavidas, permaneciendo únicamente él a bordo. El parte de operaciones de fecha 7 de febrero, remitido por el teniente de navío Karl Knappe, jefe de la Misión Naval alemana en Palma de Mallorca, recogía lo siguiente: «5 de febrero de 1939, A las 08.10 horas. Un avión (probablemente un *Heinkel He 59* de la AS/88) lanzó 20 x 50 kilogramos a un barco cerca de La Selva, cayendo las bombas muy cerca del objetivo». Pasado el peligro y sin haberse producido daños en el buque, el capitán ordenó que regresaran todos a bordo, reemprendiendo la marcha. Sin embargo, pocas horas más tarde acabarían definitivamente sus correrías.

Llegado el año 1939, la costa catalana seguía bajo control republicano. De su vigilancia se encargaban los cañoneros nacionales *Vulcano*, de Palamós a

CUARTEL GENERAL DE VENEZUELA ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

TELEGRAMA POSTAL

3ª Sección *PA* *RECEIVED* *NO* 5.7.91-9991-186-R
S. N.º

5 de Febrero de 1929 (III ANO TRIUNFAL)

EL ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

AL SUBSECRETARIO DE ASUNTOS EXTERIORES

Policia *PIA SA.*

Almirante Jefe Fuerzas Flotante Mediterráneo en radio, puzn número 3435,
Fecha de hoy, comunico lo siguiente:

El Dato apresó en las proximidades de Cadaqués dentro de aguas jurisdiccionales Vapor inglés "STANGROVE". Le ordenó embarque dotación de presa y envío a BARCELONA.

Lo que tengo el honor de trasladar a V.E. para su conocimiento.

TRANSMICASE
De orden de S.E.
EL COMANDANTE EN JEFE DEL R.E.

J. Abadía

Telegrama en el que se comunica la captura del *Stangrove* por el cañonero *Dato*.
(Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores).

cabo Creus, y *Dato*, de cabo Creus a la frontera francesa. El 5 de febrero, cuando el *Dato* navegaba hacia su zona de patrulla avistó un mercante a la altura de Cadaqués, que resultó ser el *Stangrove*. El parte de campaña n.º 41 del cañonero recoge: «A 9 h. 50 se advirtió un buque con bandera inglesa que navega a 2,5 de la costa. A 10 h. pusimos al NW con objeto de llegar a la nueva zona de reconocimiento entre Cabo Creus y la frontera francesa. A 11 h. se toca ejercicio de zafarrancho de combate, tocándose retirada a las 11 h. 15. A 11 h. 30 se hace rumbo hacia el mercante inglés. A 12 h. 14 le preguntamos de dónde procedía contestando que de Valencia y se dirigía a Vendres ordenándole siguiera nuestras aguas y en vista de que no quería obedecer la orden dada, sino que seguía rumbo al este alejándose de la costa, le hicimos un disparo de cañón con el montaje n.º 2 poniendo inmediatamente rumbo a nosotros. A 14 h. 45 le ordenamos que parara máquinas, parando nosotros y mandándole dotación de presa al mando de un alférez de navío, dirigiéndose a Barcelona y continuando nosotros en la zona de vigilancia». A la llegada al puerto de Barcelona se prohibió a la tripulación abandonar el buque y comuni-

carce con familiares y armadores. Ese mismo día se presentaron en el portalón varios militares con órdenes de llevarse al primer oficial (Mr. Evans) y al primer maquinista, además de a cuatro marineros. Todos fueron conducidos al crucero auxiliar *Mar Negro*, en el cual quedaron retenidos. El día 12 se reincorporarían al *Stangrove*, que ya se encontraba en el puerto de Palma.

No había pasado mucho tiempo desde su captura cuando llegaron instrucciones para conducir al mercante británico hasta Palma de Mallorca, a donde llegó escoltado el 7 de febrero. Ese mismo día acudió el cónsul británico para entrevistarse con el capitán, y también militares españoles con la misión de detener al tripulante de nacionalidad española. La prohibición de comunicarse con familiares y armadores se mantenía, con el disgusto del capitán Richards. Al día siguiente se practicó el reconocimiento oficial, al que asistieron el comandante del destructor británico HMS *Hotspur* (H01), capitán de fragata H. F. H. Lyman, el teniente de navío J. N. Bathurst y, como representante de la Autoridad Naval de Palma, el comandante auditor Fernando Escardó Peina-dor. También se presentó de nuevo el cónsul británico, que se hizo cargo de la documentación del buque. En la conversación que mantuvieron cónsul y comandante con el capitán Richards, el primer oficial y el primer maquinista, los tres tripulantes denunciaron que se trataba de una captura ilegal, puesto que el *Stangrove* navegaba en el momento de su apresamiento por aguas internacionales, a unas cinco o seis millas de la costa española. Este importante detalle sirvió de base para que el día 13 de febrero el Gobierno británico, a través del Foreign Office, presentara una nota de protesta ante el general Franco, en la cual solicitaba «the immediate release of both vessel and crew and the restoration of the crew, including the observation officer, to their ship».

Enseguida entró en acción el Tribunal de Presas de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo. En un tiempo mínimo resolvió sobre el expediente instruido por el apresamiento del *Stangrove*. La resolución, de fecha 15 de febrero, recogía: «El Tribunal declara que sin perjuicio ni prescripción de las posibles responsabilidades que pudieran exigirse en procedimiento judicial a la tripulación del buque *Stangrove*, debe a este considerarse como buena presa, por lo que acordamos la confiscación del barco y cargamento conducido». Un punto fundamental del procedimiento tenía que ver con el lugar de la captura. En ese sentido, la misma resolución detallaba: «este barco fue apresado según manifestación del Oficial Jefe de la dotación de Presas, por el cañonero *Dato* frente a Cabo Creus en aguas jurisdiccionales españolas».

El *Stangrove* se hunde en Palma de Mallorca

Desde su llegada a Palma, el *Stangrove* mantuvo presión de vapor hasta el día 18 en que, a la vista del escaso combustible disponible en sus carboneras

(28 toneladas), el capitán decidió apagar los fuegos de su caldera. Para el día 23 de febrero se esperaba un violento temporal del SW en la bahía de Palma. Las autoridades ordenaron la salida de algunos buques hacia Pollensa, mientras otros permanecerían amarrados en el muelle en condiciones de seguridad. Sin embargo, al vapor británico, que estaba fondeado con un ancla, solo se le indicó a media tarde levantar presión y estar preparado, aunque sin permiso para abandonar el puerto. El capitán Richards fue avisado del empeoramiento del tiempo por su primer oficial, el oficial del Comité de No Intervención De Graaf y el oficial de la Falange Naval Rafael Forteza, y a las siete de la tarde empezaron a levantar presión mientras decidía si fondeaba la segunda ancla. A las nueve de la noche, la acción del viento y de la mar ocasionó que el *Stangrove* garreara y se fuera contra el arranque del rompeolas del puerto de Palma, quedando empotrado en las piedras. La tripulación fue rescatada, pero el capitán rehusó abandonar su barco. Por la noche, el temporal amainó y eso permitió a los equipos de rescate acercarse hasta el maltrecho buque, encontrando al capitán muerto en su camarote. Tras practicarle la autopsia, el informe oficial recogía como causa de la muerte «conmoción cerebral».

El Ministerio de Asuntos Exteriores español no había dejado de trabajar sobre el caso del apresamiento del *Stangrove*. Un informe de Luis Rojas, jefe del Servicio Nacional de Política y Tratados, de fecha 19 de febrero, indicaba: «Llevando la cuestión a un terreno exclusivamente práctico, en opinión del que suscribe procedería, dada la aproximación de Inglaterra a nuestra Causa en estos momentos, liberar la embarcación, no sin antes hacer saber en una Nota en que se recogiesen todos los argumentos señalando la razón que existía al Gobierno Nacional para proceder como lo hizo a la detención de la nave, indicando que solo se accedía a dejarla en libertad como nueva prueba de deferencia del Gobierno Nacional al de S. M. Británica que se había interesado por el caso». El consejo fue aceptado oficialmente y así se lo transmitió el ministro Jordana al general Franco.

Finalmente, y por una orden de la superioridad de 25 de febrero, el Servicio Nacional de Comunicaciones Marítimas ejecutó la orden de devolución del pequeño vapor a Gran Bretaña, indicando que, a consecuencia de un accidente, «el buque se considera totalmente perdido; a pesar de ello se intentará salvarlo». Un informe de la aseguradora Lloyd's de fecha 21 de febrero ya consideraba perdido al *Stangrove*, por lo que había abonado la cantidad de 3.000 libras esterlinas a sus dueños, haciéndose cargo del buque la compañía aseguradora, que lo puso a la venta. Marzo fue un mes de intensas actuaciones diplomáticas con el *Stangrove* de por medio. Incluso el Parlamento británico fue testigo de numerosas interpellaciones y preguntas acerca del pequeño carguero y, en especial, sobre el triste final de su capitán.

Una nueva oportunidad

A principios de 1941, los restos del mercante británico fueron vendidos, decidiendo su nuevo propietario renombrarlo *Castilla del Oro*, con bandera de Panamá. El estado del buque le obligó a contratar a una compañía de salvamento, que conseguiría ponerlo a flote el 25 de marzo de ese año. Una orden del Ministerio de Industria y Comercio, de fecha 6 de junio de 1941, concedía la nacionalidad española al vapor panameño *Castilla del Oro*, propiedad de Francisco Recasens y Mercader. Se le concedió el distintivo EAEL y fueron modificados sus registros bruto y neto, que aumentaban hasta 521 y 220 toneladas respectivamente. La misma disposición añadía que «se le autorizaba para adquirir por compra de dicho buque, aunque limitaba su utilización, sin que pueda practicar el mismo la navegación de cabotaje». Su nuevo propietario lo adquirió al diplomático uruguayo Benjamín Fernández y Medina (exministro de Uruguay y plenipotenciario en España) quien, a su vez, lo había comprado a Eugenio Presutto Bremberg, de acuerdo con una escritura de fecha 14 de abril de 1940 y autorizada por el cónsul de Panamá en Barcelona. El abanderamiento del *Castilla del Oro* no quedó exento de polémica por las dudas del presidente de la Comisión Liquidadora CAMPSA-Gentibus, según se desprende del contenido del oficio que dirigió al director general de Comunicaciones Marítimas en el mes de octubre de 1941, el cual recogía: «Recientemente ha aparecido una Orden del Ministerio de Industria y Comercio sobre abanderamiento provisional del mencionado buque, a favor de un particular, ruego a V. I. nos participe los antecedentes y curso de este expediente de abanderamiento, y si es posible que se suspenda este procedimiento hasta tanto no queden suficientemente dilucidados los eventuales derechos del Estado Español a la propiedad del buque en cuestión». Al final, todo se pudo aclarar y el *Castilla del Oro* quedó liberado de posibles reclamaciones.

Tras su reflotamiento se le realizaron en Palma reparaciones provisionales para que pudiese aguantar el trayecto hasta Barcelona. En los talleres Nuevo Vulcano estuvo reparando las planchas de la obra viva dañadas y se le hizo un recorrido general de todas sus instalaciones. Entretanto, el *Castilla del Oro* fue adquirido por la Naviera Hijos de M. Condeminas, S.A. Su entrega era tan inminente que en la edición del día 20 de agosto de *La Vanguardia* se publicaba el siguiente anuncio: «Para Lisboa saldrá el día 20 el vapor *Castilla del Oro* (sic). Hijos de M. Condeminas». Sin embargo, hasta el 3 de septiembre de 1941 no estuvo preparado para hacer las pruebas de mar, las cuales consistieron en ejecutar varios recorridos por la rada del puerto de Barcelona, todos con resultado satisfactorio. El 2 de octubre de 1941 inició su primer viaje comercial bajo el control de la familia Condeminas y de sus colores amarillo y azul.

A primeros de 1942 cambió de propietario, pasando a formar parte de la flota de Francisco Condeminas Mascaró y José María Condeminas Oliveras

(Naviera Condeminas). El 25 de abril de 1942 se le expidió la Patente de Navegación, con el número 72-1942, quedando inscrito en el Folio 526 de la Lista 1.^a. En los años de la posguerra española y en plena Segunda Guerra Mundial, casi cincuenta años de agitada vida para un barco era una buena excusa para no desprenderse de él y emplear tiempo y dinero en reparaciones que pudieran alargar su vida. Eso fue lo que decidieron sus propietarios al enviarle en 1943 al astillero de Euskalduna, en Bilbao. El importe de la transformación ascendió a 2.250.000 pesetas, que fueron empleadas en obras de modernización, reforzamiento del casco y aumento de capacidad. El 16 de diciembre de 1943, la Sociedad de Clasificación Lloyd's Register of Shipping certificaba la clase del *Castilla del Oro*: +100^a1 +LMC. Con

esa misma fecha, sus propietarios solicitaron a la Subsecretaría de la Marina Mercante el cambio de la Lista 1.^a por la 2.^a, además de su autorización para practicar navegación de cabotaje, de acuerdo con el Decreto de 26 de mayo de 1943, que aprobaba el texto refundido de las Leyes de Protección a la Construcción Naval. La justificación se encontraba en su artículo 5: «Podrán excusarse... las obligaciones que imponen los tres artículos precedentes... en cualquiera de los casos siguientes: d) Cuando en el buque adquirido del extranjero, teniendo menos de diez años de vida, se efectúen en España obras de reconstrucción o modificación que no puedan ser consideradas como entretenimiento normal y cuyo importe no ha de ser inferior a las dos terceras partes del valor del buque una vez reconstruido o modificado». Al terminar el año 1943, el *Castilla del Oro*, de 521 TRB, compartía naviera con otro costero de 567 TRB llamado *La Guardia*.

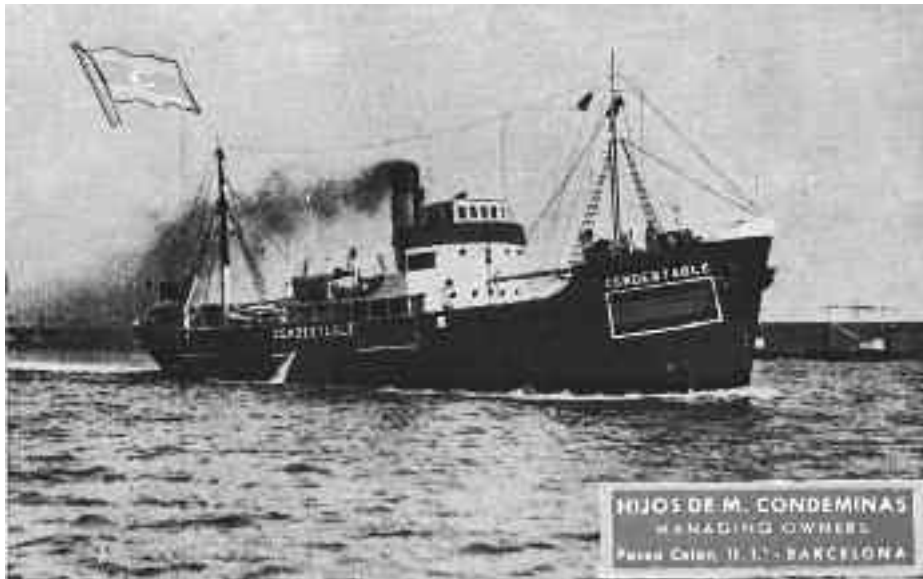


Patente de Navegación del *Castilla del Oro*.
(Dirección General de la Marina Mercante).

El viejo vapor cambia de nombre

Durante 1944 se produjeron algunos cambios que afectaban a la imagen de la naviera Condeminas y, entre otras cosas, suponían el cambio de nombre de sus dos buques. El vapor *La Guardia* se renombró *Condecorado* y nuestro protagonista recibió el nombre de *Condestable*. Debido a las obras de Bilbao, el registro bruto crecía hasta las 553,39 toneladas y el registro neto pasaba de 220 toneladas hasta 310,10 toneladas, de acuerdo con el Certificado de Arqueo otorgado por el Estado español de fecha 10 de enero. Mediante un Decreto de 14 de febrero de 1944, la Subsecretaría de la Marina Mercante accedió a la solicitud y autorizó el cambio de lista, pasando a ocupar el Folio 376 de la Lista 2.^a de Barcelona, así como a efectuar cabotaje nacional.

Sus primeros años luciendo el nombre de *Condestable* transcurrieron por los puertos españoles del Mediterráneo, principalmente Barcelona, Valencia, Alicante y Málaga, transportando carga general y fruta. En 1946 la Naviera Condeminas lo destinó para atender un servicio regular semanal con Génova, junto a su compañero de flota. El 17 de julio se produjo un hecho destacable, al transportar al puerto italiano 56 cajas, que totalizaban 5.269 kilogramos, conteniendo los donativos españoles para los niños austriacos. En este envío figuraban medicamentos, mantas, sábanas, ropas varias, zapatos y comida, así



Postal publicitaria de la Naviera Condeminas con el *Condestable* visto por estribor.
(Colección Manuel Rodríguez Aguilar).

como otros bienes de primera necesidad que intentarían paliar el grave desabastecimiento que sufría Austria en ese momento. El *Condestable* cambió de miras hacia el sur, al destinarle su naviera en 1948 a la línea regular Barcelona-Tánger-Casablanca, con escalas intermedias en puertos de la Península. La reestructuración se debió a la compra ese mismo año de dos pequeños, pero modernos, buques —*Condesito* y *Condesado*—, que ocuparon su lugar en la línea a Génova.

Las averías en la máquina se repetirían con alarmante frecuencia, decidiendo sus propietarios que era el momento de desprenderse de sus servicios. En uno de los capítulos del libro *La Marina Cántabra* (volumen III), su autor, Rafael González Echegaray, trata la creación en el año 1944 de la Naviera Sotileza, S. A., «domiciliada en Barcelona, pero montañesa hasta el nombre». En 1954, Francisco Condeminas Mascaró y José María Condeminas Oliveras (Naviera Condeminas) vendieron el *Condestable* a la Naviera Sotileza, S. A., por un importe de 2.300.000 pesetas, de acuerdo con la escritura de 8 de mayo de ese año otorgada ante el notario de Barcelona Pablo de Torres Reche, con el número 759 de su protocolo. Con efectos del 28 de diciembre de ese año, el *Condestable* se convirtió en *Mechelín*, repitiendo el nombre que un costero perteneciente a Eduardo López-Dóriga luciera en los últimos años del siglo XIX y de otro vapor propiedad de Victoriano López-Dóriga construido por Euskalduna al final de la Primera Guerra Mundial. Rafael González Echegaray definía en su libro al *Mechelín* como «un barco grande recortado, con su conato de proa lanzada y su aspecto de barco antiguo, serio y cabal».

Un año más tarde sus nuevos propietarios decidieron modernizar y mejorar al vapor. Entre otras partes, su ya delicado sistema propulsor, a fin de que pudiera quemar combustible líquido. Para ello se dispuso de un equipo compuesto por un quemador y una bomba, con sus correspondientes accesorios. El montaje se completaba con nuevos tanques de combustible y de agua, tuberías y sistemas auxiliares. La nueva instalación tuvo un coste de 410.699 pesetas, mientras que el importe de las obras de mejora ascendía a 369.629. Una vez efectuada la transformación, en las pruebas de velocidad a media carga conseguía alcanzar los 7,84 nudos, con un consumo de 4,2 toneladas de fuel por singladura. Con la capacidad de 52 toneladas de los tanques de combustible conseguía una autonomía de 2.000 millas.

Bajo la dirección de su nueva naviera, el *Mechelín* comenzó a realizar tráfico de cabotaje por los puertos del Cantábrico transportando carbón. A primeros de 1956 efectuó reparaciones en el astillero gijonés de Francisco Oreja con un coste de 180.637 pesetas. Ese mismo año sucedió un incidente reseñable por culpa de una nueva avería en la máquina, que le obligó en el mes de marzo a tomar remolque del *Bahía de Cádiz*, otro costero de 372 TRB perteneciente a la naviera Astur. Verificó nuevas obras de conservación en abril de 1957 en los astilleros del Cantábrico y Riera (795.923 pesetas) y en diciembre de 1958 en los de Marítima del Musel (413.653 pesetas). Hasta



Imagen del *Mechelín* en Santander. (Foto: Blánquez).

primeros del año 1961 no se resolvió el expediente de remolque número 382-56 con las indemnizaciones y el precio a recibir por el armador y la tripulación del *Bahía de Cádiz* por la asistencia prestada al *Mechelín*.

La década de los años sesenta transcurrió con repetitiva monotonía. Con Gijón como base, el vapor viajaba hasta Bilbao o Pasajes con carbón, donde cargaba mineral de hierro para su vuelta. En 1970 permaneció varios meses atracado en el Puerto Local de Gijón sin actividad. Nada mejor que atender a la justificación de la Naviera Sotileza para comprender la situación de un veterano buque que llegaba al final de su vida operativa, «Que el referido vapor *Mechelín* está padeciendo una difícil explotación económica que debido a la edad del mismo y vencer su Visita Cuatrienal se precisa hacer una importante reparación que haría más dificultoso su desenvolvimiento económico y encontrándose actualmente amarrado en el puerto de Avilés...». La autorización de desguace era el paso previo para su entrega a los trabajadores del soplete, dando por concluida en el mismo puerto de Avilés en 1971 la extensa historia de un vapor que, a pesar de su pequeño tamaño, dejaría una extensa huella en la Marina Mercante española.

Mi agradecimiento a Juan Luis Coello Lillo, César O'Donnell, Pilar Casado, jefa de sala del Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, Javier Aznar y Silvia Dahl, del Museu Marítim de Barcelona, y Juan Manuel Grijalvo.

LA FRAGATA DE GUERRA MERCEDES: ¿EL ÚLTIMO CASO?

Teodoro DE LESTE CONTRERAS



(RR)

...es verdad evidente e innegable que hoy la Armada es solo una sombra de fuerza muy inferior a la que aparenta, y que se acabaría de desvanecer a la primera campaña...

Teniente general José de Mazarredo.

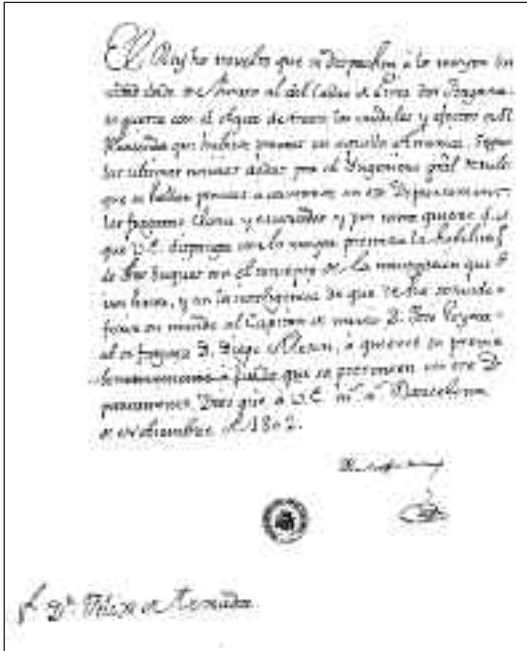


L 27 de febrero de 2012 llegaba a España, en dos aviones del Ejército del Aire, lo que ha venido a denominarse el «tesoro de la *Mercedes*», tesoro sobre el que no solamente se ha especulado sobre su origen, sino que también se han escrito ríos de tinta. Con ese acontecimiento finalizaba el tercer acto de un proceso que se inició el 29 de septiembre de 2008 cuando el abogado James Goold y su ayudante José Arvelo presentaron una reclamación judicial ante el tribunal del Estado de Florida contra la compañía caza tesoros Odyssey Maritime Exploration por la profanación de los restos de la

fragata de la Real Armada *Nuestra Señora de las Mercedes*.

El segundo acto lo podríamos fechar en el año 2004, cuando el Gobierno español notifica oficialmente al norteamericano (1) que sus barcos hundidos «deberán ser tratados con respeto y no se permitirá ninguna clase de trabajo sobre ellos sin que haya sido previamente autorizado por el gobierno». Esta

(1) *Federal Register*. Volumen 69, número 24, pp. 5.647-5.648 (feb 2004). *The Embassy of Spain presents its compliments to the Department of State and has the honor to address the matter of Spanish laws and policy regarding the remains of sunken vessels that were lost while in the service of the and/or were transporting property of the. In accordance with Spanish and international law, has not abandoned or otherwise relinquished its ownership or other interests with respect to such vessels and/or its contents, except by specific action pertaining to particular vessels or property taken by Royal Decree or Act of Parliament in accordance with Spanish law. Many such vessels also are the resting place of military and/or civilian casualties.*



Real Orden del ministro de la Marina Domingo de Grandallana al capitán general del Departamento de Ferrol Félix de Tejada, disponiendo la habilitación de las fragatas de guerra *Clara* y *Mercedes* para viajar a Lima por caudales.

Administración norteamericana (3).

Desde tiempo atrás, el área de Patrimonio Sumergido del Instituto de Historia y Cultura Naval efectuaba un seguimiento de todas aquellas noticias que tuviesen relación con el Patrimonio Histórico. Su informe fue el desencadenante del planeamiento que condujo a informar, en junio de 2007, al almirante jefe de Estado Mayor de la Armada de que existía el convencimiento de

notificación da lugar a que el Departamento de Estado publique en el Registro Federal una nota titulada «Protección de los barcos de guerra hundidos, de los aviones militares y de otros objetos» (2).

Los prolegómenos de la defensa del Estado sobre sus buques hundidos, o primer acto de la defensa del Patrimonio Histórico español, lo podemos encontrar en la demanda interpuesta contra la compañía Sea Hunt Inc. ante los tribunales del Estado de Virginia por los casos de las fragatas *Juno* y *Galga*, cuya certificación como buques de la Real Armada fue firmada por el almirante José Ignacio González-Aller Hierro, almirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval, en el mes de mayo de 1998. La sentencia favorable a las demandas del Gobierno motivó la reacción de la

«The Embassy of accordingly wishes to give notice that salvage or other disturbance of sunken vessels or their contents in which Spain has such interests is not authorized and may not be conducted without express consent by an authorized representative of the Kingdom of Spain». Embajada de España, Washington DC, nota 128, 19 diciembre 2002.

(2) *US Policy for the Protection of Sunken Warships*. (Presidente William Clinton, 29 de enero 2001. Sunken Military Craft Act, Pub. L., n.º 108-375 & 1.406, 118 Stat. 2094 (Codified at 10 USC & 113 note, 28 oct. 2004).

(3) CLINTON, William J.: *United States Policy for Protection of the Sunken Ships*; 19. enero 2001.

que Odyssey Maritime Exploration había profanado los restos del naufragio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, hundida en 1804 en aguas del cabo Santa María, al tiempo que se le presentaba el cálculo de la situación en la que se produjo el hundimiento de la fragata. El almirante dio una orden clara, concisa y escueta: «Ponte en contacto con operaciones y contrastar la información. Organiza la búsqueda de los documentos que atestigüen que es un buque de la Real Armada y mantenme informado».

La agresión británica de 1804 dio lugar a importantes enfrentamientos en el Parlamento de S. M. británica, a que la opinión pública se cuestionase la justicia del acto y a la publicación de escritos anónimos en Londres (4) con acusaciones de delito. En Francia, la prensa también se hizo eco de la noticia con acusaciones de bandas de forajidos. Un mes más tarde se producirían ataques similares contra las fragatas de guerra *Matilde* y *Anfirrite*. El 5 de diciembre de 1804, el secretario de Estado de Marina e Indias dio la orden (5) de «atacar a cualquier buque británico». El 14 de diciembre de 1804 la Corona de España se vio obligada a declarar la guerra a la Gran Bretaña (6).

Disposiciones normativas y su evolución

Es una realidad evidente que España tiene varios miles de barcos hundidos a lo largo y ancho de los mares y océanos. También es cierto que han sido muchas las voces que se han levantado censurando la pasividad de España ante terceros estados cuando los cazatesoros han descubierto y extraído de nuestros barcos hundidos los bienes y mercancías que transportaban cuando se hundieron bien por acciones de combate o bien por accidentes de mar.

No es el objeto de este trabajo entrar en aspectos jurídicos, más propios de los expertos en la materia, pero sí hacer un recordatorio de cuáles eran las disposiciones normativas y su evolución cuando se produce el hallazgo de los restos de los galeones *Santa Margarita*, por Treasure Salvors Inc. en 1983 y *Nuestra Señora de Atocha*, por Armada Research Corp. en julio de 1985, hundidos tras un fuerte temporal en 1622.

La primera referencia a las cosas de valor arqueológico o artístico la podemos encontrar en la Ley de Hallazgos (7) de 1962, que lo contempla cuando trata lo relativo a extracciones. La exploración, rastreo, localización y extrac-

(4) *Brief Appeal to the Honor and Conscience on the English Nation about the necessity of immediate restitution of Spanish Ships with Specie*. Publicado en Madrid en 1805.

(5) Carta reservada de Domingo de Grandallana, secretario de estado de Marina e Indias, a Félix de Tejada, capitán general de Ferrol.

(6) *Gaceta de Madrid* de 18 de diciembre de 1804.

(7) Ley 60/1962, de Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos, Extracciones marítimas, y el Decreto 984/1967, por el que se desarrolla el reglamento de la ley.

ción de estas cosas requieren el permiso de la autoridad de Marina, todo ello circunscrito a las aguas jurisdiccionales españolas.

La Constitución de 1978 obliga a los poderes públicos a la conservación del patrimonio histórico y le asigna al Estado la competencia exclusiva de la defensa del patrimonio, sin perjuicio de su gestión por parte de las comunidades autónomas. No es hasta el año 1985 en que se define por vez primera el concepto de patrimonio histórico (8) e introduce además la cláusula de «susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica».

Esta extraordinaria riqueza del patrimonio español en restos submarinos de carácter histórico-naval, unida a las específicas técnicas que exige el medio marino para su conservación o recuperación, llevaron a la Armada a crear un centro especializado con capacidad suficiente para promover, coordinar, dirigir o asesorar los estudios y trabajos que se efectúen en relación con dichos restos, de tan incalculable labor para el conocimiento de nuestra historia.

En el año 1981 (9) se constituye el Centro de Estudios Histórico-Navales Subacuáticos en el Museo Naval de Madrid, con la misión de informar, promover, coordinar, dirigir o asesorar los trabajos relacionados con el patrimonio histórico-naval en el medio subacuático; ateniéndose a los acuerdos y convenios que se establezcan entre los ministerios de Cultura y Defensa.

En legislación internacional, España ratificó la Convención de Montego Bay (10); en ella se habla por vez primera de un instrumento internacional sobre el patrimonio submarino en una cita breve que no cumple las aspiraciones sobre la protección de un bien cultural universal. Ante la evolución del Derecho Internacional consecuencia de este convenio, el Gobierno español publica un real decreto (11) sobre normas aplicables a la realización de actividades científico-marítimas, actividades relacionadas con los recursos, constituyendo para coordinar entre los distintos departamentos una subcomisión en el seno de la Comisión Interministerial de Política Marítima Internacional (12).

Posteriormente, en el año 2001 (13), la UNESCO define de forma muy precisa lo que se entiende por patrimonio cultural sumergido y se establece de

(8) Ley 13/1985, del Patrimonio Histórico.

(9) Orden Ministerial Delegada núm. 341/81, de 30 de noviembre del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada.

(10) III Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar aprobada el 30 de abril de 1982 en Nueva York, firmada por los Estados en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 y en vigor desde el 16 de noviembre de 1994.

(11) Real Decreto núm. 799/1981, de 27 de febrero.

(12) Esta comisión fue creada en 1973, modificada por los reales decretos núm. 175/1990 y 115/2003.

(13) Convención de las Naciones Unidas para la Protección del Patrimonio Cultural Submarino de la UNESCO, hecho en París el 6 de noviembre de 2001, en vigor desde el 2 de enero de 2009.

forma clara y concreta que este patrimonio deberá preservarse *in situ* como opción prioritaria y que no será objeto de explotación comercial. Llegado este momento en el que hemos utilizado expresiones como patrimonio cultural sumergido, patrimonio sumergido, patrimonio histórico, patrimonio histórico naval, es importante aseverar que estamos hablando del Patrimonio del Estado, concepto definido en la Ley 33/2003 (14). La protección, la defensa, el inventario y la custodia de este patrimonio, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, se configuran en esta ley no como simples potestades o facultades, sino como verdaderas obligaciones jurídicas que incumben a la Administración titular del bien. Esta misma ley establece las competencias de los departamentos, el carácter patrimonial de los bienes adquiridos, del inventario de estos bienes, de las limitaciones a la disponibilidad de los mismos, del régimen registral, de la desafectación de estos y de su enajenación mediante subasta pública y baja en el inventario.

En noviembre de 2007, ante la necesidad de llevar a cabo una política eficaz de protección de patrimonio arqueológico subacuático, de coordinar todos los departamentos y administraciones públicas y de adoptar medidas concretas para salvaguardar, conservar y difundir el patrimonio que se encuentra en nuestras aguas, el Gobierno aprobó el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático (15). Este plan, impulsado por el Ministerio de Cultura, establece las líneas de actuación y hace una breve referencia a la protección de los pecios en aguas internacionales o de terceros países. Como consecuencia aparece el Acuerdo Interdepartamental entre los Ministerios de Cultura y Defensa sobre Colaboración y Coordinación en el Ámbito de Protección del Patrimonio Arqueológico Submarino de julio de 2009. Un año más tarde se publicaba el Libro Verde del Plan de Protección del Patrimonio Subacuático (16) y los convenios con algunas comunidades autónomas.

El *Juno* y la *Galga*

La *Galga* era una fragata de cincuenta cañones que se incorporó a la Real Armada en 1732. Sus primeros años de vida transcurrieron navegando por aguas del Mediterráneo. En 1736, se incorpora al Virreinato de Nueva España participando en la vigilancia y protección del tráfico marítimo en el océano Atlántico y mar Caribe. Posteriormente se incorporó a la escolta de los convoyes entre Veracruz, La Habana y Cádiz.

(14) Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

(15) En <http://www.lamoncloa.gob.es/>

(16) En <http://www.mcu.es/patrimonio/MC/libroverde/capitulos.html>

El 7 de agosto de 1750 zarpó de La Habana, al mando de Daniel Houny, irlandés al servicio de España, escoltando un convoy con destino a Cádiz. A bordo transportaba a la 2.^a compañía del 6.º batallón de Infantería de Marina. El 18 de agosto de 1750 el convoy fue sorprendido por un huracán cerca de las Bermudas. La tempestad separó los barcos del convoy y les obligó a gobernar a poniente, hacia la costa americana. Tras siete días de temporal, desarbolada, comenzó a hacer agua. A pesar de los esfuerzos para mantener el buque a flote, naufragó el 25 de agosto de 1750 a la altura de la Eastern Shore, entre los límites de los estados de Maryland y Virginia. La proximidad a la costa permitió que la mayor parte de la dotación y la fuerza transportada pudiera alcanzar la costa a salvo.

Después del naufragio y con la mejoría de las condiciones meteorológicas, el comandante trató de salvar todo lo que fuese de valor o de utilidad, no sin ciertas dificultades por los saqueos y la actitud poco colaboradora de la población costera. En noviembre de 1750, el capitán Houny solicitó la ayuda del gobernador del Estado de Maryland para proteger los restos del naufragio, pero antes de poder reanudar las labores de salvamento un nuevo temporal acabó con los restos de la fragata.

La fragata *Juno*, de 35 cañones, cuyo verdadero nombre era *Nuestra Señora de los Dolores*, fue construida en los astilleros de Esteiro (Ferrol) en 1789, y entró en servicio en la Real Armada en 1790. En 1793 zarpó de Ferrol para Veracruz con pliegos del Real Servicio sobre las inciertas conversaciones que se estaban efectuando con Francia y para que se tomasen precauciones con la conducción de caudales en caso de que comenzase la guerra. En enero de 1802 se hace a la mar desde Veracruz bajo el mando de don Juan Ignacio Bustillo, en unión de la fragata *Anfitrite*, con 700.000 pesos de plata y transportando al tercer batallón del Regimiento de África, con sus familias y funcionarios civiles que regresaban a España. Tras hacer aguada en La Habana se hizo a la mar, siendo sorprendida a los pocos días por un fuerte temporal que la obligó a recalar en San Juan de Puerto Rico para reparar las averías. El 1 de octubre de 1802 zarpó de San Juan rumbo a Cádiz.

El 19 de octubre de 1802 se desencadenó un nuevo temporal que separó ambas fragatas. Pocos días más tarde comenzó a embarcar agua. El 25 de octubre, la maltrecha fragata se encontró con la goleta norteamericana *La Favorita*, a la que hizo señales de que se aproximara para auxiliarla. Ambos buques navegaron en conserva rumbo norte con la esperanza de alcanzar un puerto americano en el cual refugiarse para reparar las averías. *La Juno* continuó embarcando agua y durante una encalmada en la tormenta Bustillo trasbordó a un oficial y siete más de la dotación para coordinar los auxilios. El 27 de octubre, empeoraron las condiciones meteorológicas, separándose ambos buques. A la mañana siguiente, cerrados en una densa niebla, *La Favorita* trató de acercarse, pero solo pudieron oír las voces de los naufragos que se ahogaban. Cuando aclaró la niebla la *Juno* había desaparecido en las proximi-

dades de Tom's Cave, en la isla de Asseteague, en el Estado de Virginia, con más de 400 personas entre marineros, soldados, mujeres y niños.

Los restos de estas dos fragatas fueron descubiertos por la compañía Sea Hunt, que recurrió al amparo de los tribunales del Estado de Virginia para solicitar que se reconociera, de acuerdo con la ley del Estado de Virginia de 1987 (17), la propiedad de esos restos al Estado de Virginia y que este debería otorgarle un premio por el salvamento, autorización para continuar con las extracciones y una participación en los beneficios que obtuvieran en la venta de lo extraído. Al ser barcos de guerra de origen español, se convocó al proceso al Gobierno federal de los Estados Unidos, que dictaminó que de acuerdo con el Tratado de Amistad con España de 1902 debería ser el Estado español quien se personase en el procedimiento judicial.

En primera instancia, el tribunal de Virginia dictaba sentencia en la que hacía constar que la fragata *Galga* era propiedad del Estado de Virginia, y la *Juno* propiedad del Estado español. Apelada la sentencia al Tribunal de Apelaciones del Estado de Virginia, este dictó sentencia a favor de España (18), no en atención a que fuesen propiedad del Estado ni que fuesen buques de guerra, sino a que España pudiese demostrar que no los había abandonado. El informe que presentó la Armada, firmado por el almirante González-Aller Hierro, además de irrefutable, fue decisivo. En síntesis, según la legislación nacional un buque de guerra hundido sigue siendo propiedad del Estado a menos que sus restos hayan sido vendidos en pública subasta y el remate haya ingresado en el Tesoro Público. Por otra parte está la apreciación de que estos buques hundidos sean considerados cementerios marítimos, cementerios de guerra, en atención a que con la pérdida del buque se haya producido la de parte o toda su dotación. También dictaminó el tribunal que la compañía Sea Hunt no tenía derecho a indemnización alguna porque no había contado con permiso español para proceder a la extracción de bienes patrimoniales españoles.

Desde el punto de vista histórico, merece la pena destacar que para dictar sentencia el Tribunal del Estado de Virginia analizó pormenorizadamente tratados de los siglos XVIII y XIX (19) e incluso del XX.

Finalmente, con la sentencia del Tribunal Supremo dando la razón al Gobierno español, quien además expresó su deseo de que los restos de ambas fragatas permaneciesen en el lugar en el que se había producido el hundimien-

(17) *Abandoned Shipwreck Act*, de 1987 (Public Law 100-293; USC 2101-2106) firmada por el presidente Ronald Reagan en 1988 como Pub. L. 100-298, 102 Stat 432.

(18) Archivo del Estado Mayor de la Armada.

(19) Tratado definitivo de paz entre España y Francia, por una parte, y Gran Bretaña por otra, firmado en París el 10 de febrero de 1763. Tratado de amistad, arreglo de diferencias y límites entre su Majestad Católica y los Estados Unidos de América concluido y firmado en Washington el 22 de febrero de 1819. Tratado de Paz entre Estados Unidos y España, firmado en París el 10 de diciembre de 1898.

to, se abría un nuevo y esperanzador horizonte en el que ya no se producirían hechos como los llevados a cabo por Mel Fisher con los galeones *Nuestra Señora de Atocha* y *Santa Margarita*. No habrían de transcurrir ni siquiera tres años cuando de nuevo otro cazatesoros llamaría a nuestra puerta trasera para profanar los restos de otra fragata de la Real Armada, la *Nuestra Señora de las Mercedes*.

La fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* (20)

De 34 cañones, fue construida en 1788 en los astilleros del Apostadero de La Habana. Su entrada en servicio coincide con el inicio de la Revolución Francesa, y su vida activa transcurre en un periodo álgido de hechos históricos: la guerra de la Coalición (1792-1795), la guerra del Rosellón (1793-1795) que finaliza con el Tratado de Paz de Basilea, la asunción del poder de Napoleón (1799), la guerra contra Gran Bretaña en alianza con Francia (1796-1802), consecuencia del Tratado de San Ildefonso de 1796 (21).

Su primera comisión, en 1789, fue trasladar al virrey de Nueva Granada, José de Ezpeleta, desde La Habana a Cartagena de Indias. En la primavera de 1790 hizo su primer cruce del Atlántico transportando caudales de la Corona y ciudadanos españoles. En 1797 participa con la escuadra del general José de Córdoba y Ramos. En verano de 1798 traslada caudales de la Corona y de particulares, al mando de capitán de navío Antonio de la Torre Puebla, desde La Guayra y Veracruz, en los virreinos de Nueva Granada y Nueva España, a Santander. En 1800 participa en la defensa de Ferrol de un ataque británico.

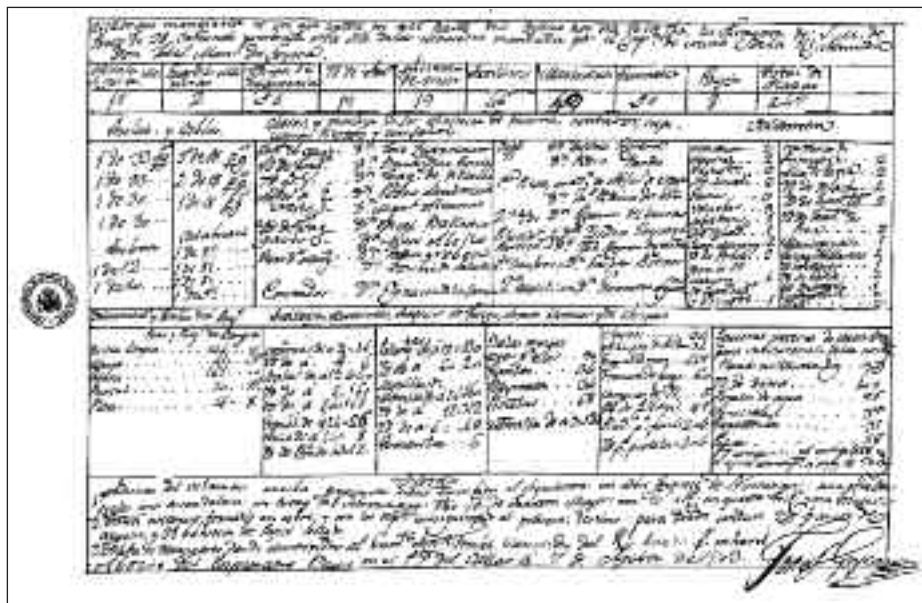
En su breve historia la fragata *Mercedes* participó tanto en operaciones de combate como de protección de convoyes contra las operaciones de interdicción británicas del tráfico marítimo con los virreinos.

En marzo de 1802 se firma el Tratado de Amiens (22), que trajo un tenso y temporal respiro a las hostilidades, pero España permanecía aliada con la Francia napoleónica y obligada a apoyarla militar y económicamente. La paz duró poco. En mayo de 1803 se reanudan las hostilidades entre Francia y Gran Bretaña. España trata de mantenerse neutral, pero los tratados con la primera obligan a apoyarla. Gran Bretaña considera que el apoyo que le presta España

(20) Extracto de la declaración del almirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval de 12 de septiembre de 2008 (19 hojas y 33 anexos).

(21) Tratado de alianza defensiva y ofensiva entre S. M. Católica y la República de Francia, firmado en la Granja de San Ildefonso el 18 de agosto de 1796.

(22) Tratado definitivo de paz entre S. M. el rey de España y de las Indias, la República francesa y la República Bátava de una parte, y S. M. el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda de la otra, concluido en Amiens el 27 de marzo de 1802.



Oficio del comandante de la fragata *Mercedes*, José Goycoa, al ministro de Marina Domingo de Grandallana, participando el arribo a El Callao de la fragata de su mando.

a Francia es inconsistente con su estatus de no beligerante. En octubre de 1803, España y Francia firman un convenio (23) por el que España se compromete a pagar una importante cantidad a cambio de no facilitar la ayuda militar a la que se había comprometido en el Tratado de San Ildefonso de 1796. El pago de este subsidio es considerado por Gran Bretaña razón suficiente para atacar los intereses españoles.

En esta situación de equilibrio inestable, Manuel Godoy, primer ministro de Carlos IV, generalísimo del Ejército de Tierra y almirante de la Armada, remite pliegos al teniente general Domingo Pérez de Grandallana, secretario de Estado y de Despacho Universal de Marina e Indias, notificándole la preparación en Lima de caudales de la Corona y otras especies y que el transporte es recomendable se haga a bordo de buques de la Real Armada. El 27 de febrero de 1803, Pérez de Grandallana ordena el alistamiento de las fragatas *Mercedes* —capitán de navío José Goycoa— y *Clara* —capitán de fragata

(23) Convenio entre el rey de España y la República francesa para reducir a dinero y subsidio anual las obligaciones que había contraído dicho monarca; se firmó en París el 19 de octubre de 1803.

Diego Alesón—. El 7 de agosto, la *Mercedes* arriba a El Callao después de haber permanecido un mes en Montevideo reparando las averías que le había producido un fuerte temporal en el cruce del Atlántico.

Una vez embarcada la carga a transportar y ante la incertidumbre de las circunstancias políticas y el estado de guerra entre Francia e Inglaterra se retrasa la salida de El Callao (24). El 31 de marzo de 1804 se hacen a la mar las fragatas *Mercedes*, *Clara* y *Asunción* al mando del brigadier Tomás de Ugarte y Liaño. En el viaje de regreso a España la agrupación hace escala en Montevideo el 5 de junio, en donde se constituye una nueva agrupación, compuesta por las fragatas *Mercedes* (34 cañones), *Clara* (34 cañones), *Medea* (42 cañones) y *Fama* (34 cañones), bajo el mando del brigadier José Bustamante y Guerra (25). La víspera de hacerse a la mar cae enfermo el brigadier Ugarte, al que se desembarca, falleciendo días después. Para relevarle el brigadier Bustamante nombra al mayor general Diego de Alvear y Ponce de León, que regresaba a España con su familia (26) después de permanecer una larga campaña en el establecimiento de los límites de Paraguay en el virreinato del Río de la Plata, que transborda, en unión de su hijo mayor Carlos —cadete del Regimiento de Dragones de Buenos Aires—, a la fragata *Mercedes*, haciéndose a la vela el día 9 de agosto.

En la mañana del día 5 de octubre y a una singladura del puerto de destino, Cádiz, la fragata *Clara* hizo señales de haber avistado en el horizonte fragatas británicas, adoptándose inmediatamente, y como precaución, la formación establecida en las instrucciones previas a la salida a la mar: la *Fama* en cabeza, las *Medea* y *Mercedes* en el centro de la línea y la *Clara* cerrando la formación. Al estar a «tiro de pistola» el comodoro Graham, que mandaba la agrupación británica compuesta por la *Lively* —50 cañones—, *Amphion* —46—, *Infatigable* —46— y *Medusa* —42—, envió un bote con un oficial al buque insignia *Fama* para informar al brigadier Bustamante de que tenía órdenes de S. M. británica de detener a la agrupación española y conducirla a puerto en Gran Bretaña (27), que llevaban tres semana al acecho y que para cumplir su misión utilizaría su superior fuerza. Bustamante rechazó categóricamente la intimidación británica y en cuanto el oficial británico desembarcó de la fragata *Fama* los buques británicos abrieron fuego estableciéndose un

(24) Al marqués de Avilés, virrey del Perú, y al comandante del apostadero, jefe de escuadra Tomás de Ugarte. Archivo de la Real Academia de la Historia.

(25) *Fama* al mando del capitán de navío Miguel Zapiain Balladares; *Medea* al mando del capitán de navío D. Francisco de Piedrota y Verdugo; *Mercedes* al mando del capitán de navío D. José Manuel de Goycoa y Labart; *Clara* al mando del capitán de navío D. Diego Alesón y Bueno.

(26) La familia del mayor general Alvear se componía de su esposa María Balbastro, cuatro hijas, tres hijos y un sobrino.

(27) Informe que sobre el combate rinde el brigadier Bustamante. Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», AGMAB.

Recalada y navegación a la zona del combate (31)

El día 15 de junio de 2007, el capitán de navío Franco Castañón eleva un informe titulado «Voladura de la *Mercedes*», que trataré de extractar. Dice dicho informe:

«Para determinar el lugar donde tuvo lugar la recalada de la división española, cuando se avistaron las costas de la Península y posterior navegación hasta que tuvo lugar el combate, se han utilizado los siguientes documentos:

a) Diario de navegación del entonces alférez de fragata José María Chacón de la fragata *Fama* (32).

b) Parte de campaña del comandante de la división D. José Bustamante y Guerra al ministro de Marina D. Domingo Pérez de Grandallana (33).

c) Parte de campaña del capitán de navío D. Miguel de Zapiain y Valladares, comandante de la fragata *Fama* al ministro de Marina D. Domingo Pérez de Grandallana (34).

d) Diario de navegación de la división, por el mayor general de la división, capitán de navío de la Real Armada D. Diego de Alvear y Ponce de León (35).

e) Derrotero de las costas de España en el océano Atlántico y de las Islas Azores o Terceras para inteligencia y uso de las cartas esféricas por el brigadier de la Real Armada D. Vicente Tofiño de San Miguel (1798).

f) Atlas de Tofiño y cartas náuticas núm. 703 y 703^a de la Dirección de Hidrografía de los años 1877 y 1903.

g) Vistas del combate de cabo Santa María del libro *El combate de Trafalgar* (36).

Del documento a) reconoce que el día 5 de octubre “amaneció claro, la tierra a larga distancia, que conocimos por ser la sierra de Monchique”. Poste-

(31) Extracto del informe elevado por el capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón el día 15 de junio de 2007.

(32) Publicado en el tomo I de la obra *El Combate de Trafalgar de Pelayo Alcalá Galiano* (pp. 45 a 49) de un original que le proporcionó al autor el almirante Chacón, hijo del autor (signatura no localizada).

(33) Publicado en Marliani (pp. 134 a 144). Este documento no apareció en el Archivo Histórico de la Armada de El Viso del Marqués (AGMAB).

(34) Este documento no apareció en el AGMAB. Se encuentra en la biblioteca de la Real Academia de la Historia (original, firma autógrafa) en la denominada colección Pérez de Guzmán, leg. 11/3805.

(35) En *Historia de D. Diego de Alvear, brigadier de la Armada, por su hija doña Sabina de Alvear y Ward*, 1891 (pp. 387 a 403). Imprenta de Luis Aguado. Madrid 1891.

(36) ALCALÁ GALIANO, Pelayo: *El combate de Trafalgar*.

riormente manifiesta “ceñimos el viento todo lo posible, y nos aproximamos a tierra”.

Del documento c) se conoce “el día 5... reconocimos a las seis de la mañana a la sierra de Monchique, que nos demoraba NNE, distante 7 leguas, los vientos eran entonces de N y N1/4NO”.

Del documento d) se desprende, día 4 de octubre día anterior al combate, “el tiempo seguía claro... el viento fresquito del NNE al N, la mar llana o apenas sensible del NNO, y navegamos mura babor en buena vela. La situación de estima a medianoche de ese día 4, latitud N 36 11' 15”, aunque por observación de una altura meridiana de Casiopea estábamos mas al S y en longitud —referida la meridiano de Cádiz— 3° 20' 18”. A las seis y cuarto de la mañana, se marcó la sierra de Monchique al N1/4E de aguja...”. Continúa manifestando que “a *Clara* a este tiempo —es decir a la misma hora— hizo señal de tres velas al primer cuadrante, que a las ocho se conocieron ser cuatro, que hacían hacia nosotros; y revelando ser buques de guerra. Se puso la señal 246 de zafarrancho de combate, y la 127 de formar en línea de tal, amura babor, orden natural... quedando la *Fama* por cabeza de línea o en vanguardia, la *Medea* y la *Mercedes* en el centro, y la *Clara* a retaguardia...”. Añade Alvear “Seguíamos en esta disposición con todo el aparejo nuestro rumbo de ENE, a la vista de toda la costa del cabo de Santa Maria, pues a eso de las nueve se demarco Monte Figo a NE 5 E, a cuya hora, ya próximas las embarcaciones reconocidas ser fragatas de guerra inglesas, por su bandera y de crecido porte, largamos nuestra insignia y la bandera de popa, y se fueron colocando cada una por el través de las nuestras respectivas, según iban llegando por barlovento...”.

De la anotación de Alvear de las seis y cuarto de la mañana de haber reconocido la sierra de Monchique y lo expone del siguiente modo, clarifica bastante la posible derrota de la división, “Por la estima seguida de las seis y cuarto de la mañana que se descubrieron y marcaron las sierras de Monchique al N 7° 40' O, corregido de variación como se dijo arriba, no habiendo después hecho otras marcaciones sobre que se pudiese contar ni seguido la estima después del combate. Latitud estimada a dicha hora, 36° 23' 15”, Longitud estimada a la dicha hora, occidental de Cádiz 2° 46' 44”, rumbo directo N 65° 20'. Millas navegadas 71'. Longitud deducida de la marcación 2° 4' 00”. Diferencia de recalada al E por marcación 4° 2' 44””.

De lo expuesto se obtienen las siguientes conclusiones: tanto los rumbos como demoras y marcación del viento están referidas a la aguja, excepto la segunda situación de Alvear; se presenta la dificultad de que en 1804 tanto la variación (declinación magnética) como los desvíos de aguja son desconocidos, no obstante la variación de la aguja (declinación magnética) indicada en la carta 703^a de 1905 es en la zona de recalada y navegación a lo largo de la costa portuguesa hasta el cabo de Santa Maria de 16° 30' NW(-) siendo el decremento anuo de 6'; a la vista de la carta 703 de 1877, se tiene que con el

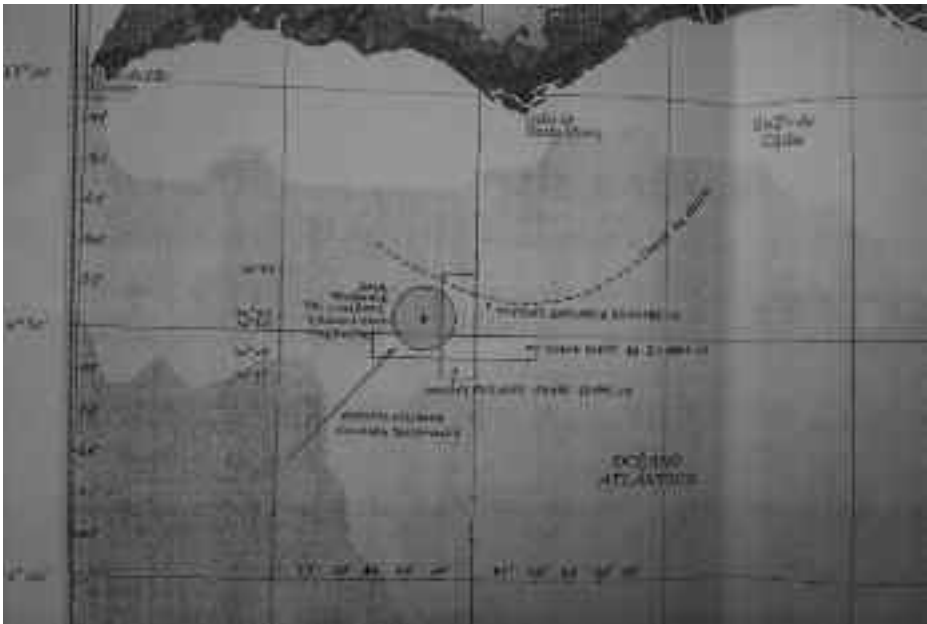
TEMAS GENERALES

decremento anuo de 6', la variación de la aguja debería ser (no aparece en la carta para la zona sur de Portugal) de 19° 22'NW(-) y para la zona situada al NW de cabo San Vicente y a una 100 millas náuticas aproximadamente de 20° 48' NW (-) como refleja la citada carta, lo cual concuerda con la reflejada en la carta de 1905.

Por todo ello y teniendo en cuenta que el decremento anuo no experimenta apenas variación, se puede afirmar que la variación de la aguja era de 1° cada 100 años, lo que nos indica que la declinación magnética en la zona de estudio era en 1804 de 26° 30'NW (-) aproximadamente. Los desvíos de las agujas no se tienen en cuenta por desconocerlos; no se considera que fuese excesiva la influencia producida por todos los elementos metálicos de a bordo ya que la aguja se situaba en la toldilla. De todos modos es de suponer que al cruzar días antes la línea ecuatorial se hubiese observado y corregido.

La víspera de la recalada, según manifiesta Alvear “era un día claro, el viento era fresquito de NNE al N. La situación de estima a 0500 era de 36° 11' 15" N, aunque por observación de una altura de Casiopea, también manifiesta i que convertida en longitud de Greenwich da 9° 32' 38" O”.

Del diario de navegación del alférez de fragata Chacón se sabe que se reconoce la sierra de Monchique a larga distancia y que la división hace por acercarse a tierra, ciñendo el viento todo lo posible. El viento es fresquito



Situación calculada del combate.

entre el N y N1/4NO de aguja, que corresponde a NO y NNO. No sabemos lo que ceñían las fragatas sin partir el puño (no tomar el aparejo el viento por avante). Se estima que pudiera ser entre seis y ocho cuartas, por lo que el rumbo debiera ser NE, rumbo que coincide prácticamente con el apuntado por Alvear ENE de aguja que corregido por declinación da uno verdadero de NE1/4E.

Los barcos iban a buen andar, como manifiesta Alvear, con todo el aparejo y viento a un largo. Las fragatas fachean para el parlamento con la agrupación británica, manteniéndose con las gavias, manteniendo rumbo hacia Cádiz.

Para calcular la situación se parte de la situación estimada por Alvear a las 06:15 de la mañana (latitud 36° 46' N, longitud 2° 40'40" O) corregida por marcación a Monchique (suponemos que las marcaciones están tomadas a los picos más elevados Foya o Monchique) por la gran distancia existente, 60 millas náuticas. Según se deduce del Derrotero de Tofiño estos eran los únicos puntos visibles hasta una distancia de 25 leguas (75 millas náuticas). Traslada dicha marcación por rumbo y distancia navegada desde las 06:15 horas a cortarse con la marcación tomada a la 09:15 horas de la mañana a Montefiños da una situación lo bastante fiable para determinar el punto donde se inició el combate.

A los pocos minutos de iniciarse el combate se produce la voladura de la Mercedes. Este hecho se estima se produce entre las 09:30 horas y las 10:00 horas, lo que nos da que sus restos con la carga que transportaba pueden encontrarse dentro de un círculo de error de 8 millas cuyo centro puede encontrarse en un área de un círculo de 8 millas de radio centrado en latitud 36° 32' N y longitud 08° 08' W al N1/4NE del cabo Santa María 28 millas.»

Elevado el informe al almirante jefe de Estado Mayor y siguiendo sus instrucciones, la División de Operaciones facilitó el registro de las posiciones AIS (37) de los buques *Ocena Alert*, *Odyssey Explorer* y *Swift Secure*, que trabajaban para la compañía Odyssey Maritime Exploration, los días en que tuvieron el sistema conectado, pues hay momentos en los que se carece de información, lo que permitió establecer sus zonas de trabajo, una de 24 millas por seis y otra de tres por 14 millas, y superponerlas a la situación calculada en la que se produjo la voladura de la Mercedes. La coincidencia de zonas llevó a la confirmación de que el famoso *Black Swam* era la fragata Mercedes.

Posteriormente, la aduana norteamericana facilitó al Gobierno de España los documentos que Odyssey Maritime Exploration presentó en los meses de abril y mayo de 2007 ante la aduana norteamericana para importar los objetos

(37) AIS son las siglas de *Automatic Identification System*, su objetivo es facilitar la posición (latitud y longitud) a otros buques o estaciones en tierra cuando está activado.

que vía Gibraltar se habían transportado a los Estados Unidos. En ellos figura en coordenadas UTM (38) la posición en la que se habían extraído del fondo del mar cada una de las piezas. Convertidas estas coordenadas UTM en latitud y longitud (39) se obtuvo una situación media de 36° 30' 02,49" N, 8° 09' 30,48" W.

Planeamiento de la estrategia de la defensa

El seguimiento de las actividades de Odyssey Maritime Exploration por la Armada se remonta a tiempo atrás, y cuando tuvo el convencimiento de que el *Black Swam* era la fragata *Mercedes* se inició la búsqueda de los documentos que demostrasen, sin lugar a dudas, que era una fragata de la Real Armada, mandada por oficiales de la misma, el historial de la fragata, los partes de llegada y de salida de los puertos del periodo histórico que se contemplan y, en términos generales, todos los documentos que fuesen necesarios para contribuir a la defensa del patrimonio nacional cuando se solicitasen.

Para llevar a cabo esta búsqueda se organizaron dos grupos de trabajo, uno en el Cuartel General, donde se encuentra el Museo Naval de Madrid, constituido por Carmen Teres, subdirectora del Subsistema Archivístico de la Armada, y Pilar del Campo Hernán, conservadora del Museo Naval y experta en expediciones a Indias; el otro en el Archivo General de la Armada «Álvaro de Bazán» en El Viso del Marqués, constituido por Silvia López Wehrli y Vicente del Campo Hernán. Esta organización permitía agilizar por una parte la búsqueda de los documentos, por otra disponer en tiempo útil de la documentación que se conserva en el archivo histórico de la Armada. En mayo de 2007 se puso en contacto con el Órgano de Historia y Cultura Naval el Sr. Goold, con quien se planeó el esquema inicial del argumento de la defensa bajo la premisa de que se debía preparar un documento que fuese la declaración institucional de la Armada, ya que se consideraba que este documento sería decisivo en el proceso, como ya lo había sido en los casos de las fragatas *Galga* y *Juno*. A finales de junio ya se disponía del primer borrador de declaración.

En julio de 2007, el Ministerio de Cultura se pone en contacto con la Armada por medio del subdirector general de Bellas Artes y Bienes Culturales Luis Lafuente Batanero, se le informa de quién será la persona que dirigirá la investigación y se establecen los puntos de contacto: por Cultura, Elisa de Cabo de la Vega, y por la Armada, el coronel de Infantería de Marina Aragón

(38) *Universal Transverse Mercator*, sistema de posicionamiento desarrollado por el Ejército norteamericano en 1940.

(39) Programa de conversión en National Oceanic and Atmospheric Administration (http://www.ngs.noaa.gov/cgi-bin/utm_getgp.prl).

Fontenla. Días más tarde el subdirector general remite un estudio, elaborado por la Junta de Andalucía, coordinado por Carmen García Rivera, del Centro de Arqueología Subacuática de Cádiz (40). El documento es un excelente trabajo de investigación basado en documentación del Archivo de Indias, en otras fuentes documentales españolas y británicas, y en él se establece una zona muy amplia del probable hundimiento de la *Mercedes*, fundamentada en las estimaciones de los británicos.

En septiembre de 2007 se inicia la primera de una serie de reuniones dirigidas por Luis Lafuente Batanero, del Ministerio de Cultura. En estas reuniones había representantes del Ministerio de Exteriores, Justicia, del Consejo General del Poder Judicial, de la Abogacía del Estado, de la Dirección General de la Guardia Civil y de la Armada. Simultáneamente tenía lugar en el Museo Naval una serie de reuniones con los abogados para preparar la argumentación y buscar documentos para la defensa. Fueron localizados varios centenares, de los que algo más de cien eran relevantes para la defensa; en la búsqueda de documentación no fue posible la localización de pruebas de enorme trascendencia, lo que hizo recurrir, una vez más, al almirante González-Aller Hierro, quien orientó la búsqueda (41).

En mayo de 2008 se solicita al director de la Real Academia de la Historia la remisión de copia compulsada de determinada documentación que conservan bajo el nombre de «Colección Pérez de Guzmán» (42). En septiembre



«Que se suspenda la salida de las fragatas *Asunción*, *Clara* y *Mercedes* hasta nueva orden y que las venga a mandar Ugarte.»

(40) Coordinadora Carmen García Rivera: informe elaborado por Lourdes Márquez Carmona, Antonio Valiente Romero y David Benítez López, asesores técnicos del Departamento de Documentación.

(41) *La Campana de Trafalgar (1804-1805)*. Corpus documental.

queda cerrada y firmada la argumentación de la defensa, y se inicia el proceso judicial en defensa de los intereses españoles.

Reflexiones finales

Navales militares

El denominado caso de la *Mercedes* marca un importante punto de inflexión en la defensa de patrimonio histórico naval. La fragata *Mercedes* tiene una especial significación, al margen de lo que se ha venido a considerar un «importante tesoro» o un «importante yacimiento arqueológico». Es la tumba de nuestros compañeros de armas y de sus familias, es el resultado de un ataque injustificado en tiempo de paz mientras que los gobiernos de Gran Bretaña y España negociaban el estatus de neutralidad, es la causa fundamental de la entrada en guerra de España, una guerra que la Corona no deseaba ni estaba en condiciones de afrontar, pero que se vio obligada a declarar no solo para lavar el honor, sino porque además se sentía amenazada por mar por la Real Armada británica y por tierra por el más potente ejército, el francés.

La situación socioeconómica española era lamentable después de años de guerra. Las arcas de la Corona estaban escuálidas, como también lo estaba el pueblo español después de un periodo de sequía y de escasez de grano, lo que hacía necesario su importación. La población diezmada por las epidemias había reducido a unos niveles muy bajos las manos necesarias para tripular los buques de la Real Armada. La Armada, que si bien en el Estado General anotaba una cifra importante de buques —95 buques armados, 16 menos de los que había hacía 10 años—, su consignación había sufrido una minoración de 256 millones de reales. Los arsenales estaban desabastecidos de lonas, cabos y cables y de todo lo necesario para disponer de buques de combate.

El estado de guerra que surge del ataque llevado a cabo por los británicos

(42) Juan Pérez de Guzmán y Gallo fue abogado y coronel honorario de Artillería, director del diario *La Época*, consejero de Educación Pública (1910). Ingresó en la Real Academia de Historia en 1906. Secretario accidental en 1914 y perpetuo desde 1920 hasta su fallecimiento en 1922. Dejó heredero de sus bienes a la Real Academia y al Museo de Artillería. Centró su labor investigadora en el reinado de Carlos IV. Los documentos requeridos fueron posiblemente solicitados para consulta al Archivo del Ministerio de Marina, ubicado hasta 1928 en el Palacio de Grimaldi, conocido también como Palacio de Godoy, actualmente sede del Senado. Los documentos que constituyen la colección constan de 71 legajos (11/8268-83349). El contenido lo forman documentos relativos a la historia de España de los siglos XVIII y XIX, impresos, manuscritos (documento original y firma, así como minutas de la Secretaría de Estado y Despacho de Marina, capitanes generales, jefes y oficiales de la Real Armada).

en aguas del cabo de Santa María fue un acontecimiento capital y funesto que trajo importantísimas consecuencias para España. La Real Armada británica logra la supremacía naval, bloquea los puertos españoles, se produce el combate de Trafalgar, se frustran los planes de Napoleón de invadir Inglaterra, se produce la Guerra de la Independencia —que finaliza con el regreso a Ferrol del primer batallón del Sexto Regimiento de Infantería de Marina—, se restaura la Monarquía, se aprueba la primera Constitución. La guerra que se inició en el cabo de Santa María no finaliza hasta 10 años después, en 1814.

La España que surge de este periodo es una nación muy debilitada que pierde la consideración de potencia europea, con un poder económico y militar tan desgastado que la hace incapaz de hacer frente a las sucesivas guerras que van surgiendo en los virreinos y que finalizan con la configuración de las repúblicas centro y suramericanas.

Que España cuenta con uno de los más importantes patrimonios histórico-marítimos subacuáticos es una realidad incuestionable, y que su protección suscita cada vez mayor atención ante el avance en la tecnología de buceo y los medios que esta ha puesto al alcance de los cazatesoros, dando lugar a lucrativas actividades empresariales, presentando actividades de arqueología subacuática como respetables actividades comerciales, es otra realidad. Grandes



Blas de Lezo captura al navío británico *Stanhope*. (Cuadro de Cortellini. Museo Naval Madrid).

empresas y cazatesoros conviven con el apoyo e incluso el respaldo de gobiernos que, carentes de la tecnología y de los necesarios arqueólogos subacuáticos, han optado por permitir estas actividades mediante contratos de reparto. Otras naciones han desarrollado políticas de prevención y protección contra estas actividades expoliadoras, y las menos consideran que cualquier pecio que se halle en sus aguas pertenece a su patrimonio con independencia de la bandera de su Estado de origen.

Ya a principios del siglo XXI, bajo los auspicios de las leyes internacionales del mar, naciones como España, Japón, Alemania, la Federación Rusa, Inglaterra y Estados Unidos han declarado que los buques y aviones de Estado gozan de inmunidad soberana. Esta declaración incluye tanto a los del III Reich alemán como a los de la antigua Unión Soviética. ¿Cuál es el significado de esta declaración? Que la alteración de los restos o extracción de piezas de estos buques y aviones es un acto ilícito y, por consiguiente, susceptible de ser perseguido judicialmente.

De todas las naciones para las que la mar ha tenido un significado importante y han potenciado su Armada, quizás sea la de los Estados Unidos la que vio la importancia del patrimonio marítimo, creando en 1800 el Naval History & Heritage Command (43) con la misión de reunir, preservar, proteger, exponer piezas, documentos y objetos de valor artístico. Desde su creación han ido incorporando no solamente un amplio cuerpo legislativo, sino que han creado los departamentos necesarios para el cumplimiento de su misión, y uno de ellos es el de Arqueología Submarina. En el año 2001 la Marina norteamericana tuvo conocimiento de que varias piezas que habían sido extraídas del USS *Yorktown* —buque que pertenecía al Escuadrón Africano que se había hundido en las islas de Cabo Verde— salían a subasta en Sotheby's. El Ministerio de Justicia norteamericano, en nombre de la Marina, reclamó la propiedad de dichas piezas, que fueron devueltas a su legítimo propietario, la Marina de los Estados Unidos.

Otra nación de gran tradición marítima como Inglaterra publica en 1986 el documento *Protection of Military Remains Act* (44). La principal finalidad de este documento es la de proteger los restos de aviones, buques y restos humanos asociados de cualquier intervención no autorizada. Faculta al ministro de Defensa para establecer los instrumentos legales dirigidos a determinar a qué buques es de aplicación y definir dos tipos de áreas a las que serán de aplicación ciertos preceptos que regulen el tipo de actividad que se pueden llevar a cabo. Las áreas que define el documento son: áreas protegidas (*protected places*) y lugares controlados (*controlled sites*).

Normativas

(43) En <http://www.history.navy.mil>

(44) En <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1986/35/contents>.

La legislación española sobre el patrimonio histórico tiene su origen en la protección de los *bienes inmuebles*, considerados como *monumentos arquitectónicos*, concepto que tiene su origen en 1803, siendo este el punto de arranque de nuestro ordenamiento jurídico (45). Hasta la publicación de la Ley del Patrimonio Histórico, la conservación del bien inmueble se fundamentaba en su interés militar o religioso; el concepto de *monumento* va evolucionando tomando como base de sustento primero la antigüedad y posteriormente el de *histórico y artístico*, como calificador para ser sujeto de especial protección.

Es en la primera década del siglo XX cuando se produce un avance significativo al dictarse las normas que regulan la realización de excavaciones artísticas y científicas para la conservación de *ruinas y antigüedades*, añadiendo un límite temporal para estas últimas; se constituye conceptualmente el tesoro artístico nacional por razones de arte y cultura, más relacionado con el patrimonio arquitectónico, dando lugar al tesoro artístico-arqueológico nacional.

Con el advenimiento de la República, se sanciona constitucionalmente la protección del patrimonio histórico, se promulga la Defensa, Conservación y Acrecentamiento del Patrimonio Histórico-Artístico Nacional mediante el cual se protegen los inmuebles, los objetos artísticos, arqueológicos e históricos con más de 100 años de antigüedad; pone principal énfasis en los bienes inmuebles, a los que clasifica en *monumentos y yacimientos arqueológicos*. Poco después de la creación de la Inspección General de Monumentos aparece la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades, dotada de importantes funciones gestoras, como era formar y conservar los registros de excavaciones, conceder autorización de concesiones de excavaciones y llevar el inventario de las minas monumentales.

A mediados de siglo se introduce el concepto del *entorno* relacionado con la cuestión urbanística. No es hasta el año 1978 en el que la Carta Magna instituye el concepto de Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico, y en consecuencia siete años más tarde se publica la Ley del Patrimonio Histórico Español. Esta define como integrantes del patrimonio los inmuebles y objetos muebles, los yacimientos y zonas arqueológicas, los sitios naturales, jardines y parques que tengan un determinado valor. Define qué es un *sitio histórico* y lo relaciona con acontecimientos o recuerdos del pasado, así como la *zona arqueológica*, referida a lugar o paraje en donde existen ciertos bienes, apare-

(45) Real Cédula de 6 de junio de 1803. Cédula de 28 de abril de 1837. Real Orden de 13 de junio de 1844. Real Orden de 23 de junio de 1851. Ley de Instrucción Pública de 9 de septiembre de 1857. Decreto de 16 de diciembre de 1873. Ley de 7 de julio de 1911. Decreto de 1 de marzo de 1912. Ley de 4 de marzo de 1915. Real Decreto-Ley de 9 de agosto de 1926. Ley de 10 de diciembre de 1931. Constitución Española de 1931. Ley de 13 de marzo de 1933. Decreto de 6 de abril de 1936. Decreto de 22 de julio de 1958. Ley 16 de 1985, solo por citar algunas significativas.



Parte del combate que eleva el jefe de escuadra Bustamante al secretario de Marina Grandallana.

ciendo por primera vez en la historia de la legislación patrimonial una referencia al mar territorial o a la plataforma continental.

La ley también regula conceptualmente las *excavaciones arqueológicas* —remociones con el fin de descubrir e investigar toda clase de restos históricos—, las *prospecciones arqueológicas* —exploraciones sin remoción para estudio, investigación o examen— y los *hallazgos casuales*; tanto la primera como la segunda deben ser expresamente autorizadas por la administración competente, marcando clara diferencia entre esta y organismos competentes, y es esta administración competente la única autoridad que puede ordenar las excavaciones o prospecciones arqueológicas en cualquier *terreno público o privado*, que puede ser sometido a la legislación sobre expropiación forzosa. Al reconocer la *Carta Magna* el dere-

cho a la autonomía de las nacionalidades y regiones, y de la nueva distribución de competencias otorgadas en los estatutos de autonomía, surgen, entre otras nuevas regulaciones, las relativas a las competencias en cuestiones de patrimonio histórico, limitando las competencias del Estado a las cuestiones relacionadas con el expolio o la exportación de bienes patrimoniales.

Conclusiones

La Armada se inicia en cuestiones patrimoniales en el año 1792 cuando se crea el Museo Naval. Desde entonces ha evolucionado adaptándose los nuevos tiempos. En 1976 se crea el Instituto de Historia y Cultura Naval para fomentar el estudio de la historia naval, facilitar su investigación y publicar

los resultados. En 1981 se constituye el Centro de Estudios Histórico-Navales Subacuáticos en el Museo Naval de Madrid. Posteriormente el Órgano de Historia y Cultura Naval, dependiendo directamente del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, elevándose la responsabilidad del patrimonio histórico marítimo al más alto nivel.

Desde la promulgación de la Constitución de 1978, la estructura orgánica de la Administración del Estado ha estado sometida a diversos cambios estructurales, dando lugar a nuevos ministerios y a la desaparición de otros; en consecuencia la legislación ha ido adaptándose a estos cambios, pero una responsabilidad permanece inalterable en Armada y esta es la vigilancia y seguridad en los espacios de soberanía marítima.

Esta responsabilidad sobre las aguas jurisdiccionales mantiene en pleno vigor las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, que regula las cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas o de cosas hundidas de material militar o que pueda afectar a la defensa en aguas jurisdiccionales españolas, como así lo reconoce la Ley de Puertos (46). El término material militar es muy amplio y desde luego no incluye bienes de carácter artístico, pero sí de carácter histórico. Es decir, que la localización, identificación, balizamiento y eventual extracción de bienes artísticos no es misión de la Armada, aunque sí pueda colaborar con otros organismos del Estado, como actividad científica, dentro de los acuerdos que con ellos se suscriban; otra cosa sería lo referente a la localización de buques de Estado, protegido por la Ley 33/2002, cuya responsabilidad sí es de la Armada, así como la de verificar que nada se extrae de ellos.

En las aguas en las que España ejerce su soberanía y jurisdicción no solamente yacen en el fondo de la mar los buques y sus dotaciones, sino que también lo hacen helicópteros y aviones con sus dotaciones de vuelo, tanto del Ejército del Aire como del Arma Aérea de la Armada. Todos ellos deberían ser considerados como cementerios y así ser reconocidos oficialmente. Ante el progresivo incremento de las tecnologías de buceo y de los medios de exploración submarina, tanto de control remoto como tripulado, se hace necesario disponer unas normas que restrinjan el acceso a estos pecios y que den cumplimiento al mandato de la UNESCO de que ese patrimonio histórico-marítimo se preserve en el lugar en el que se encuentra como opción preferente.

Pero en estas aguas no solamente existen buques y medios aéreos españoles, sino de otras naciones, tales como británicos, franceses, alemanes, italianos, norteamericanos, unidades que se hundieron como consecuencia de

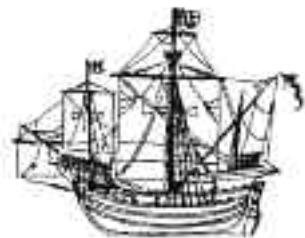
(46) Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

combates —que deben soportar la consideración de cementerios— y que en la mayoría de los casos almacenan en su interior los explosivos de sus cargos de guerra. Eso representa un peligro añadido al de las actividades de buceo.

Toda actividad de investigación científico-marítima sobre el patrimonio histórico marítimo debería efectuarse siguiendo unas pautas de investigación arqueológica que deberían estar contenidas en la actualización de la Ley 60/62 para aquellos buques y aeronaves bajo jurisdicción de la Armada; esta autorización debería contemplar aspectos tales como: resumen del proyecto, objeto de interés, metodología, impacto ambiental, preservar y proteger el lugar arqueológico, composición del equipo investigador, etcétera.

Finalizado el llamado caso Odyssey es el momento de impedir que los esfuerzos llevados a cabo por los distintos ministerios de la Administración del Estado entren en un proceso de congelación. Es el momento de aunar esfuerzos. Sería muy útil la creación de una subcomisión dentro de la Comisión Interministerial de Política Marítima y de actualizar la legislación, en la actualidad con muchas vías de agua, que vele, proteja, defienda con normas de mayor rango que los meros planes nacionales que son pan para hoy y hambre para mañana.

Si no protegemos con desarrollos legislativos tanto los buques propios como los de otras naciones, es posible que los esfuerzos realizados hasta ahora no sean ni siquiera lecciones aprendidas.



LOS BUQUES DE LA ARMADA EN BARCELONA

Albert CAMPANERA I ROVIRA



lo largo del siglo xx, no ha habido muchos buques de la Armada que tuviesen Barcelona como puerto base, pero sí con gran vinculación con la ciudad, por lo que haremos un recordatorio de ellos.

Vale la pena recordar por su especial vinculación a la ciudad a la corbeta *Tornado*, de brillante historial guerrero; como ejemplo, el apresamiento del vapor filibustero USS *Virginus*. Permaneció 40 años fondeada en el puerto desarrollando el papel de Asilo Naval Flotante, institución a la que la Marina dotaba de material obsoleto para estos menesteres; acabó sus días hundida en el curso de un bombardeo aéreo en el año 1938. En sus aulas, por cierto, recibió educación Joan Salvat-Papasseit, uno de los más destacados poetas catalanes del primer tercio de siglo.

El crucero torpedero *Temerario*, otro buque largamente fondeado en Barcelona, desde 1909, con una dilatada historia en ultramar, destacando como el último navío español destinado al Apostadero del Río de la Plata. Recuperado tras la debacle colonial, transcurrió sus últimos años de vida operativa en el Mediterráneo en tareas de presencia naval y orden público, dado el perfil revolucionario de la ciudad, especialmente durante la gran huelga general del año 1917.

A principios de los años 20, arribó, a remolque del *Cíclope*, el crucero *Río de la Plata*, un buque en la antesala del desguace, destinado a ser el primer alojamiento de la marinería para la recién creada División de la Aeronáutica Naval nacida en Barcelona, fondeando de punta en el muelle del Contradique. Esta división contaba además con el contratorpedero *Audaz*, hermano de los sacrificados en Santiago de Cuba, y el pontón *Cocodrilo*, un viejo cañonero que tras diversas vicisitudes acabó convertido en laboratorio flotante de zoolo-gía marina, desguazado *in situ* el año 1930.

El portahidroaviones *Dédalo* es sin duda el más importante de los que tuvieron Barcelona como base en la década de los años 20, por una razón bien



Corbeta *Tornado*.

sencilla, su transformación se había realizado en los talleres Nuevo Vulcano, y en él estaba la sede de la Aeronáutica Naval. Amarrado de punta en los muelles del Contradique o del Carbón, su estampa forma parte de numerosas fotografías de la época, aunque su fin tuviera lugar como chatarra para los altos hornos de Sagunto.

Después de la Guerra Civil, el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial, la dura posguerra y una situación política delicada aconsejaron destacar a Barcelona destructores de la clase *Sánchez Barcáiztegui* de los adscritos a la 2.^a Flotilla, manteniéndose durante unos cinco años y por periodos rotatorios de uno o dos meses los *Escaño*, *Gravina*, *Alcalá Galiano*, *Ulloa*, *Churruca* y *Almirante Miranda*, caracterizados primeramente por las espectaculares marcas de neutralidad que lucían en amuras, aletas y carapachos, atracando generalmente por estribor al muelle de la Aeronáutica Naval, conocido también como

muelle del Contradique, en cuyo testero figuraba un aparatoso búnker de hormigón.

Al constituirse en 1948 la División Naval del Mediterráneo, desaparecieron los destructores. Tiempos duros, en los que la Marina hacía lo que podía por mantener presencia naval. Por esta razón arribó el patrullero de fortuna *RR-10*, más conocido como *Rediez*, porque servir a bordo no era nada fácil y mucho menos limpio. Sobre el castillo destacaba una plataforma para el soporte de una pieza Vickers de 47/50 mm. El buque era en realidad un remolcador de rada de modestas prestaciones, caracterizado por una larga chimenea,



Portahidros *Dédalo*.

atracado generalmente por estribor al muelle Barcelona o al del Carbón para repostar, siendo el último buque de la Marina que utilizó carbón como combustible en Barcelona.

Mientras, delante del edificio de la entonces conocida como Junta de Obras del Puerto, lucía fondeado de punta, todo pintado de blanco, el planero *Juan de la Cosa*, ex *Artabro*, un buque especialmente diseñado en tiempos de



Planero *Juan de la Cosa*.



Minador *Eolo*.

la II República, con un novedoso sistema de propulsión eléctrica, para la expedición científica que había de dirigir el capitán de Aviación Francisco Iglesias Brage a la Amazonia, misión frustrada por razones políticas. Superviviente de la Guerra Civil, desde Barcelona realizó varias comisiones propias de su especialidad en aguas catalanas y de las baleares. Terminadas estas, marchó en 1952 para el desempeño de otras comisiones, no regresando jamás.

La década de los 50 son los años del minador *Eolo*, posiblemente uno de los buques que más destacadas estelas dejó en estas aguas. Sus patrullas, salvamentos, aprehensiones, etc., le hicieron popular, siendo un destino muy codiciado por tener precisamente su base en Barcelona. Atracado por babor o estribor al muelle de Bosch i Alsina, era parte sustancial del ambiente portuario. Tras una permanencia de casi ocho años, marchó definitivamente en 1957, participando en la campaña de Ifni-Sáhara. Desaparecido el buque, varios de los que hicieron su servicio militar a bordo fundaron, hacia 1960, la Asociación de Antiguos Marineros del *Eolo*, que aún hoy perdura, teniendo, gracias a una gentileza de la Armada, un pequeño museo en la sede de la actual Comandancia Naval de Barcelona.

Después vendría un patrullero de construcción americana y propulsión diésel, uno de los 317 PC (*Patrol Combat*) que sirvieron a los aliados en el

curso de la Segunda Guerra Mundial. Fue comprado como chatarra en Canadá por un naviero vasco con la idea de transformarlo en yate, quien percatado del coste de la obra intentó su venta a la Marina, que lo rechazó, pero al no encontrar ningún comprador lo cedió gratuitamente a la Institución, deshaciéndose del problema. Una vez incorporado a la Marina fue armado de manera harto sencilla, recobrando su primitivo rol. Bautizado con el nombre de *Javier Quiroga*, desarrolló múltiples trabajos, bastantes de ellos en colaboración con el CRIS (Centro de Recuperación e Investigaciones Submarinas). Entre las más singulares figura la búsqueda de un supuesto ovni caído en el golfo de León. De mantenimiento complicado por la falta de repuestos, y con la dificultad de adquirirlos en el extranjero, pasó prácticamente toda su vida operativa en Barcelona, hasta 1970, atracado generalmente al muelle de Bosch i Alsina.

Al *Quiroga* lo sustituyó una pareja de dragaminas del diseño alemán *M-40*, pero de construcción española con casco de acero, modernizados con la ayuda americana, que se relevaban por temporadas, primero el *Navia*, después el *Eo* y finalmente el *Eume*. Unos buques que, no obstante el programa de modernización, continuaban estando fuera de tiempo, por lo que no es de extrañar que fueran conocidos como los *Pepos*; pero su presencia en el muelle de Bosch i Alsina daba un aire diferente a la ciudad. En 1973 el *Eo* fue declarado Importante del Puerto, galardón que le ofreció el periódico *El Vigía* por sus habituales comisiones desde Barcelona.

Después vendría otro dragamina, este de casco de madera y construcción americana, un verdadero y moderno buque de guerra dentro de su especialidad, de cuyo modelo la United States Navy ordenó la construcción de 198



Dragaminas *Llobregat*.



Patrullero *Deva* (P-29).

ño genuinamente español, defendió los intereses nacionales frente a los coralleros italianos y franceses que estaban expoliando el cabo de Creus y las islas Pitiusas. El *Deva* formaba parte de una serie compuesta de 10 unidades, que arrastraba limitaciones fruto de un presupuesto de construcción muy ajustado; por esta razón era conocida como la de los *Tacañones*, algunos de los cuales aún se mantienen en servicio. Este patrullero es bueno recordar que fue uno de los pocos buques de la Armada en repararse en el deponente y dique flotante de Barcelona, con su mote de *El Lento*, el primero en ser dado de baja de toda la serie.

Entre los años 70 y 80, con el *Espalmador* arribaron por fin los auténticos patrulleros, nuevos y brillantes, de casco de aluminio y propulsión diésel, nada que ver con toda la amalgama de buques que en las postrimerías de su vida operativa pasaron por Barcelona. Por esto los pescadores y contrabandistas adjetivaron al *Espalmador* como *el Rápido*, porque sus 24 nudos de velo-

unidades, 12 de las cuales fueron españolas, los únicos buques nuevos de esta procedencia que recibió la Marina. El segundo de ellos fue bautizado con un nombre con ascendencia catalana, como la del río Llobregat, razón por la cual su bandera de combate le fue ofrendada por el Ayuntamiento del Prat de Llobregat. Este homogéneo grupo de unidades recibió el nombre de ríos, siendo conocidos popularmente como los *Patitos*. Tras 25 años de servicios sobre sus cuadernas, el *Llobregat* tuvo la desgracia de sufrir un incendio en la cocina en el transcurso de una comisión, afortunadamente sin víctimas, y ya que no se consideró conveniente su reparación fue dado de baja en 1976.

También paso por estas aguas otro patrullero más moderno y de peculiar silueta, el *Deva*. Resultado de un dise-

ciudad disuadía a la mayoría de infractores. Durante mucho tiempo, *grosso modo* entre 1980 y el 2005, fue un buque tan familiar en el puerto como el mismísimo monumento al almirante de la mar oceánica don Cristóbal Colón, y cuando necesitaba reparaciones lo sustituía el *Alcanada*. Fueron estos dos patrulleros que por la valía de sus comandantes y dotaciones se ganaron un merecido lugar en la historia del puerto de Barcelona. Vale la pena comentar el obsequio de la Cofradía de Pescadores de Roses de sus banderas de combate; el barqueo de los restos mortales del capitán de la Marina Mercante Manuel Deschamps, héroe de la guerra hispano-norteamericana con destino al Panteón de Marinos Ilustres; la entronización de una imagen de la Virgen del Carmen a bordo de la mano del cardenal-arzobispo de Barcelona; colaboraciones en ejercicios con la OTAN y diversas misiones de control pesquero, auxilio marítimo, escolta y salvamento.

Amarrados generalmente al muelle Barcelona paramento norte, ambos fueron de los primeros en causar baja en la Armada en el año 2010. Estos buques formaban parte de una serie de cuatro unidades y todos ellos recibieron nombres de pequeños islotes, sustituyéndolos el *Conejera*, cabeza de la serie procedente de Málaga, donde en su momento fue uno de los protagonistas del incidente por el islote de Perejil. Destinado a Barcelona, arribó con la peculiaridad de constar con la misma dotación del *Alcanada*. De esta manera



Patrullero *Alcanada* (P-34).

pasaron por el puerto a lo largo de los últimos 30 años tres de los cuatro patrulleros que formaron la serie, exceptuando el *Dragonera*, que no fue nunca.

De facto la historia acaba aquí, porque después de una de las reorganizaciones de la Armada, con la transferencia de las misiones propias de estos bonitos buques al Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Barcelona ha dejado de ser base de operaciones. Pero a veces la suerte juega con el destino de los buques, como ha sucedido en este caso, cuando el pasado día 21 de febrero del 2012 el Gobierno español vendió por la cantidad simbólica de 100 euros el *Conejera* a la República de Senegal, con la finalidad de ayudar a este país en las misiones de patrulla, control de pesca, emigración y salvamento marítimo, camino que siguió el *Dragonera*, vendido igualmente al Gobierno de Mauritania por las mismas razones. Así, aunque el *Conejera* sea ya historia en el puerto de Barcelona, estas dos unidades felizmente se mantienen en servicio.

No sería justo finalizar este trabajo sin escribir algo acerca de sus noveles comandantes, jóvenes alféreces y tenientes de navío, plenos de ilusiones y empuje que, además de ganar experiencia con su primer mando a flote en solitario, resultaron unos magníficos representantes de la Armada, haciendo realidad la simbiosis pueblo-ejército, ganándose muchas amistades en una ciudad complicada para los militares en general.

En esta historia se han obviado las unidades inferiores a las 100 toneladas, consideradas irrelevantes, como las lanchas *V-6*, *V-13*, *PV-132*, *P-237*, *LVR-II* y *QF-05*.



MEMORIAS DE UN ALFÉREZ DE NAVÍO, DE CARLOS MARTÍNEZ-VALVERDE

María Luisa BURGUERA NADAL
Universidad de Castellón

Cuando alguna vez hables de mí en tus versos, si citas al Mar, cítalos con mayúsculas. Es la puerta de España que da directamente al mundo.

Rafael García Serrano, *Eugenio o la proclamación de la primavera.*



L texto titulado *Meridianos* y subtítulo *Memorias de un alférez de navío en un viaje de circunnavegación* fue escrito por Carlos Martínez-Valverde (1907-2004) y nos relata un viaje realizado en el buque escuela de la Armada española *Juan Sebastián Elcano* desde agosto de 1934 a mayo de 1935.

El libro fue publicado por vez primera en el año 1944 por la Editora Nacional, y su autor, contralmirante de la Armada, fue también escritor, conferenciante, historiador naval, miembro de la Real Academia de la Historia y perteneciente a la Real Academia Hispanoamericana y a la Sociedad Colombina. Fue jefe del

Cuartel de Instrucción de Marinería (CIM) de San Fernando desde el año 1955 hasta 1964.

Meridianos se nos presenta como un relato en primera persona, a modo de cuaderno de bitácora encontrado por el autor. Así pues se utiliza el recurso literario del manuscrito hallado. Resultan sumamente interesantes las observaciones que la voz del narrador hace sobre las tierras que se van visitando, sobre las circunstancias de la vida a bordo y sobre sus propias experiencias, de manera que se puede entender el texto tanto como un viaje externo como interno, es decir, como un relato de aprendizaje. Así pues, el libro no solo nos transmite la visión del mundo del autor, sino que enriquece nuestra mirada a través de la contemplación, con una atenta observación de otros modos y maneras de concebir la existencia humana con sus múltiples variantes. Todo ello mediante la utilización de un estilo ágil, ameno, elegante, pero no por ello falto de cuidado literario.



Buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* saliendo de Cádiz. (Foto: archivo RGM).

En suma, la lectura de *Meridianos* hace volver al lector a una época en la que el viaje alrededor del mundo era todavía una aventura, en la que se recupera la imagen de una identidad española presente en tierras lejanas y en la que se manifiesta sin duda la ennoblecedora dignidad del soldado y del escritor, de tan fructífera trayectoria en la cultura española.

El libro, desde su primera publicación en el año 1944 en la Editora Nacional, no ha sido reeditado.

Aparece dividido en tres partes: en primer lugar, y tras un breve epígrafe en relación con el título *Meridianos*, aparece una *Dedicatoria*, en la que el autor se refiere a los comandantes del buque escuela *Juan Sebastián Elcano*, a los jefes y oficiales, a los guardias marinas y a las dotaciones que tripularon el barco, especialmente a los que lo hicieron entre los años 1934 y 1935.

En segundo lugar, figura un *Prólogo* del autor, en el que presenta a Álvaro Fernández de Tajos, compañero de estudios en la Escuela Naval e íntimo amigo del mismo, a quien este había acompañado al antiguo castillo de sus antepasados, en Aguilar del Conde, por tierras de Castilla. Recuerda el autor las ocasiones en las que ambos habían coincidido en la época de los estudios en San Fernando y en el Arsenal de La Carraca, en la etapa de descubrimien-

to del mundo y de otras culturas a bordo del *Elcano*, por las misteriosas calles de Toledo durante la estancia en la ciudad: «Muchas veces, afirma el autor, en medio del Océano, pensábamos juntos en aquella mañana del mes de julio allá en España, en la Tierra de Campos, recordando ante el horizonte de la mar la grandeza del horizonte castellano, la poesía de la desolación, el doble aspecto físico y moral del paisaje de Castilla, de igual modo que Chateaubriand consideró en una hora de crepúsculo, el de la campiña romana de nobles líneas y de matices encantadores, donde el placer de los ojos se acrecienta con una emoción profunda al considerar el drama humano que esas grandes extensiones vieron desarrollarse siglos ha» (Martínez-Valverde, 1944:14).

Álvaro estuvo en el frente de Madrid y murió en acción de guerra, y como recuerdo le dejó al autor un manuscrito: «Álvaro me legó todas las cosas que tenía en la hospitalaria casa de la ciudad andaluza: recuerdos de viajes, en su mayor parte, y este manuscrito de las *Memorias* que él pensaba publicar algún día, discretamente veladas por la caballería. Sus impresiones de nuestro viaje alrededor del mundo constituyen las líneas que siguen; solo he cambiado algunos nombres, cortado algunos pasajes... Impresiones no escritas a diario, sino de vez en cuando, sobre todo durante las largas navegaciones; recuerdos del puerto que queda por la popa, ilusiones de la próxima escala o las incidencias intermedias de esos dos periodos que completan el último de los tres en que puede dividirse la psicología del navegante en el transcurso de una larga travesía» (Martínez-Valverde, 1944:15)

A continuación aparece la tercera y última parte del libro, que es en realidad el *corpus* del texto, y que el autor titula *Bitácora sentimental*. El cuaderno de bitácora es, como es conocido en el léxico de la navegación, un libro en el que se apunta durante el viaje el rumbo que se lleva, la velocidad de la marcha, el estado del tiempo, las maniobras y demás accidentes de la navegación; hay que aclarar que la bitácora es una especie de armario fijo a la cubierta e inmediato al timón, en que se pone la aguja de marear. Por otra parte, un diario de navegación es un cuaderno en que se anotan los elementos de la derrota de un barco (1), entendiendo por derrota el rumbo o dirección que llevan en su navegación las embarcaciones.

Nuestro texto no es pues un diario de navegación ni un cuaderno de bitácora, es un relato de viaje en forma de diario. Y a este propósito habría que afirmar que es un viaje de obligado cumplimiento, ya que pertenece a la formación de los oficiales de la Armada española.

(1) El primer modelo de diario de navegación fue ideado por el célebre astrónomo y meteorólogo norteamericano Maury y fue adoptado como reglamentario en 1853. En aquel modelo, como en el actual, los elementos que se habían de observar eran los vientos, presión y temperatura atmosférica, nubes, estado del mar, etcétera.

Como buque escuela, el *Juan Sebastián Elcano* tuvo, y tiene desde su botadura, el objetivo de la formación en la mar de los futuros oficiales de la Armada, los guardias marinas. Tomó su nombre del insigne marino Elcano, protagonista de una de las hazañas más grandes de la historia marítima española (2). El buque escuela surgió de la necesidad de dar formación a los oficiales de Marina y su proyecto fue debido al ingeniero inglés Charles V. Nicholson; se llevó a cabo en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, iniciándose las obras en noviembre de 1925, bajo los auspicios del general Primo de Rivera. El barco se botó el 5 de marzo de 1927. Efectuadas las pruebas de mar, partió para su primer viaje en agosto de 1928, circunnavegando el globo hacia el este y finalizando en mayo de 1929.

El relato hace referencia al octavo crucero de instrucción, realizado desde el 17 de agosto de 1934 a mayo de 1935, bajo el mando del comandante capitán de fragata Moreno Fernández (3).

Pero regresemos al texto. Presenta esta forma de diario, si bien no excesivamente riguroso en la cronología diaria. En él, visión y voz se funden coherentemente; aparece por tanto un yo testigo que cuenta su viaje. Por otra parte, todo discurso narrativo se puede presentar ante nosotros, lectores, en dos formas básicas: como textos resultantes de un proceso de producción que no se nos oculta —cartas, crónicas, confesiones, informes...— y aquellas que se presentan como una escritura milagrosa, que no da razón de sí misma. Nuestro relato pertenecería a la primera posibilidad utilizada como recurso literario, ya que el autor revela que ha encontrado un manuscrito de otro autor.

Si nos atenemos a la definición de diario, es este un género didáctico-ensayístico de expresión subjetiva que consiste en «una minuciosa constatación de hechos cotidianos, que puede suponer una intensificación mayor de la expresión subjetiva, pero que es de alcance más reducido al no poder presentar la panorámica total de una vida, como es el caso de la autobiografía» (García Berrio y Huerta Calvo, 1992:228). Es decir, cada anotación tiene el valor en sí mismo de ser el reflejo de un momento, de una situación vital de importancia, y aunque un diario extenso revele el desarrollo de la persona del escritor lo hará de forma muy diferente a la autobiografía. El diario, la carta, los anales

(2) Con una expedición de cinco buques armada por Carlos I de España, Elcano partió de Sanlúcar de Barrameda, en 1519, bajo el mando del portugués Magallanes para encontrar una nueva ruta hacia las islas de las especias. Después de rodear América por el sur, de descubrir las islas Filipinas y de grandes penalidades, como el hambre, las enfermedades, los naufragios o la muerte de Magallanes, la expedición, de la cual solo quedaba la nao *Victoria* al mando de Elcano, llegó a España a los tres años de su partida, después de haber dado la vuelta al mundo por primera vez en la historia. El rey Carlos I concedió a Elcano un escudo de armas que contenía un globo terráqueo con el lema *PRIMUS CIRCUMDEDISTE ME* (El primero que me rodeaste).

(3) Los días de mar de este octavo crucero fueron 230 y el total de millas navegadas 29.597, según datos de la Armada española.

adquieren valor en el hecho de no ser más que interpretaciones momentáneas de la vida y su valor reside en ser un recuerdo fiel del pasado; traen, por medio de una mirada retrospectiva, el pasado al presente, en tanto que en la historia y en la autobiografía, por el contrario, el pasado queda sumido en una visión desde el presente (Weintraub, 1991:21).

Con respecto a la forma autobiográfica de la narración, parece el resultado de una necesidad expresiva en correspondencia con el carácter en cierto modo intimista del relato. El autor del viaje, es decir, el narrador-protagonista, aparece en una primera lectura como analista, rememorador y algo poeta de su propia vida antes que como novelista en el sentido pleno de la palabra. Lejeune define la autobiografía como un relato retrospectivo en prosa que una persona hace de su propia existencia, poniendo énfasis en su vida individual y, en particular, en la historia de su personalidad (Lejeune, 1991:48).

Así pues entendemos el texto como relato en primera persona, en forma de diario, por tanto autobiográfico, pero que no establece la identidad entre autor y narrador.

La materia del discurso del relato se nos presenta estructurada en tres vertientes: cronológica, geográfica o espacial y temática.

En cuanto a la primera, ya hemos señalado que no hay una consecución cronológica minuciosa, de modo que hay ocasiones en las que se observan saltos de cronología notables en relación con la mayor actividad y las estancias en puerto. La estructuración geográfica se corresponde con la información que hemos obtenido del octavo crucero que realizó el buque *Juan Sebastián de Elcano*. Las etapas fueron las siguientes: Ferrol-La Valetta/La Valetta-Haifa/Haifa-Alejandría/Alejandría-Port-Said/Port-Said-Colombo/Colombo-Madrás/Madrás-Singapur/Singapur-Saigón/Saigón-Manila/Manila-Shanghái/Shanghái-Yokohama/Yokohama-Honolulu/Honolulu-San Francisco/San Francisco-Colón/Colón-Nueva York/Nueva York-Cádiz.

Por otra parte, la estructuración temática está en relación con los puntos de inflexión en el trazado lineal de la referencia espacial y por tanto vincula este relato al género de relato de viajes romántico, si bien, y como es lógico, presenta marcadas diferencias.

Partimos del hecho de que el viajero romántico entendió el viaje como un fin en sí; sin duda los románticos fueron los primeros que viajaron para huir de lo conocido y en busca de lo exótico. El destino debía ser diferente; no importaba la ilustración o la observación, sino la experiencia personal gratificadora, el placer de viajar; por eso nació el relato literario de viajes y se abandonó otro tipo de relato viajero, como la crónica documental. El viajero contará su experiencia de la forma más atractiva posible para el lector. Así pues en la época romántica los libros de viajes adquirieron un marcado carácter intimista, pues las repercusiones del viaje en el mundo interior del viajero fueron los verdaderos núcleos del relato. «El primer paso lo da el romanticismo, donde los momentos de clímax del discurso de un viajero suelen coincidir con

sus efusiones líricas ante la naturaleza y con el intento de revivir en cada sitio histórico las pasiones y los destinos que los tuvieron por escenario» (Carrizo, 1996:124). El relato se convertía así en una confesión.

Creemos que el nuestro presenta características de libro de viajes documental, pero también se observan en él algunas de las características del relato de viaje romántico. Y este hecho se manifiesta en la estructuración temática que el propio autor indica, de modo que, como señalábamos, no solo existe una estructuración cronológica, por un lado, y espacial, por otro, que coincide con la travesía del crucero, sino que además existe una estructuración temática, también indicada textualmente, que nos va señalando esos momentos de clímax emocional en el discurso, de manera que el capítulo dedicado a Ferrol será titulado «Partir es morir un poco: Ayer salimos de El Ferrol; una despedida un poco triste, como todas las despedidas: *Partir c'est mourir un peu*. Para unos naturalmente, más que para otros, según el grado de los afectos que se dejan por la popa» (Martínez-Valverde, 1944:20).

La navegación en alta mar y por el norte de África será titulada, las «Aguas del Imperio: Pasamos por el canal de Galita y luego nos acercamos a la costa de África por estas aguas tan evocadoras de las glorias del rey Don Carlos y del infante Don Juan, su hijo. Recordamos en ellas la conquista del hoy cercano Túnez, la arriesgada intervención personal del emperador nuestro rey: ¡Túnez, Argel, Orán!, jalones gloriosos de la España antigua, clavados en la costa del norte de África como canto eterno a las glorias de un Imperio...» (Martínez-Valverde, 1944:28).

Luego, el puerto de Haifa y el recorrido por la tierra de Palestina y la emoción de visitar los lugares de Tierra Santa, la basílica del Santo Sepulcro: «Penetramos: ámbitos sagrados donde murió el Redentor del mundo. El alma se transporta al día en que el Justo, clavado en la cruz en este mismo lugar de la tierra, respirando un postrer aliento de un aire que ocupaba este mismo sitio, convertía, con la divina gracia de su muerte, un leño infamante en el remate de las coronas de reyes y emperadores... Se entornan los ojos y viene a la mente todo el drama... Bajo el altar está el orificio en que estuvo clavada la cruz... Al final expiró el Verbo; cayó su cabeza sobre el pecho... Le desclavaron, le llevaron a la piedra de la unción y allí le extendieron frío, tez lívida, labios amarrotados, manos y pies taladrados y el pecho traspasado por la cruel lanzada...» (Martínez-Valverde, 1944:56).

La travesía por el océano Índico le trae el emocionado recuerdo de España y así rememora el «Día de Lepanto: A manera de una oración por el caballero andante y como expresión de homenaje a su autor, se lee algún trozo de su historia... La sombra del barco se refleja en las aguas; flotan las palabras; un momento quedan en el espacio y las jarcias se impregnan de su misterioso perfume; rancio perfume de solera antigua que empapa las alquitranadas filásticas. También se dejan oír las palabras de encomio del propio Cervantes para el valor militar en la batalla naval. El entusiasmo hace que un algo de nuestro

ser se estremezca. Caballeros en este moderno Clavileño de blancas alas, cabalgadura de ilusión, ponemos nuestra imaginación en la gigantesca interrogación que por la proa, allá lejos, parece transparentarse, velada y misteriosa, tras la calima del horizonte» (Martínez-Valverde, 1944:92).

O el narrador recuerda Castilla a propósito del mascarón de proa en «Castilla: Eres símbolo más permanente quizás que la bandera, que sólo se iza de vez en cuando; tú eres el barco, lo llevas contigo, lo lanzas a las olas... Eres Castilla; ...de tu vientre fecundo salieron los conquistadores... eres el corazón de la Patria en la majestad austera de las mesetas... Aquí tu figura se mira en todos los mares del Globo, recordándoles que aún existes. Por gruesas que sean las marejadas, no llegan las olas a humedecer los dorados pliegues de tu túnica; el barco entero levanta pujante su castillo» (Martínez-Valverde, 1944:94).

Y rememora el camino de Santiago en el capítulo titulado «Evocación de Santiago: Son las tres y media de la madrugada; navegando a vela, andando muy poco y ligeramente escorados a estribor; guardia de media; jefe de guardia, el tercer comandante, y en el puente, el teniente de navío; la gente se ocupa en el arreglo de colchonetas, tras un pequeño reposo para aprender la maniobra, el clásico cantar las maniobras...pronto va a salir la Cruz del Sur... Allá en lo alto, en el cielo, el camino de Santiago se pierde lejos, muy lejos hacia el Noroeste, buscando la tumba del apóstol... Cuántos peregrinos de humilde bordón le habrán seguido. Cuántos caballeros de albos mantos y rojas cruces habrán fijado en él sus ojos en las noches de los campamentos» (Martínez-Valverde, 1944:95).

Y también le emociona el escuchar tan lejos el castellano en el capítulo dedicado a las Filipinas: «En las emisiones de Radio Manila se oye hablar en castellano. Extraña sensación la de oír hablar nuestro idioma, en medio de este mar, a gentes que no son de a bordo» (Martínez-Valverde, 1944:154). «Al pasar por la isla del Corregidor cada nombre es un recuerdo triste y la presencia española se hace evidente, sobre todo en la población de Intramuros. Allí visitará un antiguo convento; desde la parte alta del viejo edificio contempla al buque fondeado. Se pone el sol... A bordo se arría la bandera, se habrán presentado armas, armas hermanas de las que sostuvieron hasta el último momento esta hermosa piedra de la corona de España... En esta hora triste del crepúsculo no puede menos que dedicarse un pensamiento a aquel acto análogo: el desgraciado de la rendición, firmada en este convento que se extiende a nuestros pies. Un algo de angustia oprime la garganta y un estremecimiento sacude las fibras más íntimas. Con el Ángelus viene una oración a la mente, oración algo imprecisa por los caídos, por la Patria, por no sé qué...» (Martínez-Valverde, 1944:162).

La atracción por lo exótico en el capítulo sobre Japón se manifiesta y así lo expresa el protagonista: «¿Cómo podría escribir mis memorias del Japón de modo que me recordasen más los días pasados en el Imperio del Sol Nacien-

te? Me siento con pocas fuerzas para llegar adonde quisiera en el trasladar al papel todo el complejo cúmulo de impresiones recibidas en ese mundo, que, a pesar de europeizarse, sigue tan distinto al nuestro, en medio de dulces canciones de geisha y trágicos haraquiris del teatro japonés (Martínez-Valverde, 1944:162).

Pero también la atracción por lo americano, por la *Young America*, en cierto modo tan vanguardista en ese momento, en suma, por la ciudad de Nueva York. Y luego, el obligado regreso: «Se van disipando en la mente los vapores del Manhattan, *cock-tail* constituido por la reunión de diez millones de almas en unas islas: millonarios y trabajadores pobrísimos, rascacielos y *subways*, *champagne* francés y ginebra, sencillez de los automáticos y artificiosos refinamientos de los *mâitres d'hotel*... Lujosos trasatlánticos y humildes pataches...; *Young America!*» (Martínez-Valverde, 1944:291).

Y, por fin, la vuelta al puerto de Cádiz: «Salen algunos botes con familias que dan la bienvenida... Se fondea, se revira... El barco queda firme, amarrado en el antiguo conocido, el caño de los torpederos y yo ciñendo la dorada gola, pues estoy de guardia» (Martínez-Valverde, 1944:294).

Y después de todo lo analizado, nos preguntamos si no tiende *Meridianos*, nuestro texto, en cierto modo a ser un relato de aprendizaje, una *Bildungsroman*. El punto de partida así lo deja ver; nuestro protagonista repasa sus enseñanzas antes de emprender el viaje en un camarote pequeño, como son los de la cubierta baja del barco: «Retratos, pocos; esto es algo de borrón y cuenta nueva; no voy a pensar en el pasado, sino en el presente y en el futuro; es una inyección de juventud la que parezco haber recibido. Conservo los de mis padres, el del abuelo, con una dedicatoria que es todo un espolazo a mi moral militar, y uno mío de pequeño, que ya es tan antiguo que casi no me reconozco. Libros, pocos, no más que los profesionales. Los demás, los compraré por ahí, por el Mundo. El viaje será para mí, de renovación» (Martínez-Valverde, 1944:18). Aprendizaje y desde luego deseos de olvidar y comenzar de nuevo.

La acumulación de experiencias de la vida a bordo será sobre todo la experiencia del mar. El narrador protagonista está en el océano Índico, antes de llegar a la isla de Ceilán: «Madrugada de una noche de luna que ilumina todo con claridad siniestra... En la guardia de media, la emoción de una recalada: un verdadero haz de miradas, atravesando lentes y prismas, escudriñaron el horizonte metiéndose en la noche. Al fin, el pantallazo de una farola... El primero que lo ve es el oficial de derrota... Por la popa, una inmensa masa de nubes de perfiles brillantes da al cielo con sus negruras un aspecto sombrío y majestuoso; parece a propósito para el misterio de la tierra que cobija: la India. De tarde en tarde, como una remota amenaza, un fusilazo rompe con su luminoso destello el ensombrecido rincón del cielo...» (Martínez-Valverde, 1944:100).

Pero por encima de todo, ese aprendizaje de la vida está marcado por la melancolía que acompaña en ocasiones la pérdida de lo que se deja en tierra:

«El barco se aleja. Malta queda por la popa convertida en un recuerdo» (Martínez-Valverde, 1944:36). Y más adelante: «¿Qué quedará de Malta? Hoy conservo un algo en un pequeño rincón de la memoria, mañana, unas líneas escritas que, leídas más adelante en la calma de una temporada de descanso en casa, den fe de lo que no fue un sueño, si es que hay algo que no lo sea en la vida humana. Esta nuestra es muy contradictoria: limitada entre las planchas de un casco de barco e inmensa en el mundo, mirando a este a través de los cristales de colores de mil religiones, costumbres, latitudes y aventuras. Con la añoranza del último puerto visitado, con la probabilidad de no volver a ver más a alguien que en él queda y ante la ilusión del encuentro enigmático allá en el próximo» (Martínez-Valverde, 1944:40). Ya cuando abandona el barco en Honolulu afirma: «Lo pasado parece un sueño; queda de ello unas líneas escritas y unas fotografías que el tiempo hará palidecer: unos recuerdos cada vez más lejanos y difuminados en la frágil memoria humana» (Martínez-Valverde, 1944:226). También en la salida de San Francisco se repite esa sensación de melancolía ante la partida irremediable: «La salida; tenía que ocurrir; mucho se siente, pero es peor aún la indiferencia (Martínez-Valverde, 1944:258); o en la de Nueva York, «en cuyo puerto, la esbelta figura de la joven se achica hasta convertirse en un punto y luego éste en un recuerdo» (Martínez-Valverde, 1944:288).

No es extraña pues esa conciencia de vida nómada que explica el protagonista. Y así, el día de Navidad del año 1934 «El monótono ruido del motor en marcha recuerda, entre pensamiento y pensamiento, lo nómada de nuestra vida» (Martínez-Valverde, 1944:167). Ni tampoco resulta inverosímil que se sienta al buque, al *Elcano*, como el lugar reconfortante y seguro contra los peligros del mundo.

Y, por último, en ese aprendizaje que es viaje, el protagonista naturalmente mira a otras culturas y pueblos. Y a este respecto hay que señalar que en muchas ocasiones se queda en la observación documental, sin duda oportuna y aguda, e incluso en interesantes apreciaciones de índole de política internacional; pero esa contemplación, como espectador más o menos interesado por lo que ve, va más allá cuando llega a Japón, puesto que es hacia la cultura japonesa, en sus muchas manifestaciones, hacia donde se dirige nuestro narrador con verdadero interés e incluso con sincero afecto. Sin duda un mayor conocimiento le conduce a un mayor acercamiento.

En suma, nos hemos aproximado a un curioso y atractivo texto que tiene como punto de partida un recurso, el del manuscrito encontrado, en este caso entregado por parte de un autor a otro que se limita, según él mismo confiesa, a transcribirlo. Y todo ello nos hace suponer a nosotros, lectores, que el texto es fruto de un meditado e inteligente truco literario. Nos encontramos pues con un diario, con, en cierto modo, un fragmento de autobiografía, que es también un relato de un viaje documental y también romántico y subjetivo, viaje a su vez mediatizado enormemente por el medio de transporte utilizado,

ya que el buque determina de forma absoluta el viaje en sí mismo, pues es fundamentalmente una etapa de formación. Y todo lo dicho nos lleva a pensar en un relato de *aprendizaje* o *Bildungsroman*, un aprendizaje que, como ya hemos señalado se nutre de esa mirada desde el mar a otros modos de ver el mundo, a otras culturas. Aún así, siempre desde la suya y la nuestra, la española.

Recuerda nuestro protagonista en los días de navegación del *Elcano* por el Mediterráneo que Anacarsis, un filósofo que vivió 600 años antes de Cristo, tras un viaje por mar, afirmó: «Hay tres clases de gentes: los que están vivos, los que están muertos y los que están en el mar». Tal vez sea, entre otras muchas cosas, porque solo estos últimos pueden vivir esas «noches incompatibles de cielo salpicado de millones de luciérnagas de otros tantos mundos. Y es hermoso contemplarlos entre el alunamiento de una vela redonda y la verga de la que le sigue por debajo».



BIBLIOGRAFÍA

- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *Meridianos, Memorias de un alférez de navío en un viaje de circunnavegación*. Madrid: Editora Nacional, 1944.
- CARRIZO, Sofía: «Morfología y variantes del relato de viajes», en *Libros de viaje*. Universidad de Murcia.
- GARCÍA BERRIO, Antonio, y HUERTA CALVO, Javier: *Los géneros literarios. Sistema e historia*. Madrid. Cátedra.
- LEJEUNE, Philippe: «El pacto autobiográfico», en *La autobiografía y sus problemas teóricos. Anthropos, Suplementos*, 29 diciembre, pp. 47-61.
- WEINTRAUB, Karl J.: «Autobiografía y conciencia histórica», en *La autobiografía y sus problemas teóricos. Anthropos, Suplementos*, 29 diciembre, pp. 18-33.
<http://www.armada.mde.es/esp/BuquesUnidades/BuquesSuperficie/BuqueEscuela>

MÚSICA PARA UN GENIO

Diego QUEVEDO CARMONA



Quando un compositor se inspira en algo bueno, la música nace con fluidez, las melodías brotan solas, y eso es una gran satisfacción.

Franz Schubert.



L día 5 de enero de 1891, el Consejo de Ministros concedía a Isaac Peral la licencia absoluta de la Armada, la cual había sido solicitada unas semanas antes a petición propia. A partir de esa fecha, toda la fama que Peral había adquirido en tan poco tiempo comenzaría a desvanecerse casi con la misma rapidez que dos años y medio antes había espumado, pues desde aquel histórico 8 de septiembre de 1888 en que se botaba al agua su submarino en los caños del Arsenal de La Carraca, en olor de multitudes, hasta finales de 1890, en que Peral, amargado por tantas trabas, había decidido poner fin no solo al proyecto del submarino, sino a su propia carrera militar, todo habían sido alabanzas a su ingenio, y honores y homenajes a su persona. Así, autoridades municipales se habían disputado la presencia de Peral para inaugurar monumentos —quizás la más sonada, la asistencia en Vigo para hacer lo propio con el de don Casto Méndez Núñez—, y diversos gremios le hicieron toda clase de homenajes imaginables: desde bodegueros que le invitaban a probar sus vinos para poderle solicitar así su firma en alguna barrica, empresarios taurinos que organizaban corridas de toros en su honor (al invitarle además al palco se aseguraban el cartel de «no hay billetes», porque la gente quería ver a Peral en persona), pintores que le representaron en cuadros, escultores que le tallaron bustos, poetas que le escribieron versos, columnistas que le dedicaron páginas y páginas, infinidad de marcas comerciales —de tabacos, vinos, chocolates, licores, jabones, colonias, y un largo etcétera—, negocios de toda índole —sastrerías, farmacias, imprentas— que usaron su imagen para anunciar sus artículos, el colectivo de españoles en Argentina acuñó medallas con el submarino para



Portada de la *Jota Aragonesa*, de Agustín Pérez Soriano, titulada *Homenaje a Peral*. (Archivo Histórico Nacional).

sacar fondos para que Peral construyera otro mejorado, e incluso los presos de la cárcel de Santoña que le hicieron llegar un artístico cuadro elaborado por ellos mismos. De todos esos actos tan variados, en general hay bastante información —o al menos constancia—, pero hubo en concreto un gremio muy numeroso y no menos activo del que bien poco se sabe, pero que también aportó su grano de arena: el de los compositores de música. Ellos se sumarían a los homenajes al insigne Peral de la mejor forma que sabían hacerlo, que no era otra que componer en su honor piezas musicales, algunas de las cuales sonarían como primicia en alguna de las recepciones a las que Peral asistió en esos dos años y medio que duró el «punto álgido» de su fama.

Así, valeses, pasodobles, chotis, polcas, zorcicos, habaneras, tangos, mazurcas, jotas aragonesas y en general cualquier tipo de música de moda en la época llegó a ser compuesta en su honor, y de las que al menos que tengamos constancia fidedigna fueron realidad más de dos decenas de obras, la mayoría solo para instrumentos, aunque también las hubo para ser cantadas a la vez que interpretadas. Además las partituras no solo se editaron en papel para ser distribuidas a los músicos y comercializadas como es habitual —si bien no todas, algunas de ellas llegaron a ser incluso dadas de alta en el Registro de la Propiedad Intelectual—, sino que incluso alguna se llegó a plasmar en pañuelos de seda, que presumiblemente se vendían en los mismos escenarios donde se estrenaba la obra, y que sin duda su adquisición representaría un precioso recuerdo para la dama que se llevara un ejemplar a casa.

Entre los compositores, no solo los hubo españoles, también extranjeros —tanto europeos como sudamericanos—, otro detalle más de que la fama de Peral había traspasado las fronteras patrias. Así, las obras que hemos logrado

encontrar, con una somera descripción, son las siguientes:

- *El triunfo de Peral*, marina para canto y piano, de Blanca Lozano Mena. Esta obra aparece registrada en el *Boletín Oficial de la Propiedad Intelectual e Industrial*, n.º 92, de fecha 16 de junio de 1890, con el número de inscripción 8.910.
- *El Peral*, vals para piano, de Joaquín Satorras. Obra dedicada por el autor «Al insigne marino Isaac Peral». Lleva como portada una litografía de N. Casals. Juan Ayné, editor, calle Fernando VII, 53, Barcelona.
- *El submarino Peral*, habanera de una zarzuela de igual título, de Ignacio Cervantes Kawanagh. El autor, compositor cubano (1847-1905), era conocido con el calificativo de «El Falla caribeño». El estreno de esta obra tuvo lugar el 26 de octubre de 1889 en el Teatro Principal de La Habana por parte de la compañía Palau, con gran éxito.
- *El submarino Peral*, pasodoble de Lorenzo Álvarez.
- *El submarino*, vals para banda de José Fernández Vallina.
- *Submarino Peral*, polca pasodoble para piano de Esteban Atmeller. La portada es un carboncillo de I. Pérez. Pablo Martín, editor, calle del Correo, 4, Madrid.
- *El triunfo de Peral*, tanda de vales de Ricardo Jancke. En la portada, el autor lo dedica personalmente «Al ilustre marino don Isaac Peral». Leoncio Blanco, editor. Valladolid.
- *Homenaje a Peral*, jota aragonesa para piano de Agustín Pérez Soriano (1846-1907). En la primera página, al autor dejó escrita esta dedicatoria: «Nunca me vi más honrado que al recibir vuestra grata de 27 de



Portada de la partitura *Peral*, vals para piano, de Joaquín Satorras, con ilustración de N. Casals. (Biblioteca Nacional de España).

febrero último, aceptando la oferta que le hice de dedicarle esta composición. Que consigáis o no vuestro propósito, tanto monta para que seáis digno de figurar a la cabeza de los hombres eminentes en la ciencia y de los espíritus valerosos y honrados. Repleto de orgullo y satisfacción, tengo la honra de dedicaros este ínfimo recuerdo y hago votos porque el cielo corone vuestros desvelos en el éxito más lisonjero. Os saluda cariñosamente, el autor. Zaragoza, 13 de junio de 1889».

- *El submarino*, pasacalle del género flamenco para piano de José Lubet y Albéniz, dedicado por el autor «Al ilustre marino don Isaac Peral». La portada es un dibujo de M. Grima. Editado por la Casa F. Quignón, calle Rosario 39, Cádiz.
- *El submarino Peral*, vals para piano de Telesforo Alayon Sugang (1855-1916).
- *El submarino*, vals para piano de Manuel Penella Raga (1847-1909). La portada, muy bonita, es obra del pintor F. Ballester.



Preciosa portada que el pintor M. Grima diseñó para la obra *El Submarino*, el pasacalle del género flamenco para piano del compositor José Lubet y Albéniz. (Biblioteca Nacional de España).

— *El submarino Peral*, polca para piano de Ramón Laymaría. El dibujo de portada es obra de M. Salvi. Zozaya editor, Carrera de San Jerónimo 34, Madrid. Esta obra quedó inscrita en el Registro General de la Propiedad Intelectual, con el número 10.542.

— *Carmen*, redova para piano de autor desconocido (la partitura solo lleva las iniciales V. P.). Obra compuesta en honor de Carmen Cencio, la esposa de Peral.

— *España a Peral*, zorcico para canto y piano de G. García. El único ejemplar de esta obra del que tenemos conocimiento está impreso en un pañuelo de seda de aproximadamente 1 x 1 metros, que forma parte de los fondos del Archivo Histórico Nacional.

— *Honra española*, polca pasodoble para piano, de Rufino G. Nuevo y Miranda, obra que popularmente fue

- conocida como *La polca de Rufino*. En la portada, figura dedicatoria del autor «Al Sr. Don Isaac Peral, en prueba de admiración por su invento». F. Echevarría, editor. Madrid.
- *Himno a Peral*, de J. Hernández Calbacho y R. Serrano Arizmendi (letra y música, respectivamente). Esta obra, compuesta en Mar del Plata el 16 de noviembre de 1890, está dedicada por los autores en estos términos: «Muy señor nuestro y distinguido compatriota, aceptad este humilde recuerdo de los que desde estas apartadas playas americanas, ven en vos a un ilustre hijo de nuestra querida e inolvidable Patria. Que las contrariedades de que sois objeto por la execrable envidia y la cruel indiferencia, templen vuestra alma, son nuestros deseos. Adelante, insigne marino, que el pueblo español os recuerda. Recibid el más sincero cariño de los que os saludan espontáneamente con un ¡¡viva España!!, ¡¡viva el submarino Peral!!».
 - *El submarino Peral*, tango de Antonio Grau Dauset (alias «Rojo el alpargatero»). Esta obra se llegó a comercializar por la afamada casa Pathé en los primeros discos de pizarra que aparecieron en el mercado a finales del XIX.
 - *El submarino Peral*, pasacalle para piano de Lorenzo Suarez (1849-1920).
 - *El submarino Peral*, obra lírico-dramática-patriótica de Justo S. López de Gomara.
 - *Peral*, pasodoble de Vicente Lleó.

La mayoría de las composiciones musicales no tenían letra, pero las que tenían derrochaban entusiasmo hacia invento e inventor y una gran dosis de patriotismo, utilizando versos de fácil y pegadiza rima, como el del zorrico para canto y piano *España a Peral*, de G. García, que decía:

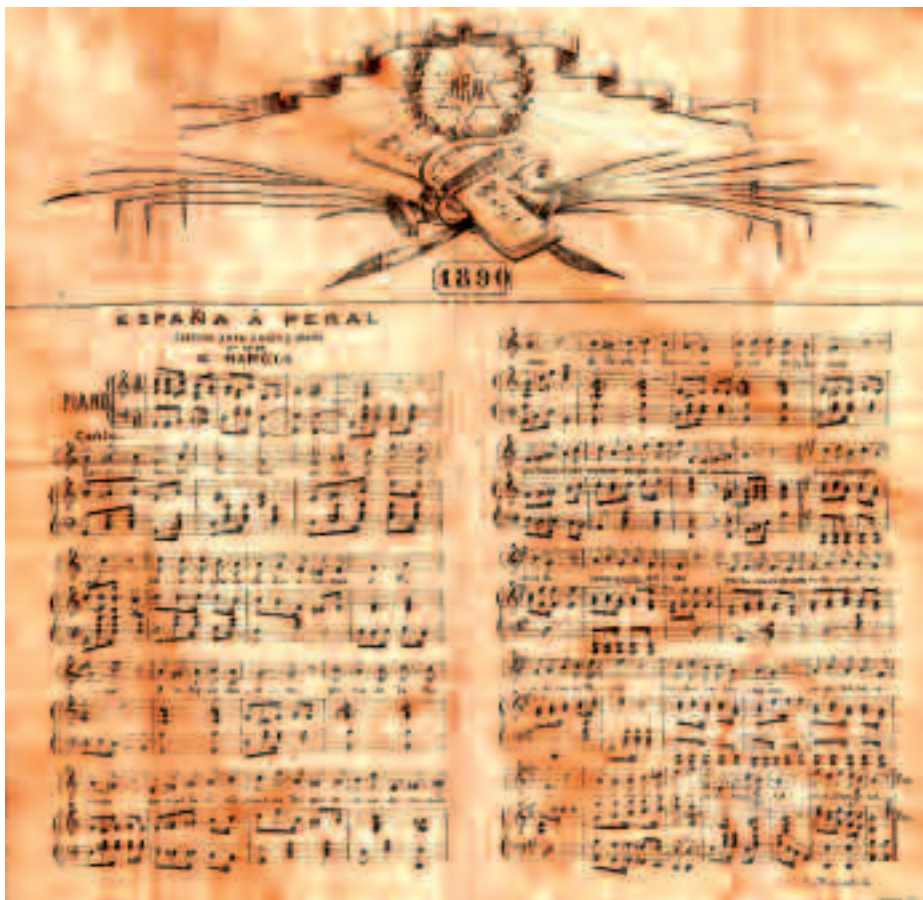
«Los españoles todos miran al Arsenal
y de alegría henchidos aclaman a Peral,
el insigne marino, gloria de la Nación,
que manda el submarino, buque divino,
de su invención.

La Patria agradecida jamás podrá olvidar
que ha sido engrandecida y enaltecida,
con el *Peral*,
y todos sus hermanos
repiten sin cesar, viva nuestro paisano
viva Isaac Peral, viva Isaac Peral.»

TEMAS GENERALES

Por su parte Hernández Calbacho, para ponerle letra a los compases de Serrano Arizmendi en la obra que ambos titularon *Himno a Peral*, venía a decir que:

«Con tu genio y gran valor,
que hoy admira todo el mundo,
surcarás el mar profundo
dejando ileso tu honor.

The image shows a historical musical score for the piece "España a Peral" by G. García. At the top, there is a decorative title page with a central emblem featuring a crown and crossed swords, with the year "1890" below it. The title "ESPAÑA A PERAL" is printed in bold letters, followed by the subtitle "ZORZICO PARA CANTO Y PIANO" and the composer's name "G. GARCÍA". Below the title page, the musical score is arranged in two columns. The left column contains the piano accompaniment, marked "PIANO" and "Canto". The right column contains the vocal line. The score is written in a traditional musical notation style, including staves with notes, rests, and clefs.

Partitura del zorcico para canto y piano titulado *España a Peral*, de G. García, impresa en pañuelo de seda de un metro cuadrado. (Archivo Histórico Nacional de España).

El numen jamás se engaña,
tiene un destello divino,
con tu barco submarino
eres... la gloria de España.

Legarás un gran tesoro,
lauro obtendrá tu victoria, y
tu inmortal nombre la historia,
grabará en letras de oro.»

En época un poco posterior, Antonio Dauset, cantaor de finales del XIX, y que artísticamente era conocido como «Rojo el alpargatero», nos legó un tango en disco de pizarra, probablemente la única de las obras citadas en este artículo que llegaría a ser grabada en disco su momento, en cuya letra, escrita a raíz de que el submarino ya quedara abandonado en La Carraca, afirmaba:

«Si nace en otra nación un hombre como Peral,
lo que aquí se despreció daba al mundo en qué pensar...
y del submarino, a su inventor le llamaríamos Rey del mar.
Pero aquí no se protege el talento,
ya destruyeron a Zorrilla y ahora arrumban el *Peral*...»

Mientras, Blanca Lorenzo Mena, en su marina para canto y piano *El triunfo de Peral*, dejó escrita estas estrofas:

«Cantemos todos sin titubear,
cantemos todos honor a Peral,
marino ilustre que a dejarnos va
una gran gloria, gloria nacional.

Todos queremos con pecho leal,
todos unidos gran pueblo español,
decir debemos con admiración,
viva Peral, viva Peral.

Con su gran inspiración,
y su obra colosal,
nuestra madre España orgullo tendrá.
La historia y la fama
su nombre reclaman
y con letras de oro
grabado dejar.

Guerra así ya es imposible,
imposible por el mar,
que su destructor invento,
con su entusiasmo,
nos ha de traer la paz.

La historia y fama
su nombre reclaman,
y con letras de oro grabado dejar...»

O Ruperto Chapí, que dejó escrito unas estrofas cuyo estribillo cantaban entonces las cupletistas en los cafés, quienes venían a afirmar:

«Como llegue a ser un hecho el submarino *Peral*,
iremos a pescar truchas al Peñón de Gibraltar...»

Esta gran cantidad de piezas musicales de todos los géneros compuestas en honor de Peral y su invento, creemos que no han tenido parangón en ninguna época en lo que se refiere a homenajear a un miembro de la Armada o a alguna de sus unidades. Hay algún esporádico antecedente, como pueden ser unas composiciones aisladas dedicadas a don Casto Méndez Núñez y sus hombres tras la batalla de El Callao (*Himno del Pacífico*, *Himno a los vencedores del Callao* o, la más conocida, *Honra y buques*), entre otras, así como alguna compuesta tras su fallecimiento en 1869 (*A la memoria de Méndez Núñez*, de Nicolás Toledo, y *En la muerte de Méndez Núñez*, de Rafael Hernando); y en época algo posterior a Peral podríamos citar también algunas, pero escasas, como la dedicada al pequeño crucero *Río de la Plata*. De cualquier modo, un homenaje en forma de composición musical no se ha visto nunca reflejado en nuestra Armada de manera tan amplia como lo fue con Isaac Peral y el submarino de su invención.





CHINA: SU HEGEMONÍA ECONÓMICA Y PRONTO TAMBIÉN NAVAL

Manuel TRIGO CHACÓN
Catedrático de Universidad (RR)

Introducción



N los más diversos análisis geopolíticos actuales se considera a China como la segunda potencia económica mundial, y en breve como la primera. Para mantener y alcanzar esa consideración tiene necesidad de una Marina fuerte que sea garantía y protección de sus intereses. Para ello se ha propuesto llevar a cabo un alto nivel de modernización de la Armada, proyectando aplicar una tecnología naval avanzada en la construcción de navíos y portaAviones, como ha hecho recientemente con el *Varyag*.

China es el país más poblado del mundo, la segunda mayor economía mundial, y uno de los países más extensos de la zona del



El *Liaoning* en obras. (Foto: archivo RGM).

Pacífico. Su desarrollo puede decirse que es de lo más moderno, ya que solo en las tres últimas décadas el país ha tenido un impulso espectacular. En este tiempo ha intentado pasar a un desarrollo económico acelerado, lo que le obliga a proteger sus intereses en alta mar, ya que como gran potencia comercial es hoy día el mayor exportador del mundo y al mismo tiempo tiene que importar el 70 por 100 del mineral de hierro y otras muchas materias primas, entre las que hay que destacar el petróleo, cuyas necesidades se incrementan constantemente.

Hay que destacar también el asentamiento de población china en África, en América Hispana y en todas las grandes capitales del mundo. La seguridad y la protección de sus inversiones, de las rutas de navegación y de los asentamientos de población china son muy importantes para su economía y de ahí la imperiosa necesidad de una Armada fuerte. Se pretende como primer paso nada menos que la hegemonía naval en el océano Pacífico e incluso en el Índico, desplazando a Estados Unidos, aunque hoy por hoy resulte increíble que pueda llegar a superar a la US Navy.

La edición de 2013 del *Military Balance*, publicado en Londres por el International Institute for Strategic Studies (IISS), nos muestra una convergencia en gastos de defensa con Estados Unidos para 2023 (1). El estudio se basa en el gasto militar de China desde 2001, con un incremento anual del 15,6 por 100, y en los recortes en el presupuesto de defensa americano, que todavía supera en más de cuatro veces a su rival asiático.

Siendo más realistas, el incremento del presupuesto de defensa total de China en 2012 fue la cifra más modesta, un 10,7 por 100, lo que significa una convergencia con Estados Unidos para 2032. Una parte cada vez más importante del gasto de defensa de China está dirigido a la modernización de su Armada, mientras se reduce su sobredimensionado ejército.

Sin embargo, todo parece indicar que al menos en la próxima década habrá un tibio entendimiento entre Estados Unidos y China. Así lo refleja la aceptación de la Armada china a participar en los ejercicios navales internacionales de 2014, en el Pacífico, organizados por Norteamérica.

En este ensayo trataremos de analizar brevemente la proclamación de la República Popular de China el 1 de octubre de 1949, realizada por Mao en la Plaza de Tian'anmen de Pekín; una referencia al proceso después de la muerte de Mao, que tuvo lugar el 9 de septiembre de 1976; su potencial económico y la importante modernización de su Marina.

Semblanza histórica de China y referencia a algunos imperios precedentes

Mucho antes que cualquier otro pueblo, China conoció el poder de la pólvora, la importante industria de la seda, del hilo y de los brocados, de los perfumes, las especias, los cultivos y la administración política y económica. El establecimiento de Marco Polo durante más de veinte años en China, en los albores de la Baja Edad Media, y la importancia que tuvo la ruta de la seda en el comercio entre Oriente y Occidente muestran que China, cerrada en sí misma, procuró conocer los secretos de otros pueblos para aprovecharlos en su beneficio. Fue el mayor feudalismo que ha conocido la historia de la humanidad hasta bien entrado el siglo XX, en que la revolución de Mao arrasó con sus más profundas tradiciones.

Es necesario reconocer que China nunca diseñó a lo largo de su historia una estrategia para ampliar sus dominios territoriales, y hasta el siglo XX puede decirse que no intervino en guerras fuera de sus fronteras. Corea y Nepal son sus más recientes intervenciones militares. Hasta la etapa contemporánea del siglo XXI no se aprecia en la actual República Popular China la

(1) *The Military Balance*, International Institute for Strategic Studies (IISS), Londres 2013.

idea de imperio como lo hubo en otras épocas. Ello se ha debido en parte a que nunca ha sido una potencia naval, y es un principio reconocido que no puede sustentarse un imperio hegemónico sin una supremacía de la Marina que tenga el dominio de los mares y océanos.

El Imperio Español

En los inicios del Renacimiento se consolidó la unificación de los reinos en España. La Corona española sentó las bases del Imperio con una legislación, una administración y sobre todo un poderío naval que fue hegemónico a finales del siglo XV, todo el siglo XVI, gran parte del siglo XVII y también del XVIII, con las reformas de la Marina proyectadas por el marqués de la Ensenada y realizadas por Jorge Juan (2).

La unión de este Imperio a la Corona de España se debió a una poderosa y bien organizada Marina, que defendió las rutas de comunicación a través del Atlántico, y posteriormente del Pacífico, con los galeones que unían Acapulco, en México, con Manila, en Filipinas. Pese a todos estos avatares, el Imperio Español se mantuvo hasta 1810 (3), en que la invasión napoleónica y el desmoronamiento de la monarquía borbónica con Carlos IV, y posteriormente con su hijo Fernando VII, el peor rey que ha conocido la Historia de España, originó el contagio revolucionario en América, que culminó, después de casi quince años de sangrientas luchas, en 1824, con la pérdida del Virreinato del Perú.

El Imperio Inglés

El Imperio Inglés históricamente sustituyó al Imperio Español no solo en lo político y económico, sino también en la hegemonía naval. Inglaterra, pese a la pérdida de las importantes colonias de Norteamérica en 1776, reorganizó su Ejército, y sobre todo su Marina, procuró luchar contra cualquier país que le disputase la hegemonía marítima e inició su penetración en Oriente Medio desplazando a los turcos. Conquistó la India, el sudeste asiático y parte de la costa este de África.

(2) TRIGO CHACÓN, Manuel: *Los Estados y las Relaciones Internacionales*, Cap. X. Ed. Visión Libros, Madrid, 2008.

(3) *Ibíd.*, cap. VIII, XII y XVI.

El Imperio USA

Podríamos afirmar que la pretensión de Norteamérica de convertirse en gran potencia tiene sus orígenes en la declaración del presidente Monroe «América para los americanos», que fue la afirmación literal que utilizó. Posteriormente vendría la guerra con España en apoyo de la independencia de Cuba, lo que le permitió tener en propiedad *sine die* la base naval más importante del Caribe, en la península de Guantánamo, en Cuba. A este acto de dominio seguiría la exigencia de la cesión por España de Puerto Rico, de la isla de Guam en el Pacífico y de Filipinas.

Estos hechos demostraron, a finales del siglo XIX, su intención de pasar a ser una gran potencia. Para ello necesitaba bases navales y una potente Marina de Guerra. El paso decisivo para sustituir a Inglaterra sería la tardía intervención en la Primera Guerra Mundial contra la Alemania del káiser. Ello le permitió estar presente en los Tratados de Versalles de 1918 (4). La Sociedad de Naciones, que se constituyó en esas fechas, no contó con la participación de Estados Unidos, que continuó con toda su influencia política y económica en América del Sur.

El dominio naval de los Estados Unidos en el mar se afianzó antes y después de la Segunda Guerra Mundial. Durante esta contienda, envió masivamente convoyes de suministro a Europa, especialmente a Inglaterra. Construyó centenares de barcos de transporte polivalentes del modelo *T-19*, y a mitad del conflicto europeo sufrió el ataque japonés a su principal base en el Pacífico, Pearl Harbor. La potencia naval norteamericana se enfrentó a la japonesa y recuperó, con el apoyo de la Infantería de Marina y el Ejército, la hegemonía naval en el Pacífico tras la rendición incondicional del Japón, firmada en el acorazado *Missouri*. Desde 1945 hasta la actualidad la hegemonía económica de los Estados Unidos en el mundo ha sido indiscutible, y ello gracias al poderío naval que le ha dado su Armada.

En la actualidad, Estados Unidos cuenta con cerca de mil bases militares en todo el mundo y la mayoría de ellas son aeronavales. Ha sabido combinar la tecnología más avanzada, aérea y marítima. Hace más de cien años, en 1911, que Estados Unidos tuvo su primer portaaviones, y hoy día sus diferentes flotas que navegan por los océanos tienen más de una decena de portaaviones de última tecnología, apoyados por toda clase de navíos, lo que le permite mantenerlas operativas durante todo el año. La V Flota del Índico, la VI Flota del Mediterráneo, la VII Flota del Pacífico... tratarán de defender su hegemonía económica, estrechamente ligada a la naval y el dominio de los mares frente a la República Popular China como nueva potencia emergente.

(4) Idem.

China emerge como gran potencia económica

Los sucesivos gobiernos chinos en los últimos sesenta años han sido conscientes de la necesidad de profundas reformas en este inmenso país, que tiene una población que ha ido superando con creces todas las estimaciones, llegando en la actualidad a 1.350 millones de habitantes. Ello incluso habiendo establecido un férreo control de la natalidad, que actualmente está en revisión. Los cambios en la estructura feudal obligan a centrarse en dos periodos fundamentales, desde que Mao, después de vencer las revoluciones internas y los enfrentamientos con el Kuomintang, proclamase el 1 de octubre de 1949 el nacimiento de la República Popular China.

El primer periodo podría comprender veinticinco años, que van desde 1949 hasta 1976, fecha en la que muere Mao. Durante este periodo se producen en China grandes cambios políticos, sociales, económicos y culturales, que constituyeron una segunda revolución. La época de Mao no fue fácil, ya que a lo largo de ella tuvo lugar una profunda reforma agraria y cultural, que se conoció como «el gran salto adelante», al que siguió el periodo de «las cien flores». Poco antes de su muerte, Mao, que también era un poeta, publicó su famoso *Libro Rojo*, que recogía los principios de su revolución cultural. Ello originaría las divergencias chino-soviéticas y la posterior ruptura. La celebración del Tercer Pleno del XI Comité Central del PCCH, que tuvo lugar el 22 de diciembre de 1978, dos años después de la muerte del líder, confirmó a Deng Xiaoping como nuevo máximo dirigente. En dicho pleno se aprobó la propuesta de hacer de China una «potencia hegemónica socialista» para mediados del siglo XXI y para ello se aprobaron las directrices de las «cuatro grandes modernizaciones», que comprendían la agricultura, la industria, la ciencia y la tecnología y la defensa en el más amplio significado del término.

En el segundo periodo tiene lugar el llamado proceso contra la famosa «Banda de los Cuatro», que vino a significar un nuevo cambio muy profundo en el desarrollo económico, social y cultural de China. Durante los últimos treinta y cinco años, China está experimentando un crecimiento económico espectacular, que se ha acelerado en la última década (5). A partir aproximadamente del año 2003, ha empezado a ser considerada como la segunda potencia económica mundial, con posibilidad de alcanzar a Estados Unidos debido al fuerte crecimiento del PIB, que ha llegado en algunos años a ser del 11 por 100. Ello ha sido posible porque después de más de quince años de arduas y trabajosas negociaciones la República Popular China consiguió

(5) MURRAY, Geoffrey: *China, la próxima superpotencia*, Ed. CFAU, Shanghái 2010. SHAMBAUGU, David L.: *La gran China, la próxima superpotencia*, Ed. Oxford University Press, 2011. (Ambos autores desarrollan la misma tesis sobre la hegemonía de China en el presente siglo).

el 11 de diciembre de 2001 el ingreso formal en la Organización Mundial del Comercio (OMC). El Acuerdo de Adhesión fue firmado en la conferencia ministerial de esta organización celebrada en Doha, capital de Qatar.

Las consecuencias de las reformas

La reforma de la propiedad se hizo estableciendo la propiedad de todo el pueblo, la propiedad colectiva y la propiedad individual. Se profundizó en el proceso de reforma agrícola, iniciado en 1978, sustituyendo las comunas por un sistema de producción familiar, lo que originó que a finales de 1989 existiesen en China 70.000 mercados agrícolas libres. En la industria se estableció en 1987 un sistema de responsabilidad de las empresas privatizadas frente al Estado, comprometiéndose a pagar unos importantes impuestos estatales y quedando para las empresas el beneficio extra de producción. En 1980, se promulgaron las primeras leyes sobre inversión extranjera y se crearon las primeras zonas económicas especiales (ZEE), que atrajeron la inversión extranjera mediante la constitución de empresas de capital mixto.

Los profundos cambios introducidos en China, que pasó de ser un país de estructura feudal a tener un poder centralizado, han originado fuertes tensiones. Se han producido unos fuertes movimientos migratorios del campo a las ciudades. Millones de campesinos se han empobrecido y el Gobierno ha llegado a suprimir la libertad de residencia y la emigración del campo a las ciudades. Hoy día una gran masa de trabajadores poco cualificados, que suponen decenas de millones, trabajan en las zonas industriales en unas condiciones absolutamente precarias en las numerosas fábricas textiles y de todo género que han aparecido en China. El trabajo suele ser de doce y catorce horas diarias a cambio de unos salarios ínfimos. Los trabajadores carecen de las mínimas coberturas sociales, como sanidad, desempleo y formación, lo que hace que se hayan producido en los últimos años algunos conatos de huelga, que han sido reprimidos duramente por las autoridades. En la educación el principal problema consiste en las enormes dificultades para lograr la formación básica y profesional de esta ingente masa de población rural, que todavía constituye casi el 40 por 100 del total. Esta falta de salidas es aprovechada por las Fuerzas Armadas para integrar en sus filas a soldados con un bajo coste de mantenimiento. El medio ambiente es otro grave problema del acelerado crecimiento económico y de la falta de planificación y control en el desarrollo de la industria china, lo que está originando un creciente deterioro de las condiciones medioambientales. La contaminación en las grandes poblaciones, como Pekín o Shanghái, supera con creces los máximos permitidos, llegando a ser cinco veces mayor que el nivel establecido en la reducción propuesta por el Protocolo de Kioto. La emisión de gases producidos por la combustión masiva del carbón y de algunas industrias petroquímicas, así como los escapes

de millones de coches y camiones, han contribuido a hacer irrespirable el aire de algunas ciudades.

La utopía del socialismo chino

El desarrollo del capitalismo es un hecho incuestionable en la República Popular China. Al haberse desmantelado las comunas agrícolas y muchas de las empresas colectivas que los campesinos habían creado, se ha originado una concentración de la propiedad agrícola en manos privadas. Lo mismo ha ocurrido con la privatización de gran parte de las empresas estatales, que han originado un enriquecimiento de una capa alta de la población, que se cifra en unas 350.000 personas, que son millonarias en dólares, frente a una masa de población empobrecida que apenas tiene acceso a los productos básicos.

Como ya expuso Yu Ylenlie, miembro de la Academia China de Ciencias Sociales, en la ponencia que presentó en la Universidad de Massachusetts titulada «Marxismo 2000», China ha establecido un socialismo de mercado cuya idea se encontraba ya en el Manifiesto Comunista de Marx y de Engels (6). Así han defendido la existencia de un capitalismo a ultranza, dentro de un régimen comunista centralizado con amplio poder de decisión. Ello ha originado unas desigualdades sociales que han arraigado en la inmensa población china. Lo peculiar de esta nueva sociedad es que en ella existen simultáneamente tres burguesías distintas. En primer lugar, la burguesía burocrática del Estado, donde se integran los miles de miembros del Partido Comunista y todas las personas con rango político, incluida la jerarquía militar, que son unos setenta millones de miembros. En segundo lugar, la nueva burguesía privada china, que tiene en sus manos la mayor parte de la propiedad privada de las empresas industriales, económicas y financieras. Finalmente, la burguesía extranjera, formada por una minoría de directivos de empresas que operan en el país.

La realidad social china es muy compleja y no puede establecerse ninguna comparación con la de otros países. Quizá la mayor diferencia se centra en el sentido de responsabilidad y obligación de trabajar. La mentalidad del obrero chino es de total entrega al trabajo que realiza, considerando que es un bien y una obligación, sacrificando su bienestar y su vida diaria a cambio de la productividad de la empresa. Este sentimiento e ideología no encuentran ninguna equiparación ni paralelismo, salvo en algunos países asiáticos, con la mentalidad occidental. Ello hace que el impulso económico del país sea enorme, teniendo además unas reservas de mano de obra prácticamente inagotables. Estas particularidades de la sociedad china hacen que el sistema socialista sea una utopía, tal como lo vemos en occidente.

(6) TRIGO CHACÓN, Manuel: *op. cit.*, cap. XVII. 2.

La necesidad de una Marina fuerte como garantía de los intereses comerciales

China es hoy día el mayor país en desarrollo, situado en segundo lugar como potencia económica mundial, pero con una base industrial todavía mediocre y tecnologías menos avanzadas que las occidentales. Debido a la prohibición de importación de armamento y de tecnologías de última generación, el país ha tenido que recurrir a su propio esfuerzo y a tratar de mejorar, mediante la aplicación de investigación tecnológica propia, para fabricar misiles y navíos. La realidad actual sin embargo se impone, y hoy China ha llegado a ser una potencia en la construcción naval, que está superando a países vecinos como Japón y Corea del Sur (7).

Ha sido Hu Jintao quien al frente de China declaró su propósito de que la Armada llegase a ser una potencia naval de primer orden, que desafiase la hegemonía USA en el océano Pacífico. La defensa de sus 18.000 km de litoral, más tres millones de kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva y la protección de más de 6.500 islas cercanas a su litoral hicieron afirmar a Hu Jintao que era necesaria una Marina fuerte y moderna para prevenir cualquier violación de su territorio, de su soberanía sobre las islas y de sus intereses comerciales en todo el mundo. Ello incluye la protección de las rutas de navegación, tan necesarias para el comercio, a través de los océanos Pacífico e Índico (8). Estas premisas, y la disposición de China para conseguirlo con un gran esfuerzo financiero y tecnológico, hacen prever un escalonado enfrentamiento con Estados Unidos y su US Navy, que en la actualidad domina con gran superioridad todos los mares y océanos. Para Norteamérica y sus aliados occidentales es indudable que esta ambición china por modernizar su Armada ocasiona recelo hacia el gran país asiático. Se comienza a proclamar la teoría de «la amenaza china», distorsionando la imagen de su ejército, presentándolo con un matiz imperialista frente a la tesis mantenida por China de su naturaleza eminentemente defensiva. Se ha examinado por Estados Unidos y sus aliados occidentales de forma minuciosa el desarrollo de su sistema de defensa, con especial atención en los últimos años a los adelantos en la construcción naval para modernizar su Armada. Si a esto se añaden los frecuentes ejercicios navales, la preocupación aumenta.

(7) XIAOXUAN, Wang: «Una Marina fuerte es garantía de intereses protegidos», Ed. *Diario del Pueblo*, Pekín 2012.

(8) CANCELLARICH, Gabriel A.: *La República Popular China y su necesidad de una Armada oceánica*. Madrid 2011.

El llamado «collar de perlas»

Se ha llegado a afirmar que China está construyendo bases militares en el océano Índico, en algunos países del sudeste asiático, que se ha denominado el «collar de perlas». Se trata en realidad de instalaciones portuarias de ayuda a algunos países de la zona, para fines comerciales, utilizadas al mismo tiempo por la Armada china. Ese intento de control del amplio espacio marítimo del Índico por el Gobierno de Beijing supone solamente el establecimiento de una serie de bases logísticas, estratégicamente situadas a lo largo de la ruta que recorren los mercantes chinos, desde África y el golfo Pérsico hasta Hong Kong. No es un ejercicio de fuerza, alega China, sino simplemente una sucesión de acuerdos de cooperación con países ribereños del Índico para el desarrollo de infraestructuras portuarias que hagan más fácil el tránsito de los petroleros y otros buques de carga a lo largo de una ruta no exenta de peligros.

Nace en Port Sudán, que es el límite de los oleoductos que transportan el crudo, desde los campos petrolíferos en la costa este de África. Para protegerse contra la piratería de estas aguas, especialmente en el golfo de Adén, los buques de carga cuentan con la posibilidad de hacer escala en el importante puerto paquistaní de Gwadar, que fue en parte construido y financiado por China. Su Armada tiene una función todavía marginal de protección en todo este tráfico, pese a la visión de Estados Unidos, que lo interpreta como una intromisión en la zona. Además del puerto paquistaní, hay otras instalaciones marítimas auspiciadas por China, en Hambantota (Sri Lanka) y Chittagong (Myanmar), desde donde se han proyectado oleoductos y gaseoductos que atraviesan estos países hasta llegar al sur de China. Así se podría evitar el cruce de los peligrosos estrechos de Malaca, infestados de piratas, para continuar circunnavegando Indochina y atravesar el mar del Sur de China, hasta llegar a Hong Kong. También está pensada la perforación de un canal en Kra (Tailandia), que evitaría esa circunnavegación.

El interés de China por encontrar las rutas más seguras para su comercio en continua expansión se debe a que, además de la distancia que separa los puertos chinos de sus mercados en la costa este norteamericana y de Europa, trata también de evitar las servidumbres y el coste del paso de sus buques por los canales internacionales, como son Suez y Panamá. Por ello está mostrando gran interés en la evolución del deshielo en el Ártico. La posibilidad de utilizar algún día la Ruta Noroeste a lo largo de la costa septentrional rusa, o bien por el norte de Alaska y Canadá, supondría acortar en un 40 por 100 la distancia que tienen que recorrer sus buques mercantes para llegar a los puertos de destino.

A pesar de no pertenecer al Consejo del Ártico, está analizando cuidadosamente la Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de

1982 (9). Con este objeto, China está desarrollando nuevas tecnologías en sus buques oceanográficos y preparando un importante número de expediciones científicas al Ártico. Todo ello supone un creciente interés por la Marina y por la libertad de tránsito en las aguas internacionales.

Contra esta crítica norteamericana y occidental, China alega que su gasto en defensa es solo del 1,4 por 100 de su PIB. Estimamos que esta cifra, que es dada por las autoridades chinas, no puede ser conocida con exactitud. Frente a esto, Estados Unidos tiene un presupuesto de defensa que alcanza hasta el 4 por 100, es decir, más del doble que China. Otros países como Gran Bretaña, Francia y también Rusia dedican al presupuesto de defensa más de un 2 por 100 de su PIB. En contraste con la potencia económica que en la actualidad supone la República Popular China, que ha desplazado de la escala mundial a la Unión Europea y ocupa el segundo puesto, y que podría disputar en algunos años la hegemonía mundial a Estados Unidos, China afirma que no ha sido parte en ninguna guerra ni conflicto armado desde hace casi un cuarto de siglo, es decir, desde mediados de la década de los ochenta, en contraposición con otros países, como Estados Unidos y sus aliados, que han protagonizado guerras por todo el mundo con el pretexto de la defensa de la democracia.

El futuro hegemónico naval de China

Lo que se está dando en la actualidad es un fuerte enfrentamiento ideológico entre Estados Unidos, sus aliados occidentales y una China comunista y capitalista al mismo tiempo, un posible nuevo poder hegemónico mundial que parece pretender la República Popular China. Se acepta como indiscutible esa posible hegemonía económica, pero muy difícilmente se acepta la naval, es decir, el dominio de los mares, superando a la US Navy. Hoy por hoy resulta casi imposible creer que China, con un único portaaviones en su Armada desde 2011, pueda superar a Estados Unidos, cuyas flotas en los distintos mares y océanos cuentan con centenares de buques de combate y miles de navíos de apoyo. El balance en la actualidad en favor de Estados Unidos parece insuperable. Sin embargo hay que considerar la realidad de los hechos, y evaluar si China, con una mano de obra barata, con un potencial laboral inagotable, con un desarrollo económico y financiero que ha sido espectacular y con una tecnología a veces copiada y a veces propia, podría llegar a construir modernos y avanzados navíos para su Armada que primero igualen y luego superen al potencial naval de Estados Unidos y de sus aliados.

La cultura china es milenaria. Su lenguaje y su escritura, tan difíciles para

(9) TRIGO CHACÓN, Manuel: *Derecho Internacional Marítimo, Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, cap. XI. 4. Ed. UNED, Madrid. 1996.

los occidentales, suponen un constante ejercicio de inteligencia. Si bien es cierto que hay cientos de millones de campesinos chinos con una formación elemental inferior a la de los occidentales, lo cierto es que su disciplina, su espíritu y disposición a favor del trabajo, lo que consideran como un bien, es muy superior a los principios que rigen en la mente occidental. El sindicalismo apenas existe y muy poco las reivindicaciones sociales. Puede afirmarse en definitiva que la vida de cientos de millones de chinos es una dedicación exclusiva al trabajo. La realidad es esa y todo hace pensar que lo mismo que ha ocurrido con la industria textil y con toda clase de productos manufacturados, que se han impuesto en el mundo de forma casi exclusiva, puede también ocurrir en otros sectores industriales mucho más complejos. Así tenemos el ejemplo de la construcción civil, con las nuevas megaciudades, como Shanghái, en las que los rascacielos se construyen en un mes, así como las infraestructuras de comunicación, con puentes, autopistas, ferrocarriles y suburbanos, que causan asombro en el resto del mundo.

En definitiva China está tratando últimamente de modernizar y adaptar su sociedad a su hegemonía económica. Dentro de esa modernización, la Marina de Guerra tiene un protagonismo fundamental (10). Como dijo el presidente Hu Jintao, esa modernización avanzará y se realizará independientemente de la intervención y de la tecnología extranjera. Y añadió que la existencia de una fuerza naval a la altura de su hegemonía económica promoverá una mejor armonía y dominio oceánico que darán mayores garantías para la paz mundial. Ello supondría la aparición de un nuevo imperio, el de la República Popular China, cuyo mantenimiento de ese utópico socialismo de mercado está por ver.

La realidad de la Armada China

Durante tres décadas, desde la época de Mao, el Ejército Popular de Liberación tenía un componente naval que se llamaba la Armada del Ejército Popular de Liberación. Ya Mao Tse-tung, en 1949, con el triunfo de su revolución, afirmó: «Para oponerse a las agresiones imperialistas debemos construir una Armada poderosa». Se creó inmediatamente la Academia Naval, situada en Dalián el 22 de noviembre de 1949. Un año después se reorganizó la Armada China mediante la integración de las Fuerzas Navales Regionales. La dotación inicial de esta incipiente Marina consistió en una serie de barcos y embarcaciones capturadas a las fuerzas del Kuomintang. En 1955, terminada la Guerra de Corea, China tenía más de 2.000 asesores navales soviéticos y comenzó a recibir buques modernos, reorganizando la Armada en tres flotas.

(10) GÓMEZ DE ÁGREDA, Ángel: «Proyección geoestratégica de la Marina china», REVISTA GENERAL DE LA MARINA, diciembre, 2010.

La Flota del Mar del Norte (mar Amarillo), la Flota del Mar del Este (mar de China Oriental) y la Flota del Mar del Sur (mar de la China Meridional). Se preparó por los instructores soviéticos un cuerpo de oficiales, jefes y almirantes, independiente del de las fuerzas terrestres. En estos primeros años la construcción naval recibió una importante asistencia soviética. Inmediatamente comenzaron a copiar esos diseños de construcción sin ayuda, y finalmente pasaron a construir diseños propios.

En la actualidad, con la modernización de su Marina, China cuenta con unos 650 buques de guerra, cifra que es bastante inferior a los 2.300 de la US Navy. Pero hay que considerar que aunque esta diferencia cuantitativa es importante, el potencial de los misiles balísticos chinos, así como la capacidad de fuego de sus buques, rebaja considerablemente la diferencia numérica frente a Estados Unidos. Es necesario reconocer que el salto cualitativo de la Armada China ha sido espectacular, y no solo por los submarinos nucleares que han ido sustituyendo a los submarinos de propulsión diésel, sino también por la construcción de un buen número de fragatas y destructores de última generación.

La primera fragata furtiva, *Tipo 056*, nombre con el que se conoce también a este sigiloso buque, fue entregada a comienzos de marzo de 2013. Con un desplazamiento entre 1,4 y 1,7 toneladas, es y representa una muestra de la nueva generación de navíos que está a punto de fabricarse a gran escala. La característica principal es su baja detección por los radares enemigos y compatibilidad electromagnética. Está especialmente preparada para misiones de escolta y operaciones antisubmarinas, estando dotada de sistemas de misiles y de defensa antiaérea. Construida en los astilleros de la empresa estatal Hudong-Zhonghua, en Shanghái, tiene una dotación muy ajustada de solo 60 hombres y está pensada para ser construida para la exportación.

Hacia 1990 se inició un rápido proceso de modernización de la Armada, con un personal estimado total de 250.000 hombres, que incluía a 35.000 de las fuerzas de defensa costera, más 56.000 del Cuerpo de Marines de la Armada y otros 60.000 de su Fuerza Aérea, que operaban con helicópteros con base en tierra y otros en buques de distintas categorías. En el año 2008, el Gobierno chino sustituyó la denominación de Armada del Ejército Popular de Liberación por el de Armada China, junto con la adopción del prefijo CNS, es decir, Chinese Navy Ship.

El caso específico del primer portaaviones chino, el Varyag

La reconstrucción y modernización del portaaviones *Varyag* es un ejemplo que muestra el interés por la modernización de la Armada. Adquirido a Ucrania, fue originariamente un proyecto soviético, que estuvo abandonado durante varios años en los astilleros. Fue adquirido casi en secreto con destino — se dijo— a ser un casino flotante en Hong Kong. Al parecer se pagó la modesta



Ex-Varyag en aguas turcas. (Foto: archivo RGM).

suma de 20 millones de dólares por el buque abandonado. Los astilleros chinos le dedicaron un gran esfuerzo de varios años, remodelándolo completamente y sometiénolo a pruebas de ensayo en el mar ocho o diez veces. El Gobierno de Beijing también envió a expertos en geoestrategia naval a Tokio y a Washington para conocer las últimas tecnologías en la construcción de portaaviones. Ha habido cierta expectación entre las armadas de las principales potencias para conocer el final de este primer portaaviones, que con bandera china se rebautizó como *Liaoning*. Las últimas pruebas, con absoluto éxito, se realizaron por tres veces en 2011. La remodelación resultó sorprendentemente eficaz por la combinación de tecnología aeronáutica y naval de ingeniería china, ya que las pruebas del *Varyag* fueron una primera demostración de la modernización de la Armada (11). Con posterioridad a este éxito naval, China anunció que se acogía al llamamiento de Naciones Unidas para, de forma responsable, enviar sus flotas navales a las aguas internacionales en misiones de paz, incluida la lucha contra la piratería y la prestación de ayuda

(11) GADY, Franz-Stefan: «Aircraft Carriers and Chinese Missiles: Time to rethink the US Naval Doctrine». *Huffington Post*, 2011.



Obras a flote del *Liaoning* en Dalián. (Foto: archivo RGM).

humanitaria, como hizo en la guerra de Libia. La integración del *Liaoning* en la Armada china ha supuesto un primer paso en su acelerada modernización. La tecnología aplicada al nuevo portaaviones con misiles ha originado cierta expectación en la Armada de los Estados Unidos, lo que ha motivado el contraataque propagandístico del Pentágono con el anuncio de la construcción de destructores invisibles, que ha sido inmediatamente cuestionada por el almirante chino Zhang Zhaozhong, quien ha puesto en duda esas modernas naves anunciadas por el Pentágono por su coste superior a los 3.000 millones de dólares por unidad, lo que supone todavía un mayor déficit para el presupuesto de defensa norteamericano. Debido a las presiones del Tesoro de los Estados Unidos, los estudios para la construcción de 32 de estas nuevas naves para la Armada lo redujeron finalmente a siete. En la actualidad se ha pasado a tres destructores del tipo *Zumwalt*, de mucho menor coste.

A principios de 2013, la corporación china de construcción naval CSIC anunció por primera vez un programa de desarrollo y construcción de un modelo experimental de reactor atómico para buques de superficie. Si bien China ha construido con éxito submarinos atómicos, es la primera vez que se anuncia un programa de reactores nucleares de superficie, que podría aplicarse a la construcción del primer portaaviones atómico que persigue China y que su propaganda ha hecho que se vea como un gigantesco catamarán. Ello supondría un cambio en la estrategia naval, que ha estado basada en la defensa litoral de la línea costera, así como de la primera cadena de grandes islas cercanas a su territorio, como Japón, Taiwán y Filipinas. China nunca había pensado en la construcción de portaaviones atómicos destinados a mantener en mares lejanos grandes destacamentos navales. Esta nueva estrategia pasaría a ser un importante factor de la hegemonía y del dominio naval, especialmente de los océanos Pacífico e Índico, frente a la US Navy. Toda ello parece ser un proyecto de futuro y resulta difícil creer que la Marina china reciba el primer portaaviones atómico antes de 2020. Estos portaaeronaves en proyecto

estarían preparados para recibir la nueva generación de cazas *J-31*. De ser realidad estos hechos, Estados Unidos posiblemente revisaría su presupuesto destinado al Pentágono, que en la actualidad es de 720.000 millones de dólares. Esta enorme suma destinada a gastos militares es muy superior a los 150.000 millones de dólares en que se calcula el presupuesto militar del régimen de Beijing, que fue incrementado en marzo de 2013 en un 10,7 por 100. La realidad es que se está dando una confrontación en lo económico y en lo militar, y que si bien es cierto que la ventaja de los Estados Unidos es muy grande, la República Popular China parece decidida a cortar de forma acelerada esa distancia. No cabe duda de que tiene medios para hacerlo y lo está demostrando precisamente con la avanzada modernización de su Marina, conjugando la tecnología aeronáutica, como muestra la incorporación del caza *J-20*, de alta tecnología invisible al radar; con la de los submarinos atómicos y de su primer portaaviones, que se ha considerado un gran logro al reconstruirlo íntegramente de un viejo acorazado soviético. En este enfrentamiento tecnológico de la construcción naval, que mantiene China principalmente con Estados Unidos y otros países de la zona, ha sorprendido el anuncio de un proyecto avanzado de portaaviones, que se conocerá como *Número 16*, y que será el primero proyectado y construido enteramente en el país para sus fuer-



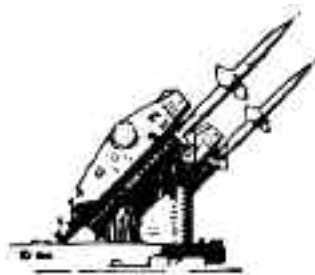
Helicóptero *Superfrelon*. (Foto: archivo RGM).

zas navales. La denominación parece que ha sido en honor del almirante Liu Huaqing, nacido en 1916, padre de la moderna Armada China, Chinese Navy Ship.

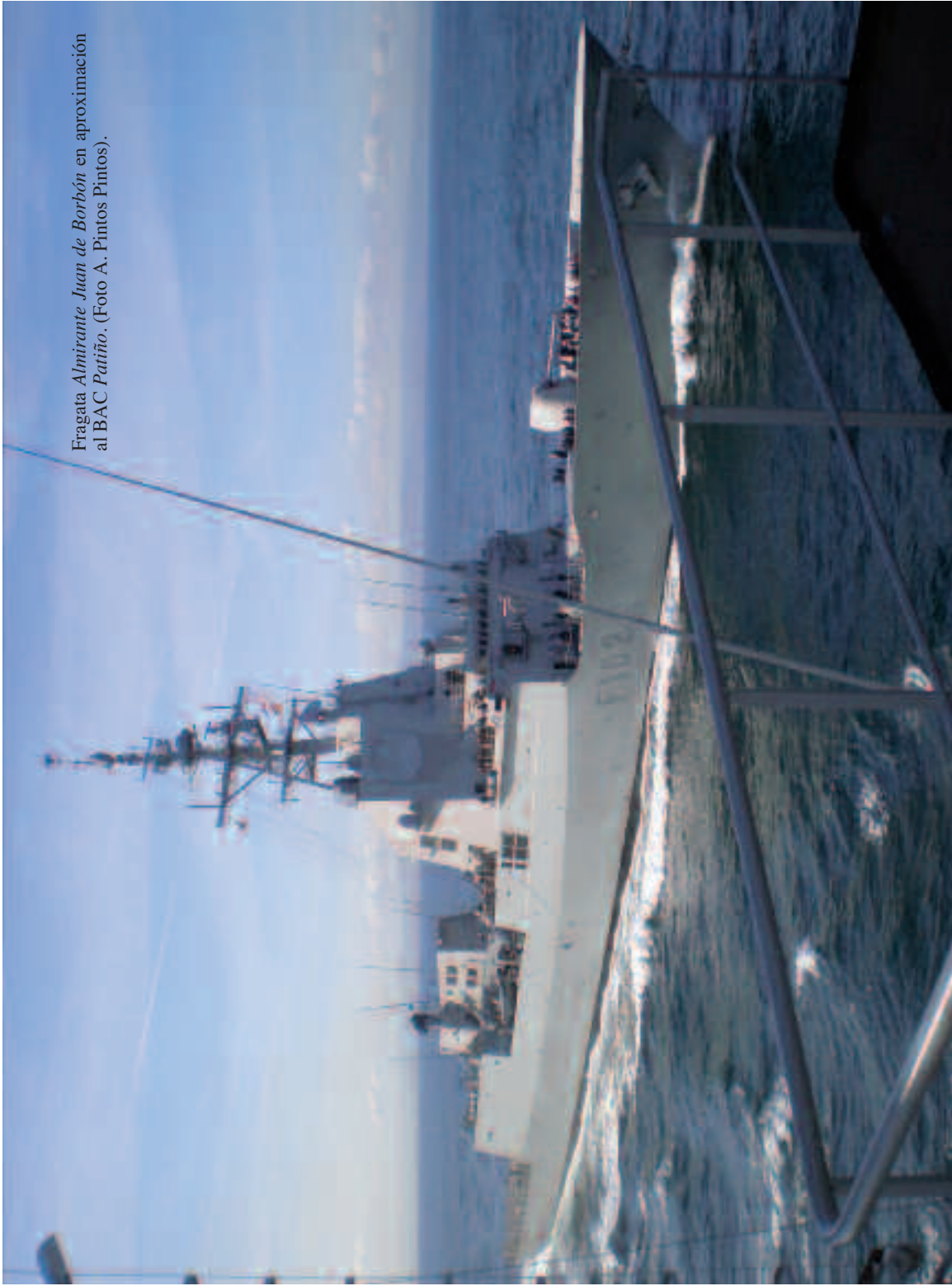
Conclusión

La realidad del desafío que aparece en el plano de la geopolítica mundial entre Estados Unidos y China, como futura potencia hegemónica, es que se da un enfrentamiento entre dos sistemas económicos y sociales que tienen pocos puntos de conexión. Estados Unidos y la Casa Blanca tratan de recortar en gran medida el presupuesto de defensa, en contra de la pretensión del Pentágono no solo de mantenerlo, sino de aumentarlo para seguir siendo la potencia hegemónica en lo económico y en lo militar, y muy especialmente naval. Como hemos visto ningún imperio se ha mantenido en el mundo sin el apoyo hegemónico de su marina.

Por el contrario la República Popular China no tiene las limitaciones presupuestarias que pueden darse en Norteamérica. Su potencial capacidad de trabajo es infinitamente superior a la norteamericana. Como siempre ha ocurrido, el poder emergente, el pueblo que aspira a ser hegemónico, absorbe para sí mismo la ciencia y la tecnología que se ha desarrollado en culturas, pueblos y países que anteriormente tuvieron ese dominio. La absorben y la aplican a su propio sistema político, social y económico. Así ocurrió con Grecia, que tomó para sí parte de la cultura egipcia. Roma, lo que le convino de la griega. Los pueblos llamados bárbaros de Europa absorbieron parte de la romanización que llevó a cabo el Imperio Romano en sus territorios. Y así hicieron potencias imperiales posteriores como España, Inglaterra y Estados Unidos. Es indudable que Norteamérica bebió de la cultura europea. Creemos que este es el proceso que seguirá China para intentar convertirse en pocas décadas en el nuevo imperio dominante.



Fragata Almirante Juan de Borbón en aproximación al BAC Patiño. (Foto A. Pintos Pintos).



UN DELIRIO HECHO REALIDAD

(DEDICADO AL CAPITÁN DE NAVÍO CARLOS RUESTA)

Luis NÁRDIZ GONZÁLEZ



*De una idea brillante,
un proyecto ambicioso.
De unos acuerdos únicos,
un Apoyo Logístico irrepetible.
De la devoción de unos,
el convencimiento de otros.
De todo ello,
una capacidad nunca vista en la Armada.*

Proyecto *Harrier* Armada (del ayer/1975-hasta el mañana/202X?)



En 1917 nace en España la Aeronáutica Naval. Pasarán 60 años hasta que, en la década de los setenta, la Armada adquiera —contra viento y marea— vía FMS (Foreign Military Sales de Estados Unidos) sus primeros aviones a reacción. Son los *Harrier* AV8A. Durante los veinte años transcurridos entre 1977 y 1997, los AV8A acumulan más de 20.000 horas de vuelo y centenares de misiones lanzadas en la mar, desde los portaaviones *Dédalo* y *Príncipe de Asturias*.

En 1987, la Armada da un paso adelante y adquiere, también vía FMS, otros 12 aviones *Harrier* de la siguiente generación, denominados AV8B. En 1990 la Armada impulsa definitivamente el asunto al constituirse la Oficina del Programa Conjunto AV8B (*AV8B Joint Program Office-JPO*) entre Estados Unidos, Italia y España, mediante la firma del primer MOU para la integración en el avión del equipo radar APG 65 (1).

(1) La oficina queda establecida dentro de la organización de NAVAIR (US Navy Air Systems)-PMA 257, en la Estación Aeronaval de Patuxent River-Maryland. España será desde ese día miembro de pleno derecho en su condición de copartícipe del futuro avión AV8B Plus.



Príncipe De Asturias + AV8B: poder naval (2).



1977-AV8A.

En 1993 se consolida el programa con la firma del segundo MOU para la modernización y refabricación de los aviones AV8B a AV8B Plus, y para iniciar la producción en serie de estos últimos. En 2004, con el cierre de la cadena de producción del AV8B Plus, se firma un nuevo MOU (el tercero desde la constitución de la JPO en 1990) para la fase de Posproducción y de

(2) Posiblemente, una de las fotos que más se publican institucionalmente en la Armada.



1987-AV8B.



2004-AV8B Plus.

Apoyo (PP&S) del avión. El acuerdo en vigor tiene una duración inicial de diez años, hasta diciembre de 2014. A finales de 2012, los aviones *Harrier* de la Armada han acumulado más de 72.000 horas de vuelo y más de 15.000 tomas a bordo de los portaaviones *Dédalo* y *Príncipe de Asturias*. De los 17 AV8B actuales, los 12 aviones AV8B Plus mantienen la misma configuración que los aviones del USMC (US Marine Corps) y se encuentran dotados de los medios imprescindibles para las operaciones de combate del siglo XXI, sobre todo en cuanto a interoperabilidad y precisión aire-suelo se refiere.

Como consecuencia de la necesidad de extender en el tiempo la fecha de baja en servicio (*Out of Service Date-OSD*) de los aviones AV8B, Estados Unidos, Italia y España tienen previsto extender el actual MOU de Posproducción y Apoyo por otros 10 años (hasta 2024).

El desafío a partir de 2004

Con el cierre de la cadena de producción del AV8B Plus y la correspondiente disminución de fondos para el *Harrier* en los cuatro países iniciales, se plantea la cuestión de cómo mantener/incrementar la capacidad operativa de las respectivas flotas de aviones con los recursos materiales y personales disponibles, pero con menor dotación presupuestaria.

El programa AV8B España aborda el problema mediante la transición a un *nuevo modelo de apoyo* y una *mejora de la productividad*, caracterizada por:

— Desde los medios gestionados directamente por la Jefatura de Apoyo Logístico (JAL) en Madrid:

- Fomentando la participación de la industria nacional en áreas clave y con un verdadero valor añadido.
- Combinando contratos de sostenimiento ya establecidos con empre-

- sas españolas con los de otros medios aéreos de la Armada.
 - Utilizando la capacidad de NAVAIR-AV8B JPO como órgano de contratación, en lugar de hacerlo a través de la JAL, caso de considerarse conveniente.
 - Posibilidad de contratos plurianuales (contratos de colaboración).
- Desde los medios gestionados por la *AV8B Joint Program Office* (JPO):
- Introduciendo progresivamente en el avión «Sistemas Abiertos» (*Open Systems Approach*), que suponen menores costes —a la larga— durante el ciclo de vida.
 - Combinando contratos con otros países socios de la JPO.
 - Reduciendo los costes no recurrentes (NRE) mediante contratos basados en «Mejor Oferta Disponible» frente a «Repartos» (*Best Business Case vs Share*).
 - Haciendo uso de «Contratos Basados en Disponibilidad» (*Performance Based Logistics-PBL*), frente a los tradicionales basados en la mera facturación por realización de trabajos.
 - Involucrando a la industria nacional no solo en el apoyo a nuestra flota de *AV8B*, sino en las oportunidades de negocio que pudieran surgir con los países socios.
 - Mediante «Contratos Plurianuales» (*Multiyear*).
 - Beneficiándonos de las ventajas de la economía de escala disponible a través de los grandes contratos (*joint provisioning*) firmados desde la JPO.
 - Beneficiándonos de menores «Tiempos de Retorno» de los reparables (*Turn Around Time: Off the shelf JPO ROR*).
 - Utilizando al máximo la *Bond Room* (Centro de Gestión de Envíos) para los envíos de material entre Estados Unidos-España, y el Sistema de Transporte del Departamento de Defensa de los Estados Unidos (*Defence Transportation System-DTS*), minimizando los tiempos en los trasiegos de material y evitando licencias de exportación.
 - Obteniendo las ventajas en precios de los repuestos al entregar los componentes averiados (*Replacement Carcass Price*).
 - Utilizando los medios disponibles de la *AV8B JPO*, en lugar de proceder vía FMS (Programas colaborativos con mayor prioridad asignada que los casos FMS).

Por su parte, el Programa PMA 257 (y por tanto la JPO) introduce además en la gestión de su apoyo logístico para la era de posproducción el concepto de Equipos de Apoyo Integrado (*Integrated Product Teams-IPT*). La estructu-

ra IPT tiene como objetivo principal facilitar el proceso de la decisión del mando en el momento oportuno, mediante recomendaciones basadas en datos que provienen de cada equipo, considerados en su globalidad, y no de múltiples suborganizaciones que carecen de la imprescindible visión global (3).

Tercer MOU (actual) de Posproducción y Apoyo (2004-14)

Al MOU de Posproducción y Apoyo (PP&S) se llega en 2004 entre Estados Unidos (como nación líder), UK, Italia y España debido a la necesidad común de satisfacer cuestiones logísticas derivadas de requerimientos operativos similares en sus flotas de aviones *Harrier*. El PP&S MOU se plantea con un doble objetivo:

- Establecer el esquema técnico-financiero necesario para garantizar el apoyo al AV8B en cada flota, a través de los esfuerzos Central Comunes (*Core*) y Específicos de cada país (*Unique*).
- Servir de marco para permitir a los miembros que lo deseen identificar



AV8B Plus con bombas dotadas del kit JDAM (Joint Direct Attack Munition).

(3) El nuevo sistema está diseñado de forma que desde los niveles de dirección se tiene acceso permanente a costes globales, rendimientos y calendarios del Programa de Apoyo Logístico al AV8B.

oportunidades de colaboración (más allá de las incluidas en el *Core*) en diferentes áreas, a través de los denominados acuerdos *Project Arrangements* (PAS).

El coste de la posible participación aliada en los esfuerzos acometidos por Estados Unidos está basado en el presupuesto presidencial de los Estados Unidos (PRESBUD) asignado a la flota *AV8B* del USMC. Posteriormente, el coste es negociado en la JPO de acuerdo a las cifras porcentuales (*off-take*) según sea el número de aviones, turbinas o equipos de apoyo afectados por el esfuerzo en cuestión (4).

Procedimientos financieros del programa conjunto *AV8B*

Tanto para el MOU como para posibles PAS que se decidan acometer, se publica un documento en el que se detallan los procedimientos financieros y el calendario de contribuciones económicas, desglosado para cada país participante en el proyecto. Estos procedimientos, como se verá a continuación, han ido extendiéndose a lo largo de los años de existencia de la *AV8B* JPO:

- Primer MOU: los procedimientos se plasman en el documento JPO *Financial Management Policy and Procedures-FMPD* de julio de 1991.
- Segundo MOU: en octubre de 1993, con motivo del nuevo MOU acordado entre España, Italia y los Estados Unidos, el Ministerio de Defensa en España (a través del DIGENECO) y el *Program Executive Air, ASW and Special Missions Program* (donde se encuadra la *AV8B* JPO) firman el documento «Normas para la Gestión de Fondos y Procedimientos Financieros», por el que ambas partes acuerdan:
 - Que el Gobierno de los Estados Unidos contrata en nombre de España gracias a su condición de socio colaborativo del programa (*Dependable Undertaking*).
 - Que los fondos transferidos desde España a un banco de los Estados Unidos tengan la consideración de pagos a su Gobierno, y que una vez efectuados dichos pagos, el Gobierno de España no tiene obli-

(4) Si un determinado PRESBUD es generoso con el USMC, los *marines* se embarcan en mayores esfuerzos «comunes» encaminados a dotar a sus aviones de mayor «relevancia táctica», y a los aliados les costará más seguirles a la par. En caso contrario (en el que nos encontramos), Italia y España podrán mantenerse con un menor esfuerzo económico. En cualquier caso, tanto para España como para Italia, el ser «socios minoritarios» en el programa supone siempre una gran ventaja.



Harrier en la Armada 2013+: ¿más razones para continuar que para romper?

gación posterior o autoridad para administrar dichos fondos. La gestión de los fondos se delega al Departamento de la Navy (DoN) desde NAVAIR-PMA257 AV8B JPO.

- Que los fondos españoles depositados en Estados Unidos estén garantizados (*collateralized*) por el Banco de la Reserva Federal.
- Tercer MOU: en octubre de 2003, con motivo del *Postproduction and Support*, MOU acordado entre España y los Estados Unidos para apoyar al *AV8B*, y en base a la agilidad demostrada anteriormente, se acuerda extender la validez de las «Normas para la Gestión de Fondos y Procedimientos Financieros» de 1993, a los recursos financieros dedicados por España a su flota de *AV8B*, bajo la cobertura del nuevo MOU. El nuevo FMPD es firmado por el Ministerio de Defensa (DGAM) en octubre de 2005 (5).

(5) Los procedimientos financieros describen explícitamente que en virtud del MOU y bajo el amparo del Arms Export Control Act (AECA), Título 22, Sección 27 (d) para Acuerdos Internacionales, el Gobierno de Estados Unidos adquiere material en beneficio de sus socios de programa de forma no-FMS.

Corolario

La Oficina del Programa Conjunto *AV8B Harrier II Plus* (AV8B JPO) fue creada en 1990 por el secretario de Defensa (SECDEF) de los Estados Unidos para desarrollar una versión radar del *AV8B*, con la colaboración de España e Italia como países copartícipes en el proyecto.

Es el programa colaborativo más antiguo de la Aviación Naval de la US Navy, el único que ha progresado desde unos inicios de I + D (*Research and Development-R&D* en Estados Unidos), atravesado toda la fase de producción, y alcanzado la era de posproducción. Desde la JPO se apoya a las flotas de *AV8B* de Italia y España en modo casi idéntico a la que se hace con los ocho escuadrones *Harrier* de los *marines* (6).

El MOU de Posproducción y Apoyo (PP&S) de 2004 supone para los aviones de la Armada, en definitiva, el ser tratados por cualquier organismo del DOD de los Estados Unidos, como si de la flota de *AV8B* de los *marines* se tratara.

Desde el punto de vista del apoyo logístico creado a su entorno, la Armada podría seguir empleando sus *AV8B* sin problemas hasta finales de la década de los veinte (202X) gracias, sobre todo, a nuestra pertenencia a la *AV8B Joint Program Office* (JPO).

Por último, y no menos importante, el hacerlo aseguraría la continuidad de la importante participación nacional en el apoyo logístico de los aviones *Harrier*. Sostenimiento del que la Industria de Defensa obtiene, además, un enorme conocimiento tecnológico desde hace treinta y cinco años.



(6) Como cofabricantes del avión *AV8B Plus*, ninguno de los apoyos recibidos por los países aliados es vía FMS. Dentro del entorno del Departamento de Defensa de los Estados Unidos (DOD), los contratos FMS se rigen por la autoridad del 22 USC 2762. Por el contrario, los requerimientos lanzados desde la JPO son bajo la autoridad del 22 USC 2767 que contempla mayores beneficios a los programas colaborativos y los exime de las numerosas restricciones impuestas a las transacciones FMS.

LAS COMUNICACIONES Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN LA ARMADA. HACIA DÓNDE VAMOS

Manuel ABALO CORES



Introducción



la hora de abordar cualquier «aproximación» a un determinado asunto es conveniente «tirar» una foto del momento actual para ver dónde estamos y qué condicionantes pueden influir en todo el proceso.

A mi modo de ver estos condicionantes son: el entorno, la tecnología, la organización o estructura y la coyuntura económica.

Una característica esencial de los medios CIS (*Communications and Information Systems*) es su carácter «transversal» a todas las actividades de la Armada, ya que no hay ámbito de actividad que no emplee o fundamente su tarea en elementos del área CIS. Para llevar a cabo toda la gestión documental se usan ordenadores y aplicaciones CIS, y para dar y recibir órdenes se usan la red SACO-

MAR (Sistema Automático de Conmutación de Mensajes de la Armada), el SMN (Sistema de Mando Naval), el SIJE (Sistema de Información de JEMAD), y la NSWAN (*Nato Secret Wide Area Network*). Para el desarrollo de las labores diarias se utiliza la WANPG (*Wide Area Network de Propósito General*), Internet, Lotus, Exchange, *webs*, *chats*, la voz vía teléfono fijo o móvil, el SATCOM (*Satellite Communications*) o el clásico radioenlace naval convencional con equipos de HF (*high frequency*); y hasta para archivar cualquier elemento se usan medios CIS, incluida la orden diaria. El ámbito CIS es como la electricidad, no se ve pero sin ella no podemos hacer nada. Es decir, la actividad CIS está presente en el planeamiento, gestión de recur-

sos y preparación y utilización de la fuerza, incluidos los aspectos administrativos.

En cuanto al «entorno» los requisitos conjuntos de los Ejércitos y la Armada, y sobre todo la coyuntura económica de *austeridad*, común al resto de los ámbitos de la Armada, incide básicamente en los aspectos tecnológicos y también en el de personal. Pero esta situación no debemos dejar que se interponga por mucho tiempo sin que se actualicen los medios y los conocimientos, de tal manera que se abra una «brecha tecnológica» que impida, cuando mejore la situación, volver al estatus actual.

La *tecnología* y su desarrollo es el aspecto más importante a tener en cuenta en el área CIS, y su característica más singular es su *ritmo de cambio*, que no es que sea muy rápido, es «frenético», y desde luego nada comparable al de ningún otro campo de actividad de la Armada.

Esta continua evolución, con la constante aparición de sistemas con mayores prestaciones que impactan con una «complejidad» técnica en todas las áreas de actividad, y que al mismo tiempo que crecen modifican las exigencias técnicas y, la mayoría de las veces, las incompatibilidades, es la que nos coloca en una situación muchas veces incontrolada.

La organización no vamos a discutirla, pero no nos deberíamos olvidar del *personal*, y sin entrar en el debate de su cantidad es muy evidente que la calidad de la formación y conocimientos es siempre mejorable, debido sobre todo a lo referente a la tecnología y su *innovación acelerada*, que no podría ser atendida, sin contar con personal civil externo especializado que proporcione

un alto nivel de conocimientos y su continua actualización, y que no esté sujeto al inconveniente de los perfiles de carrera del personal militar en cuanto a permanencia en los destinos.

La coyuntura económica es difícil, pero no tenemos que hacer el esfuerzo de golpe, sino que podríamos ir por etapas, en la forma que lo permita el presupuesto.

Dónde estamos

En recientes artículos publicados en esta REVISTA analizábamos el presente y futuro de las comunicaciones de la Armada, el primero en lo referente al HF y al BRASS



Rack de servidores del CGA.

(*Broadcasting, and Ship-Shore*), y en el segundo con respecto a las comunicaciones por satélite. En ambos la conclusión fundamental era que tendremos un BW (*band wide*-ancho de banda) mayor y más prestaciones, y por lo tanto mejor conectividad.

Sin embargo, en ellos hablábamos de los Sistemas de Mando y Control enfocados específicamente a la medida de transmisiones, es decir, a las comunicaciones, por lo que ahora deberíamos poner nuestro punto de mira también en los sistemas de información, que son parte fundamental de las tecnologías CIS.

¿Los sistemas de información, cuántos tenemos?

Pues muchos, más de los que deberíamos tener. Si hacemos un pequeño repaso, en Mando y Control encontramos los siguientes: SACOMAR, SMN, NSWAN, MCCIS (*Maritime Command and Control Information System*), SIM (Sistema de Información Militar), SICOMEDE (Sistema de Conmutación de Mensajes Defensa). En cuanto a los de propósito general: Internet, Intranet, Lotus, Exchange, WISE (*Web Information Services Enviroment*), SIMENDEF (Sistema de Mensajería de Defensa), etcétera.

¿Quizá muchos piensen que es un despropósito? Aparentemente sí; sin embargo todos existirán por mucho tiempo y todos serán necesarios. Por eso debemos concentrar nuestro esfuerzo en armonizarlos, sobre todo porque no están integrados y no son compatibles, y muchas veces la información que se pasa por ellos es redundante o está duplicada.

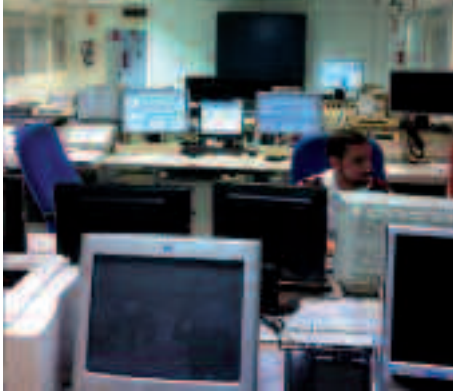
Este aparente despropósito lo tenía pensado resolver el SIM, aplicando la filosofía de «un sólo ordenador y los demás servicios mediante aplicaciones compatibles que funcionen por un único sistema». Pero entre otras cosas, la *austeridad* se está llevando por delante el SIM y su nivel de ambición.

Así pues, se debería andar por el mismo camino en la Armada, supliendo lo que no haga el SIM. ¿Cómo? Pues implantando de forma generalizada dos únicos sistemas: uno de Mando y Control, el SMN, y otro de Propósito General.

El Sistema de Mando Naval deberá tener un condicionante, que es el de poder interconectarse en el SIM, como una parte de él, con total compatibilidad. Y por el SMN deberán funcionar el resto de sistemas, transformándolos en aplicaciones. El primero de ellos, la SACOMAR, en su versión actual o modernizada hasta que entre el SIMENFAS, siendo el sistema de mensajería del SMN. Todo lo demás deberá seguir los mismos pasos.

En cuanto a los de Propósito General se continuará avanzando de la mano de la Subdirección General de Tecnologías de la Información (SDGTIC) del Ministerio de Defensa.

¿Pero esto se puede hacer? Pues sí, se trata de que en las unidades no existan más que dos ordenadores (uno para Mando y Control y otro para



Sala de control de comunicaciones típica en remoto.

Propósito General), con una sola conexión potente (megabits/gigabits), fija en unidades de tierra y por satélite en unidades a flote, y toda la información estaría en la *Nube* de defensa. Claro está que se necesitará un gran centro de control y proveedor de contenidos, con personal especializado para su administración, llamémosle el *Google Defensa*. Según el tamaño de buque podría tener un servidor a bordo, para no quedarse desprotegido. Por supuesto esto implica una inversión y ahora no disponemos del recurso económico.

¿Y la seguridad? Aquí está también otro de los grandes caballos de batalla, la seguridad, que no es muy compatible con la disponibilidad de toda la información para todos, en todo tiempo y en todo lugar. Los sistemas de Mando y Control deberán buscar el equilibrio entre la flexibilidad y la seguridad para evitar agujeros por los que se produzcan «ciberataques».

Estos grandes centros de control tendrán que contar con una unidad importante de ciberdefensa, no solo en los aspectos de acreditación, inspección y certificación, sino en los de monitorización, prevención y alerta de la red (*Computer Emergency Response Team-CERT*).

¿Nos atrevemos a pronosticar el futuro?

Es difícil aventurarse en términos tecnológicos, pero a riesgo de ser atrevidos contestaremos a la pregunta: ¿qué tipo de servicios tendrán los diferentes mandos de la Armada, ya sea en sus cuarteles generales en tierra como a flote o desplegados?

Bien, estos servicios podrán variar con el tiempo, sobre todo en cuanto a capacidades de información, según las unidades actúen solas o integradas en otras fuerzas, tengan desplegados a bordo componentes de Estado Mayor o mandos a flote, y dependiendo de la entidad y composición de estos. En Mando y Control, por ejemplo, una combinación de SIJE/VTC (*Video Teleconferencing*), MHS (*Message Handling Systems*) SACOMAR, MCCIS (*Maritime Command and Control Information System*) a través del SMN, ICC (*Interdicted Command and Control*), servicios de correo electrónico, WISE (*Web Information Services Environment*), JCHAT (*Joint Tactical Chat*) del

SMN, SIVICEMAR (Sistema de Información y Vigilancia para el Conocimiento del Entorno Marítimo de la Armada), Fax, Link 11 y Link 16, más servicios de voz y otros servicios OTAN y aliados, como CRONOS (*Crisis Response Operations at Nato Open Systems*) NSWAN, AIMS (*Allied Information Management System*), BICES (*Battlefield Intelligence Collection and Explotation System*), CENTRIXS (*Combined Enterprise Regional Information Exchange System*). En Propósito General se añaden los WAN-PG, Internet, Intranet, Fax y Telemedicina, más los circuitos tácticos de HF, UHF y VHF.

Estos servicios serán proporcionados en la mayor parte por equipamientos satélite con una o varias portadoras, cada una de las cuales suministrará canales de voz y canales de datos con diversas velocidades binarias.

En cuanto a las comunicaciones tácticas, también dependiendo del tipo y misión del buque, las unidades de superficie contarán típicamente con entre seis y diez equipos de HF, otros tantos de UHF, VHF y los emergentes LTE (*Long Term Evolution*), WIMAX (*Worldwide Interoperability for Microwave Access*) y WIFI (*Wireless Fidelity*). En el corto plazo estos servicios y equipamientos no variarán, pero en el medio y largo plazo, y desde el punto de vista operativo y tecnológico, se desarrollará en los siguientes términos generales:

- Se tenderá a aumentar cada vez más el ancho de banda (BW) de los sistemas, lo que permitirá a las unidades y a los mandos en tierra o desplegados estar permanentemente conectados (hiperconectividad) y permanentemente informados (superinformación), con toda clase de dispositivos (consolas operativas, tácticas, de presentación, de propósito general, navegación, e incluso de Mass Media). Los anchos de banda serán de cientos de megabits o de gigabits, a través de grandes satélites, en bandas nuevas (Ka) y con múltiples *spots*, sin descartar constelaciones en bandas comerciales.
- Los dispositivos cada vez serán más simples, residiendo en ellos solo la capacidad de acceder a la información, ya no ubicada en los propios dispositivos, sino en una nube informática virtual, con tendencia al concepto de dato único y a compartir a través de sistemas cada vez más orientados al intercambio de información y a estar federados.
- Además, se tenderá también a una mayor interacción entre estos dispositivos, lo que se conoce como M2M o lenguaje *máquina con máquina*, lo que abrirá unos horizontes insospechados.
- Las redes tácticas pueden ir disminuyendo, siendo sustituidas cada vez en mayor medida por sistemas *chat*, WISE y *web-mail*.
- En cuanto a los sistemas de información encargados de facilitar el acceso/intercambio de información, se tenderá cada vez más a su inte-



Equipos típicos *router* y *fleximux* usados para manejo de datos.

gración en un solo sistema, de tal forma que existan dos dominios: uno clasificado de Mando y Control y otro sin clasificar de Propósito General. En el clasificado correrán todos los sistemas de información de carácter operativo, entre los que estarán el SMN, SACOMAR, SIJE, TALOS (*Transportable Autonomous Patrol for Land Order Surveillance*), etc., y los que vendrán a continuación de la mano del SIM, que finalmente debería aglutinar a todos.

- Por el lado del Propósito General irán todas las aplicaciones de ofimática, correo electrónico, SIMENDEF, etcétera.
- Por otra parte, los sistemas de información derivados de nuestra pertenencia a las diferentes organizaciones internacionales de seguridad y defensa, NS-WAN, CENTRIXS y similares, difícilmente podrán estar integrados.
- La dependencia del ciberespacio es cada vez mayor, hasta el punto que ya es considerado como el quinto dominio, junto con la tierra, la mar, el aire y el espacio. Es en este dominio donde se realiza los intercambios de información en cualquier formato (texto, imagen, vídeo, correo, mensaje, voz, etc.), que habilitan la capacidad de mando y control e información. Es previsible un gran crecimiento de dispositivos móviles conectados en red con capacidad casi infinita de proporcionar información en tiempo casi real.

Conclusiones

Los medios CIS se desenvuelven entre dos grandes condicionantes, como son la transversalidad y la rapidez de evolución, que los hacen acreedores a ser considerados como un factor estratégico.

La actual coyuntura económica, marcada por la austeridad, no ayuda a los cambios tecnológicos, y es un factor muy a tener en cuenta, pues si se pierde el paso en el avance tecnológico, sobre todo si es en un par de saltos, luego el esfuerzo económico será imposible de asumir y perderemos el tren de la tecnología.

Las innovaciones tecnológicas futuras hacen prever anchos de banda y conectividad en el entorno de los gigabits, suficientes para atender cualquier sistema.

El amplio desarrollo y número de sistemas de información hacen inviable su mantenimiento en el estatus actual, sobre todo porque muchos no son interoperables ni compatibles.

Los retrasos e incertidumbres en la implantación del SIM y su reducción del nivel de ambición empujan a la Armada a adelantarse en el proceso de implantación de un solo sistema para Mando y Control y otro para Propósito General.

El de Mando y Control será el SMN, que tendrá que incorporarse en el futuro al SIM, por el que funcionarán las demás aplicaciones, tales como SACOMAR, etc., al menos hasta que llegue el SIMENFAS.

Este SMN tendrá que tener la misma capilaridad que ahora tiene la SACOMAR y llegar a cualquier unidad de la Armada, dado que el SIM no lo va hacer.

Por el sistema de Propósito General irán todas las aplicaciones de ofimática, correo electrónico, SIMENDEF, etcétera.

El futuro está en la *Nube*, de tal manera que el conocimiento no estará en las unidades, hiperconectadas, con grandes anchos de banda del orden de gigabits, sino en un gran centro de control, que tendrá además el potencial necesario de administración y seguridad para evitar ataques cibernéticos.

La disponibilidad presupuestaria será una dificultad añadida, pero no será necesario recorrer el camino de golpe, se podrá ir poco a poco, paso a paso, pero manteniendo siempre el objetivo a la vista: mayores prestaciones, mayor ancho de banda, mejor conectividad y sin perder de vista la seguridad.

BIBLIOGRAFÍA

- ABALO CORES, Manuel: «El futuro de las comunicaciones satélite». REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo 2012.
 — «El futuro de las comunicaciones en HF en la Armada». *Op. cit.*, mayo 2011.
 Seminario «Santander Comunicaciones Satélite 2012».
 Jornadas Tecnológicas de la Semana Naval de Madrid 2012.
 Seminario «48 horas con Telefónica Bilbao 2012».

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

El procedimiento para solicitar una obra en impresión bajo demanda será el siguiente:
Enviar un correo electrónico a **publicaciones.venta@oc.mde.es** especificando los siguientes datos:

Nombre y apellidos

NIF

Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

Dirección de facturación
(si difiere a la dirección de envío)

Título y autor de la obra que desea un impresión bajo demanda

Número de ejemplares que desea

Recibirá en su correo electrónico un presupuesto detallado del pedido solicitado, así como instrucciones para realizar el pago por internet.

Si acepta el presupuesto, deberá realizar el abono y enviar por correo electrónico a **publicaciones.venta@oc.mde.es** el justificante de pago.

En breve plazo recibirá en la dirección especificada el pedido así como la factura definitiva.

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título

ISBN (si se conoce)

Nº de ejemplares

Apellidos y nombre:

NIF:

Teléfono

Dirección:

Población:

Código Postal

Provincia:

E-mail:

Opción de envío:
solo y en destino o a internet

Apellidos y nombre:

NIF:

Dirección:

Población:

Código Postal

Provincia:



Publicaciones de Defensa
Camino de los Ingenieros, 6 • 28047 Madrid
Teléfono: 91 364 74 27 (Pedidos)
publicaciones.venta@oc.mde.es

RELEVANCIA NAVAL

Alejandro MACKINLAY FERREIRÓS



Introducción



lo largo de la historia la estrategia marítima ha tenido un objeto inalterable, el control del mar, el cual tiene una utilidad doble: conseguir el acceso a las costas enemigas, o de interés, mientras que se imposibilita el del rival a las propias, y asegurar las derrotas del tráfico marítimo propio, impidiendo al adversario el uso de las suyas. Así este trabajo trata de examinar la trascendencia actual del control del mar, para ello analizaremos la percepción en nuestro entorno de la estrategia marítima, como resultado del devenir histórico de las últimas décadas, intentando comprender las razones por las que hasta hace bien poco ha estado ausente de

las corrientes dominantes de pensamiento estratégico, polarizadas en las campañas terrestres en Asia.

A continuación se analiza el escenario internacional para determinar los potenciales desequilibrios que pueden configurar la historia estratégica de los próximos años y que, como veremos, se encuentran alrededor del Asia marítima, donde la emergencia de China está conformando diferentes retos a la única superpotencia mundial, los Estados Unidos. Un espacio en los que los Estados Unidos ejercen la primacía militar, fundamentalmente mediante las unidades de su Marina, la única con capacidad de influencia global e instrumento principal de la estrategia general de Washington, de carácter fundamentalmente marítimo.

Ello nos coloca ante un escenario definido por una competición estratégica, hasta ahora pacífica, por el control de la periferia marítima de Asia y sus accesos, entre los Estados Unidos, sus aliados, permanentes o de ocasión, una China emergente y un Irán con ambiciones regionales. Finalmente se desgranarán algunas conclusiones que para evitar errar se extraen del análisis de aquellos elementos que definen la naturaleza del conflicto, violento o no, en el contexto marítimo, evitando hipótesis que, si bien pueden resultar atractivas, su materialización depende de decisiones (políticas) que resultan imponderables.

Sobre lo que fue del pensamiento marítimo

Hasta el final de la Guerra Fría los Estados Unidos llevaron a cabo una estrategia general, fundamentalmente marítima, para contener la expansión del bloque soviético en la periferia de Eurasia, manteniendo la superioridad naval sobre la flota soviética y así garantizar el abastecimiento de Europa por mar en el caso de una ofensiva terrestre del Pacto de Varsovia. Con el colapso de la URSS ese planteamiento estratégico desapareció, quedando los Estados Unidos y sus aliados como dueños indiscutibles de los océanos del globo, sin rival alguno que disputara su dominio. Una ausencia de retos marítimos que ha contribuido a la percepción marginal del ámbito marítimo, asumiéndose el control occidental del mar como una condición permanente de la que se beneficia toda la comunidad internacional, sin otras restricciones que las impuestas por unos grupos de piratas en el Índico occidental.

Además la respuesta americana al 11-S, y las consiguientes campañas terrestres en Asia, también han contribuido a empañar la visión marítima occidental. El resultado ha sido una noción de las fuerzas navales como elemento cooperador en las operaciones terrestres, a las que prestan apoyo logístico y de fuegos, principalmente con medios aéreos y en la que la actuación específica se orienta principalmente a las misiones no tradicionales, como la lucha contra la piratería y el terrorismo. Un enfoque que obvia que la utilización de las enormes capacidades de la Marina americana en apoyo de las campañas en Asia ha sido posible gracias a que los Estados Unidos han carecido de retos navales de importancia desde 1990 y que soslaya la necesidad del control del mar, mientras que traslada a las misiones no tradicionales la carga del requerimiento de las capacidades específicamente navales.

Sin embargo, todo lo bueno y que es gratis dura poco. Así hace diez años, con la atención estratégica de Washington y sus aliados absorbida por los conflictos terrestres en Asia, se abrió una ventana de oportunidad para modificar los equilibrios de poder a escala global. Una ocasión hábilmente aprovechada por Rusia para recrear su esfera de influencia en el Cáucaso y Asia Central, pero que sobre todo coincidió con la consolidación del desarrollo económico de China y de otras naciones del Asia marítima. Una situación que de forma natural tiende a transformar los equilibrios en el Extremo Oriente, que desde el final de la Segunda Guerra Mundial están determinados por la presencia militar americana. Por su parte en Oriente Medio, la retirada americana de Irak en 2011 y la consolidación del Gobierno chiíta de Bagdad ampliaban la libertad de acción de Teherán, permitiéndole centrar en el estrecho de Ormuz su estrategia para contrarrestar la presencia militar americana en la región.

Los mares y océanos del globo. Una situación en flujo

La expansión marítima de China y las necesidades de su estrategia marítima

Tradicionalmente China ha sido un poder continental que priorizaba la cohesión de su núcleo de población Han y la defensa de sus fronteras terrestres; sin embargo el enorme incremento de su poder en las últimas décadas, fruto de su crecimiento económico, ha dado lugar a un profundo cambio en sus necesidades estratégicas. Ahora con sus fronteras terrestres seguras y sin convulsiones internas por primera vez en su historia moderna, China está proyectando su poder hacia el exterior, tanto para asegurar su enorme comercio internacional como para evitar la penetración de potencias rivales en sus regiones costeras, posibilidad que Beijing contempla con horror debido a las experiencias de los siglos pasados. China necesitaría desarrollar una estrategia marítima en dos fases: primero, conseguir el control de los mares Amarillo, del Sur y del Este de China, su *buffer* marítimo, para a continuación establecer una presencia naval significativa en el Pacífico occidental y en el Índico, la visión oceánica (1). Beijing está llevando a cabo un proceso de mejora y modernización de sus capacidades navales, al que complementa un nuevo concepto de operaciones en alta mar para, mediante el empleo de submarinos, misiles y aviación, hacer frente a potenciales rivales en su periferia marítima (2). Algo bautizado como *Anti Acces: Area Denial (A2AD)* (3), aunque en el fondo es solo una defensa costera expandida, la proyección a la mar de la tradicional estrategia continental china.

Las cadenas de islas

Precisamente el supuesto *buffer* marítimo chino está contenido en la llamada «primera cadena de islas» (4) que lo rodea y deja todos los accesos

(1) LI, Nan: *The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From «Near Coast» and «Near Seas» to «Far Seas»*, Asian Security, 5:2, pp. 144-169, 2009.

(2) En marzo de 1996 los Estados Unidos desplegaron dos grupos de combate de portaaviones como respuesta a numerosos lanzamientos de misiles por el Ejército Popular de Liberación (ELP) chino en aguas próximas a la isla. La incapacidad de la Beijing para hacer frente al despliegue naval americano fue la principal causa del desarrollo de la nueva estrategia marítima china.

(3) *Anti Acces: Area Denial (A2AD)*: es una noción, y su acrónimo que trata de redefinir el más simple y exacto concepto de control negativo de la mar.

(4) Los estrategas chinos han establecido una serie de cadenas de islas que marca el perímetro marítimo que China ambicionaría controlar conforme su poder naval se expande: la

de China a aguas oceánicas bajo el control de potenciales rivales, una condición que Beijing necesita alterar si quiere conseguir el control real de su periferia marítima, por la que circula más del 50 por 100 del tráfico marítimo mundial.

Además la ejecución de una subsiguiente estrategia oceánica requiere que China pueda proyectar su fuerza naval sin restricciones a través de la «cadena de islas». Algo muy difícil de conseguir, pues la creciente agresividad china en los contenciosos de las Spratly y Senkaku/Diaoyu está provocando que las naciones del sudeste asiático y Japón busquen una mayor implicación americana en el mantenimiento del equilibrio de seguridad en Asia, mientras refuerzan sus propias capacidades aeronavales. Taiwán, considerada por China como una parte integrante de su territorio, sería el punto más proclive para que Beijing, tomando su control, consiguiese el libre acceso a aguas oceánicas (5).

La segunda etapa. Expansión oceánica de China

La potencial expansión del poder naval de Beijing en los océanos Índico y Pacífico está todavía en el futuro. Lo que sí está teniendo lugar es la aparición de intereses marítimos chinos de una forma pareja y natural con el incremento del poder de Beijing. En el Índico, China ha reforzado su presencia mediante la llamada «cadena de perlas» (6), en la que destaca la importancia estratégica de los puertos de Gwadar, a las puertas de Ormuz, y Hambantota, en la punta sur de Sri Lanka, a caballo entre la bahía de Bengala y el mar de Arabia. Igualmente las inversiones chinas en puertos birmanos, como en Kyaukpyu, permitirían la conexión, mediante oleoducto, de la provincia china de Yunnan con la bahía de Bengala, evitando que el petróleo del Oriente Medio tenga que cruzar el estrecho de Malaca. En lo que se refiere al Pacífico occidental, por el momento y más allá de una presencia naval ocasional, el interés de

«primera cadena de islas» comprende las aguas entre el litoral chino, el archipiélago japonés, las islas Ryu Kyu, Taiwán, las Filipinas y el archipiélago indonesio, abarcando la totalidad del mar Meridional de China. La «segunda cadena de islas» abre el perímetro hasta las Marianas y Guam, expandiéndose hacia el sudeste hasta Nueva Guinea.

(5) La relaciones entre Estados Unidos y Taiwán, en ausencia de reconocimiento diplomático formal, están reguladas por la *Taiwan Relations Act* (TRA) de 1979, que establece que los Estados Unidos deben mantener la capacidad para resistir un cambio forzado del estatus de Taiwán.

(6) La denominada «cadena de perlas» es un conjunto de infraestructuras marítimas en las naciones ribereñas del Índico, financiadas por China y gestionadas por operadores civiles, entre los que se incluyen Gwadar (Pakistán), Hambantota (Ceilán), Chittagong (Bangladesh) y Sittwe y Kyaukpyu (Birmania).

China sería establecer un *buffer* marítimo adicional, la segunda «cadena de islas» (7).

El otro extremo de Asia: el golfo Pérsico, el estrecho de Ormuz y los persas

Precisamente el extremo oeste del interés marítimo chino se encuentra en la región del golfo Pérsico, de la que China es el mayor importador del petróleo y donde la presencia militar americana impone el equilibrio regional, frenando la expansión política e ideológica de repúblicas islámicas (8). Despliegue al que Teherán responde mediante una estrategia de «disuasión agresiva», utilizando la amenaza de uso de la violencia contra los intereses americanos en la región, como es la libertad de navegación y el acceso a través de Ormuz. Un bloqueo iraní del estrecho tendría gravísimas consecuencias para la economía global, dañando enormemente la incipiente recuperación económica americana. Como medida disuasoria los Estados Unidos han incrementado su despliegue aeronaval en la región. Una situación en parte curiosa, ya que los Estados Unidos utilizan su fuerza aeronaval para garantizar el libre tránsito a través de Ormuz y del Pérsico, cuando solo una parte mínima del comercio marítimo que lo cruza es con los Estados Unidos, algo de lo que China se beneficia sin coste alguno.

El reto geopolítico iraní

La posibilidad del control persa sobre los flujos de petróleo a través de Ormuz es un reto de primera magnitud para los Estados Unidos al que desde la retirada de Irak en 2011 y la reducción del despliegue militar en la península Arábiga debe hacer frente, principalmente con fuerzas aeronavales. Por ello, a medio plazo el despliegue de unidades navales americanas en el área seguirá siendo imprescindible, impidiendo «pivotar» la fuerza aeronaval americana hacia el este de Asia, tal como pretende la Administración Obama (9). La realidad es que los Estados Unidos se enfrentan a la necesidad de mantener permanentemente un importante despliegue de fuerzas en el área del golfo Pérsico para evitar que Irán, con unas capacidades navales reducidas, consiga hacerse con el control de sus accesos marítimos y desestabilizar el frágil equilibrio de seguridad regional.

(7) Ver nota 4.

(8) TAKEYH, Ray: *Hidden Iran: Paradox and Power in the Islamic Republic*. Times Books, Nueva York, 2006, pp. 61-62.

(9) Department of Defense United States of America. *Sustaining U. S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense*. Washington, 5 de enero de 2012, p. 2.

El A2AD iraní. Otra resurrección de la Jeune École (10)

Basta hojear publicaciones militares especializadas (11) para advertir las limitaciones iraníes frente al enorme potencial militar americano, algo que ha llevado a Teherán a optar por modos de acción asimétricos que, extrapolando los conceptos de guerra irregular que tan buenos resultados han dado a Hezbolá en el Líbano, traslada al ámbito marítimo. Una estrategia en línea con el A2AD chino, que con medios mucho más limitados y baratos trata de neutralizar una fuerza muy superior en un escenario geográfico restringido mediante el uso coordinado de minas, submarinos, misiles lanzados desde baterías en tierra y buques y ataques simultáneos de enjambres de embarcaciones menores (*swarming*) para saturar las capacidades de autodefensa de los buques oponentes, algo ciertamente más complicado de lo que aparenta y que desde luego no tiene nada que ver con la guerra irregular en las montañas del Líbano.

La última gran potencia marítima

Los recursos son limitados, también para los Estados Unidos

Aunque el fin de la presencia militar americana en Irak y la próxima retirada de Afganistán están permitiendo a Estados Unidos liberar parte de sus recursos militares para poder utilizarlos en otras regiones, los controvertidos resultados de las campañas en Asia, los recortes presupuestarios automáticos (12) (*sequestration*) y otros adicionales necesarios para responder a la crisis fiscal americana hacen pensar en un posible declive de la fortaleza militar de los Estados Unidos. En consecuencia, la Marina americana, principal herramienta de la estrategia de Washington, podría perder su capacidad de influencia global (13), algo que corroboraría la constante disminución de buques en servicio, pasando de 594 en 1987 a los 287 actuales (14). Limitación que hace

(10) La *Jeune École* es una escuela de pensamiento naval que se desarrolló a finales del siglo XIX, principalmente en Francia, y que defendía el uso de pequeñas unidades navales equipadas con torpedos, minas, etc., con las que hacer frente a una flota más potente de acorazados.

(11) CHAPTER, Seven: «Middle East and North Africa», *The Military Balance*, 111:1, p. 297.

(12) *Sequester* o *sequestration* es un procedimiento de recortes automáticos del presupuesto de los Estados Unidos, que se aplican desde el 1 de marzo de 2013, conforme a la *Budget Control Act 2011* y que implican para 2013 una reducción de 84,5 millones de dólares, de los que aproximadamente la mitad corresponde al Departamento de Defensa.

(13) WHITENECK, Daniel; PRICE, Michael; JENKINS, Neil, y SWARTZ, Peter: «CNA Analysis & Solutions para OPNAV N00X», *The Navy at a Tipping Point: Maritime Dominance at Stake?* Washington, marzo 2010.

(14) US Navy Active Ship Force Level 1886-present. *Naval History & Heritage Command*, 2012.

imprescindible para Washington priorizar su despliegue en las regiones de mayor interés, lo que apunta la *Guía Estratégica del 2012* al plantear «pivotar» el despliegue militar hacia el este de Asia.

La estrategia, la potencia naval y los medios de la Marina americana

Actualmente los Estados Unidos son la única gran potencia naval, consecuencia de una estrategia nacional de orientación marítima, que requiere una marina con medios y recursos incomparablemente mayores a cualquier otra en el mundo, razón por la que necesitan 11 portaaviones, si no más. La Marina americana dispone actualmente de 287 buques de todas las clases (15), indiscutiblemente la flota más poderosa del mundo, aunque numéricamente es relativamente reducida para mantener la presencia global que requiere la estrategia de Washington, sobre todo en caso de conflictos simultáneos, algo que la *Guía Estratégica de 2012* mantiene como posible (16).

El océano Índico y la competición de titanes

El interés marítimo principal de Beijing está definido por sus dos extremos, su *buffer* marítimo y el golfo Pérsico, ambos conectados por el océano Índico y superponiéndose a los de Washington, que se expanden sin solución de continuidad entre el Japón y la península Arábiga. Un espacio marítimo que une la inmensa población del este de Asia, 2.200 millones de habitantes, con la del sur del continente, otros 1.700 millones de personas, en un momento en que sus economías generan la mayor parte del crecimiento global y en el que se centra la competición por influencia, afortunadamente por ahora pacífica, entre una China emergente y la superpotencia americana que aparenta debilidad. Una situación que lleva el centro de gravedad marítimo del mundo a Malaca, punto de conexión principal entre ambas regiones, en las que muy probablemente se desarrollará la historia marítima de las próximas décadas y en la que naciones como la India y Japón tendrán un papel principal.

(15) Congressional Budget Office, Congress of the United States (2010). *An Analysis of the Navy's Fiscal Year 2011 Shipbuilding Plan*. Washington, 2010.

(16) Department of Defense United States of America. *Sustaining U. S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense*. Washington, 5 de enero de 2012, p. 4.

Los elementos del contexto marítimo

La inevitable geografía marítima en el siglo XXI

La geografía es un elemento determinante de las necesidades de los Estados y pueblos; igualmente la geografía impone el contexto espacial de los conflictos y condiciona el diseño y capacidades de la fuerza que se ha de emplear en cada uno de sus ambientes, el territorio, la mar, el aire, el espacio y el ciberespacio, algo tan válido en el siglo XXI como en el pasado. Así la geografía marítima de Asia, desde el mar del Japón hasta el golfo de Adén, impone el marco de la competición geopolítica, definido por el proceso de resurgimiento de China, en el que una potencia tradicionalmente terrestre, Beijing, retaría la supremacía de la actual potencia marítima en Asia, los Estados Unidos. Una pugna que tiene como elemento central el espacio marítimo, imponiendo los requerimientos estratégicos a cada uno de los potenciales contendientes y las capacidades necesarias de la fuerza, eminentemente aeronavales.

El escenario y la necesidad de control del mar

Cualquier conflicto marítimo tiene como principal elemento en disputa el control del mar, objeto permanente de la estrategia marítima. Así los potenciales rivales deben definir estrategias contrapuestas con ese mismo objeto, China para controlar los mares que la rodean, un paso imprescindible e inevitable, para posteriormente poder asegurar la presencia de su Marina en el Índico y el Pacífico occidental; mientras, para los Estados Unidos, resulta vital mantener la superioridad aeronaval en la región, garantizando la libertad de accesos al Asia marítima y el comercio y el flujo de recursos desde el Oriente Medio y el Este y sudeste de Asia, además de mantener la superioridad naval en los accesos a América del Norte.

El peso del escenario en Oriente Medio

La situación actual en Ormuz es una suerte para Beijing ya que, además de beneficiarse del despliegue americano que garantiza la libertad de acceso a los recursos energéticos, obliga a Washington a mantener una fuerza sustancial en la región, evitando su reposicionamiento al Extremo Oriente. Irán, con su «disuasión agresiva» y unas capacidades aeronavales muy limitadas, fija una parte sustancial del poder aeronaval americano en la vecindad del Pérsico, impidiendo que Washington pueda reposicionar esos medios en otras regiones del globo. Razón por la que, además de por otras, los Estados

Unidos necesitan aliados en la periferia marítima de Asia que cooperen para equilibrar la influencia de Beijing en el Asia marítima; la coincidencia de intereses al respecto entre los Estados Unidos, la India y Japón es más que destacable.

Las estrategias asimétricas

Ambos escenarios, el Pérsico y el Extremo Oriente, se caracterizan por que los potenciales rivales de la potencia marítima plantean estrategias navales aparentemente revolucionarias, que trasladan al ámbito marítimo los conceptos de guerra asimétrica (17), como si eso fuese una innovación. La guerra naval ha sido siempre esencialmente asimétrica, excepto en escasas ocasiones, como Jutlandia o Trafalgar; la A2AD china es asimétrica y, como la *Jeune École*, reconoce la superioridad naval del potencial oponente y trata de contrarrestarla mediante el empleo coordinado de medios dispares y más asequibles y así conseguir el control, aunque sea negativo, de los mares que rodean China. Por su parte Irán lleva al extremo la idea de asimetría, intentando trasladar al ámbito marítimo la experiencia de guerra irregular en las montañas del Líbano. A todo ello los Estados Unidos responden con desarrollos tecnológicos de sistemas de armas ultraavanzados, con los que mantener el carácter dominante de su fuerza y asegurarse el acceso a las áreas de interés estratégico.

La estrategia marítima en el siglo XXI

Casi por sorpresa, cuando la atención estratégica occidental estaba enfocada casi exclusivamente en las campañas antiterroristas en Asia Central, aparece un escenario global en el que la geopolítica recupera su función como motor de la historia y en el que la pugna por influencia en el espacio marítimo asiático se identifica como su característica más sobresaliente. Así la historia estratégica de las próximas décadas muy posiblemente se desarrollará entre las costas de los mares que rodean China y las del Índico hasta alcanzar el este de África, y será escrita por los Estados Unidos, China, Japón, la India y otros, como Irán, y en ella el control del mar, o la capacidad de ejercerlo, ya está teniendo una importancia vital. Un guion que se repite en la historia y en la que la última gran potencia marítima existente, Estados Unidos, tendrá que

(17) El concepto teórico de simetría militar y por lo tanto su antónimo, la asimetría, tienen su origen en los campos de batalla del Frente Occidental, entre 1914 y 1918, donde lo similar del armamento, tácticas y fuerzas impedían la maniobra. La idea de asimetría naval tiene su mejor expresión teórica en la *Jeune École*, y su ejemplo práctico en las campañas submarinas alemanas de las Primera y Segunda Guerras Mundiales.

hacer frente al reto de la nueva superpotencia continental asiática, China, y simultáneamente a otros como el que supone Irán. El desenlace se resolverá con la continuidad de la supremacía americana, sostenida en su poder naval, o bien con la tan anticipada, e irresponsablemente deseada por algunos, «multipolaridad» con China como la principal potencia euroasiática y varias potencias regionales, Rusia, India o Japón, compitiendo por recursos e influencia en un escenario tendente al «equilibrio de poder» y por lo tanto inestable. Un contexto en el que las antiguas potencias marítimas europeas tienen un papel cada vez más limitado, tanto por la cada vez mayor limitación de medios navales como por los efectos de la actual crisis europea, que bloquea toda su atención estratégica. Finalmente señalar que la vuelta de la geopolítica, en el contexto examinado, restablece la imprescindible necesidad y relevancia de la estrategia marítima que, guste o no, ya está definiendo un nuevo capítulo en la historia.





VIVIDO Y CONTADO

Luis MOLLÁ AYUSO



UNIO de 1976, a punto de superar el primer curso en la Escuela Naval, embarcó la promoción al completo para el viaje de fin de curso a bordo de las fragatas *Legazpi*, *Vicente Yáñez Pinzón*, *Álava* y *Liniers*, agrupación al mando del entonces comandante-director, capitán de navío Salvador Moreno de Alborán.

Si alguno de nosotros había llegado a pensarlo, desde luego quedó claro nada más salir de Marín que aquello no iba a ser ni mucho menos un viaje de placer, pues a las naturales guardias y servicios a bordo no tardaron en añadirse los castigos infligidos por los guardias marinas de cuarto curso, las más de las veces trabajos al alba, que consistían en levantarse antes que el sol para realizar cualquier trabajo que se le ocurriera al guardia marina en cuestión.

Como para cualquier promoción de la época, una de las asignaturas «coco» de los aspirantes era la electricidad, de la que lo único que recuerdo es que la estudiábamos en dos grandes tomos de un tal Chester L. Dawes, si bien la cuestión del aprendizaje quedaba bastante huérfana en la mayoría de los casos.

Una tarde a bordo del *Liniers*, uno de los aspirantes de mi guardia, al que llamaremos Masco, me confió que un guardia marina de máquinas le había castigado con un trabajo de alba consistente en presentar un modelo descriptivo de la instalación eléctrica a bordo, preguntándome a continuación si sabía de dónde podía sacar la información; pero ni yo ni ningún otro compañero supimos darle respuesta.

Pasamos la mañana del día siguiente entre clases, guardias y ejercicios, y latía entre nosotros la curiosidad de saber qué habría pasado con Masco. Cuando al fin coincidimos en el comedor, nos sorprendió con un trabajo de varios folios con todo lujo de dibujos y diagramas de colores que nos mostró muy ufano. Pero aquello no le pareció suficiente y viendo que ninguno de nosotros sabíamos nada del contenido del trabajo, intentó infructuosamente explicárnoslo. Masco estaba tan orgulloso de su obra y de haber conseguido, al fin, descubrir los secretos del mundo de la electricidad que no perdía ocasión de ilustrar a cualquier incauto que le cayera cerca, y más de una vez lo vimos en cubierta explicando las líneas de corriente a algún marinero despistado que lo escuchaba disciplinadamente, pensando seguramente de qué manicomio se habría escapado semejante loco.

Así las cosas el viaje nos llevó a aguas del archipiélago balear, y un atardecer, precisamente en nuestra guardia, el circuito táctico trajo la orden del OTC de formar en línea de fila para cruzar el conocido Paso de las Estrellas, quedando asignado al *Liniers* el último puesto de la formación. El Paso de las Estrellas es un canal angosto, suficientemente ancho para la manga de aquellos barcos afilados, pero no mucho más, por lo que la orden fue recibida por el comandante con claras muestras de rechazo.

Comenzaba a anochecer y los barcos se seguían unos a otros lentamente como una hilera de patos, y conforme se acercaba nuestro momento el berrinche del comandante iba en aumento. La composición del puente puede imaginársela cualquiera: el comandante con unos prismáticos, pegado a los cristales de proa, y tras él cada uno con sus correspondientes anteojos, el segundo, jefe de operaciones, oficial de derrota, oficial de guardia, el subalterno, entre siete u ocho suboficiales, cabos y marineros de la guardia y sus homólogos alumnos, guardias marinas y aspirantes, y entre estos últimos, el que suscribe, en las palancas del tacómetro de las revoluciones, y a mi lado, a la caña, el aspirante Masco, seguramente con su trabajo de electricidad bajo la lanilla gris listo para ilustrar a cualquier incauto que se le aproximara, aunque claro, no en aquellos momentos en que el grado de tensión solo era comparable al de las imprecaciones y juramentos del comandante.

Los tres primeros barcos ya habían pasado y sólo faltábamos nosotros. A la tensión que se masticaba en el puente se sumaba la que aportaban las docenas de ojos escrutadores que nos contemplaban desde los puentes de los barcos que ya habían cumplido la desagradable orden del OTC. El silencio era tan denso que podía cortarse con una cuchilla y ni siquiera el jilguero que nos acompañaba desde su jaula a la salida al alerón se atrevía a entonar sus armoniosos trinos. En ese momento el comandante dejó descansar los prismáticos sobre el pecho, se giró y formuló una pregunta dirigida seguramente al oficial de derrota.

—¿Qué corriente tenemos?

Quien más quien menos todos disimulamos buscando telarañas en el techo o en el suelo. Todos excepto Masco, que esbozando una sonrisa de satisfacción exclamó lleno de júbilo:

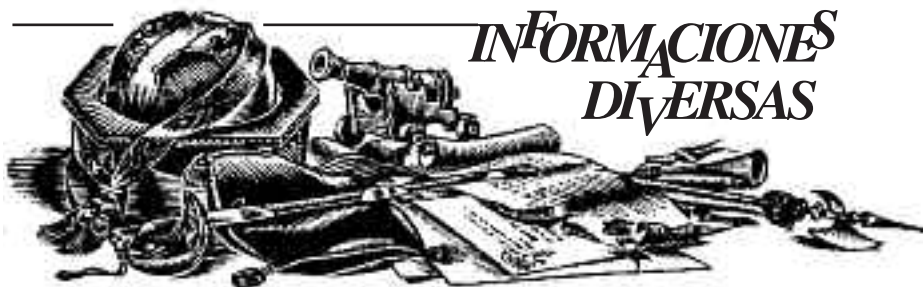
—¡Alternar mi comandante!

La mirada del comandante fulminó a nuestro querido Masco, al que no volvimos a ver asomar por el puente durante el resto del viaje, aunque sé que el paso del tiempo no ha hecho mella en su espíritu y de vez en cuando lo sigo encontrando por los pasillos del Ministerio de Defensa tratando de ilustrar a cualquier incauto que se le acerque sobre el tenebroso mundo de los electrones.





Patrullero *Vencedora* en la dársena del puerto de Cartagena.
(Foto: F. García Flores).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIEN AÑOS



El número del mes de julio de 1913 se inicia con el artículo *Influencia de la Marina militar en las relaciones Iberoamericanas*, texto de la conferencia pronunciada por el almirante Ramón Auñón y Villalón, marqués de Pilares, en la Unión Iberoamericana, el día 26 de mayo de 1913. Le sigue *El Combate de Trafalgar*, continuación

de lo publicado en el número del mes de mayo. Continúa con el *Manejo marinero de los modernos buques de guerra*, apéndice al capítulo XXIV, al que sigue la continuación de *Un proyecto marítimo muy bueno ó muy malo*, por José Ricart y Giral, director de la Escuela Náutica de Barcelona. El coronel de Ingenieros Jacobo G. de Roure nos presenta la última parte del artículo *Conferencia Internacional Radiotelegráfica de Londres*. El último artículo de este número versa sobre la *Unificación de las longitudes de parrillas para calderas*, del ingeniero de 1.ª clase José M. Dorda.

Dos *Necrológicas*, del capitán de corbeta Emiliano Castaño y del primer teniente José Pereira, dan paso a las *Notas Profesionales* elaboradas por la *Sección de Información*, en este caso relacionadas con Alemania, Austria-Hungría, España, Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Italia, Japón y Rusia.

Una circular enviada por la comisión organizadora del Segundo Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil, *Bibliografía* y *Sumario de Revistas* completan el número de julio de 1913.

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



El número de julio de 1963 se inicia con un artículo elaborado por el capitán de fragata G. Carrero Carre titulado *Nuestras Fuerzas Navales y la Defensa Nacional*. Le sigue *Veo clara la razón*, por el capitán de corbeta F. Morales Belda. El capitán de corbeta J. Rempujo nos presenta el artículo *Un caso curioso de Heráldica*,

al que sigue el que versa sobre los *Informes reservados*, por el capitán de corbeta G. González de Aledo. Pone fin a esta sección el artículo del teniente coronel jurídico A. Landín Carrasco titulado *Coloquio del puritano y el transigente*, que versa sobre lexicografía.

Entre las *Notas Profesionales* destacamos: *El mundo submarino*, por el capitán de corbeta R. Ribas Bensusan, y *Un rumbo para los destructores*, por Elmo R. Zumwalt, capitán de navío de la Marina de los Estados Unidos.

Continúa este número con *Historias de la mar*, con el artículo *Marinos extremeños*, elaborado por el comandante de Infantería de Marina J. Fernández Gaytán; *Miscelánea e Informaciones Diversas*, entre las que destacamos: *Operación Santiaguino*, por I. C. T., y *Ejercicio Anfíbio Pato I. La fuerza de desembarco es el puño ofensivo de la Marina*, por S. B. S.

Finaliza el número de julio de 1963 con el *Noticiero y Libros y Revistas*.

J. S. C.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DE JULIO

Día Año

1 1519.—Fundada la Villa Rica de Veracruz por Hernán Cortés, este designa como alcaldes a Alonso Fernández de Portocarrero y Francisco Montejo, a Pedro de Alvarado como capitán, a Cristóbal de Olid como maestre de campo y a Juan Escalante como alguacil.

2 1607.—Toma posesión de su cargo como undécimo virrey de la Nueva España Luis de Velasco (hijo), que ya antes lo había desempeñado en otro periodo. Su padre, del mismo nombre, ocupó este mismo cargo como segundo virrey.

3 1598.—El explorador y colonizador español Juan de Oñate establece en Nuevo México un asentamiento en San Juan Pueblo, entre las tribus hopo y zuñi, e inicia la construcción de un templo dedicado a San Francisco y la correspondiente misión.

4 1574.—Siguiendo las órdenes del virrey del Perú, Francisco de Toledo, el capitán Luis Fuentes y Vargas funda en este día, en un valle a la orilla izquierda del río Guadalquivir, la ciudad boliviana de San Bernardo de Tarija, baluarte y protección a las incursiones de los indios chiriguano desde el Gran Chaco.

5 1554.—Por estas fechas llega a Santiago de Chile el capitán Hernando de Aguirre con cartas de

su padre, el general y conquistador de la provincia de Tucumán Francisco de Aguirre, quien estaba en la ciudad de La Serena, exigiendo del Cabildo de Santiago ser nombrado gobernador de Chile por la muerte de Pedro de Valdivia.

6 1575.—Enviados por el gobernador de Filipinas Guido de Lavezares, llegan a China los frailes agustinos Martín de Rada y Jerónimo Marín como embajadores de España para informar a los gobernadores de Folien y al virrey acerca de la incursión del corsario Limahon.

7 1493.—Los Reyes Católicos preparan con minuciosidad el segundo viaje de Colón a las Indias. En esta fecha nombran a Bernal Díaz de Pisa como adjunto del contable real en las Indias, con funciones de registrar todo cuanto se embarcase en las naves, personas y materiales, así como de establecer una oficina aduanera en las Indias.

8 1570.—Tras quedar destruida por un terremoto la ciudad chilena de la Concepción y salvados todos sus habitantes, en esta fecha acuerdan los oidores de la Audiencia, el cura y los miembros del Cabildo construir una ermita en el lugar donde se habían refugiado del temblor, declarando festivo a perpetuidad el miércoles de ceniza, celebrando una procesión todos descalzos hasta la ermita para oír una misa cantada.

9 1572.—El pirata inglés Francis Drake, con 50 hombres, intenta por primera vez asaltar la ciudad panameña de Nombre de Dios, fracasando en el intento.

10 1765.—Por los acuerdos de los reyes de España y Francia, Carlos III y Luis XV, la Luisiana es transferida a España. En esta fecha, el rey nombra a su primer gobernador al oficial de Marina y hombre de ciencia Antonio de Ulloa.

11 1571.—Tupac Amaru I, soberano inca, dirige la campaña de reconquista del Imperio incaico contra el virrey del Perú, Francisco de Toledo. Su bastión principal está situado en Vilcabamba en las selvas del Cusco.

12 1547.—Lorenzo Aldana, con sus cuatro navíos, recorre las costas de Perú camino de Lima, informando de las promesas que el representante del rey, Pedro de La Gasca, ofrece a los rebeldes de Gonzalo Pizarro para que se pasasen a la causa real. Por estas fechas Aldana navega a la altura de Paramanga.

13 1797.—Entre los movimientos preindependentistas que tuvieron lugar en Venezuela destacan, por estas fechas, los llevados a cabo por Manuel Gual y José María España.

14 1662.—En este día llega a la ciudad colombiana de Santa Marta su nombrado obispo, Francisco de la Trinidad. Destruída la ciudad por el ataque del inglés William Goodson, pobre su población y disminuida con la emigración por el ataque sufrido, el obispo inicia su reconstrucción.

15 1533.—Noble linaje. Quispe Sisa, hermana de Atahualpa y esposa del conquistador Francisco Pizarro, fue bautizada con el nombre de Inés Huaylas Yupanqui. Es hija del inca Huayna Capac y de Contarhuachi, poderosa y rica curaca de los Huaylas.

16 1611.—Con esta fecha, el rey Felipe III, mediante cédula real firmada en San Lorenzo de El Escorial, otorga licencia para fundar el colegio de San Francisco Javier en Yucatán, a cargo de los jesuitas.

17 1572.—Las quejas del obispo de la ciudad chilena de La Imperial, San Miguel, al rey de España sobre el trato dispensado a los indios tuvieron efecto. En este día, Felipe II emitió una real cédula que ordenaba que los indios pagasen un tributo moderado en dinero en vez del trabajo personal.

18 1513.—Diego Velázquez de Cuéllar, uno de los conquistadores de Cuba y fundador de la ciudad de Santiago, reparte tierras en dicha ciudad entre los colonos y conquistadores de la isla.

19 1554.—La historia de los agustinos en el Perú comienza con la llegada a El Callao de fray Agustín de la Santísima Trinidad. En esta fecha el alarife Esteban de Amaya comienza a construirles su casa conventual en lo que hoy es la parroquia de San Marcelo en Lima.

20 1699.—Los escoceses establecidos en el Darién (Castilla del Oro), ante la falta de víveres y

las enfermedades, deciden reembarcarse en cuatro buques y salen en este día de su colonia rumbo a Jamaica y Nueva York. En el viaje perdieron cuatrocientos hombres.

21 1586.—El pirata inglés Thomas Cavendish sale, en este día, del puerto de Plymouth hacia las posesiones españolas del Pacífico siguiendo la ruta de su compatriota Francis Drake.

22 1569.—Álvaro de Mendaña y Neyra, en su primer viaje de exploración por el Pacífico, descubre las islas Salomón. En este día regresa al puerto de partida de El Callao, siguiendo la ruta del Galeón de Manila hasta Acapulco.

23 1556.—Concedido el escudo de armas y el título de muy noble y muy leal a la ciudad chilena de Santiago por el rey Felipe II, el Cabildo acordó, en este día, celebrar fiesta cada aniversario el día de su patrón, nombrar un alférez, en esta ocasión al capitán Juan Jufre, vecino y regidor, que a su costa hiciera su estandarte para ser paseado por la ciudad en tan señalado día.

24 1828.—Fallece en este día Félix María Calleja del Rey, quien desempeñó el cargo de virrey de la Nueva España. Durante su mandato, restableció el tráfico mercantil, el servicio de correos y la hacienda pública, formó un ejército bien equipado, pagado y disciplinado.

25 1494.—Colón, en su segundo viaje a las Indias, sigue explorando. Después de su estancia en Jamaica descubre la isla de los Pinos.

26 1538.—Prosiguen los españoles explorando y conquistando el Imperio de los incas. En este día fundan la ciudad peruana de Tarma.

27 1529.—El rey Carlos V, mediante cédula real de esta fecha, concede a Cortés unos terrenos en el centro de México, donde edificó su casa. Posteriormente sería alojamiento de los virreyes de Nueva España, siendo el segundo virrey, Luis de Velasco, su primer residente. Hoy es el Palacio Nacional de México.

28 1576.—El navegante inglés Martín Frobisher, en su primer viaje de exploración por los territorios de América del Norte, llega con sus barcos a la vista de la península del Labrador sin desembarcar.

29 1509.—Casi todos los barcos con los que Diego Colón llegó a La Española son destruidos por una fuerte tormenta en el puerto de Santo Domingo.

30 1592.—El gobernador de Chile, Alonso de Sotomayor, parte en esta fecha hacia el Perú para obtener refuerzos en la guerra contra los araucanos. Deja en su lugar al licenciado Pedro de Viscarra.

31 1519.—En este día terminaba sus aprestos, en Sevilla, la flota de Fernando de Magallanes en su viaje a las islas Molucas o de la Especiería.

CAPITÁN JIM

VIEJA FOTO



Reunión de la Junta de Defensa Nacional, presidida por S. M. el rey Alfonso XIII. Pudo tener lugar entre marzo y agosto de 1921, pues la persona que figura al lado del monarca es don Manuel Allendesalazar y Muñoz, a la sazón presidente del Consejo de Ministros (que lo fue del 13 de marzo al 14 de agosto). Probablemente dicha reunión se celebró con anterioridad al fatídico día 22 de julio de ese año, fecha del conocido como «Desastre de Annual» —grave derrota militar sufrida durante la Guerra del Rif—, cuyas consecuencias políticas provocaron la dimisión del Gobierno.

En la foto, de izquierda a derecha, figuran las siguientes personalidades:

- Almirante Gabriel Antón e Iboleón, almirante jefe del Estado Mayor Central de la Armada (AJEMA, 1920-1924).
- Álvaro Figueroa y Torres, conde de Romanones, en su condición de expresidente del Consejo de Ministros.
- Manuel Allendesalazar y Muñoz, presidente del Consejo de Ministros.
- S. M. el rey Alfonso XIII.
- Luis Marichalar y Monreal, vizconde de Eza, ministro de la Guerra.
- Joaquín Fernández Prida, ministro de Marina.
- General Valeriano Weyler y Nicolau, capitán general del Ejército.

Por la imagen, conociendo la composición de la Junta, y ya que en ella no aparecen, podemos concluir que a esta reunión no asistieron el subsecretario de la Guerra, capitán general de la Armada José María Chacón y Pery, y los demás expresidentes del Consejo de Ministros.

J. A.V.

(Foto: archivo de la RGM, publicada en *Miscelánea*, marzo 2013).

MARINOGRAMA NÚMERO 484

Por TAL

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

De *Fábulas y leyendas de la mar*. Álvaro Cunqueiro.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Geogr. Estrecho situado en el golfo de Adén 91 13 56 37
- B.—Arq. Nav. Púa recta de acero que sirve para señalar puntos y tirar líneas sobre madera cuando conviene que no se borren con facilidad 24 96 34 29 60 12 2 87
- C.—Man. Afirme cualquier cosa en el navío de forma que no se caiga con sus movimientos. 16 81 95 19 42 92
- D.—Zool. Nombre que se da en Cataluña y Baleares a algunos decápodos anomuros de la familia de los galateidos. Su aspecto recuerda al de las langostas pero su cuerpo es rechoncho 90 78 3 4 54 49
- E.—Tac. Con mi acción hago que el buque enemigo se vaya a pique. 84 8 38 63 58
- F.—Man. Las propiedades del buque 22 89 70 46 68
- G.—Pes. Porción de pececillos pequeños que sirven de cebo 73 86 1 27 41

DEFINICIONES

Palabras

H.—Man. El ruido agudo del viento en las jarcias	20	6	14	88	28				
I.—Hidr. Ensenada pequeña dentro de un puerto o bahía y bastante lejana de la boca	51	36	97	61	30	40	64	50	69
J.—Org. Unión de comerciantes, hombres de negocio o accionistas de alguna compañía dedicada al tráfico marítimo	72	80	79	57	66	74	98	82	
K.—Org. Abone el salario convenido a la dotación	47	62	25	44	55				
L.—Man. En general, y en toda cosa flexible, pandeo, arco o curvatura, que forma entre los extremos que la sujetan, cuando no está tirante	76	23	45	71					
M.—Pes. Una de las artes de pesca (plural)	7	43	21	59					
N.—Geogr. e hist. Uno de los autores de planos del siglo XVI que seguía llamando Las Indias a la tierra descubierta por Colón . .	77	94	93	39	15	48			
O.—Pes. Redes que llevan algunos tipos de pesqueros con la característica de que no van unidas unas a las otras	101	10	99	35	52	32			
P.—Org. Con nombre de santa, urca de la Armada española construida en Ferrol en 1773, montaba 40 cañones y en 1794 estaba basada en Cunamá	33	18	83	11					
Q.—Nav y man. Ancla de madera	65	17	31	67	53	26	9	85	
R.—Org. Nombre popular con el que se conocía un camión usado por la Infantería de Marina.	5	100	75						

MARINOGRAMA NÚMERO 483

Por TAL

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

Un poema sobre la educación, al final el nombre del autor.



Patrullero *Alborán* partiendo para NAFO.
(Foto: Oscar Rodríguez).

HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Costura de clavellina

Historia

Se encontraba don Diego paseando por la cubierta del galeón *Salvador*, de 64 cañones, cuando Miguelito se le acercó corriendo y agitando un trozo de cabo en su mano derecha. «Don Diego, Don Diego —gritaba con excitación—, mire qué amarradura he encontrado entre los cañones de babor cuando limpiaba los restos del combate con los piratas. ¿Qué tipo es?, ¿cómo aparecen los piratas?». Don Diego suspiró y pensó: «Este crío no para». Pero aspirando profundamente le comenzó a explicar: «La actividad pirática es tan antigua como la propia navegación, pero será a partir del siglo XVI, y especialmente en los océanos americanos, donde adquirirá nuevas modalidades. Una de esas modalidades es la de corsario. Básicamente consistía en la presentación de un pirata ante un determinado rey, al que informaba de la intención de interceptar barcos a cambio de un permiso que justificara su servicio a la corona. Si el rey le amparaba, le imponía la condición de no atacar barcos de países aliados y un porcentaje del botín era destinado a la corona. Este permiso se denomina patente de corso. La principal diferencia entre los corsarios y los piratas consiste en que estos últimos no representan a ninguna corona, son apátridas, y existen documentos de que dichos aventureros provenían de Holanda.

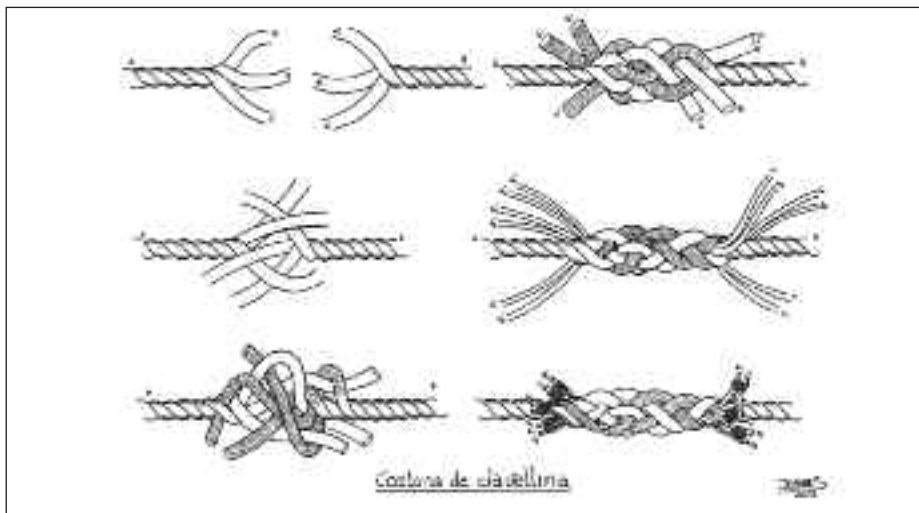
Nos encontramos en plena época del comercio español con América, organizado por un sistema de flotas, establecido por el Consejo de Indias mediante una Cédula emitida el 10 de julio de 1561. Felipe II dictó esta resolución por la complicada situación que se vivía, desde mediados del siglo XVI, por la ingente aparición de piratas y corsarios que se lanzaron al mar al olor de las riquezas de las recién descubiertas minas de México y Perú. Se obligó a fortalecer y dotar de mayor protección a los barcos mercantes que viajaban juntos, custodiados por buques de guerra entre los que obligatoriamente iban la capitana al frente del convoy y la almiranta al final, cerrando la flota. Tras efectuarse todas las negociaciones comerciales con las colonias americanas, partían a La Habana, donde les esperaban los buques de guerra que actuaban de escolta. Será cubriendo este trayecto donde el Galeón se encontrará con la flota corsaria, que estaba esperándolo para atacarlo a modo de emboscada. Los múltiples combates hicieron que el ingenio se desarrollase para mejorar los alcances de los cañones durante los combates navales.»

Así podría narrarse la aparición de este tipo de amarradura. En España el detalle gráfico más antiguo de este tipo se encuentra en las láminas número 60, «Ajuste de cabos y cómo se forma la costura», y número 80, «Artilería de marina con todos sus utensilios», del libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (1), en el que se ilustra esta atadura.

Etimología

El origen de esta costura es difícil de determinar. El nombre de clavellina proviene de una especie de tapón de estopa llamado taco de clavellina que se introducía por el oído del cañón con objeto de impedir la entrada de cuerpos extraños en su interior, apretar la pólvora, servir de impulsor de la bala y mantener la presión de los gases del disparo más o menos constante a lo

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



largo del ánima. Otros autores dicen que es un cilindro formado por varios haces de filástica atados para las armas de fuego.

El parecido que adopta el ajuste de los cordones de los calabrotos mediante unas ligadas de remate con la manera de atar y formar estos tacos de artillería, mediante unas ligadas redondas abotonadas, es de donde posiblemente tome el nombre esta costura y del parecido con la clavellina de artillería. De aquí su nombre de *costura de clavellina*.

Confección y usos más comunes

Don Diego explicó la manera de realizarla: «Sean **1, 2 y 3** los cordones del chicote **A**; y **a, b, c**, los cordones del chicote **B**. Se hace una costura española, redonda o corta de dos pasadas; luego se descolchan los cordones y se divide cada uno en dos mitades: **1-1'**, **2-2'** y **3-3'**. Una mitad del cordón **1** se une con un cote a una mitad del cordón **2** por encima de un cordón del calabrote **B**, por ejemplo **a**; la otra mitad del cordón **2'** se une a una mitad del cordón **3** por encima de otro de los cordones del calabrote **B**, por ejemplo **b**; y la mitad de **3'** se une con la mitad de **1'** por encima del tercer cordón del calabrote **B**, por ejemplo **c**. La unión de los cordones se hace mediante una ligada abotonada. Después, se cortan los extremos sobrantes y se procede de igual forma con el otro trío de cordones del calabrote **A**».

Se suele dar un falcaceado.

Otras denominaciones

No existen nombres claros en otros idiomas.

Juan OZORES MASSÓ





MISCELÁNEA

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

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

24.800.— Oficial de Marina

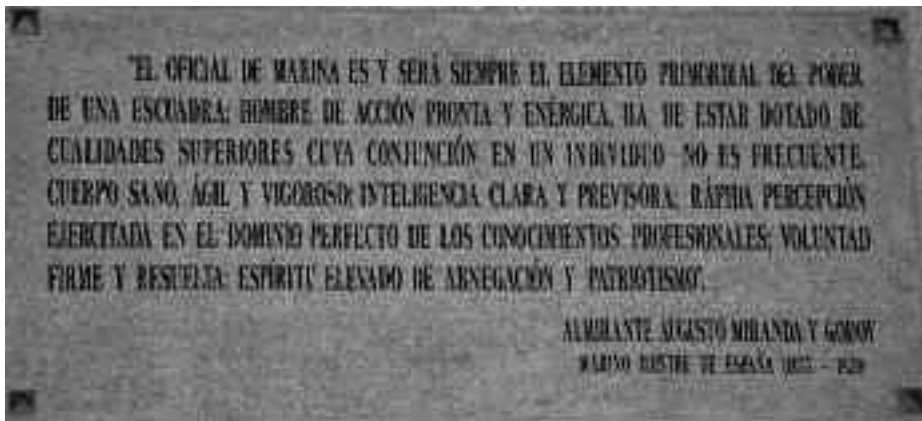


De precisa, elocuente y explícita podemos calificar la definición que para el «ideal» o modelo de oficial de Marina acuñó hace ahora un siglo el insigne marino don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), futuro almirante y ministro de Marina en cinco gobiernos de la nación (1913-1917; 1918; 1919), senador vitalicio del Reino y consejero de Estado.

El texto en cuestión figura como parte del preámbulo del «Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los oficiales del Cuerpo General de la Armada», magnífico estudio-programa que, incorporando los criterios docentes más modernos de su época, redactó el entonces capitán de navío Miranda,

a la sazón comandante del crucero *Reina Regente*, en su condición —en compatibilidad con su cargo— de vocal de la junta encargada de redactar el programa, plan de estudios y reglamentos de la futura Escuela Naval, que acabaría instalándose en San Fernando (Cádiz).

El citado «Proyecto de Bases» contiene una parte muy importante del pensamiento doctrinal que en materia de Enseñanza Naval estableció el almirante Miranda siendo ministro de Marina, y que en este interesante tratado aborda todos y cada uno de los aspectos que deben informar de lo que él denomina «formación integral del futuro oficial de Marina». Dicho proyecto fue publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA, en su cuaderno de septiembre de 1911. La literalidad de la definición no tiene desperdicio:



«El oficial de Marina es y será siempre el elemento primordial del poder de una escuadra; hombre de acción pronta y enérgica, ha de estar dotado de cualidades superiores cuya conjunción en un mismo individuo no es frecuente. Cuerpo sano, ágil y vigoroso; inteligencia clara y previsor; rápida percepción ejercitada en el dominio perfecto de los conocimientos profesionales; voluntad firme y resuelta; espíritu elevado de abnegación y patriotismo.»

J. A. V.

24.801.—Navegantes inexpertos según las Sagradas Escrituras



El Eclesiástico (14, 1-4) nos recuerda que la Providencia del Padre puede guiar un frágil leño, llevando embarcado a un inexperto, y hacer que el camino abierto por Él sea una ruta segura a través de las olas y a salvo de todo peligro.

Hoy, pese a la existencia del GPS y otros muchos ingenios de todo tipo, el navegante, incluso el más experto, sigue contando siempre en las situaciones más adversas y como último recurso con la ayuda de la divina Providencia, mediante una fervorosa petición a su patrona la Virgen del Carmen.

L. C. R.

24.802.—Locuciones marineras



Del significado de la expresión *barcos de la vez*, nos da una amplia explicación Cesáreo Fernández Duro en *La Ilustración Española y Americana*, refiriendo que esta locución, si bien no figura en el *Diccionario de la Academia Española*, se encuentra con frecuencia en la literatura del siglo XVII, y que en el *Diccionario de Autoridades* se incluye la voz *barco de la vez*, llamándose así a aquella embarcación que diariamente está destinada para llevar de un puerto a otro pasajeros y otras cosas, cuya definición también acoge Terreros y el *Diccionario Marítimo Español* de 1831, si bien en este último modificada en el sentido del barco «que diariamente parte de un muelle a hora determinada con gente de pasaje».

J. A. G. V.

24.803.—Isaac Peral en las bodegas de Jerez



Como es tradicional en las bodegas jerezanas desde casi sus orígenes, cada vez que un personaje famoso las visita y prueba alguno de sus vinos, le ofrecen firmar con tiza en el propio barril, dejando así cons-



Barrica con firma de Isaac Peral.

tancia de su visita. Esta imagen de una bota de vino con la firma de Isaac Peral se encuentra en la Bodega Los Reyes, la cual forma parte, junto con otras (Bodega Vieja, el Piano o Bodeguita del Tío Pepe), del complejo que la firma González Byass posee en Jerez de la Frontera. Los Reyes fue construida en 1845 y actualmente cuenta con barricas (en Jerez botas), firmadas por todos los miembros de la Casa Real, de ahí el calificativo de Los Reyes, entre los que se ha *infiltrado*, entre otros antiguos personajes conocidos, esta del inventor del submarino, de cuyo contenido debió de beber algún vaso el 21 de mayo de 1889, justo en la época en que su fama estaba en su punto más álgido.

Siguiendo la tradición que ya estaba implantada a finales del XIX, tras probar el caldo que contenía la bota, Peral dejó su firma y la fecha con tiza, que inmediatamente sería

repasada con un pincel con pintura blanca, lo que ha permitido que llegue hoy día hasta nosotros.

D. Q. C.

24.804.—Preciado obsequio para el infante Enrique el Navegante



El infante portugués Enrique el Navegante (1394-1460), fundador de la Escuela de Sagres (1420), dedicada a la enseñanza de la Náutica y Cartografía, fue el impulsor de los primeros viajes de descubrimiento a lo largo de la costa occidental de África que dieron lugar a la llegada de Vasco da Gama a Calicut —India— en 1498, y siguieron hasta las islas de las Especies.

Al principio es indudable que los navegantes de esos viajes no sólo trajeron al infante buenas noticias y una mejora de los conocimientos geográficos, sino también algo muy apetitoso y fuera de lo común: los huevos de avestruz.

Esto dio lugar a que nuestro personaje practicara la costumbre de dar a algunos invitados a su mesa un plato con uno de esos huevos frito. Boquiabiertos y gratamente sorprendidos debían de quedar, sin duda, al ver su tamaño tan monumental.

L. C. R.

24.805.— Antonio Serrano



Las grandes figuras de nuestra historia naval han tenido muchas virtudes y cualidades en común, pero, obviamente, cada una de sus biografías ha discurrido en un marco temporal y en un escenario distinto. Si recordamos que el teniente general don Antonio Serrano falleció de muerte natural en 1733, a los 84 años de edad, quien no conozca bien su biografía puede pensar que sería tras varios años de descanso bien merecidos después de una intensa vida profesional; no fue así: su fallecimiento ocurrió a bordo del buque insignia de la escuadra a su mando. En el plan de organización que había dado a sus buques, entre otras instrucciones, figuraba una notable prevención: «Si se ofreciese combate de noche, donde solo obra el valor y lo demuestran los que lo tienen, si hay muchos de estos, pocas luces; si pocos, muchas».

P. G. F.

24.806.— Bibliografía



La gran afición bibliográfica del distinguido marino Cesáreo Fernández Duro le llevó a publicar en el año 1895 un folleto titulado *De algunas obras desconocidas de Cosmografía y de Navegación y particularmente de la que escribió Alfonso de*

Chaves a principios del siglo XVI, en el que da cuenta de la existencia de algunos manuscritos hasta entonces ignorados o poco conocidos. Entre ellos un códice del año 1530 existente en la Academia de la Historia y titulado *Quatri partitu en cosmographia pratica y por otro nombre llamado espejo de navegantes. Obra mui utilissima y compendiosa en toda la arte de marear y mui necesaria y de grand provecho en todo el curso de la navegacion principalmente de España. Agora nuevamente ordenada y compuesta por Alonso de Chaves cosmographo de la Magestad Cesarea del emperador y Rei de las españas, Carlo quinto semper Augusto.*

J. A. G. V.

24.807.— Cuestión de prioridades



No siempre resulta fácil establecer un correcto orden de prioridades cuando una persona tiene que atender varios deberes a la vez. Es el caso que, allá por fina-



les de 1808 don Joaquín Fidalgo, caballero pensionado de la distinguida Orden de Carlos III, capitán de navío de la Real Armada, gobernador político y militar de las villas de Ferrol y La Graña, para proveer los cargos públicos del ayuntamiento que debían ser renovados ordenó por un edicto que «todos los vezinos y moradores de esta villa y su jurisdicción concurran sin excusa...»; obviaremos detallar el proceso de elección, un tanto complicado, para fijarnos en uno de los elegidos: don Agustín Fernández Iglesias, para el cargo de regidor, por lo que fue citado con los demás cargos elegidos (diputados de abastos, personero del común, procuradores, etc.) para tomar posesión de su cargo en la fecha fijada. Ese día, el señor Fernández Iglesias no se presentó, alegando por escrito que por ser director de la Real Provisión de Víveres de Marina del Departamento ese era uno de los muchos días en que tenía gran cantidad de trabajo. El gobernador político y militar dispuso que se presentara el señor Fernández, ya que el ayuntamiento no podía anular el nombramiento hecho por la Real Audiencia del Reino de Galicia.

El problema duró varios meses de consultas, gestiones y alegaciones. En julio de 1809, un largo escrito del señor Fernández Iglesias parece que resultó más convincente; decía, entre otras cosas, que «el cargo que me confío S. M. apenas me deja el tiempo preciso para el descanso necesario... que diariamente y a todas horas tengo que estar en la villa de La Graña y además acudir a Ferrol a dar las noticias que me piden los señores Capitán General e Intendente o de ambos a un tiempo, como sucede frecuentemente para habilitar de víveres a este buque o el otro o una escuadra».

Al fin, el 6 de septiembre, el escribano de Cámara de la Real Audiencia, en La Coruña, certificó que don Agustín Fernández quedaba exonerado del empleo de regidor.

Por cierto que en su lugar se nombró a don Ramón Rodríguez Montruenga, quien al tomar posesión del cargo advirtió de que «sus achaques y cortedad de vista no le dejarían desempeñar el cargo con la exactitud que requería el mismo».

P. G. F.



Lancha de instrucción fondeada al Sur de Tenlochico.
(Foto: G. Villar Rodríguez).



La Mar en la Filatelia



QUINTO CENTENARIO DE DOS DESCUBRIMIENTOS: LA FLORIDA Y EL PACÍFICO

Dos descubrimientos

El 27 de marzo de 1513, Juan Ponce de León llegaba a la Florida, y el 25 de septiembre del mismo año, Vasco Núñez de Balboa descubría el océano Pacífico. El V centenario de aquellos hechos históricos brinda una buena ocasión para recordarlos y comentar el eco que tuvieron en la filatelia.

Ponce de León

Nació a principios de abril de 1460 en Santervás de Campos, Valladolid, en el seno de una familia de la nobleza. Recibió instrucción como soldado, fue paje del que iba a ser Fernando el Católico y participó en la conquista de Granada. Y fue motivo de dos sellos de una serie emitida por España el 12 de octubre de 1960, correspondiente a las series de «Forjadores de América».



Ponce de León en un sello emitido por Estados Unidos el 12 de octubre de 1982.

En América

Aunque algunos opinan que viajó por primera vez a América en el segundo viaje de Colón en 1493, lo seguro es que salió hacia La Española en febrero de 1502, en una flota mandada por el futuro gobernador de dicha isla, Nicolás de Ovando.



Ponce de León en un sello emitido por España el 12 de octubre de 1960.

Intervino en la conquista de la parte oriental de La Española, y en recompensa fue nombrado teniente gobernador de dicho territorio, donde vivió hasta 1504. En 1502 se casó con Leonor y tuvo tres hijas.

Al enterarse de las riquezas que decían que había en Borinquen (isla bautizada por Colón como San Juan Bautista, hoy Puerto Rico), decidió explorarla, y Ovando le firmó en junio de 1508 la correspondiente capitulación. Se hizo amigo de los indígenas, localizó un buen puerto que llamó Puerto Rico, levantó aldeas y granjas y fundó un primer asentamiento, Caparra, que se convirtió en el actual San Juan. Más adelante, Ovando le firmó una nueva capitulación para continuar su tarea, nombrándole gobernador de Puerto Rico.

Pero en julio de 1509, Diego Colón relevó a Ovando y nombró gobernador de Puerto Rico a Juan Cerón, que tras varios pleitos relevó a Ponce en 1511.

La Florida

Ponce de León obtuvo de Fernando el Católico permiso para explorar tierras al norte de Cuba, que los indios llamaban Bimini, donde abundaba el oro. Preparó tres



Sobre del primer día de emisión del sello de Estados Unidos del 12 de octubre de 1982, con matasellos de San Juan de Puerto Rico.



Otro curioso sobre de primer día de misión del sello de Estados Unidos del 12 de octubre de 1982, con matasellos de San Juan de Puerto Rico.

barcos, y el 3 de marzo de 1513 salió a la mar. El día 27 avistó tierra desconocida, que tomó por una isla, donde desembarcó a principios de abril. Como tenía una exuberante vegetación y había sido descubierta en Pascua de Resurrección (Pascua Florida), la bautizó «la Florida». Este descubrimiento fue conmemorado en un sello emitido por los Estados Unidos el 12 de octubre de 1982, en el que aparece la efigie de Ponce de León y el mapa de la Florida.

Una leyenda, hoy desmentida, decía que Ponce de León intentaba dar con la fuente de la eterna juventud y que la estuvo buscando el resto de su vida.

A continuación costó hacia el sur. En abril descubrió la Corriente del Golfo; en mayo comenzó a doblar el hoy llamado cabo Cañaveral y continuó por la costa occidental hasta la actual Tampa. A continuación dio la vuelta e intentó algún desembarco que fue impedido por los indios. Buscó de nuevo la mítica Bimini, que no encontró y, al quedar corto de víveres, regresó a Puerto Rico.

Nuevas actividades y muerte

En septiembre llegó a España llamado por Carlos I, que lo nombró gobernador adelantado de la Florida y Bimini, le encargó efectuar incursiones contra los indios caribes que atacaban Puerto Rico y realizar nuevas exploraciones por la Florida. En 1515 fracasó su expedición contra los caribes, aunque logró reducir sus ataques a la isla.

Preparó una nueva expedición a la Florida con dos barcos, unos 200 hombres, 50 caballos, otros animales domésticos y aperos de labranza, y zarpó en febrero de 1521. Recorrió la costa suroeste de Florida y fue atacado por los nativos, muriendo muchos de sus hombres; el propio Ponce de León fue herido por una flecha envenenada. Como los médicos desconocían el tipo de veneno, lo llevaron a un hospital de La Habana, donde tampoco pudieron hacer nada porque desconocían el posible antídoto, falleciendo en julio de 1521. Sus restos fueron enterrados en la iglesia de Santo Tomás, en San Juan, donde reposaron hasta que en 1913 fueron trasladados a la catedral.



Vasco Núñez de Balboa en un sello emitido por España el 12 de octubre de 1963.

Vasco Núñez de Balboa

Nació en Jerez de los Caballeros, Badajoz, en 1475. De su infancia se sabe muy poco. De adolescente fue paje y escudero de



Vasco Núñez de Balboa en un sello emitido por España el 13 de octubre de 1988.

Pedro de Portocarrero, señor de Moguer. Y fue motivo de sellos emitidos por España en dos ocasiones. La primera fue una serie de «Forjadores de América», emitida el 12 de octubre de 1963, en la que Balboa aparece en dos sellos. La segunda fue un sello de una serie dedicada al «V Centenario del Descubrimiento de América», emitida el 13 de octubre de 1988.

En América

Interesado por lo que se decía del Nuevo Mundo, en 1501 pasó a América con una expedición de Rodrigo de Bastidas, y viajó por las costas de Panamá y la actual Colombia. Con el dinero obtenido compró una granja en La Española para dedicarse a la agricultura. Pero las cosas no le fueron bien, y en 1510, para librarse de sus acreedores embarcó como polizón en una expedición de Fernández de Enciso, que se trasladaba a San Sebastián de Urabá para socorrer a Alonso de Ojeda, gobernador de Urabá, que era acosado por los indios. Durante el viaje se presentó a Enciso, que amenazó con dejarlo en una isla desierta, pero los conocimientos que demostró le salvaron la vida y continuó en la expedición.

Al encontrar San Sebastián destruido, los indios en pie de guerra y la zona inhabitable, Balboa propuso trasladar el poblado al oeste del golfo de Urabá, donde tras vencer al cacique Cémaco, a finales de 1510 fundaron Santa María la Antigua del Darién. Aquellas acciones dieron mucho prestigio a Núñez de Balboa, que tras el establecimiento de un gobierno municipal en Santa María fue elegido alcalde junto a Martín Samudio.

Al estar Santa María en tierras de Veragua, su gobernador, Diego de Nicuesa, quiso hacerse con su control, pero se encontró con la negativa de sus moradores, que el 1 de marzo de 1511 lo abandonaron en alta mar con otras 17 personas en un barco en malas condiciones que desapareció sin dejar rastro.

Núñez de Balboa, nombrado gobernador de Veragua, juzgó a Enciso, que quería recuperar su anterior autoridad. Lo encarceló, confiscó sus propiedades y más tarde lo puso en libertad con la condición de pasar a La

Española y regresar a España, acompañado por emisarios de Balboa para narrar lo sucedido y pedir refuerzos.

A partir de entonces, Balboa comenzó a recorrer Panamá buscando oro y nuevos territorios, haciéndose amigo de unas tribus y sometiendo a otras, y con su capacidad de diálogo, diplomacia y uso de la fuerza cuando era necesario, ganó el respeto de todos. Recogió mucho oro, cosechó maíz y obtuvo ayudas y provisiones. Se hizo amigo de algunos caciques como Careta y Comagre, y se enteró de la existencia de otro mar al oeste, muy rico en oro.

El Mar del Sur

Para buscar aquel mar, el 1 de septiembre de 1513, salió de Santa María con un bergantín, 10 canoas, muchos hombres y perros. El día 4 llegó a Acla, y empezó un duro viaje a través del istmo de Panamá. El día 24, tras un combate con el cacique Torecha, Balboa supo que el mar que buscaba se podía ver desde la cima de una montaña que se divisaba a lo



Uno de los muchos sellos emitidos por Panamá dedicados a Vasco Núñez de Balboa, con facial de un centésimo de balboa.



Vasco Núñez de Balboa en un sello emitido por Estados Unidos en 1913, en el cuarto centenario del descubrimiento del Pacífico.

lejos, y partió inmediatamente hacia allí, sin descansar y seguido por un grupo de sus hombres. Subió la montaña, y poco antes del mediodía del 25 llegó a la cumbre, desde donde vio hacia el sur un inmenso mar que llamó «Mar del Sur», de lo que tomó nota su escribano Valderrábano (más tarde, Magallanes lo llamaría océano Pacífico).

A continuación envió gente a buscar el acceso al mar, que fue encontrado el día 27 por Alonso Martín. Con 26 soldados y varios indios, Balboa se dirigió a la costa, llegando el día 29 a un golfo que bautizó de San Miguel, por ser la festividad del día, y entrando en la mar con la espada en una mano y un estandarte en la otra tomó posesión de aquellas aguas en nombre del rey de España.

A continuación regresó por otras tierras donde consiguió más oro, perlas y otras riquezas, y llegó a Santa María el 19 de enero de 1914 con un gran botín. Envío a España a Pedro de Arbolancha para dar noticias del descubrimiento, llevando al rey la quinta parte de las riquezas obtenidas, en cumplimiento de lo legalmente establecido.

Destitución, juicio y nuevas exploraciones

Ante lo ocurrido a Enciso y Nicuesa, en España Balboa tenía muy mala fama, y el rey había nombrado gobernador de la provincia de Castilla de Oro (donde se encontraba



Billete panameño de un balboa.

Veragua) a Pedrarias Dávila. Pero la llegada de Arbolancha calmó la situación, y el rey atendió las peticiones de Balboa, enviando por el nuevo gobernador una expedición de 17 barcos y 1.500 hombres, con los que iba Pedrarias, Gaspar de Espinosa como alcalde mayor y Enciso como alguacil mayor, además de capitanes, clérigos y mujeres.

Balboa recibió a la comitiva en julio de 1514, y aceptó de buenas maneras su sustitución como gobernador y alcalde mayor. Pero fue juzgado y condenado a pagar grandes indemnizaciones, aunque fue declarado inocente de la presunta muerte de Nicuesa, y más tarde quedó en libertad. Al contrario de lo hecho por Balboa, Pedrarias cometió muchos abusos con los indios, entre los que ganó una muy mala reputación.

Tras varias peticiones, Núñez de Balboa obtuvo permiso para explorar el Dabaibe, hacia el sur, donde se decía que había muchas riquezas. Fracasó y fue herido por los nativos. Pero no se desanimó, y a espaldas del gobernador consiguió un barco y 70 hombres. Enterado Pedrarias, prendió a Balboa y quiso darle un castigo ejemplar, del que le salvó el clero. Además, el rey reconocía los servicios prestados por el explorador, al que nombraba adelantado, por lo que Pedrarias lo absolvió. A partir de entonces mejoraron sus relaciones con el gobernador y contrajo matrimonio por poder con su hija María de Peñalosa.

Balboa consiguió otro permiso para explorar el Mar del Sur durante año y medio,

para lo que se trasladó a Acla con 300 hombres. Preparó piezas para cuatro barcos, con las que atravesó el istmo de Panamá. Montó los barcos, que se hundieron a causa de la polilla y la broma. Los reflató, hizo algunas navegaciones y construyó dos más grandes para explorar tierras del sur.

El final

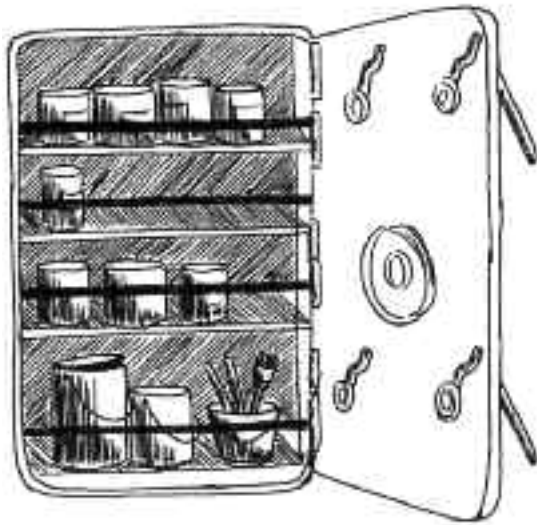
A Pedrarias no le gustaron las actuaciones de Balboa. No se fiaba de él, le tenía celos por su ascendencia con los indios, y le escribió para que fuera a verlo. Balboa acudió sin desconfiar, y fue detenido, acusado de traición y de intento de crear un gobierno propio en el Mar del Sur.

Balboa negó enérgicamente las acusaciones, pero Pedrarias lo llevó a juicio en enero de 1519. Fue sentenciado a morir decapitado con cuatro de sus hombres, y la ejecución tuvo lugar en Acla en la segunda mitad de enero.

La figura de Vasco Núñez de Balboa quedó para siempre unida a Panamá, que lo ha hecho motivo de algunos de sus sellos de correos, con faciales de balboas y fracciones, ya que el balboa es la unidad monetaria del país.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Pañol de Pinturas

JULIA JUNQUERA SEOANE

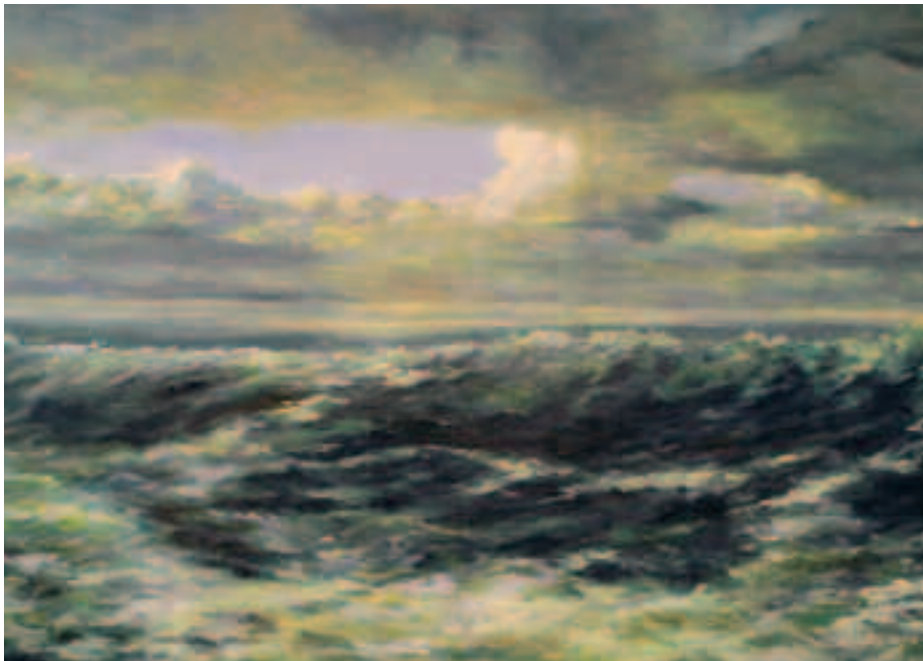
No es la primera vez que el coronel de Infantería de Marina Ferro me proporciona la localización de algún artista de los que engrosan el abundante panel que, hasta ahora, ha ido apareciendo en el *Pañol de Pinturas* y que hasta la fecha se eleva ya a 118, contando a nuestra protagonista Julia Junquera (Ferrol, 1954).

Siguiendo el relato que Julia nos envía como respuesta a mis preguntas, empezó su andadura artística en el año 1972, en San Fernando, recibiendo durante un corto periodo clases de pintura, brevedad debida (como suele ocurrir en nuestra profesión de la Armada) al traslado de su padre, también marino, a Cartagena, ciudad donde nuestra pintora contrajo matrimonio en 1974 con el teniente coronel de Infantería de Marina José María John Zubiría; en esos primeros años de su nuevo estado dejó prácticamente de pintar.

De nuevo en San Fernando, vuelve a los pinceles y recibe clases del maestro Emilio Vázquez, uniéndose más adelante al grupo JAMEVANA, compuesto por ocho artistas,



Julia Junquera Seoane.



dirigidos por el pintor gaditano Manuel Caballero que dio cohesión al grupo. Sobre este grupo es de justicia alabar tanto al profesor Caballero como a sus alumnas, pues el resultado de su docencia es la magnífica muestra de su aprendizaje y el buen gusto de sus obras, conocidas a través de este *Pañol* (María del Carmen Güelfo, Nena Pardo de Donlebún, Amalia Martínez y María Victoria Sala; todas ellas protagonistas en esta sección de la REVISTA GENERAL DE MARINA en diciembre de 2008, marzo, abril y mayo de 2009 respectivamente) y a las que suponemos aún en la «batalla» del óleo y otras técnicas.

En julio de 1991 se traslada a Madrid y, con ánimo de profundizar en su enriquecimiento artístico, se inscribe en la Escuela de Pintura del Centro Deportivo y Socio Cultural Militar del Ejército de Tierra «La



Dehesa», siendo sus profesores el coronel Aznar, en principio, y posteriormente la pintora Maica Jiménez Arias.

El afán por la formación en este campo artístico la llevó en el año 2012 a conocer nuevas técnicas en Boadilla del Monte, recibiendo clases del pintor José Luis Martín de Vidales, ya que Julia nos dice que hasta ese momento solo lo había hecho al óleo, muy poco acrílico y casi nada con espátula.

Sus cuadros se encuentran, con excepción de algunos premiados o vendidos, repartidos entre su casa y las de familiares y amigos.

Ha participado en las siguientes exposiciones:

1984.—Casa de Cultura de San Fernando (Cádiz).

Grupo Madrigal, Puerto Real (Cádiz).

1986.—Casa de Cultura de San Fernando.

Primer Premio en el Club de Oficiales de San Fernando.

1987.—Caja Postal de San Fernando.

1988.—Caja Postal de San Fernando.

Club Roche, cabo Roche, Conil de la Frontera (Cádiz).

1989.—Caja Postal de San Fernando.

Dos obras seleccionadas en la exposición «Muestra de Arte Andaluz», ADUANA 89, en el Palacio de la Diputación de Cádiz en el XIII Concurso de Pintoras Gaditanas, Caja de Ahorros de Córdoba, en Cádiz.

1990.—Caja de Ahorros de Jerez, en Chiclana (Cádiz).

XXVIII Salón de Pintura y Escultura en el Palacio de la Diputación Provincial de Cádiz.

Centro Cultural de los Ejércitos en Sevilla.

1991.—Casa de la Cultura de San Fernando.



X Certamen de Pintura (Premio Manuel Hernández Homedes).

Círculo de Artes y Oficios de San Fernando.

2009.—Obra Seleccionada en el III Certamen de Pintura ISFAS 2009. Residencia Militar «El Alcázar», Madrid.

Julia nos remite varias fotografías de sus obras que analizamos:

Su pintura es eminentemente figurativa, con una excelente realización en los paisajes, en los que se observa un colorido equilibrado y en donde su oficio no le impide utilizar una variada gama cromática y un buen dibujo que, en todo caso, da profundidad y sensación de realismo a sus cuadros.

Una marina conseguida valientemente con una gradación de numerosos y fuertes matices, acercándonos a un posible temporal que avisa desde un cielo tormentoso muy trabajado.

Finalmente contamos con una buenísima copia del retrato de la Infanta Margarita (*Las Meninas*), donde también demuestra una evidente mano para ese difícil tema que es el retrato.

Con mi admiración por su trabajo, un cordial saludo, extensivo a José María.

Rafael ESTRADA





ESCUDOS DE LA ARMADA



Escuela de Infantería de Marina General Albacete y Fuster.

Escuela de Infantería de Marina General Albacete y Fuster

Escudo trinchado, el primero de sable con el busto de la diosa Minerva en oro, el segundo de morado con el emblema del Cuerpo de Infantería de Marina, que son dos fusiles en su color, cruzados sobre un ancla de oro con cepo en su color. Bordura de oro, con la leyenda, en letras de sable: «ESCUELA DE INFANTERÍA DE MARINA GENERAL ALBACETE Y

ESCUDOS DE LA ARMADA

FUSTER». El color negro (sable) del primer cuartel es utilizado como color de fondo (campo) tanto en el Cuerpo General como en el de Infantería de Marina; sobre este campo se sitúa el busto de la diosa Minerva, en oro, diosa de la sabiduría, las artes y las técnicas de guerra; por este motivo se la representa con el casco sobre la cabeza y con la égida (escudo, protección o defensa) sobre el pecho, que era una coraza elaborada con piel de cabra, como símbolo de la invulnerabilidad garantizada por los dioses. Minerva se ha adoptado como símbolo de la docencia castrense.

El campo del segundo cuartel se viste de color morado, color característico de las banderas coronelas de los antiguos batallones de Marina, sobre el que se dispone el actual escudo del Cuerpo, compuesto por dos fusiles cruzados, armados con bayoneta, sobre un ancla de oro con cepo de madera.

Rodea al escudo una bordura de oro sobre la que se exhibe en letras negras (sable) comenzando por su flanco derecho, continuando por su parte superior y finalizando en su flanco izquierdo, la siguiente inscripción: «ESCUELA DE INFANTERÍA DE MARINA», y en punta: «GENERAL ALBACETE Y FUSTER», en tributo al primer director de la Escuela de Infantería de Marina, caballero laureado de San Fernando y héroe de la acción de San Pedro Abanto (Vizcaya), durante la tercera Guerra Carlista, al mando del 2.º Batallón del Primer Regimiento de Infantería de Marina, cuando ostentaba el empleo de teniente coronel, jornada en la que, viendo que la posición enemiga permanecía inexpugnable tras los asaltos de la Infantería del Ejército, y que el general Serrano sopesase la retirada, se presentó ante él y dijo: «Excelencia, me permito presentarle mi decidido compromiso para entrar con mi batallón en San Pedro de Abanto».

El escudo está timbrado de corona real cubierta.



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A).— Encuadrados dentro de la ASPFOR XXXIII, la participación de la Armada está formada por cinco efectivos del equipo TACP.

Operación ATALANTA (23 de enero de 2009-finalización).— Participa en esta operación la TF-465, bajo el mando del comodoro portugués Jorge Novo Palma desde el 6 de abril, compuesta actualmente por las siguientes unidades: NRP *Alvarés Cabral* como buque de mando, la fragata española *Numancia*, la FS *Guepratte*, el FGS *Ausburg*, el ITS *Zeffiro* y el HSWMS *Carlskrona*.

Como medios aéreos de patrulla marítima la TF-465



Evacuación de dos marineros filipinos con quemaduras en el océano Índico desde la fragata *Numancia*. (Foto: www.armada.mde.es).



Embarque del contralmirante Eugenio Díaz del Río Jáudenes, que ejercerá el mando de la Agrupación SNMG-2 a bordo de la fragata *Blas de Lezo*. (Foto: www.armada.mde.es).

cuenta con un *P-3M* del Ejército del Aire (ESP) y dos *SW3* (LUX).

Agrupaciones permanentes

Operación ACTIVE ENDEAVOUR.— El patrullero *Vencedora* es el buque asignado para permanecer en *stand by* bajo OPCON NACIONAL entre el 15 de abril y el 30 de junio de 2013.

Entre los días 31 de mayo y 5 de junio el patrullero *Tagomago* participó en esta operación como apoyo asociado.

La fragata *Blas de Lezo* efectuó apoyo asociado a la operación durante el tránsito de incorporación a la SNMG-2 por el Mediterráneo.

El patrullero *Infanta Cristina* participó en apoyo asociado a esta operación durante el período comprendido entre el 18 y el 20 de junio.

El patrullero *Cazadora* participó en apoyo asociado a esta operación entre el 24 de junio y el 2 de julio.

SNMG-2 (junio 2013-junio 2014).— España asumió el mando de esta agrupación OTAN en ceremonia de relevo entre Italia y España, que se celebró el 15 de junio en Aksaz (Turquía). En la agrupación está integrada actualmente por la fragata *Blas de Lezo*, que actuará como buque de mando. Durante su patrulla por el Mediterráneo oriental, la agrupación hará escala en los siguientes puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Aksaz (TUR)	14 de junio	17 de junio
Varna (BUL)	6 de julio	10 de julio
Varna (BUL)	13 de julio	14 de julio
Odessa (UCR)	20 de julio	22 de julio
Estambul (TUR)	25 de julio	27 de julio

Ejercicios

Desde el 27 de mayo de 2013 se han realizado los siguientes ejercicios:

FTX TERNOR (28-30 de mayo de 2013).—Realizado por las compañías de Seguridad y Policía Naval más los EOS del TERNOR en el CMT Parga (Lugo).

SOFEX (29 de mayo-5 de junio de 2013).—El BAA *Galicia*, medios de la FLOAN, una FOE conjunta de 77 pax liderada por la Armada (FGNE), con la colaboración del patrullero *Vigía*, realizaron este ejercicio en las cercanías de la BNR, CASR y CMT Las Navetas.

MAES (27 de mayo-4 de junio de 2013).—La FFG *Santa María* efectuó este ejercicio bilateral con la FFG *Mohammed V* de la Marina Real Marroquí.

VENTEX (30 de mayo de 2013).—El submarino *Tramontana* realizó este ejercicio de control de atmósfera en el puerto de Cartagena.

Ejercicio Bilateral MIO ESPAÑA/USA (3-14 de junio de 2013).— Participaron 38 pax pertenecientes a las unidades BRIMAR y FASTEUR de Rota y San Fernando.

LANTOR (3-7 de junio de 2013).— Submarinos *Tramontana* y *Galerna* con la colaboración de la fragata *Cristóbal Colón* y del BIO *Las Palmas*.

MAR-31 (10-13 de junio de 2013).—Las fragatas *Almirante Juan de Borbón* y *Álvaro de Bazán* realizaron este ejercicio bajo el mando de COMANDES-31. Contaron con la colaboración del LHD *Juan Carlos I* dentro de su viaje crucero de la Escuela Naval Militar, con el remolcador *Mahón* y el patrullero *Tabarca*, y componentes de la FLOAN, el TEAR y del CEVACO.



Submarino *Tramontana*. (Foto: www.armada.mde.es).

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA





Cazaminas Tajo. (Foto: www.armada.mde.es).

Ejercicio de tiro en el CMT El Palancar. (26-27 de junio de 2013).—Las compañías de Seguridad y Policía Naval de la AGRUMAD

Adiestramiento

Desde el 27 de mayo han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

Adiestramiento individual: *Infanta Cristina* y *Vencedora* (27 de mayo de 2013); *Tambre* (29 de mayo de 2013); *Turia* (22, 23 y 31 de mayo, y 3, 5, 10 y 11 de

MARFIBEX (17-21 de junio de 2013).— Participaron el LHD *Juan Carlos I*, los BAA *Galicia* y *Castilla*, el GNP, la 1.^a Cía. del BDE2 y la 1.^a Cía. del BDMZ3 de la BRIMAR, la Cía. Mar Océano y personal de la FGNE, bajo la dirección de COMGRUP-2 a bordo del BAA *Castilla*.

TERNOR (19-20 de junio de 2013).—La compañía de la PN del TERNOR realizó un ejercicio de tiro en el CMT Parga (Lugo).

MAR-32 (25-27 de junio de 2013).— Las fragatas *Santa María*, *Reina Sofía* y *Canarias* salieron a la mar para realizar este ejercicio para incrementar el nivel de adiestramiento colectivo y capacidades básicas, bajo la dirección de COMANDES-41 a bordo de la fragata *Reina Sofía* en aguas de la bahía de Cádiz.

MEDEX-13 (27-28 de junio de 2013).— El buque BSR *Neptuno* participó en este ejercicio bilateral de buceadores entre España y Argelia r en aguas de Cartagena.

JOINTEX (24-28 de junio de 2013).— COMSPMARFOR participó en este ejercicio conjunto con el Ejército de Tierra, el Ejército del Aire y CMOPS sobre SOP para actividades de alta intensidad en territorio nacional.

junio de 2013); *Atalaya* (27-31 de mayo de 2013); *Tornado* (28 de mayo de 2013); *Almirante Juan de Borbón* (28 de mayo de 2013); *Antares* (2-6 de junio de 2013); *Segura* (6 de junio de 2013); *Sella* (6 de junio de 2013); *Tambre* y *Tajo* (4 de junio de 2013); *La Graña* (5 y 6 de junio de 2013); *Mahón* (5-12 de junio de 2013); *Mar Caribe* (5 y 6 de junio de 2013); *Navarra* (4-7 de junio de 2013); *Sella* (11-12 de junio de 2013); *Infanta Elena* (11 y 19 de junio de 2013); *Reina Sofía* (11 de junio de 2013); *Atalaya* (10 de junio de 2013); *Martín Posadillo* (17 y 18 de junio de 2013); *Formentor* (18 y 19 de junio de 2013); *Camino Español* (18 de junio de 2013); *Vencedora* (20 y 21 de junio de 2013); *Tornado* (18-20 de junio de 2013); *Cazadora* (17-19 de junio de 2013.); *Las Palmas* (24 de junio de 2013); *Tarifa* (24 y 25 de junio de 2013); *Serviola*, *Centinela*, *Atalaya* y *Mahón* (25 de junio de 2013); *Infanta Elena* (24 de junio de 2013).

PABI-MABI: *Galicia* (1 de abril-30 de junio de 2013); *Castilla* (8 de abril-30 de junio de 2013).

MABI: *Juan Carlos I*, *Santa María*, *Canarias* y *Victoria* (1 de abril-30 de junio de 2013).

Inspección de capacidades II y adiestramiento individual con apoyo de CEVACO:

Meteoro (27-30 de mayo de 2013); *Mahón* (10 de junio de 2013).

IVALO (27 de mayo-14 de junio de 2013): la F-100 *Cristóbal Colón* realizó las siguientes actividades de adiestramiento en el tránsito Ferrol-Rota, aguas de Cádiz, Cartagena y Ferrol:

Semana del 27 al 31 de mayo: pruebas IR en el tránsito a Rota. Pruebas EVALO (ENPRO, COMMS, LINKS-LAMPS, NAV y ARMEX). A la finalización comienzo del tránsito a Cartagena.

Semana del 3 al 7 de junio: en Cartagena EVALO ASW, DEGAUSSING y pruebas EVALO (seguridad interior en puerto, firma acústica y pruebas sónar). Al finalizar tránsito a BNR y posteriormente a Ferrol, participó en los actos del DIFAS 2013.

Semana del 10 al 14 de junio: en Ferrol pruebas EW (GONIO RIGEL/REGULUS, ECM, PERTUBACIÓN).

Inspección de capacidades: *Mahón* (5 de junio); *Antares* (14 de junio de 2013); *Cazadora* (17-19 de junio de 2013).

Adiestramiento individual con apoyo del CEVACO: *Infanta Elena* (3-7 de junio de 2013).

Adiestramiento general: *Turia* (22 de mayo-13 de junio de 2013).

Tránsito, inspección, certificación, adiestramiento individual, apoyo adiestramiento CEVACO, certificación TACAN y CALOP de comprobación previo al despliegue en la Operación ATALANTA: *Meteoro* (7 de junio-1 de julio de 2013).

Siguió el siguiente calendario: entre los días 7 y 10 de junio efectuó tránsito Las Palmas-Rota.

Entre los días 10 y 14 de junio efectuó adiestramiento individual en periodos de puerto y mar en aguas próximas a Rota.

Entre los días 17 y 28 de junio efectuó CALOP de comprobación a cuya finalización inició tránsito a Las Palmas. Del 21 al 28 contó a bordo con un equipo de FGNE.



P- 41 *Meteoro*. (Foto: www.armada.mde.es).

CALOP de recuperación de la capacidad aérea: Sella (25 de junio de 2013).

CALOP A3M: Navarra (17 de junio-5 de julio de 2013).

Adiestramiento avanzado: Galerna (20 de junio-4 de julio de 2013).

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Cantabria (3 de enero-21 de diciembre de 2013).—El día 3 de enero comenzó el tránsito Ferrol-Australia para efectuar un despliegue de doce meses orientado a profundizar en el marco de colaboración entre la Real Marina Australiana (RAN), mejorar el adiestramiento mutuo y demostrar las capacidades del buque en despliegues prolongados.

Juan Sebastián de Elcano (2 de marzo-13 de julio de 2013).—Realiza el LXXXIV Crucero de Instrucción para contribuir a la formación marinera, militar, social y humana de los alumnos embarcados de las promociones 414 del Cuerpo General y 144 de Infantería de Marina, mediante la instrucción y el adiestramiento en la mar y en puerto.

Durante el crucero participará, junto a otros buques escuela de países hispanoamericanos, en la regata de grandes veleros que partirá de San Juan de Puerto Rico conforme a la ruta que siguió Juan Ponce de León en 1513.

Entre las actividades protocolarias previstas destacan las siguientes:

Actos conmemorativos del Quinto Centenario del descubrimiento del océano Pacífico en Balboa (Panamá).

Actos conmemorativos del Quinto Centenario de la fundación de Florida en Miami (Estados Unidos).

Celebración del 525 Aniversario de la Marina holandesa en Den Helder.

Cumplimenta el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Cádiz		2 de marzo
Las Palmas	7 de marzo	9 de marzo
San Juan (Puerto Rico)	6 de abril	10 de abril
Balboa (Panamá)	17 de abril	21 de abril
Miami (EE. UU.)	1 de mayo	6 de mayo
C. Cañaveral (EE. UU.)	8 de mayo	10 de mayo
Newport, Rhode Island (EE. UU.)	18 de mayo	21 de mayo
Den Helder (Holanda)	20 de junio	25 de junio
Santander	3 de julio	7 de julio
Avilés	8 de julio	10 de julio
Baiona (Pontevedra)	12 de julio	12 de julio
Marín	13 de julio	

Despliegue en ÁFRICA (20 de mayo-28 de julio de 2013).—Tras finalizar su participación en la Operación ATALANTA, el BAM *Rayo* inició este despliegue para potenciar las relaciones con los distintos países visitados.

Ha cumplimentado el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Dar es-Salaam (Tanzania)		19 de mayo
Maputo (Mozambique)	22 de mayo	25 de mayo
Durban (Sudáfrica)		26 de mayo (fondeo)

Ciudad del Cabo (Sudáfrica)	29 mayo	8 de junio
Lüderitz (Namibia)	10 de junio	13 de junio
Lobito (Angola)	17 de junio	19 de junio
Port Gentil (Gabón)	23 de junio	26 de junio
Lagos (Nigeria)	30 de junio	3 de julio
Abidjan (C. de Marfil)	6 de junio	9 de julio
Conakri (Guinea)	12 de julio	14 de julio
Dakar (Senegal)	16 de julio	19 de julio
Praia (C. Verde)	21 de julio	24 de julio
Las Palmas	28 de julio	

Contramaestre Casado (22-30 de mayo de 2013).—Realizó transporte logístico entre los puertos de La Carraca, Base Naval de Rota, Gijón y Ferrol.

Neptuno (20-31 de mayo de 2013).—Efectuó colaboración con la EBA en aguas próximas a Cartagena.

Tabarca (29 de mayo de 2013).—Salió a la mar para realizar inspección de capacidades II.

P-114 (30 de mayo de 2013).—Salió a la mar para realizar inspección de capacidades II.

Galerna (30 de mayo de 2013).—Salió a la mar para realizar pruebas de mar de fin de PIP.

Reina Sofía (31 de mayo de 2013).—Salió a la mar para realizar pruebas de mar de fin de PIP.

Tramontana (28-29 de mayo de 2013).—Salió a la mar para realizar colaboración con la Escuela Naval Militar en las cercanías de Cartagena.

Curso MINESNIPER (30 de mayo de 2013).—El cazaminas *Segura* y el BÍO *Las Palmas* salieron a la mar para realizar colaboración y ejercicio práctico para los alumnos de la escuela «Antonio de Escaño» en las cercanías de Cartagena.

Sella (5 y 6 de junio de 2013).—Efectuó calibración magnética.

Meteoro (5-9 de junio de 2013).—Efectuó tránsito a Rota para inspección, certificación y adiestramiento aeronaval previo al despliegue en la operación ATALANTA.

Juan Carlos I (6-9 de junio de 2013).—Salió a la mar para efectuar colaboración con la Escuela Naval Militar y efectuar diversas actividades y ejercicios, MAR-31, MARFIBEX y MAR-32. Efectuó las siguientes escalas:

PUERTO	ETA	ETD
Rota		6 de junio
Marín	8 de junio	9 de junio
Rota	14 de junio	17 de junio
Rota	21 de junio	24 de junio
Málaga	27 de junio	29 de junio
Melilla	30 de junio	3 de julio
Lisboa	5 de julio	7 de julio
Rota	9 de julio	

Neptuno (3-25 de junio de 2013).— Colaboró con el Observatorio de la Armada en la instalación de sismógrafos en la isla de Alborán, también efectuó adiestramiento de gran profundidad con los buzos de la UNBU-DIZ, además de la recuperación de la rampa de la LCM *L-612* en el área de Barbate.

Malaspina (3-7 de junio de 2013).— Efectuó colaboración con la Universidad de Cádiz (UCA) en aguas próxima a Cádiz.

Vencedora (20 de junio de 2013).— Efectuó colaboración con COMNAVES en aguas próximas a Cartagena.

Hespérides (14 de junio de 2013).— Salió a la mar para efectuar entrega de mando en aguas próximas a Cartagena.

Galerna (11 de junio de 2013).— Efectuó pruebas ACRUX-C en aguas próximas a Cartagena. Contó con el patrullero *Infanta Elena* como buque colaborador.

Malaspina (10-14 de junio de 2013).— Realizó ambientación del nuevo comandante en aguas próximas a Cádiz.

Tambre y Tajo (10-23 de junio de 2013).— Realizaron ROUTE SURVEY (vigilancia de rutas) en los canales de acceso de Ceuta y Rota.

Mahón (10 de junio de 2013).— Colaboró con el patrullero *Atalaya*.

Infanta Elena (11 y 19 de junio de 2013).— Colaboró con el SSK *Galerna*.

Segura (13 y 14 de junio de 2013).— Efectuó ambientación del nuevo comandante en aguas próximas a Cartagena.

Hespérides (11 y 13 de junio de 2013).— Efectuó ambientación del nuevo comandante en aguas próximas a Cartagena.

Atalaya (10 de junio de 2013).— Efectuó colaboración con el RA *Mahón* en aguas próximas a Ferrol.

Malaspina (17-19 y 20 de junio de 2013).— Salió a la mar un día entre el 17 y el 19 de junio para ambientación del nuevo comandante, y el día 20 posteriormente para la ceremonia de entrega de mando.

Segura (17 de junio de 2013).— Salió a la mar para la ceremonia de entrega de mando.

Tofiño (20 de junio de 2013).— Salió a la mar para la ceremonia de entrega de mando.

Turia (17, 19 y 20 de junio de 2013).— Salió a la mar para efectuar inspección de capacidades y posteriormente calibración magnética y mediciones acústicas en las cercanías de Cartagena.

Mahón (18 de junio de 2013).— Salió a la mar para la ceremonia de entrega de mando en las cercanías de Ferrol.

Tagomago (19-20 de junio de 2013).— Salió a la mar para colaborar en el relevo del Destacamento Naval de Alborán.

Tabarca (20 de junio de 2013).— Salió a la mar para efectuar inspección de capacidades.

Mar Caribe (19 de junio de 2013).— Salió a la mar para colaborar en el desarrollo del ejercicio MARFIBEX.

Santa María (18-19 de junio de 2013).— Salió a la mar para colaborar en el desarrollo del ejercicio MARFIBEX.

Canarias (18 de junio de 2013).— Salió a la mar para la ceremonia de entrega de mando de la 41.^a Escuadrilla de Escoltas intervenida por el COMGRUP-1.

Las Palmas (24 de junio de 2013).— Colaboró en ejercicio de tiro de los patrulleros *Infanta Elena*, *Infanta Cristina* y *Cazadora*.

Turia (24 de junio de 2013).— Salió a la mar para efectuar calibración magnética y mediciones acústicas en las cercanías de Cartagena.

Atalaya (27 de junio de 2013).—Salió a la mar para efectuar la ceremonia de entrega de mando en las cercanías de Ferrol.

Tarifa (27 de junio de 2013).—Salió a la mar para efectuar la ceremonia de entrega de mando en las cercanías de Cartagena.

La Graña (24-25 de junio de 2013).—Salió a la mar para efectuar colaboración con la CALOP del BAM *Meteoro*.

Mar Caribe (26-27 de junio de 2013).—Salió a la mar para efectuar colaboración con la CALOP de la fragata *Navarra*.

Malaspina (18 de abril-31 de mayo de 2013).—Efectuó actualización de la cartografía náutica del golfo de Cádiz.

Tofiño (15 de mayo-15 de junio de 2013).—Efectúa actualización de la cartografía náutica del golfo de Cádiz y Huelva. Colabora con el ESHIDRO para la realización de prácticas con alumnos.

Astrolabio (25 de mayo-10 de julio de 2013).—Efectuó actualización cartográfica en zonas de Gijón y Avilés.

Escandallo (27 de mayo-10 de julio de 2013).—Efectuó actualización de la cartografía náutica de la zona de Rías Altas y adyacentes.

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

Cabo Fradera (1-31 de mayo y 1-30 de junio de 2013).—Efectuó presencia naval, vigilancia de caza, pesca y protección de intereses nacionales en el TIRM comprendido entre Tui y Camposantos.

Tarifa (5 de mayo-13 de junio de 2013).—Efectuó campaña NEAFC (*North East Atlantic Fisheries Convention*).

Serviola (13-28 de mayo de 2013).—

Efectuó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán y estrecho de Gibraltar.

P-101 (10-31 de mayo y 1-30 de junio de 2013).—Realizó vigilancia marítima entre la frontera con Portugal y Punta Umbría.

Alborán (24 de mayo-25 de junio de 2013).—Realizó vigilancia de caladeros nacionales en el Mediterráneo dentro de la «Campaña Atún Rojo».

Tagomago (28 de mayo-3 de junio de 2013).—Realizó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán y estrecho de Gibraltar.

P-114 (1-30 de junio de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en zona de Ceuta.

Centinela (3-7 de junio de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la costa noroeste de Galicia.

Toralla (10-14 de junio de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Levante.

Relámpago (10-30 de junio de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán.

Arnomendi (10-18 de junio de 2013).—Realizó vigilancia de caladeros nacionales en el Mediterráneo.

Tabarca (22-28 de junio de 2013).—Efectuó vigilancia marítima y de pesca en aguas de la costa de Galicia.

Infanta Cristina (18-27 de junio de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Mediterráneo occidental, mar de Alborán y estrecho de Gibraltar.

Serviola (18-23 de junio de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la costa norte de España.

Cazadora (18 de junio-2 de julio de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la costa levantina y mar de Alborán.

A. P. F.



(Foto: ORP Flota).

La Armada concluyó su aportación a la Fuerza provisional de Naciones Unidas en el Líbano

El 31 de mayo tuvo lugar en el Tercio de Armada de San Fernando (Cádiz) el acto de recibimiento de los componentes de la Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina para el Líbano (FIMEX LH-XVIII) tras finalizar su despliegue y participación en la Operación LIBRE HIDALGO, y de un equipo de Control Aerotáctico de la fuerza española en Afganistán (ASPFOR XXXII), que también finalizó la suya en la Operación ROMEO ALFA.

La ceremonia fue presidida por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), almirante general Jaime Muñoz-Delgado.

Con el repliegue de los 44 infantes de marina del Tercio de Armada que durante seis meses han formado parte de la Fuerza Provisional de Naciones Unidas en el Líbano (UNIFIL), la Armada ha puesto fin a casi siete años de presencia en el Líbano.

En septiembre de 2006, la Armada fue la

primera en aportar efectivos a la participación española en la misión de Naciones Unidas en aquel país, desarrollada como consecuencia de la Resolución 1701 del Consejo de Seguridad de la ONU. La Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina para el Líbano (FIMEX-L), constituida sobre la base de un Batallón Reforzado de Desembarco, se alistó y desembarcó al sur del país en un corto espacio de tiempo. Tras solo quince días de preparación para el despliegue, la FIMEX-L desembarcó en las playas libanesas, y apenas diez días más tarde se encontraba totalmente operativa.

Tras el repliegue de la FIMEX-L a territorio nacional, al ser relevados por la Legión después de mes y medio de permanencia en la zona de operaciones, la Armada ha mantenido hasta hoy su presencia, casi de forma ininterrumpida, al sur del río Litani mediante la aportación de fuerzas al contingente español integrado en la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano.

Durante este periodo, casi 800 componentes de la Armada, en su mayoría infantes de marina, han contribuido, junto con otras unidades del Ejército de Tierra y de otros países, a garantizar la paz y la seguridad en la zona tras el recrudecimiento del conflicto entre el Líbano e Israel en julio y agosto de 2006.

El acto tuvo también como protagonistas a los cinco infantes de marina integrantes del equipo de Control Aerotáctico que han regresado recientemente de Afganistán. El cometido principal de este equipo, compuesto por personal altamente especializado, consistió en prestar asesoramiento al mando en lo relativo al empleo de los medios aéreos y a la ejecución del proceso de solicitud, coordinación y dirección de los mismos en apoyo a las unidades desplegadas.

Actualmente la Infantería de Marina mantiene todavía otro equipo similar desplegado en la provincia afgana de Badghis en apoyo a las operaciones en curso.

OCS AJEMA



Bélgica

Primer vuelo del NH-90 Naval.—La Marina belga ha realizado el primer vuelo de un helicóptero *NH-90* en la versión *NFH* o helicóptero de fragata de la OTAN (*NATO Frigate Helicopter*). El bautismo del aire se realizó en la planta que Eurocopter, socio del

programa, tiene en la localidad alemana de Donauwörth. El director gerente delegado de NH Industries, Xavier Poupardin, subrayó la importancia de este primer vuelo en cuanto que Bélgica tiene una necesidad imperiosa de reemplazar a sus veteranos helicópteros *Sea King*. El primer *NH-90 NFH* belga continuará durante las siguientes semanas realizando



Cabina del *NH-90*. (Foto: www.wikipedia.org).

vuelos de prueba con tripulaciones del fabricante y de la Marina belga para verificar el comportamiento de la aeronave y de sus diferentes sistemas.

La Marina belga ha encargado cuatro unidades del *NH-90*, en versión antisubmarina y antisuperficie, para dotar a sus dos fragatas clase *Kortenaer*, así como otros cuatro *NH-90* versión *TTH* o de transporte táctico para el Ejército de Tierra. El *NH-90 NFH* es similar a la variante holandesa de este modelo; de esta forma Bélgica se beneficia de la experiencia previa de la Marina holandesa con este helicóptero. El programa del *NH-90* es el mayor llevado a cabo nunca en Europa, ya que cuenta con pedidos en firme de 529 unidades de 15 naciones, entre ella España.

Brasil

Llegan dos secciones del primer submarino a Itaguaí.—Las secciones 3 y 4 del primer submarino convencional fabricado en Francia ya han llegado a la Unidad de Fabricación de Estructuras Metálicas en Itaguaí. Las dos secciones de la parte central del submarino, que han sido totalmente construidas en los astilleros franceses de la DCNS, llegaron a Río de Janeiro el 1 de junio, pesan un total de 220 toneladas con una longitud de 25 metros, seis de manga y 12 de altura, pues al ser las secciones centrales incluyen la vela. A su llegada al puerto de Sepetiba, fueron embarcadas en una gabarra para proseguir hasta el muelle de Nuclebras Equipamentos Pesados (NUCLEP). Posteriormente, y por vía terrestre, fueron transportadas a la Unidad de Fabricación de Estructuras Metálicas (UFEM), donde serán fabricadas las secciones 1 y 2 del submarino, en virtud de los acuerdos de transferencia de tecnología entre Francia y Brasil. Un total de tres años ha costado construir las secciones 3 y 4 de este primer submarino de la clase *Scorpène*, habiendo participado en los trabajos 255 trabajadores de la empresa brasileña Itaguaí Construções Navais (ICN) y Nuclebras Equipamentos Pesados, además de ingenieros, técnicos y operarios especializados de la Marina brasileña, que durante ese periodo de tiempo realizaron 40 cursos, abarcando todas

las áreas de construcción del submarino. El 28 de junio, el ministro de Defensa, Celso Amorim, visitó las instalaciones de UFEM para comprobar la marcha de los trabajos del primer submarino de esta nueva serie.

Nuevo centro de simulaciones navales.—Finalizando un proyecto del año 2007 en el Centro de Instrucción Almirante Brás de Aguiar (CIAB), se han inaugurado las nuevas instalaciones del Centro de Simuladores de Navíos Capitán José Jacauna Sales. Diseñado con los mayores requerimientos tecnológicos, gracias a una inversión de seis millones de dólares, el complejo cuenta con tres sistemas. El primero comprende un puente con todos sus elementos para cualquier tipo de misión, con seis cabinas adicionales para el adiestramiento avanzado de las dotaciones. El segundo sistema se utiliza para el adiestramiento avanzado individual, en tanto que el tercero está dedicado al adiestramiento básico. Estos últimos cuentan con doce cabinas individuales, en las que es posible simular ataques y desataques, diversas maniobras en puerto, operaciones y situaciones de emergencia, navegación por carta digital, posicionamiento dinámico, comunicaciones y GMDSS o *Global Maritime Distress and Safety System*, utilizando enlaces satélite y terrestre. Algunos de estos simuladores pueden recrear escenarios de tormentas, corrientes adversas, siniestros etc., con gran fiabilidad y realismo. El CIAB cuenta asimismo con un navío de pequeño porte para prácticas de los alumnos.

Chile

Nuevo comandante en jefe de la Armada.—Hasta el Palacio de la Moneda llegó el día 29 de mayo el ministro de Defensa Nacional, Rodrigo Hinzpeter, para informar de la designación del nuevo comandante en jefe de la Armada por parte del presidente de la República. En una declaración oficial a los medios el ministro dijo: «Quiero comunicarles que el presidente Piñera ha resuelto designar al almirante Enrique Larrañaga como nuevo comandante en jefe de la Armada de Chile. El almirante Larrañaga va a reemplazar al almirante González a partir del 18 de

junio, oportunidad en que va a asumir en plenitud el mando máximo de nuestra Armada».

El nuevo comandante en jefe de la Armada venía desempeñando el cargo de director general del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR) y posee una vasta trayectoria en casi todos los ámbitos de la Armada. Salió de la Escuela Naval en 1977 y ha sido comandante de la lancha lanzamisiles *Chipana* en 1994, transporte *Aquiles* en 1999 y del buque escuela *Esmeralda* en 2002. Ha tenido una larga trayectoria en distintos ámbitos operativos y educacionales, habiendo sido alumno y profesor de la Academia de Guerra de la Armada de Chile. Es por tanto diplomado de Estado Mayor, además de especialista en Sistemas de Navegación e ingeniero en Armas. Cuenta también con el grado académico de licenciado en Ciencias Navales y Marítimas. Entre sus destinos en tierra destacan los de jefe de estudios de la Academia de Guerra Naval, subdirector de la Academia Politécnica Naval y director de la Academia de Guerra Naval, director de Educación de la Armada, secretario general de la Armada y por último director general del Territorio Marítimo y Marina Mercante. El actual comandante en jefe de la Armada de Chile, almirante González, abandona su cargo al cumplir los cuatro años reglamentarios al frente de la Institución.

Corea del Sur

Adquisición de 20 aviones de patrulla marítima.—La Marina surcoreana ha aprobado un plan para aumentar sus capacidades de vigilancia marítima que actualmente le proporcionan una veterana escuadrilla de 18 aviones *P-3C Orion*. A estos aviones de patrulla marítima o MPA pretende añadir 20 más de un modelo que aún está por decidir. Entre los potenciales candidatos se encuentra el español *C-295* MPA de Airbus Military, el norteamericano y carísimo *Poseidon (P-8)* de Boeing y la versión marítima *SC-130J* del veterano *Hércules* de Lockheed Martin. La Administración de Programas de Adquisiciones de Defensa o DAPA es el organismo oficial que está trabajando en este plan de

adquisición de 20 MPA. Este nuevo plan está relacionado con el aumento de recursos que el Gobierno surcoreano está destinando a la defensa de sus costas y fronteras marítimas, frente a la amenaza que supone Corea del Norte y su Flotilla de Submarinos, una de cuyas unidades hundió hace tres años a la corbeta surcoreana *Cheonan*, con la muerte de 46 de sus tripulantes.

Estados Unidos

Construcción de nuevos destructores.—

La Marina norteamericana ha encargado 10 nuevos destructores a los astilleros de Bath Iron Works de General Dynamics y a los de Huntington de Ingalls Industries. La primera compañía recibirá 2.800 millones de dólares por cuatro buques de la clase *Arleigh Burke* (DDG-51), de los que el primero se empezará a construir este mismo año y los restantes entre 2015 y 2017. El contrato incluye la opción por un quinto buque. Respecto a Huntington Ingalls Industries, percibirá 3.300 millones de dólares por el diseño y construcción de cinco unidades de la misma clase entre los años 2013 y 2017. Todos los destructores serán construidos con un proyecto actualizado que, entre otras mejoras, los dotará de nuevos radares de defensa aérea y antimisiles AMDR, en el astillero de Pascagoula en Misisipí. La Armada estadounidense cuenta en la actualidad con 62 destructores *Arleigh Burke*, capaces de transportar 56 misiles Tomahawk que pueden destruir un objetivo terrestre o naval a 1.300 km de distancia, y con la guía TLAM-C Block III hasta 1.853 kilómetros.

El Cuerpo de Marines selecciona el P-19R de Oshkosh.—

El US Marine Corps (USMC) seleccionó a Oshkosh Defense para suministrar su nueva flota de ARFF (*Aircraft Rescue and Fire Fighting*). El *P-19R* de nueva generación es un vehículo de pronta respuesta en emergencias de incendios en bases aéreas y aeródromos expedicionarios, proporcionando más capacidades de lucha contra incendios en y fuera de las carreteras, sustituyendo a los anteriores *Oshkosh P-19*, que alcanzan el final de su vida operativa tras

30 años de servicio. El nuevo vehículo está basado en la probada plataforma LVSR (*Logistics Vehicle System Replacement*), que actualmente utiliza el USMC en misiones ultramarinas con cargas pesadas fuera de vías y carreteras, y en los sistemas de lucha contraincendios tecnológicamente avanzados. El fabricante comenzó produciendo el *MB-5 ARFF* para la Marina norteamericana en los años sesenta para fabricar el *P-19* en los ochenta, actualmente utilizado en las instalaciones militares y aeropuertos de todo el mundo. El valor estimado del contrato para adquirir el nuevo *P-19R* es de 192 millones de dólares y las entregas se prolongarán hasta mayo de 2018.

El USS Ponce montará un cañón láser.—Los técnicos de Northrop Grumman instalarán un cañón láser de estado sólido de alta potencia en la cubierta del buque anfibia USS *Ponce* (*LPD-15*). Esta nueva arma, con la que podrá derribar objetivos en alta mar, tiene un coste de 30 millones de dólares y estará operativa en el verano de 2014. La Marina de Estados Unidos será así pionera en

la instalación de este tipo de cañón láser en un navío de estas características. Posicionado en el estrecho de Ormuz, el USS *Ponce*, de la clase *Austin*, está siendo utilizado en operaciones contra el terrorismo en el golfo Pérsico, además de servir de plataforma a flote para operaciones aéreas de helicópteros. El nuevo cañón láser será capaz de destruir blancos, como pudo verse en un vídeo difundido por la US Navy que aún no ha proporcionado ningún dato técnico de esta nueva arma, por lo que se desconoce su alcance. Esta nueva tecnología supondría una auténtica revolución en el ámbito de la guerra naval, según los técnicos norteamericanos, de forma similar a lo que fue la pólvora en la época de las armas blancas, ya que utiliza energía en lugar de los clásicos proyectiles, con un factor determinante a su favor, ya que un «disparo» láser cuesta menos de un dólar frente a los miles que cuesta un proyectil de artillería o los millones de un misil.

En este contexto cabe remarcar que la Marina norteamericana ha seleccionado a Northrop Grumman para la fase inicial de su programa de tecnología láser en estado sólido



USS *Ponce*. (Foto: www.wikipedia.org).

SSL-TM, dado que esta compañía ha participado activamente en la primera prueba de un láser de alta energía en la mar, en el denominado MLD o *Maritime Laser Demonstration*.

El nuevo caza F-35 estará operativo a partir de 2015.—El Congreso de los Estados Unidos ha recibido una notificación del Pentágono, en la que se informa de que el nuevo caza *F-35* estará operativo para las FAS estadounidenses a partir de 2015. Sin embargo, según fuentes que cita la agencia Reuter, a finales de 2013 llegará la primera unidad totalmente operativa V/STOL al Cuerpo de Infantería de Marina, mientras que a la Fuerza Aérea no llegará hasta 2016, y la Armada no podrá contar con los *F-35* embarcados antes de 2019. El programa *F-35* ha sufrido muchos problemas desde que se adjudicara el contrato a Lockheed Martin en 2001. Según los plazos iniciales, los nuevos aviones de combate deberían haber entrado en servicio a partir de 2011. La confirmación por parte del Pentágono de la nueva fecha de 2015, se produce tan solo a tres meses de que se decidiese suspender las pruebas de vuelo de los *F-35*, tras detectarse en febrero una fisura en la turbina de uno de los prototipos. El fallo se descubrió durante una inspección rutinaria realizada en la Base Aérea de Edwards en California. El *Joint Strike Fighter* o JSF, denominación con la también se conoce al *F-35*, es el programa más caro de armamento de la historia de Estados Unidos, con un costo superior a los 396.000 millones de euros. Según los planes del Pentágono, las FAS estadounidenses adquirirán un total de 2.500 aparatos de los tres tipos existentes, hasta el año 2036, para reemplazar a los *F-15* y *F-18* actualmente en servicio.

Nuevo almirante de la Sexta Flota.—El secretario de Defensa de los Estados Unidos anunció el 4 de junio el nombramiento del contralmirante Philip S. Davidson como vicealmirante comandante de la Sexta Flota, comandante de la Task Force Seis, comandante de la Fuerza de Combate de la OTAN (COMSTRIKEFORNATO), 2.º comandante de las Fuerzas Navales de Estados Unidos en Europa, 2.º comandante de las Fuerzas Navales del Mando de África (AFRICOM) y

Mando Componente Marítimo en Nápoles.

El almirante Davidson hasta ahora era el director de Operaciones Marítimas N3/N5/N7 en el US Fleet Forces Command en Norfolk, Virginia, donde era responsable de las operaciones, inteligencia y planes.

Graduado en la Academia Naval de Annapolis en 1982, Davidson hizo su carrera en fragatas, destructores, cruceros y portaaviones, habiendo mandado la fragata USS *Taylor* (FFG-50) y el crucero USS *Gettysburg* (CG-64), ganando en ambos la *E* de eficiencia. Posteriormente fue comandante del Grupo de Combate Ocho, izando su insignia de contralmirante en el portaaviones *Eisenhower*. En tierra ha sido representante especial del Departamento de Estado para Afganistán y Pakistán, y segundo jefe de la División de Estrategia J5 del Estado Mayor Conjunto, así como ayudante de campo del vicepresidente de los Estados Unidos. Davidson tendrá ahora que compaginar la difícil tarea de repartirse entre sus cuarteles generales en Nápoles para sus responsabilidades nacionales, y Lisboa como mando naval OTAN, además de embarcar en su buque de mando cuando la ocasión así lo requiera, teniendo el récord de ser el almirante norteamericano con más destinos de la Marina de los Estados Unidos.

Primer lanzamiento del X-47B desde un portaaviones.—La Marina de Estados Unidos ha dado un nuevo paso hacia adelante en el ámbito de la tecnología aeronaval, similar al del primer despegue de *Eugene Ely* de la cubierta del USS *Birmingham* en 1910. El pasado 14 de mayo un avión no tripulado de reconocimiento y ataque al suelo *X-47B* despegó con la ayuda de una catapulta de la cubierta del portaaviones nuclear *George H. W. Bush* (CVN-77), ubicado en la bahía de Chesapeake, en la costa este estadounidense. Tras realizar con éxito el vuelo previsto de 65 minutos, el UAV aterrizó en la Estación Aeronaval de Patuxent River, en Maryland. El vuelo de un avión no tripulado, que partía por primera vez desde un portaaviones, siguió a una serie de despegues y aterrizajes del *X-47B* desde una pista que simulaba la cubierta de vuelo de un portaaviones. En la Estación Aeronaval de Patuxent, el UAV realizó una



USS *George H. W. Bush*. (Foto: Internet).

toma como si de un portaaviones se tratase, frenando su gancho de cola la carrera, al quedar retenido por un cable de acero similar a los que llevan los portaaviones. El avión turbohélice no tripulado *X-47B* ha sido desarrollado por la empresa Northrop Grumman, en el marco del programa *UCAS-D* de desarrollo de un futuro avión no tripulado de reconocimiento y ataque capaz de operar desde un portaaviones. El radio de acción del *X-47B* supera los 3.900 km, con un techo de 12.000 metros, una autonomía de seis horas de vuelo y puede llevar una carga de 2.040 kg, siendo capaz de traspasar la barrera del sonido. Se prevé que alcance su plena operatividad para embarcar en un portaaviones en 2019. El tamaño del *X-47B* es similar al de un caza y está previsto realice una toma en un portaaviones en los meses próximos.

El MQ-4C Triton completa su primer vuelo.—La plataforma más moderna de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR) de la Marina norteamericana, el sistema de avión no tripulado o UAS *MQ-4C Triton* completó su primer vuelo saliendo de Palmdale, California, el 22 de mayo, marcando el inicio de las pruebas que validarán este sistema ISR construido por Northrop Grumman en apoyo de futuras operaciones de la Flota. Durante el vuelo de 80 minutos, el *Triton* estuvo controlado por personal naval y de Northrop, alcanzando los 20.000 pies de altura. Esta prueba significa todo un hito para el equipo que ha realizado el *Triton*, que a partir de ahora intensificará el número de vuelos de cara a proporcionar a la Flota estadounidense información ISR constante del área marítima de interés, así como del litoral, formando parte de la Fuerza de Reconocimiento y

Patrulla Marítima de la Armada. Como complemento al nuevo avión de patrulla marítima o MPA *Poseidon* (P-8A), el *Triton* puede realizar vuelos de 24 horas a una altura superior a los 19.000 metros, permitiendo sus avanzados equipos de reconocimiento la posibilidad de explorar 2.000 millas cuadradas en todo instante.

Israel

Construcción de una nueva base de submarinos.—La recepción de los nuevos submarinos clase *Dolphin*, construidos en astilleros alemanes, ha movido a la Marina israelí a construir una nueva base de submarinos, ya que la anterior acogía a los *U-206*, de menor desplazamiento. La empresa Elbit Systems será la encargada de construir las nuevas instalaciones dentro del complejo portuario de la ciudad costera de Haifa. La construcción de esta nueva base es un ambicioso proyecto que albergará a los seis submarinos de la clase *Dolphin*, de los que

tres estarán dotados del sistema de propulsión independiente del aire o AIP de células de combustible, por lo que la nueva base requerirá unas instalaciones especiales para suministrar hidrógeno. Asimismo los nuevos submarinos necesitarán talleres para los misiles de ataque a tierra, de los que se especulan podrán llevar ojivas nucleares. Si bien Elbit será el contratista principal para construir esta base, denominada Polygon, la compañía israelí Bynet será responsable de ejecutar los trabajos con la mano de obra local. Los equipos de comunicaciones serán responsabilidad de Cisco y el almacenamiento de todos los materiales será realizado por NetApp.

Italia

Recepción de la primera fragata FREMM.—La Marina italiana ya cuenta con su primera fragata *FREMM*. El buque, cuyo diseño comenzó en el año 2006, es fruto de la colaboración franco-italiana. Francia se comprometió a la construcción de doce de



FREMM antisubmarina *Virginio Fasan*. (Foto: Internet).

estas fragatas en los astilleros de la DCNS, siendo una de ellas para Marruecos, e Italia firmó la construcción de diez más en sus astilleros de Fincantieri. Estas fragatas son unos buques polivalentes capaces de dar 27 nudos y tienen para su desplazamiento una dotación reducida de 108 personas. La entrega de la primera unidad, bautizada con el nombre del héroe de la Segunda Guerra Mundial Carlo Bergamini, tuvo lugar el 29 de mayo en los astilleros de Fincantieri en La Spezia.

Durante los últimos cuatro meses el buque ha sido «alargado» 3,5 metros para aumentar la superficie de su cubierta de vuelo, permitiéndole soportar operaciones con helicópteros de mayor tamaño, como el *EH-101*. Italia tiene proyectado construir un total de 10 buques similares, de los que cuatro estarán configurados para la guerra antisubmarina y el resto para la defensa aérea.

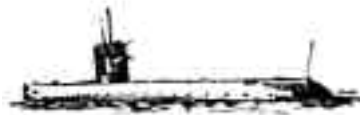
El armamento de las fragatas italianas es diferente al de las francesas, ya que llevarán el misil antiaéreo SAMM IT, un cañón de 127/64, dos cañones Otobreda 76 SR y los misiles antibuque Teseo, con la capacidad de lanzar misiles ASW MILAS y dos sistemas de lanzamiento de cohetes Otobreda SCLAR H. En total la *Carlo Bergamini* desplaza 6.000 t y su eslora ha quedado finalmente en 142 metros.

Rusia

El desarrollo del submarino Yasen entra en su recta final.—El proyecto del submarino nuclear de ataque o SSN *Yasen* entró en la

recta final. La primera unidad de esta nueva clase, llamada *Severodvinsk*, está realizando sus pruebas de mar con todo éxito, de forma que posiblemente a finales de 2013 pueda incorporarse a la Flota. Esto permitirá a Rusia acortar distancias con respecto a los submarinos norteamericanos y británicos. No obstante hay que reconocer que este programa se ha dilatado demasiado en el tiempo, pues la quilla del *Severodvinsk* fue puesta en 1993, pero las dificultades de financiación de la Marina rusa no permitieron avanzar en su construcción, paralizándose prácticamente todos los trabajos en la década de los 90. Durante este tiempo los Estados Unidos sacaron adelante programas de submarinos de cuarta generación como los USS *Sea Wolf* y USS *Virginia*, mientras que el Reino Unido realizaba la construcción del HMS *Astute*. Los ingenieros rusos se marcaron el límite de 2011 para entregar el submarino, pero diversos problemas surgidos en la construcción y la instalación de los misiles de crucero modernizados Kalibr y los misiles antibuque Oniks motivaron este retraso adicional de dos años. No obstante sus constructores están muy satisfechos del producto final, y en sus palabras el *Severodvinsk* no desmerece en absoluto de los *Seawolf* y *Virginia*, esperando completar esta serie con otras siete unidades más en los próximos años. La presencia naval rusa en el Ártico es uno de los motivos que han reactivado la construcción de submarinos nucleares.

J. M.^a T. R.





Nuevo servicio desde el puerto de Vigo

La naviera W. E. C Lines comenzó el pasado 15 de mayo los tráficos desde el puerto de Vigo al puerto británico de Tilbury con el buque *Robert*, construido en 2008, de 139 m de eslora y 974 TEU de capacidad.

Tilbury es uno de los principales puertos británicos, situado en el Támesis, en las inmediaciones de Londres.

La frecuencia de la línea será semanal, con el apoyo de otro buque similar, el *Bjorg*, construido en 2001, de 134 m de eslora y 868 TEU de capacidad.

La línea completa incluye también escala en los puertos de Sines, Lisboa, Leixoes, Amberes y Rotterdam.

Sistema de control de la estabilidad

La empresa española Janus Systems S. L., con amplia experiencia en el sector naval, ha lanzado un nuevo «Calculador de carga en La Nube con control de la eficiencia energética del buque».

Entre sus ventajas está el acceso desde cualquier ordenador o teléfono móvil vía Internet, presenta la situación en tiempo real del buque, facilita las modificaciones y puestas a punto del sistema, posibilita el acceso de

las autoridades marítimas en caso de avería, etcétera.

Al facilitar el trimado correcto del buque se consigue un ahorro medio de hasta el 7 por 100 del consumo habitual.

Este sistema se complementa con el llamado Sistema Experto Janus, que permite el cálculo a bordo de la estabilidad de un buque averiado y proporciona las posibles soluciones para restablecerla.

Con los sensores instalados, el sistema detecta un cambio en la distribución de pesos, una estiba inadecuada, sobrecargas, corrimientos de la carga, escoras peligrosas, etc. El mismo sistema suministra las posibles soluciones para restablecer la condición óptima de estabilidad: bombeo de los tanques de lastre, llenado de tanques de lastre o vacíos con agua de mar, trasvase de líquidos entre los diferentes tanques disponibles, etcétera.

Nace especialmente dirigido para los buques pesqueros y yates, y con ello se pretende contribuir a la seguridad marítima de estos buques y evitar en lo posible las catástrofes en la mar.

Para impedir el hundimiento, el sistema se ha combinado con el que proporciona la empresa Kafloat (*airbag* para buques), que permite mantener un pesquero o yate a flote hasta la llegada de las unidades de salvamento marítimo.

NOTICIARIO

Janus Systems S. L. es una empresa constituida en 1993, y que ya ha sido líder en el sector de los calculadores de carga para buques mercantes. También desarrolló el sistema SIMBAD, Sistema Experto para la Seguridad de los buques de guerra, instalado en buques de la Armada española.

A. P. P.

Auge del sector de los cruceros

Los puertos españoles facturaron el año pasado 15 millones de euros por la tasa de pasaje practicada a los viajeros de los buques que recalaban en sus dársenas.

Este sector ha crecido en España un 275 por 100 en la última década, pasando de 2,7 millones de pasajeros en 2002 a 7,5 en 2012.

Mucha culpa de ello la tiene el puerto de Barcelona, el de mayor afluencia de cruceristas de Europa y cuarto del mundo. También destaca en este *ranking* el de Baleares, cuarto de Europa y décimo segundo del mundo.

Según los datos ofrecidos por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), la mayoría de los pasajeros se decantó por la navegación por aguas europeas, especialmente por el Mediterráneo, aunque los cruceros por el norte de Europa estén ganando adeptos, con un ritmo de crecimiento del 10 por 100.

Según las previsiones existentes, para la campaña 2013-14 se espera un incremento de pasajeros de crucero en los puertos españoles que podría superar el 20 por 100.

D. R.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Nueva botadura para Factorías Vulcano

Factorías Vulcano, de la ría de Vigo, procedió a la botadura, el pasado 25 de mayo, del *ferry* que permanecía a media construcción en la grada de Astilleros de Sevilla.

Había sido encargado por la naviera fine-sa Viking Line en 2007 y suponía una inversión de 60 millones de euros. Tras el cierre de los astilleros sevillanos quedó en grada pendiente de la liquidación definitiva. Vulcano cerró un acuerdo con el Banco de Santander para la puesta a flote del buque y posterior finalización en la factoría viguesa.

El buque se trasladará remolcado a Vigo, a principios del mes de junio, para su fase de armamento y habilitación; en esta fase proporcionará carga de trabajo durante un año a 400 personas. El astillero está en negociación con varios armadores para su venta, pero todavía no tiene propietario.

Tiene de 139 m de eslora, propulsión diésel con dos motores principales y velocidad de 22 nudos; su capacidad es de transporte de 1.500 pasajeros y 400 coches.

El astillero vigués negocia otros contratos con armadores de Noruega, Venezuela, Méxi-

co y Brasil, pero de momento no se han plasmado en adjudicación de obra.

Los Astilleros de Sevilla, inaugurados en 1953, cerraron definitivamente el 1 de enero de 2012. En ese momento, además del *ferry* mencionado tenía en construcción dos buques de apoyo a plataformas petrolíferas que van a ser finalizados en La Naval de Sestao.

Respecto a las instalaciones sevillanas, el también astillero de Vigo Metalships&Docks, del grupo Rodman, ha presentado un proyecto para relanzarlas como astillero de reparaciones.

Evolución del nuevo *tax lease* en la construcción naval

El 20 de noviembre de 2012, la Comisión Europea autorizó el nuevo *tax lease* español, sistema de bonificaciones fiscales ampliamente utilizado en el sector naval.

El 28 de diciembre, con la publicación de la Ley 16/2012, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y el impulso de la actividad económica, se modifica el

texto refundido del impuesto sobre sociedades. Con ello se cierra el ciclo legislativo para la nueva puesta en marcha del sistema.

A pesar de que la fecha de entrada en vigor del nuevo régimen ya operativo fue el día 1 de enero de 2013, la realidad es que prácticamente no se ha desbloqueado ninguno de los preacuerdos de construcción que tenían a la espera varios astilleros. La razón es que Bruselas (la Comisión Europea) todavía no ha decidido la posible devolución de las ayudas recibidas durante el periodo anterior, lo que está poniendo en peligro más de 40 nuevos contratos con un montante cercano a los 2.000 millones de euros.

Además, el reembolso de esas ayudas supuestamente no autorizadas supondría la práctica puntilla para la mayoría de los astilleros españoles y la puesta en peligro de gran parte de sus puestos de trabajo, que solo en los astilleros gallegos se cifra en torno a los 14.000.

Como ejemplo, hay que señalar que de los principales astilleros con factorías en Galicia solo Armón y Metalships han conseguido nuevos contratos. Barreras y Navantia Ferrol siguen esperando la resolución del contrato de los floteles de PEMEX; Vulcano está trasladando a Vigo el *ferry* botado en Sevilla, pero carece todavía de armador, y Freire está a punto de entregar el último buque que ha construido (RRS *Discovery*).

Los realmente beneficiados por esta situación no han sido solo los astilleros europeos que originaron el conflicto, sino los chinos y coreanos, que son los que están recogiendo el testigo de nuevos contratos al debilitarse la industria europea.

El 6 de junio, el comisario europeo de la competencia declaró que «probablemente en el mes de junio se resolverá el contencioso...».

España ha basado la defensa jurídica del antiguo *tax lease* en los principios de derecho comunitario de confianza legítima y seguri-

dad jurídica, principios de no se deberían infringir, en palabras del propio comisario de la competencia.

Noticias de Astilleros Gondán

Los Astilleros Gondán continúan con la construcción del buque de apoyo a plataformas petrolíferas del mar del Norte *Edda Ferd* para el armador noruego Østensjø Rederi AS. El buque, botado el pasado 17 de octubre, tiene como fecha prevista de entrega septiembre de este año.

Sus características principales son: 92,6 m de eslora, 20,6 de manga, 7,2 de calado máximo, propulsión diésel-eléctrica y acomodación para 40 personas. Este armador recibió los buques de apoyo *Edda Fram* y *Edda Frende* de Gondán en 2007 y 2009, respectivamente.

El diseño del buque recibió el pasado mes de febrero el premio al buque más respetuoso con el medio ambiente de Europa, gracias a la innovadora tecnología de su propulsión diésel-eléctrica. Su entrega tuvo lugar en la conferencia anual del Offshore Support Journal en Londres.

A mediados de mayo se ha dado a conocer que nuevamente el diseño de este buque está entre los nominados para el premio al mejor buque de nueva generación, que será fallado en la Feria Nor-Shipping 2013 que se celebra en Oslo el próximo mes de junio. Sus competidores son los diseños de un buque portacontenedores, el de un *ferry* de aluminio y el de una nueva generación de *bulkcarrers*.

Gondán continúa también la construcción de un buque avanzado de apoyo a plataformas petrolíferas para el armador noruego Simon Møkster Shipping. Su entrega está prevista para el verano de 2014.

A. P. P.



Nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona

El BOE núm. 86 del pasado 10 de abril publicó el anuncio, a efecto de expropiaciones, del «Proyecto de construcción del nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona» y del «Proyecto de construcción del nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona. Conexión Can Tunis».

Por su parte, el Ministerio de Fomento ha anunciado la próxima licitación de estas obras: el proyecto de infraestructura, vía y electrificación de la primera fase tiene un coste estimado de 37,7 millones de euros, y la conexión con la terminal de Can Tunis 18,1 millones de euros.

Paralelamente, la Autoridad Portuaria de Barcelona redactará el proyecto y licitará las obras de la playa de vías y la conexión con la red ferroviaria que se desarrollan en terrenos portuarios por un importe de unos 50 millones de euros.

Obras de ampliación del canal de Panamá

El administrador de la Autoridad Portuaria del Canal de Panamá ha dado a conocer que la finalización del tercer juego de esclusas de la ampliación del canal se retrasa hasta

abril de 2015. También ha señalado que los trabajos de ingeniería hasta febrero de 2013 son del 53 por 100.

Desde que recibió la orden de proceder, el 18 de agosto de 2009, la empresa española Sacyr Vallehermoso lidera el consorcio Grupo Unidos por el Canal S. A. (GUPCSA), que trabaja en el diseño y construcción del tercer juego de esclusas de las obras de ampliación del canal de Panamá. El consorcio está compuesto por la constructora española, además de la italiana Impregilo, la belga Jan de Nul y la panameña Constructora Urbana. El monto de la adjudicación fue de 3.221 millones de dólares, que incluía el precio base más las opciones previstas.

Desde el primer tránsito del canal de Panamá, el 7 de enero de 1914, la gran obra de ingeniería sigue siendo uno de los pilares fundamentales del comercio marítimo mundial.

Hasta ahora, el canal cuenta con dos vías de esclusas, de tres escalones, para permitir el tránsito de los buques entre el nivel del mar y el nivel del lago Gatún. Las esclusas del extremo atlántico están en un solo complejo en Gatún; las del lado del Pacífico están repartidas con un complejo en Miraflores, de dos escalones, y otro en Pedro Miguel, de un escalón. Las dimensiones de las esclusas están limitadas a 305 m de eslora, 33,5 m de

NOTICIARIO

manga y 12,5 de calado y solo pueden atravesar el canal buques de hasta 4.500 TEU; las dimensiones máximas permitidas a los buques actuales tipo *Panamax* para atravesar el canal son: 294,3 m de eslora, 32,3 de manga y 12,04 de calado en agua dulce tropical.

A finales de abril de 2006, el Gobierno de Panamá presentó la propuesta de ampliación del canal a través de un tercer juego de esclusas.

Con el proyecto se crea un nuevo juego de esclusas de tres escalones en Gatún y otro en Miraflores. Las dimensiones de las nuevas esclusas son 427 m de eslora, 55 de manga y 18,3 de calado. Las dimensiones máximas permitidas a los buques, ya conocidos como *PosPanamax*, con las nuevas esclusas serán: 366 m de eslora, 49 de manga y 15 de calado; se calcula que podrán atravesar el canal los portacontenedores hasta 12.500 TEU de

capacidad. El proyecto se está desarrollando con tres partes diferenciadas:

- La construcción de dos complejos de esclusas (uno en el Atlántico y otro en el Pacífico) de tres niveles cada uno y con posibilidad de reutilización del agua.
- La construcción de los cauces de acceso a las nuevas esclusas y el ensanche de los cauces de navegación existentes.
- El aumento del calado de los actuales cauces de navegación y elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

El programa es autofinanciable, ya que lo será con cargo a los peajes de paso del canal.

A. P. P.





Campañas para evaluar los recursos pesqueros en Terranova

El Instituto Español de Oceanografía (IEO) realiza una serie de campañas para la evaluación de los recursos pesqueros del Gran Banco de Terranova, en aguas de la Northwest Atlantic Fisheries Organization (NAFO).

La plataforma investigadora será el buque oceanográfico español *Vizconde de Eza*, que depende de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

La primera de las campañas, *Platuxa*, dio comienzo con la salida del buque de Vigo el pasado 25 de mayo y finalizó el 23 de junio en la división 3NO de Terranova; la segunda campaña, *Flemish Cap*, se desarrollará en la división 3M entre el 24 de junio y 28 de julio; la tercera, *Fletán Negro*, en la división 3L, que finalizará con la llegada del buque a Vigo sobre el 28 de agosto.

Las campañas se enmarcan dentro del Programa Nacional de Datos Básicos (PNDB) para la recopilación, gestión y uso de los datos pesqueros, que está financiado por la Unión Europea y la Administración española.

La campaña *Platuxa* está en su decimo-

novena edición desde su comienzo en 1995. El objetivo general de esta campaña es conocer la distribución y abundancia de las especies de interés comercial y de esta forma poder contribuir al conocimiento de su estado y disponer de los datos científicos necesarios para fijar unos Topes Admisibles de Capturas (TAC) de cada una de las especies: en particular, se evalúan el bacalao, fletán negro, camarón, gallineta, limanda, platija, mendo y granadero.

También se identifican las especies de invertebrados bentónicos para disponer de todos los datos del ecosistema de la zona. Toda la información recogida se aporta al Comité Científico de NAFO para evaluar los recursos pesqueros del Gran Banco de Terranova.

Por su parte, la campaña *Flemish Cap* tiene 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* está dirigida a estimar los índices de abundancia y biomasa del fletán negro y de las principales especies acompañantes a esta pesquería.



Buque oceanográfico *Sarmiento de Gamboa*. (Foto: www.wikipedia.org).

En las campañas participan diversos científicos de los centros del IEO, del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo (dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC), del Instituto Portugués del Mar y la Atmósfera de Lisboa y de la Universidad de Vigo.

Campaña de investigación *Galinclimarch 2*

El buque oceanográfico *Sarmiento de Gamboa*, dependiente de la Unidad de Tecnología Marina del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), ha sido la plataforma para el despliegue de los instrumentos necesarios para la campaña *Galinclimarch 2*.

La campaña, que comenzó el 22 de mayo, se desarrolla por investigadores del grupo

GEOMA (Geología Marina y Ambiental) de la Universidad de Vigo en la llamada Cuenca Interior de Galicia, depresión submarina que se extiende de norte a sur a unas 60 millas mar adentro frente a las costas atlánticas gallegas. Entre otros, se van a recoger datos de temperatura, salinidad, oxígeno disuelto, turbidez y corrientes durante un año a unos 1.500 m de profundidad.

También se va a efectuar un estudio en el estuario del Miño para medir los aportes de agua y sedimentos y su posterior distribución hacia la Cuenca Interior.

El proyecto *Galinclimarch* intenta conocer las condiciones paleoclimáticas de los últimos 50.000 años para ayudar a predecir los efectos del cambio climático.

A. P. P.



Regulación de la pesquería del atún rojo

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha regulado la pesquería del atún rojo, especie que está sometida desde hace años a un estricto plan de recuperación de acuerdo con las recomendaciones de la Convención Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT).

El plan tiene repercusiones importantes en una pesquería en la que conviven buques artesanales con buques de cerco y cañeros de gran porte y con las almadrabas.

Entre las medidas adoptadas se crea un fondo de maniobra, que no podrá sobrepasar el 5 por 100 de la cuota asignada a España en un año determinado, que permitirá cubrir eventuales rebasamientos de la cuota de atún rojo para España.

Se modifica el sistema de cesión de cuotas con medidas restrictivas a las transferencias de cuotas que entrarán en vigor el 1 de enero de 2014.

Se adapta la regulación española a las recomendaciones ICCAT del Plan de Recuperación del Atún Rojo, con el refuerzo de las medidas de control para contribuir a una pesquería sostenible y a poder restituir los niveles de cuota del pasado.

La cuota disponible para España en 2013 es de 2.504 t frente a las 2.411 del pasado año.

España se ha comprometido en el contexto de la UE y de ICCAT a defender que los límites de capturas de atún rojo en el Atlántico occidental y Mediterráneo se sitúen en los niveles que corresponden a su situación biológica real, siguiendo criterios científicos objetivos, al igual que se realiza con otros *stocks* en aguas comunitarias.

Acuerdo de pesca entre la UE y la República de Mauricio

El Parlamento Europeo, en su sesión plenaria del 16 de abril, dio la aprobación definitiva al Protocolo de Aplicación del Acuerdo de Pesca entre la Unión Europea y la República de Mauricio, lo que culmina el proceso de ratificación y facilita su entrada en vigor definitiva.

El Acuerdo se había firmado en febrero de 2012 y estaba a falta de esta aprobación definitiva para culminar su entrada en vigor, que supone un nuevo Acuerdo de Pesca de la UE en aguas del océano Índico y contribuye a la red de acuerdos ya existentes con terceros países en esa región.

Los primeros acuerdos pesqueros de la UE con Mauricio datan de 1989. El último había finalizado en diciembre de 2007.

En lo que respecta a España, la flota atunera y palangrera lleva desarrollando acti-

vidades de pesca en aguas de Mauricio desde hace varios años, pero siempre bajo el mecanismo de licencias privadas negociadas directamente con el Gobierno de Mauricio.

Con la entrada en vigor del acuerdo, la flota española gana en seguridad jurídica al enmarcarse su actividad dentro del ámbito jurídico del acuerdo, y se garantiza la explotación sostenible refrendada por los estudios científicos y los mecanismos de control de la actividad, tanto por las autoridades pesqueras españolas y de la UE como por el Gobierno de Mauricio.

Este protocolo tiene una vigencia de tres años e incluye posibilidades de pesca para 22 atuneros cerqueros y 12 palangreros de superficie de pabellón español, asegurando a la flota española más de la mitad de las posibilidades de pesca atribuidas al protocolo. Concierne la pesca de especies altamente migratorias, como diversos tipos de atún y pez espada.

La UE pagará una compensación anual de 660.000 euros, de los que 302.500 están destinados al apoyo de las políticas pesqueras de la República de Mauricio.

Además de los pesqueros españoles, buques franceses y portugueses que operan en estas aguas serán beneficiarios del acuerdo.

Acuerdo de pesca en la UE y la República de Seychelles

La Unión Europea y la República de Seychelles han firmado la renovación del Protocolo de aplicación del Acuerdo de Pesca entre ambas partes, que entrará en vigor el 17 de enero de 2014, a la finalización del actual, y por un periodo de seis años.

Este es el acuerdo más importante de los que mantiene la UE en aguas del océano Índico y permitirá posibilidades de pesca para un total de 40 atuneros cerqueros y seis palangreros.

Con el protocolo actual, los pesqueros habituales en la zona son procedentes de España, Francia, Italia y Portugal.

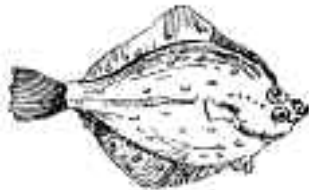
La UE pagará una compensación anual, los dos primeros años, de 5.350.000 euros, de los que 2.600.000 están destinados al apoyo de las políticas pesqueras de Seychelles. Los cuatro años restantes la compensación anual será de 5.000.000 euros anuales, con 2.500.000 euros destinados específicamente para apoyo al sector pesquero local.

Este apoyo sectorial debe plasmarse en la finalización de un nuevo muelle pesquero y otros desarrollos para apoyo de la industria y flota pesquera locales.

Se pretende reforzar la cooperación pesquera entre ambas partes, en especial en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca IUU): para ello se intensificará el uso de dispositivos de control de buques (VMS) y de diarios de pesca electrónicos (ERS). De esta forma se garantiza una mayor efectividad en el control de las descargas y en la aplicación de los datos científicos adecuados que permitan una evaluación de los *stocks*.

También se incluye en el protocolo una declaración de completo respeto de las partes a las recomendaciones de la Organización Atunera del Océano Índico (IOTC), y una cláusula de respeto a los derechos humanos.

A. P. P.





Cultura Naval

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *DE MADERA Y ACERO*

El pasado 6 de junio, ante un nutrido auditorio, tuvo lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada la presentación del libro *De madera y acero*, del que son autores Carlos Canales y Miguel del Rey, obra que ha sido editada por la Editorial EDAF.

El acto, organizado por el Órgano de Historia y Cultura Naval y por la propia editorial, fue presidido por el contralmirante González Carrión, almirante-director del Órgano de Historia y Cultura Naval, a quien acompañaban en la presidencia los autores y José Antonio Fossati, director general de la editorial.

El contralmirante González Carrión dio la bienvenida a los asistentes y agradeció a la editorial y a los autores elegir el Cuartel General de la Armada como lugar para la presentación de este ensayo, último de la trilogía que comenzó con *Las reglas del viento*, cuyo argumento trata sobre la historia de la Armada española en los siglos XIX y





(Foto: RGM).

xx, cuya difusión es uno de los cometidos del órgano que dirige. A continuación, el director general de la editorial agradeció a la Armada y a su Órgano de Historia y Cultura Naval su colaboración, y efectuó una semblanza de los autores, a quienes agradeció su confianza en la editorial y destacó como cualidades de la obra su fácil lectura y la calidad de las ilustraciones, al tiempo que la definió como adecuada para los no eruditos interesados en la historia naval española.

Tras unas palabras de agradecimiento a la Armada y a la editorial, y apoyados en la proyección de imágenes, especialmente de mapas y buques, los autores dieron una amplia idea general del contenido de la obra, que comienza en el reinado de Isabel II y finaliza en el desembarco de Alhucemas. El ensayo que, a juicio de los autores abarca el período de mayor evolución de la guerra

naval, contiene hechos históricos totalmente desconocidos sobre la importante historia de la Armada. En él se destaca el constante estado de guerra asimétrica soportado por España en las posesiones del sudeste asiático, donde se forjaron los grandes marinos españoles del siglo XIX, y el alternante declive y resurgir de la Armada hasta llegar al primer desembarco aeronaval de la historia, precursor de los de la II Gran Guerra.

Finalizada la presentación, y tras un amplio periodo de preguntas, muestra del interés despertado por la obra, el director del Órgano de Historia y Cultura Naval dio por finalizado el acto.

D. R.

CONMEMORACIÓN DEL III CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE JORGE JUAN

Durante este año 2013 la Armada y otras muchas instituciones están conmemorando el tercer centenario del nacimiento del ilustre marino Jorge Juan y Santacilia con diferentes actividades.

Jorge Juan nació en Novelda (Alicante) el 5 de enero de 1713. Entre las muchas e importantes actividades realizadas por este marino y científico se pueden reseñar: su participación en la expedición científica organizada en 1734 por la Real Academia de Ciencias de París para la medición de un grado de arco del meridiano terrestre, los proyectos de los arsenales españoles, la redacción de un método para la construcción de navíos y el proyecto del Real Observatorio Astronómico. Murió en Madrid el 21 de junio de 1773 y está enterrado en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.

Prueba inequívoca del carisma y valía de este insigne marino, en quien se personifican las cualidades de la Armada española y máxima figura de las ciencias españolas del siglo XVIII, es la proposición no de ley aprobada por la Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados, el pasado 23 de mayo, en la que se insta al Gobierno a conmemorar el tercer centenario de su nacimiento.

Por este motivo, en el caso concreto de Ferrol, su Ayuntamiento y la Armada se han unido para resaltar la figura del insigne marino con una serie de actividades a realizar durante los próximos meses. En especial, se tendrá en cuenta su labor referente a la construcción naval, impulsando la creación y diseño de los arsenales, la modernización de los astilleros y el cálculo de nuevos buques.

Entre los actos programados cabe destacar: una ofrenda floral en su monumento de los Jardines de Herrera, el 21 de junio, fecha de su fallecimiento y un concierto de la Banda del Tercio Norte en el Teatro Jofre.

En el mes de junio, se ha presentado el libro *La Armada Española en el siglo XVIII, ciencia, hombres y barcos*. Por otra parte, se está organizando una exposición conmemora-



Jorge Juan. (Museo Naval de Madrid).

tiva, que tendrá lugar en la sede de la EXPO-NAV, como muy tarde, después del verano.

El Ayuntamiento va a editar un cómic de historia ilustrada para dar a conocer al marino y científico. Esta publicación servirá de base para disponer de una unidad didáctica en los centros educativos de Ferrol.

También se ha decidido que la actual Plaza del Carbón y una de las salas del Ayuntamiento reciban el nombre de Jorge Juan.

Como cierre de este programa, en el mes de diciembre se convocará un congreso específico sobre Jorge Juan en el campus ferrolano de Esteiro. En él se abordarán desde el punto de vista científico cuatro temáticas principales: ciudades, la Armada, los arsenales y la construcción naval.

A. P. P.

SEMINARIO SOBRE EL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR

El descubrimiento del océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa en 1513 marcó el inicio de una nueva realidad para el mundo. A partir de ese momento cambió la historia de la Humanidad: se abrieron nuevas rutas, dando a conocer nuevas culturas, etnias y formas de vida; se produjeron inimaginables cambios económicos, sociales y políticos que permitieron un encuentro global y un extraordinario intercambio de personas y bienes hasta entonces desconocidos. Sin duda, el océano Pacífico abrió vías a la modernidad y al comercio mundial.

Este extraordinario hallazgo es reconocido universalmente, y muy en particular en la historia de Panamá, como el capítulo más importante de la conquista después del descubrimiento de América. Quinientos años después del descubrimiento, la gesta de Vasco Núñez de Balboa sigue viva en la realidad de Panamá, España y el mundo.

Dirigido a estudiosos, universitarios y profesionales de la mayoría de las áreas del conocimiento, y para coadyuvar a conmemorar y homenajear la gesta extraordinaria que significó el encuentro del nuevo océano hace 500 años, la Fundación Ramón Areces organizó en Madrid, el pasado 5 de junio, el seminario «El océano Pacífico: conmemorando 500 años de su descubrimiento» que, coordinado por Francisco Montero, profesor de posgrado del IME-Universidad de Comillas, se desarrolló en el salón de actos de dicha fundación.

Estuvo estructurado en tres sesiones, con un total de once ponencias y sendos discursos de apertura y clausura. En la primera sesión se analizó el océano Pacífico desde la perspectiva de la gesta histórica del descubrimiento del mar del Sur, cómo se preparó y llevó a cabo, quiénes fueron sus actores principales, directa e indirectamente, sus vidas, rencillas, esfuerzos y los efectos de sus acciones. En la segunda se abordó el significado del descubrimiento para el desarrollo de las ciencias, específicamente en lo referente a: navegación, cartografía, buques, gente de mar, las ciencias naturales, así como su



evolución hasta nuestros días. En la tercera y última se planteó su influencia en el comercio: tráfico marítimo, puertos, economía, geopolítica y su impacto posterior

Para cada una de las sesiones se contó como ponentes y moderadores con eminentes personalidades nacionales e internacionales, representativas y expertas, integrantes del mundo académico nacional, del de la diplomacia, del CSIC y de la Armada. Los debates permitieron mostrar una visión integradora de todo lo que significó y significa el océano Pacífico.

El seminario fue inaugurado por el presidente de la Fundación y por la ministra de Educación de la República de Panamá, y clausurado por el embajador de España en Panamá y el subsecretario de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

D. R.

CONFERENCIA EN SAN FERNANDO

El día 6 de junio se ofreció en el Club Naval de Oficiales (hoy CDSCA de Oficiales de la Armada), de San Fernando, una conferencia titulada «Scapa Flow... Del mar a la luna», impartida por Luis Mollá Ayuso.

Luis Mollá es capitán de navío de la Armada española y escritor, con una dilatada experiencia profesional en y sobre la mar, ya que además es piloto de helicópteros. En su faceta de escritor ha publicado ocho novelas, entre ellas *El veneno del escorpión*, con la que obtuvo el Premio Nostromo en el año 2004; *La tumba de Tautira*, por la que se le concedió el Premio Virgen del Carmen en 2007; *La séptima ola*, premiada de nuevo con el Premio Nostromo en 2008; *Sudario de hielo*, por la que el Ayuntamiento de Carreño le concedió el Premio Relatos del Mar en el año 2010. Además es colaborador habitual de distintas publicaciones y foros de ámbito naval, y ganador del Premio «Almirante Oquendo» de esta REVISTA en el año 2005 por su artículo «Morir y vivir en la mar».

El conferenciante describió a Scapa Flow como la base naval inglesa más importante

durante las dos guerras mundiales. Por su ubicación en el norte de Escocia constituía una formidable atalaya para vigilar los movimientos de los buques alemanes hacia el oeste, por eso la Kriegsmarine puso tanto empeño en atacarla y la Royal Navy en defenderla. Los dos hitos más importantes sucedidos en esta base fueron: la concentración y posterior autohundimiento de la Flota alemana en sus radas tras la derrota en la Primera Guerra Mundial, y el exitoso ataque del submarino alemán *U-47*, mandado por el comandante Günther Prien, al principio de la segunda Gran Guerra. Pero más allá de estos dos acontecimientos se dieron otros, tan trascendentales como pocos conocidos, que fueron relatados de forma magistral por el conferenciante.

El interés despertado por la conferencia se vio reflejado en el periodo de coloquio por el significativo número de preguntas de los asistentes al acto.

A. E. L.



(Foto: A. E. L.).

APLICACIÓN DIDÁCTICA PARA NIÑOS *CHRONOS-MUSEO NAVAL*

Samsung Apps y el Museo Naval lanzaron el pasado 18 de junio una nueva aplicación (App) didáctica dirigida al público infantil en la que se podrá recorrer el Museo Naval y conocer su historia de una forma divertida. La App *Chronos-Museo Naval* ha sido creada por este museo nacional, dependiente de la Armada, en colaboración con Samsung Apps y se puede descargar de modo gratuito y exclusivo en los *tablets* y *smartphones* de Samsung.

Esta iniciativa, pionera en el ámbito de las instituciones culturales, es el resultado del proyecto de la «Incubadora de proyectos de Samsung Apps», organizado por esta compañía y ganado por el Museo Naval en octubre de 2012.

De la mano del capitán Telmo, el personaje que guía todas las actividades infantiles del museo, la aplicación permite a los niños caracterizarse de guardias marinas para resolver cinco juegos basados en algunas de las piezas más destacadas de las colecciones del Museo Naval: la Carta de Juan de la Cosa, el cuadro *Homenaje a Colón*, el pecio de la nao *San Diego* y los modelos de un navío y del submarino *Isaac Peral*.

Los textos divulgativos, puzzles, dibujos e infografías trasladan a los niños a algunos episodios clave de la historia, como el descubrimiento de América. Esta aplicación también les permitirá conocer al marino ilustrado Jorge Juan, descubrir el interior de un navío del siglo XVIII y del submarino *Isaac Peral* —del que se cumplen ahora 125 años de su botadura— o convertirse en arqueólogos para aprender a proteger el patrimonio subacuático.

En palabras del almirante José Antonio González Carrión, director del Museo Naval:



«Con el desarrollo de esta aplicación, el museo pone de manifiesto su compromiso con las nuevas tecnologías y refuerza su oferta educativa para el público infantil.»

Con 170 años de vida, el Museo Naval recorre la historia de la Armada desde los Reyes Católicos hasta la actualidad y posee una de las colecciones navales más ricas del mundo. La heterogeneidad de sus más de 10.500 piezas es una de las señas de identidad de la institución. En las 25 salas se exponen modelos de embarcaciones de todas las épocas y lugares del mundo, cartas náuticas, pinturas, instrumentos de navegación y científicos, restos arqueológicos, armas y estandartes, además de cuidadas escenografías de buques del siglo XIX.

OCS AJEMA



GACETILLA

La Armada celebró el Día de las Fuerzas Armadas 2013

Con motivo del Día de las Fuerzas Armadas, diversas unidades de la Armada realizaron entre el 27 de mayo y el 2 de junio una serie de eventos culturales y divulgativos para proporcionar a los ciudadanos un mayor conocimiento de las misiones que realiza la institución en su objetivo de defensa de los intereses de España en la mar.

El grueso de actividades se desarrolló durante los días 1 y 2 de junio, lo que incluyó jornadas de puertas abiertas en buques y unidades, visitas guiadas, exposiciones estáticas de material o de maquetas navales, conciertos de música, exhibiciones de la Unidad Canina e izados solemnes de bandera. Además, el día 1 de junio se realizó la II Regata de las Fuerzas Armadas «Memorial Almirante Sánchez-Barcáiztegui» en Santander.

El acto central se desarrolló en Madrid, donde SS. MM. los Reyes,



Arriado de la bandera en el Cuartel General de la Armada.
(Foto: www.armada.mde.es).



(Foto: www.armada.mde.es).

que estuvieron acompañados por sus Altezas Reales los Príncipes de Asturias y por las máximas autoridades regionales, locales y del Ministerio de Defensa, presidieron un homenaje a los caídos en la Plaza de la Lealtad, al que había precedido un solemne izado de la bandera en la Plaza de Colón. De las múltiples actividades desarrolladas destacamos las siguientes:

Andalucía

En Málaga, la Comandancia Naval organizó el día 1 una jornada de puertas abiertas con exposición de maquetas navales. Mientras, en la ciudad de Cádiz, se realizó el mismo día una jornada de puertas abiertas del Fuerte de San Lorenzo del Puntal y de los buques de la Fuerza de Acción Marítima con base en la Estación Naval de Puntales.

En Ceuta la Comandancia Naval organizó un programa de bautismos de mar a bordo del patrullero *P-114* para alumnos de enseñanza secundaria.

En San Fernando (Cádiz), el acto central fue una jura de bandera desarrollada en la Plaza del Rey, en la que renovaron su compromiso 390 civiles. También se organizaron jornadas de puertas abiertas en el Acuartelamiento de San Carlos del Tercio de Armada, el Arsenal de La Carraca, el Real Instituto y Observatorio de la Armada y en la Escuela de Suboficiales y Museo Naval de estas instalaciones. La Infantería de Marina realizó una exposición estática de material en el Parque Almirante Laulhe, y en el Patio de Armas del acuartelamiento del Tercio de Armada se desarrolló un solemne arriado de la bandera.

Área mediterránea

En Baleares hubo jornadas de puertas abiertas en la Comandancia Naval de Mahón y en la Estación Naval de Porto Pí. La base menorquina pudo visitarse el día 2, y la situada en el Paseo Marítimo de Palma de Mallorca, los días 1 y 2.

En Cartagena, durante el fin de semana en el muelle de cruceros se pudo visitar el submarino *Tramontana* y la fragata *Cristóbal Colón*, además de la exposición estática de material del Arsenal de Cartagena, de Infantería de Marina, del Órgano de Apoyo al personal, la Flotilla de Medidas Contraminas y el Centro de Buceo de la Armada. También hubo exhibición de la Unidad Canina del Tercio de Levante. El día 1 por la noche la

Unidad de Música del Tercio de Levante ofreció un concierto en la Plaza de San Sebastián, y en el Muelle de Alfonso XII una compañía mixta del Regimiento de Artillería Antiaérea 73, la Base Aérea de Alcantarilla y de las unidades de la Fuerza de Acción Marítima y la Escuela de Infantería de Marina «General Albacete y Fuster» participaron en el solemne arriado de la bandera que puso broche final a los actos del Día de las FAS en la región.

Galicia y Cantabria

Durante los días 1 y 2, el Arsenal Militar de Ferrol realizó también jornadas de puertas abiertas, incluyendo visitas a patrulleros y



Concierto en Cartagena Día de las FAS 2013. (Foto: A. Arévalo).



Jornadas de puertas abiertas en Cartagena, fragata *Cristóbal Colón* (F-105). (Foto: J. Sanmartín).

fragatas que tienen su base en esta instalación. En el Cuartel de Dolores del Tercio del Norte se pudo asistir a demostraciones de las habilidades de su Unidad Canina.

En la Escuela Naval de Marín hubo jornada de puertas abiertas y una jura de bandera, en la que renovaron su compromiso ochenta civiles. El Museo de Pontevedra acogió una exposición fotográfica y audiovisual sobre la Escuela Naval Militar, así como la proyección de un documental sobre la presencia de la Escuela Naval en el antiguo noticiario NO-DO y de la película *Botón de Ancla*. Las actividades concluyeron con un concierto de la Banda de Música de la Escuela en el multiusos de la Plaza de Abastos de Marín.

Mientras, en Santander el día 1 se celebró la segunda edición de la Regata de las Fuer-

zas Armadas «Memorial Almirante Sánchez-Barcáiztegui».

Madrid

Además de poder visitar el Museo Naval, sito en el Paseo del Prado, y el Archivo-Museo Álvaro de Bazán, que aloja el Archivo General de la Marina, en El Viso del Marqués (Ciudad Real), los ciudadanos tuvieron jornada de puertas abiertas, exhibiciones de la Unidad Canina y de los Equipos Operativos de Seguridad, una exposición de material, y un taller de mimetizado de caras y el concierto organizado por la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid.

OCS AJEMA

Medalla de Oro de la Provincia al Arsenal de Ferrol

La entrega de la medalla tuvo lugar el 24 de mayo, en el marco de un acto militar que se celebró en la explanada de la Sala de Armas del Arsenal, presidido por su almirante jefe, vicealmirante Garat Caramé, al que asistieron las primeras autoridades civiles y militares de la comunidad. La medalla fue entregada por el presidente de la Diputación, Diego Calvo Pouso, al vicealmirante Garat Caramé.

La Diputación de La Coruña acordó por unanimidad el pasado 26 de octubre, en sesión plenaria ordinaria, conceder la Medalla de Oro de la Provincia al Arsenal Militar de Ferrol. Esta concesión se fundamentó en el valor histórico de esta instalación de la Armada, así como en su importancia social y económica para la zona, habiendo sido deter-

minante desde el siglo XVIII para el desarrollo de la comarca de Ferrol.

La Medalla de la Provincia, en sus dos categorías de oro y plata. Es una distinción honorífica destinada a premiar a personas o Instituciones por los merecimientos relevantes contraídos por actos destacados que redunden en beneficio moral o material de la provincia de La Coruña.

La medalla tiene en el centro del anverso, en relieve y con incrustaciones de esmalte fino, el escudo heráldico de la Diputación, orlado con la siguiente inscripción: «La Provincia de A Coruña»; y en el reverso, grabado el nombre de la institución y la fecha de su concesión.

OCS AJEMA



(Foto: www.armada.mde.es).

La Escuela de Infantería de Marina «General Albacete y Fuster» recibe la bandera

El pasado día 7 de junio se celebró el acto de la entrega de la bandera a la Escuela de Infantería de Marina «General Albacete y Fuster» (EIMGAF) en la explanada del muelle de Alfonso XII del puerto de Cartagena. La ceremonia fue presidida por el almirante jefe de Personal, José Francisco Palomino Ulla.

Actuó como madrina la alcaldesa de Cartagena, Pilar Barreiro Álvarez, que hizo entrega de la enseña ofrecida por el Ayuntamiento de Cartagena al director de la EIMGAF, coronel de Infantería de Marina Miguel A. Flores Bienert.

En el acto participó personal de la Armada procedente del Tercio de Levante, de la

propia EIMGAF y de los buques de la Fuerza de Acción Marítima con base en Cartagena. Además, participaron miembros del Regimiento de Artillería Antiaérea núm. 73 del Ejército de Tierra y de la Base Aérea de Alcantarilla del Ejército del Aire.

La EIMGAF se creó en noviembre de 2003, por orden del ministro de Defensa, mediante la unificación de la Escuela de Infantería de Marina (EIM) y la Escuela de Formación de Tropa de Infantería de Marina (ESFORTIM), estableciendo su sede en Cartagena.

OCS AJEMA



(Foto: A. Arévalo).

El BAM *Meteoro* recibe la bandera de combate

El buque de acción marítima (BAM) *Meteoro* recibió el pasado 5 de junio en el Arsenal Militar de Las Palmas la bandera de combate donada por el Parlamento de Canarias. La entrega fue realizada por la secretaria segunda, Águeda Montelongo, diputada autonómica, que ejerció de madrina de la ceremonia.

El acto, en el que participaron unidades de los dos Ejércitos y la Armada, fue presidido por el almirante de la Flota, almirante Santiago Bolívar, y por el presidente del Parlamento de Canarias, Antonio Castro Córdobez, y contó además con la asistencia de otras autoridades civiles y militares de las islas.

Una vez que la madrina ofreció la bandera, el capellán militar la bendijo y posteriormente fue recogida por el comandante del buque, capitán de corbeta Juan Carlos Pérez Guerrero, que pronunció unas palabras de agradecimiento. Por último, el comandante

procedió al izado de la bandera a bordo. Al finalizar el acto, la madrina, acompañada por el almirante jefe del Mando Naval de Canarias, Gregorio Bueno Murga, embarcó en el buque, donde firmó en el libro de honor.

El *Meteoro* estuvo acompañado para la ocasión por el patrullero *Tornado*, otro de los buques de acción marítima. Ambas unidades pertenecen al Mando Naval de Canarias y tienen su base en el Arsenal Militar de Las Palmas.

El buque se encuentra en la actualidad alistándose para participar en la Operación ATALANTA de lucha contra la piratería en el océano Índico, que desarrolla la Fuerza Naval de la Unión Europea. Próximamente realizará su calificación operativa y partirá en julio para esa misión, que le mantendrá fuera de la base cinco meses.

OCS AJEMA



(Foto: www.armada.mde.es).

XL aniversario de la entrega de despachos en la Escuela Naval Militar

Durante la mañana del 24 de mayo tuvieron lugar, en la Escuela Naval Militar, los actos conmemorativos del cuadragésimo aniversario de la entrega de reales despachos a los componentes de las promociones 373 del Cuerpo General, 35 de Infantería de Marina y 49 de Intendencia, que tomaron los despachos de oficial en el año 1973.

Los actos comenzaron con la celebración de la Santa Misa en recuerdo a los difuntos de la promoción, en la capilla del hospital de la Escuela Naval Militar, a la que asistieron los participantes acompañados por sus esposas y familiares.

Una vez terminada la Misa, se trasladaron a la explanada de la Escuela Naval Militar en donde, una vez pasada revista al batallón de alumnos por el capitán de navío comandante-director Juan Luis Sobrino Pérez-Crespo, se procedió al acto de homenaje a los caídos con la ofrenda de una corona por parte de dos

representantes de la brigada. Finalizado este acto, los integrantes de la brigada del 73 desfilaron en columnas de a uno besando la bandera al son de *Viejos camaradas*. Posteriormente lo hicieron sus esposas y familiares.

El acto continuó con la alocución del capitán de navío Juan Carlos Coma, representante de la brigada, quien agradeció al comandante-director la organización del acto y se dirigió a sus compañeros recordando su paso por la escuela.

Posteriormente, en su alocución, el comandante-director se refirió a los componentes de la brigada del 73 como ejemplo de toda una vida dedicada al servicio de la Armada.

Los actos finalizaron con el desfile del batallón de alumnos.

ORP ENM



(Foto: ENM).

LV Peregrinación Militar Internacional a Lourdes

Del 24 al 27 de mayo, coordinado por el Arzobispado General Castrense, y organizado este año por el Ejército de Tierra, tuvo lugar la LV Peregrinación Militar a Lourdes, con participación de 40 países, de ellos por primera vez Argentina, Brasil, Chile, Filipinas y Perú, estimándose en 12.000 personas el número total de participantes.

También asistió un numeroso grupo de peregrinos civiles y militares retirados, procedentes de Madrid, Sevilla y Ferrol.

La primera fase de esta peregrinación consistió en la concentración en Zaragoza de los participantes españoles, con celebración de misa solemne y ofrenda a la Virgen en la Basílica del Pilar en la mañana del día 24.

En la tarde del mismo día, ya en Lourdes, tuvo lugar el acto de inauguración de la Pere-

grinación Militar Internacional propiamente dicha, con la solemne ceremonia de apertura en la Basílica San Pío X, desfile de banderas y delegaciones y acto de apertura presidido por el arzobispo castrense de Francia.

El sábado 25 de mayo, la delegación española procesionó en *vía crucis* para posteriormente dirigirse a la Gruta de las Apariciones, donde se celebró la Santa Misa, bajo una intensa lluvia. Estas actividades fueron específicas de la delegación española. La de Chile, encabezada por su arzobispo general castrense, se unió a la celebración de esta ceremonia.

Por la tarde del mismo día, las delegaciones de todas las naciones asistentes participaron en la procesión del Santísimo Sacramento, y posteriormente las autoridades y los



Peregrinación 2013. (Foto: F. A. B.).

arzobispos asistieron a un encuentro espiritual y al homenaje a los difuntos. Como último acto del día, ya por la noche, se celebró la multitudinaria Procesión Mariana, popularmente conocida como Procesión de las Velas, en el que todas las delegaciones desfilaron en homenaje a la Virgen.

El domingo 26 de mayo, en la Basílica de San Pío X, se celebró la solemne Misa Internacional, concelebrada por todas las autoridades religiosas presentes, y ya a primera hora de la tarde tuvo lugar la Ceremonia del Adiós, con activa participación de las bandas de música militares asistentes.

A última hora de la tarde, y ya exclusivamente para la delegación española, tuvo lugar el rezo del Santo Rosario, y a continuación, en formación militar, el traslado y ofrenda del cirio de las Fuerzas Armadas españolas.

Y para finalizar la jornada, la delegación llevó a los enfermos españoles la ilusión y la alegría de compartir con ellos momentos alegres y distendidos.

Es realmente emocionante el espíritu de nuestros soldados y nuestras familias para con los enfermos, así como el constatar que

estas personas, con problemas graves de salud y en situación anímica delicada, agradecen enormemente la presencia en Lourdes de nuestras Fuerzas Armadas.

Como colofón de la peregrinación, el lunes 27, muy de mañana y como acto exclusivamente español, se celebró la Santa Misa en la Basílica de Nuestra Señora del Rosario, emprendiendo a continuación el regreso a España.

A pesar de lo apretado de las actividades diarias, la muy temprana hora de comienzo de cada jornada y las malas condiciones meteorológicas, no había noche que, especialmente en torno a las bandas de música, se formaran animados grupos de distintas nacionalidades, con participación muy activa de todos los peregrinos.

El espíritu general de confraternización, las profundas y sinceras relaciones entre militares de los 40 países participantes, la natural y espontánea convivencia de lo civil, lo religioso y lo militar son lecciones aprendidas que es justo destacar.

F. A. B.



Actividades deportivas de la Armada

Entre los días 10 y 11 de mayo de 2013 tuvo lugar en el Campo de Golf Villaitana de Benidorm (Alicante) el XXXII Campeonato de Golf de la Armada, incluido en el Plan de Actividades de la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada.

Participaron unos 70 golfistas de las distintas unidades de la Armada estacionadas en diversas localidades de la geografía española.

Los participantes se dividieron en tres categorías de acuerdo con sus *hándicaps*, jugándose bajo la modalidad de *stableford* con *hándicap*. El campeón de la Armada se estableció según el mejor resultado *scratch* dentro de la modalidad de juego programada (*stableford scratch*).

La clasificación final *Scratch* (clasificación absoluta del Campeonato de la Armada) fue la siguiente:

1.º Capitán de navío Benigno González-Aller Gross.

2.º Alférez de navío José María García Sánchez.

3.º Cabo 1.º Alejandro Salmerón Vaca.

La clasificación final por *Hándicap* fue la siguiente:

Categoría 1:

1.º Teniente coronel Eduardo Díaz Arteché.

2.º Teniente coronel Juan Antonio Cerrada Delgado.

3.º Capitán de navío José Ignacio Martí Scharffausen.

Mejor senior: capitán de navío Agustín Rodríguez-Carreño Cominges.

Categoría 2:

1.º Alférez de fragata Ramón Bisbal de Celis.



(Foto: Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada).

2.º Capitán de navío Juan José Moreno Pastorín.

3.º Sargento Marcos Filgueira García.

Mejor senior: vicealmirante Enrique San José Martín.

Categoría 3:

1.º Capitán de fragata Federico A. García Castro.

2.º Capitán de corbeta Mariano Esteban Romero.

3.º Capitán de fragata Ángel Gamboa Herráiz.

Mejor senior: coronel Rafael Blanco Núñez.

La ceremonia de clausura fue presidida por el almirante jefe de Personal, acompañado del alcalde de Benidorm, el almirante segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, el almirante de Acción Marítima y el presidente de la Federación Valenciana de Golf.

J. C. E. F. A.

Día Marítimo Europeo 2013

Los días 21 y 22 de mayo se ha celebrado en La Valetta (Malta) la 6.ª edición del Día Marítimo Europeo.

La institución del Día Marítimo Europeo fue establecida en la Unión Europea mediante una declaración tripartita del 3 de diciembre de 2007, fijando para ello la fecha del 20 de mayo de los años sucesivos.

El objetivo general es resaltar la importancia del mar en la historia europea, en su cultura y en su economía. Hay que tener en cuenta que Europa cuenta con más de 70.000 km de costa dividida entre 22 países; además las regiones marítimas albergan el 40 por 100 de la población (unos 200 millones de personas) y generan el 40 por 100 del PIB con operaciones portuarias y transporte marítimo, pesca, turismo, energía *off-shore* y otras actividades relacionadas con la mar.

La primera celebración tuvo lugar en Estrasburgo, donde se realizó la ceremonia oficial de lanzamiento de esta iniciativa con la firma el 20 de mayo de 2008 de la declaración tripartita conjunta por el presidente de la Comisión José Manuel Barroso, el presidente del Consejo Europeo Janez Janša y el presidente del Parlamento Europeo Hans-Gert Pötering.

En 2009 se celebró en Roma; en 2010 en Gijón, aprovechando la Presidencia española de la Unión Europea; en 2011 en la ciudad polaca de Gdansk, y en 2012 en la sueca de Gotemburgo.

Este año el tema central de la celebración ha sido: «El turismo costero y marítimo



Día Marítimo Europeo 2013.

sostenible, en el contexto del Crecimiento Azul», entendiéndose como tal a la estrategia de la Unión Europea, en línea con los objetivos Europa 2020, para promover el crecimiento del trabajo en las economías marítimas y costeras.

El primer día se celebraron dos sesiones principales: una enfocada a «Las inversiones en el turismo costero y marítimo sostenible», y la segunda con el título «Conectividad con el Crecimiento Azul en Europa».

Paralelamente hubo ese día sesiones dedicadas a:

- Seguridad Marítima, enfocada en «Crecimiento seguro y sostenible del sector de los cruceros marítimos».
- Gestión costera y marina, «Desarrollo

sostenible y adaptación al cambio climático».

— «Establecimiento de las condiciones para la mejora del empleo y crecimiento sostenible en la Región Mediterránea».

El programa del segundo día constó de tres series de seminarios en los que se han incluido, entre otros, temas como: «La política marítima integrada de la UE en conexión con el bienestar y la salud», «Las islas como catalizadores del desarrollo económico y la innovación sostenible», «El camino para impulsar el turismo marítimo costero en Europa», «Turismo y biodiversidad: oportunidades y amenazas», «Copérnico, trabajando hacia unos mares seguros», «Equilibrio entre las áreas marinas protegidas y el turismo

náutico en el Mediterráneo», «Retirada de la basura marina en las regiones europeas», «Educación marítima, Turismo marítimo, Innovación marítima», «Cooperación regional para el desarrollo de la energía eólica *off-shore*» y «Patrimonio costero y marítimo: bases para el turismo y la economía local».

Las diferentes sesiones, hasta un total de 27, han contado con un total de unos 900 participantes.

Además de los actos en Malta, se ha celebrado un total de catorce actividades en otros países de la UE para destacar el Día Marítimo Europeo.

A. P. P.



Actividades de la Asociación Lepanto

El pasado día 10 de mayo atracó en el puerto de Avilés el patrullero de la Armada española *Centinela* (P-72).

Con tal motivo los miembros de la Asociación Lepanto de Veteranos de la Armada esperaban en el muelle de la dársena de San Agustín al citado patrullero. Una vez terminadas las maniobras de atraque, embarcaron en el buque, donde fueron recibidos por el comandante, capitán de corbeta Carlos Díez de Tejada y Montero de Espinosa, que departió con los miembros de la asociación un buen rato.

Posteriormente efectuaron una detallada visita al buque, que finalizó alrededor de las dos de la tarde.

El buque, atracado frente el centro cultural Niemeyer, tuvo dos jornadas de puertas abiertas, el viernes por la tarde y el sábado por la mañana, durante las cuales la afluencia de visitantes sobrepasó todo lo imaginable.

El día 12 del mismo mes tuvo lugar en la Ermita de La Virgen de La Luz, sita en un altozano a dos kilómetros de Avilés, el nombramiento de la mencionada Virgen como patrona de Avilés y su comarca.

A dicho acto asistieron la alcaldesa de Avilés Pilar Varela Díaz, el concejal de Cultura Román Álvarez González, el comandante naval de Gijón capitán de navío Juan Fontán Suanzes, el comisario jefe de Policía Agapito Pérez González, así como otras autoridades civiles y religiosas.

El párroco de la ermita, Vicente Pañeda Requejo, antiguo alférez de Infantería de Marina, invitó a la Asociación Lepanto a tan insigne acto, y sus veteranos tuvieron el privilegio de montar la escolta de honor a la imagen durante toda la ceremonia.

M. G. G.



(Foto: Asociación Lepanto).

Convenio de colaboración Fundación Philippe Cousteau-Cabildo de La Palma

El acuerdo mediante el cual se creará un arrecife artificial en la costa entre Tijarafe y Tazacorte, con el hundimiento de un pecio de 56 metros de eslora, se firmó el 3 de junio en la sede del Cabildo de La Palma, donde fueron recibidos el presidente de la Fundación Philippe Cousteau, Gabriel Portal Antón, el secretario general Rafael Lobeto Lobo y el director gerente Eduardo Montero, por la presidenta insular Guadalupe González y el consejero insular de Turismo Julio Cabrera.

De esta forma, la Fundación Philippe Cousteau asesorará en este gran proyecto de turismo sostenible de submarinismo al Cabildo de La Palma, isla en cuya costa se hundirá en noviembre de este año el buque carguero destinado a convertirse en pecio.

Los especialistas prevén que se genere vida seis meses después del hundimiento del buque, pero no será sino hasta los dos años cuando se considere que el arrecife artificial estará totalmente formado. Sin embargo, podrá ser visitado por los submarinistas mucho antes de ese lapso.

Tras la firma del convenio se llevará a cabo una inmersión, por expertos de la Fundación Philippe Cousteau, en la zona señalada para la creación de este proyecto de turismo sostenible de submarinismo, con la finalidad de avanzar en su ejecución.

Corporación Marítima



Acuerdo Fundación Philippe Cousteau. (Foto: Corporación Marítima).



ARMADA ESPAÑOLA



Semana Naval en Madrid

20 a 29 de septiembre 2013

- Jura de Bandera de personal Civil
- Exposiciones en el Museo Naval de Madrid
- Seminarios y conferencias en el Cuartel General de la Armada y Escuela de Guerra Naval
- Jornadas tecnológicas en la UPM
- Actividades Infantiles
- Demostración de capacidades de la Agrupación de Infantería de Marina
- Demostración de modelismo naval en el Retiro
- Izados y arriados solemnes en el Cuartel General de la Armada
- Concierto de la Unidad de Música de la Agrupación de Infantería de Marina





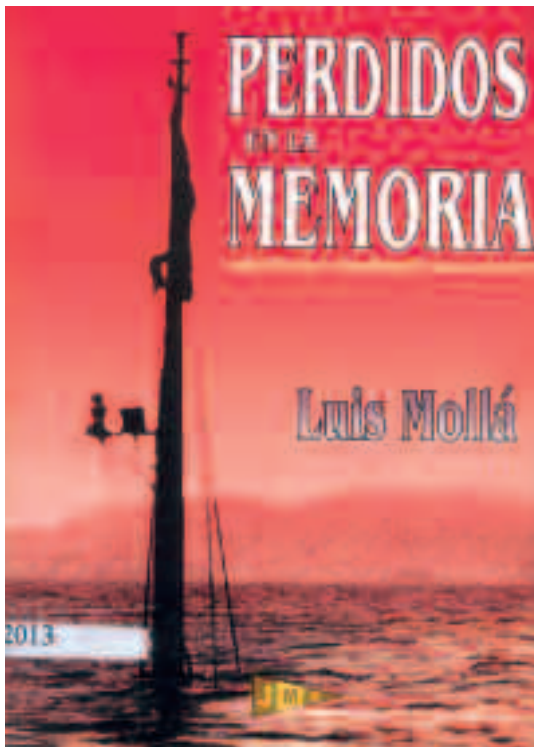
LIBROS

MOLLÁ AYUSO, Luis: *Perdidos en la memoria*.—(ISBN 978-84-935965-76). JM Ediciones. Chiclana 2010, 259 páginas.

Los puntos oscuros de un conflicto que física y emocionalmente conmovió las raíces de una nación, como fue la última Guerra Civil española, siempre han sido tema de atención no solo para historiadores de «oficio» o investigadores vocacionales, sino también para novelistas o narradores en búsqueda de viejas reminiscencias o nuevas sensibilidades.

Luis Mollá, en la que hasta ahora es su última novela (ha publicado con anterioridad otras de indudable mérito), aborda en *Perdidos en la memoria*, uno de los hechos más dolorosos del final de la Guerra Civil, como fue el hundimiento del carguero *Castillo de Olite* a la entrada de Cartagena, cuando ya la contienda estaba prácticamente finalizada con la victoria del bando nacional y se ultimaban los fastos de la celebración. La evidente descoordinación entre el Estado Mayor de la Armada y el Mando de la Flota y las contradicciones estratégicas que se sucedieron, impulsadas según fuentes de crédito desde el Cuartel General del Generalísimo, propiciaron el doloroso suceso que comportó un elevado número de víctimas y un severo debate de controversias.

Luis Mollá reconstruye hechos y situaciones, tantas veces estudiados y discutidos desde el campo de la historiografía naval, a través de esta novela ágil, de fácil lectura, escrita con desenfadado realismo, con un lenguaje directo y propio de los jóvenes de nuestros días, pues jóvenes son sus protagonistas, Javier y Luisa, empeñados en una investigación, que el autor conduce hábilmente a través de las páginas de su relato. Y ello le faculta también para



la emisión de juicios de valor, algunos ciertamente arriesgados, pero justificados en los protagonistas de una generación que no conoció la guerra y ni siquiera la formación y consolidación del nuevo Estado que surgió tras ella.

Perdidos en la memoria —título bien elegido— establece una lograda simbiosis entre ficción y realidad, sin que ni una ni otra salgan mal paradas. Y aquí, entiendo, radica el principal mérito de esta novela, que gustará a unos y hará meditar a otros, pero que en todo caso es un libro valiente y sin complejos, —como lo son sus protagonistas— sobre ese filón que parece inagotable de la última y descarnada guerra entre los españoles.

J. C. P.

DE MONTOTO Y DE SIMÓN, Jaime, y DE MONTOTO Y COELLO DE PORTUGAL, Jaime: *El Arte de la Guerra. Estrategia Militar hasta el siglo xx*, e *Historia Militar. Técnicas, estrategias y batallas*.— Editorial LIBSA. Madrid, 2013. 448 pp. cada uno de los volúmenes. Bibliografía e índice; 10 euros cada volumen.

Aunque los autores presentan estos dos volúmenes como si se tratase de dos obras distintas, no cabe duda de que tienen una continuidad cronológica y temática, constituyendo ambos utilísimos manuales donde los amantes, aficionados, documentalistas y profesionales de la historia pueden encontrar rápidamente información precisa sobre:

- Estrategia, táctica, organización y material de los ejércitos a través de la historia.



- Cronología, índice onomástico y abundante bibliografía que permiten «ampliar estudios» con comodidad.

Con técnica muy en boga actualmente, destacan en cuadros marginales curiosidades biográficas de los protagonistas del hecho que se describe o aspectos complementarios del mismo.

La industria librera está atravesando una dura crisis no solamente por la economía global que afecta a todo y a todos, sino por el eBook, el iPad y toda esa jerga que a los que nos gusta el papel impreso y encuadernado nos parece demoledora de toda una cultura anterior. Quizá por esas restricciones sobrevinidas, estos dos volúmenes adolecen de falta de gráficos, diagramas, fotografías o ilustraciones explicativas de las acciones que describen.

Con el libro de los Montoto (padre e hijo) tenemos a mano el dato útil y la cita oportuna, correlacionados con curiosidades históricas no muy divulgadas.

El primer volumen abarca cronológicamente desde el 2.850 a. de C. hasta 1902 (Guerra de los Bóers). El segundo comienza con la guerra ruso-japonesa (1905) y finaliza con la de Libia (2011). Las edades Antigua y Media se resumen en un primer capítulo introductorio del primer volumen y cuando de verdad entran en materia es a partir del Renacimiento.

LIBROS Y REVISTAS

La editorial en la tapa del libro destaca el esfuerzo divulgativo, pero, a nuestro modesto entender, lo que es más importante en esta obra es su carácter didáctico y de ayuda a investigadores, es decir, consideramos que supone una magnífica ayuda a la enseñanza.

J. B. N.





