

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

DICIEMBRE 2011



REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2011
DICIEMBRE
TOMO 261



Nuestra portada: Visita a las
Islas Chafarinas. Cruce-
ro de Instrucción ENM
2011. Isla de Isabel II
por amura de babor.
(Foto: F. Guinea Rodríguez).

CARTA DEL DIRECTOR

CARTAS AL DIRECTOR

TEMAS GENERALES

«CLARÍN» Y LA CUESTIÓN DE LOS MARINOS

Almirante (R) Fernando Armada Vadillo

BIOGRAFÍA DE DON FELIPE BAUZÁ Y CAÑAS. CAPITÁN
DE NAVÍO DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA

Antonio Luis Martínez y Guanter

DEL IDEAL DE UNA PAZ PERPETUA A LAS OPERACIO-
NES PARA EL MANTENIMIENTO O IMPOSICIÓN DE
LA PAZ (OMPS)

**Sargento (RV) Narciso Manuel Lozano Dicha, licenciado en
Ciencias Políticas y Sociales**

LOS BOUS DE PROCEDENCIA ESPAÑOLA INCORPORA-
DOS A LA FLOTILLA DEL OCEANO GLACIAL ÁRTI-
CO DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

**Nicholas W. Mitickov y Roman W. Lapshin, historiadores
nauales**

EL *ALRAIGO*: PRIMER BUQUE DE MERCANCÍA GENE-
RAL. PORTAAVIONES DE LA HISTORIA NAVAL
ESPAÑOLA

Teniente de navío Raúl Villa Caro

TEMAS PROFESIONALES

LAS UNIDADES ESPECIALES DE LA ARMADA

Coronel de Infantería de Marina (R) Julio Yáñez Golf

LA PIRATERÍA MARÍTIMA. UNA TRISTE REALIDAD SIN
FINAL A LA VISTA

**Capitán de fragata de la Marina portuguesa Henrique Peyro-
teio Portela Guedes**

LICENCIADOS CON HONOR

**Comandante de Infantería de Marina Vicente Gonzalvo
Navarro**

SIGNIFICACIÓN HISTÓRICO-JURÍDICA DE LA DISCIPLI-
NA MILITAR

Capitán auditor José Miguel González Reyes

VIVIDO Y CONTADO

HISTORIA DE UNA FOTO

Comandante de intendencia Jesús Mariño Moreira

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIENTOS AÑOS...

EFEMÉRIDES

VIEJA FOTO

MARINOGRAMA

HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

LEXICOGRAFÍA

MISCELÁNEA

CINE CON LA MAR DE FONDO

LA MAR EN LA FILATELIA

PAÑOL DE PINTURAS

**NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS**

EDITA:



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

Director: Capitán de navío Antonio M. PÉREZ FERNÁNDEZ
Corrección de estilo: Servicio de Publicaciones de la Armada
Diseño gráfico y maquetación: REVISTA GENERAL DE MARINA
Impresión: Imprenta del Cuartel General de la Armada

Dirección y Administración:

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

Publicidad:

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

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripción anual (IVA incluido):

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

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2 / Librería *Castellana*. Paseo de la Castellana, 45
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8
FERROL.—*Central Librera*. Dolores, 2 y Real, 71 / *Kiosko Librería*. Sol, 65
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo)
VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo Don Álvaro de Bazán
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es / www.fragata-librosnauticos.com / centrallibrera@telefonica.net

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



CUANDO estamos a punto de finalizar el tránsito del año 2011, y aunque la tormenta en el ámbito económico continúa acechándonos sin tregua, los horizontes siguen tomados, el cielo totalmente cubierto y las predicciones son poco optimistas, lo que nos obliga a continuar

navegando a la capa; la Armada y la gente de mar sigue derrochando entusiasmo y desarrollando sus cotidianas, y en muchas ocasiones sacrificadas labores, con ilusión, determinación y con la esperanza puesta en que el entorno sea más favorable en un futuro no muy lejano. Quizá del artículo del almirante Armada pueda el lector extraer ciertas similitudes entre situaciones y conductas ocurridas a finales del siglo XIX y algunas actuales, confiemos que hayamos aprendido del conocimiento de nuestra historia y no se repitan errores del pasado en lo que afecta al ámbito marítimo.



Dejando al margen la tan manida, aunque cada día más preocupante situación económica, centrémonos en el panorama internacional. Los acontecimientos relevantes en nuestro entorno desde que nuestro número de noviembre entró en proceso de impresión han sido numerosos. Los sucesos de las últimas semanas en el mundo árabe abren grandes interrogantes sobre el futuro de la región y las repercusiones en los denominados países occidentales, entre los que se encuentra España.

La sórdida muerte de Gadafi, criticada tímidamente en algunos foros, ha dado paso a una Libia dirigida por el Consejo Nacional de Transición cuyos primeros pronunciamientos parecen desprender un tufo de inspiración islámica, con lo que la situación final puede llegar a ser diferente a la pretendida cuando se decidió apoyar a los insurgentes en base a la resolución 1973 del Consejo de Seguridad de la ONU. En Siria, a pesar de las gestiones internacionales, presiones diplomáticas y de la imposición de sanciones, la represión gubernamental no cesa, el riesgo de una guerra civil está latente, y además existe la posibilidad de un efecto contagio en otros países de la región. La tensión entre Israel e Irán sigue creciendo, y aunque una confrontación bélica parece no ser lo más probable, el desenlace es incierto y al menos inquietante. En Túnez y Egipto las perspectivas son más halagüeñas aunque no exentas de riesgos. En el primero ganó las elecciones el movimiento islamista moderado En Nahda, y aunque la UE se ha manifestado rápidamente al transmitir su felicitación al pueblo tunecino, no debemos olvidar el oscuro pasado de violencia y extremismo de los ganadores y sí estar ojo avizor a las medidas y reformas del nuevo gobierno. En Egipto, país clave pues no en vano representa más de la cuarta parte de los 350 millones de población árabe de la región, se celebran elecciones a partir del 28 de noviembre y las opciones islamistas extremas son altas, con lo que la nueva Constitución podría quedar impregnada por la ideología extremista islámica.

Aunque el Gobierno egipcio mantiene la celebración del proceso electoral, las actuales revueltas populares contra el estamento militar en el poder pueden ponerlo en riesgo.

Sobre la necesidad de disponer de un mecanismo que permita la discusión de los problemas internacionales, el papel de la ONU y la evolución de su doctrina, versa el artículo de Manuel Lozano que está contenido en este número de nuestra REVISTA.

Las actividades de la Armada se han visto afectadas por el desenlace de la situación en Libia. Tras la muerte de Gadafi, la OTAN tomó la decisión de poner fin a la Operación UNIFIED PROTECTOR con fecha 31 de octubre, en la que teníamos empeñadas unidades navales españolas. Por ello nuestra aportación que ha consistido en la presencia permanente de un submarino y una fragata *F-100*, que en sus tres rotaciones ha sido responsable de una quinta parte de todas las inspecciones que han realizado en la operación los medios militares aliados, han regresado a sus bases.

En el ámbito de la Seguridad Marítima, las actividades de la Armada se diversifican en dos escenarios exteriores. En el Índico la situación no ha variado, las actividades de la piratería frente a la fachada marítima de Somalia sigue afectando negativamente a la seguridad marítima y a la actividad económica internacional. A mediados de noviembre la Unión Europea se ha comprometido a continuar con la Operación EUNAVFOR ATALANTA en tanto siga siendo necesario escoltar a los barcos del Programa Mundial de Alimentos de la ONU, y la Armada está efectuando relevo de unidades con la incorporación del *Patiño* y la salida escalonada del *Galicia* y del patrullero *Infanta Cristina*. Esta última unidad ha tenido una actuación decisiva en la liberación del pesquero, tipo *dhow* con bandera de las islas Comores, *Al Talal*, que había sido secuestrado por un grupo de piratas.

El capitán de fragata Portela, de la Marina portuguesa, en su artículo *La piratería marítima. Una triste realidad sin final a la vista*, nos ilustra sobre las distintas iniciativas puestas en funcionamiento por la comunidad internacional para intentar contener la escalada de la piratería en la zona y sobre la incidencia de ésta en la situación socio-económica de los países del área.

En el Atlántico, el patrullero *Cazadora* continúa con su participación, en el marco del Plan África 2009-2012 en colaboración con la Secretaría General de Política de Defensa y el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, en ejercicios bilaterales y actividades de adiestramiento y representación en nueve países del Golfo de Guinea y del África occidental subsahariana. Para el desempeño de estos y otros cometidos de Seguridad Marítima la Armada ha recibido, el pasado 26 de octubre, el segundo Buque de Acción Marítima (BAM) que con el nombre de *Rayo* se incorporará a la Lista Oficial de Buques.

En el Mediterráneo, también dentro del mismo ámbito, esta vez en aguas nacionales, el pasado 3 de noviembre la Unidad Especial de Desactivación de Explosivos (UEDE) de la Armada neutralizó una mina de orínque localizada en las inmediaciones de una playa de Rosas a una profundidad de 16 metros, artefacto procedente de un antiguo conflicto bélico. Sobre la historia de las unidades especiales de la Armada, versa precisamente el artículo del coronel Yañez.

Una variada gama de reseñas referentes a las distintas parcelas del sector marítimo, en las áreas legislativa, operativa y cultural completan este número de nuestra REVISTA, último de este año 2011.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



CARTAS AL DIRECTOR

Con las botas puestas

Cuando hace unos días leí el artículo del capitán de navío Francisco Peñuelas González, comandante del BAA Castilla (L-52), volví a sentir en mi interior esas sensaciones profundas que acompañan a las emociones fuertes recordando aquel fatídico 16 de abril de 2010, cuando después de escuchar en la radio el accidente de un helicóptero de la Armada española en misión humanitaria en Haití, llamé instintivamente a Regli para preguntarle por Fernando, su esposo, que formaba parte de esa misión.

Ella, que no había escuchado la noticia, me dijo: Bien, muy bien. Esperando ya el regreso, ilusionado con la comunión de Sofía. Más o menos calmado el desasosiego causa-

do por la noticia me fui a casa. A los 10 minutos suena el teléfono y ya una Regli rota en llanto nos dice: Mi marido ha muerto; iba en ese helicóptero.

Todo se volvió confusión, oscuridad, sinrazón, pena, mucha pena por una familia literalmente destrozada, ante lo cual los amigos sólo podemos estar, acompañar, escuchar, poner el hombro para que puedan apoyarse en él.

¿Qué hacía Fernando en el helicóptero?, se preguntaba un marino conocido.

Al leer ahora el artículo del comandante Peñuelas se han respondido solos algunos de los interrogantes de aquel momento. Fernando estaba cumpliendo con su deber, algo que yo he escuchado muchas veces en actos oficiales de la Armada y que me sonaba un



Operación HISPANIOLA Haití. Comida a bordo del *Castilla*. (Foto: J. Álvarez Fernández).

poco a retórica castrense. Ahora he comprendido que no, y más conociendo a Fernando y su entrega ilusionada y responsable a la Armada; en él se encarnaba de manera palpable eso que se llama deber.

Recuerdo la alegría con la que me contó que se iba a embarcar en el Juan Sebastián de Elcano: Tiene que ser ahora, me decía, antes de que las niñas sean mayores. Recuerdo algún correo que me envió desde aquel periplo con entusiasmo y sintiéndose feliz, después de la visita de su mujer en Cartagena de Indias. Recuerdo la ilusión con la que iba a esa misión humanitaria en Haití y recuerdo, sobre todo, cómo era Fernando: serio y aparentemente frío en la distancia, pero cordial, atento, cálido en la cercanía. Responsable, disciplinado, metódico... Seguro que sigue haciendo su deporte todas las mañanas por la cubierta del buque, o en las pistas de atletismo del cielo para mantenerse en forma.

Tenia que traer las botas para los infantes: era su misión, su responsabilidad, su deber. A pesar de los esfuerzos del comandante y de los suyos propios, las botas no llegaban, pero él no desfallecía, insistía, sin perder la sonrisa ni la paciencia, asumiendo su deber como habilitado. Seguro que volvía feliz desde Santo Domingo porque las botas habían llegado, ya se lo había confirmado al comandante la tarde anterior; además las

cargó en el otro helicóptero para que llegaran a su destino. Ya era hora: las botas, por fin las botas. Deber cumplido.

El artículo al que me he referido terminaba con una fotografía impactante: una formación impecable de los infantes de Marina calzando sus botas nuevas en los funerales celebrados a bordo del Castilla por Fernando, Francisco Forne, Manolo Dormido y Eusebio Villatoro, los otros marinos fallecidos con él. Ellos no están ahí, pero murieron con las botas puestas cumpliendo con su deber en el empeño, en la misión encomendada.

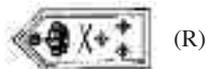
En ellos se cumple de manera exacta el primer cuarteto de ese precioso soneto que se recita en todos los actos castrenses para homenajear a los militares fallecidos en acto de servicio: Lo demandó el honor y obedecieron,/ lo requirió el deber y lo acataron,/ con su sangre la empresa rubricaron,/ con su esfuerzo la Patria redimieron.

Desde fuera de la Armada, desde ese mundo civil a veces crítico con las Fuerzas Armadas, quiero rendir mi homenaje a todos los que arriesgan y pierden su vida en favor de los demás, de los más desfavorecidos, de los machacados por las catástrofes, de los débiles, como hacían Fernando y sus compañeros muertos. Gracias. Siempre que cante la Salve Marinera estarás en mi garganta y en mi corazón.—S. Alonso Álvarez.



«CLARÍN» Y LA CUESTIÓN DE LOS MARINOS

Fernando ARMADA VADILLO



IRCUNSTANCIAS recientes de mi entorno personal y familiar me han traído a la memoria un incidente (y me han hecho revisar un antiguo *dossier* de recortes de prensa que guardo) al que algunos periódicos de la época titularon «La cuestión de los marinos» y en el que estuvieron implicados mi abuelo Arturo Armada López (1) y el célebre Leopoldo Alas «Clarín» (2), autor de *La Regenta*, y del que se acaban de cumplir 110 años de su muerte. Aparte del valor sentimental que tiene para mí y para mi familia, el incidente no pasó finalmente de una mera anécdota, pero viene a cuento por el renombre de algunos de sus protagonistas y puede ser representativo de una época convulsa en la que la Marina no vivía sus mejores momentos. Con objeto de documentarme, indagué en Internet sobre este asunto, pensando que no encontraría nada relevante, y descubrí varios comentarios en un determinado foro (3) y un documentado artículo (4) sobre el tema.

(1) Natural de Orense (1872-1922), alférez de navío en la época del incidente, falleció en Madrid siendo capitán de fragata. En sus últimos años, hasta su fallecimiento, fue director de la REVISTA GENERAL DE MARINA. Colaborador habitual de diversos periódicos, es autor de *Tratado Adicional de las Ordenanzas de la Armada y del Ejército* y *¿Enseñanzas? Últimas campañas navales*, sobre las campañas navales chino-japonesa, hispano-americana y ruso-japonesa.

(2) Natural de Zamora (1852-1901), se trasladó en 1883 a Oviedo, en cuya universidad ejerció como catedrático de Derecho romano y Derecho natural.

(3) Foro 1898. Punto de encuentro.

(4) SERRANO MONTEAVARO, M. A.: *El conflicto de la Marina con «Clarín»*. 1989. Número 1 de la revista *Militaria* de la Universidad Complutense de Madrid.

El origen de la polémica

El incidente no es otro que el que se suscitó por un artículo de «Clarín» en el periódico *Heraldo de Madrid* a raíz del hundimiento en un accidente naval en Cuba del crucero *Sánchez Barcáiztegui*. En la madrugada del 19 de septiembre de 1895, cuando este buque salía en misión del puerto de La Habana, colisionó con el mercante *Conde de la Mortera* y se hundió a escasa distancia del Morro de La Habana en unas aguas infestadas de tiburones en las que perecieron más de 30 hombres, entre ellos el comandante del buque (capitán de fragata Francisco Ibáñez Varela) y el jefe del Apostadero Naval de La Habana (contralmirante Manuel Delgado Parejo), que iba a bordo. Al parecer, el buque llevaba las luces de situación apagadas, bien por necesidades de la misión o por una avería en sus generadores, cuestión no esclarecida.

El 25 del mismo mes, en plena efervescencia de noticias y con el dolor por las víctimas a flor de piel, «Clarín» escribió en su columna encabezada *Pali-* que del citado diario un artículo alusivo al accidente en tono que pareció ofen-



El artículo de la polémica.



Crucero *Sánchez Barcáiztegui*.

sivo a los marinos de la época y del que reproduzco sus párrafos más significativos. Tras un breve preámbulo en el que se confiesa impresionado por la desgracia de la que se acaba de enterar, escribe:

«No faltarán sectarios y *celotas* exagerados que echen la culpa del terrible choque al señor Cánovas del Castillo en persona, y otros, más sistemáticos y amigos de abstracciones, verán en el régimen monárquico constitucional la causa de esta y otras muchas y demasiado frecuentes averías nacionales por el estilo. Yo creo que ni el Rey niño, ni la Reina, ni la carta magna de Juan sin tierra, ni siquiera el Sr. Beranger, tienen la culpa de que ese crucero se haya perdido, así como otros muchos barcos de nuestra Marina de guerra se perdieron y perderán.»

Y sigue un poco más adelante:

«Nosotros que perdimos la *Invencible* por culpa de los elementos, según Felipe II, y por culpa de impericia, según Hume... ya sabemos cómo las gasta



Leopoldo Alas «Clarín».

el Océano. Pero no hay que exagerar tampoco en este sentido mitológico y echar toda la culpa a los *Hados*. Yo no digo que no conviniera resucitar el colegio de los *augures* para conocer por señales del *fas* y del *nefas* qué barco iba a hacer agua, y a cuál se le iba a estropear la máquina y cuál otro, al dar vuelta en redondo, iba a tropezar con cualquier cosa... bueno sería averiguar si, a lo menos en parte mínima, tienen algo que ver en tan repetidos contratiempos marítimos el descuido, la ignorancia, la flojedad de la disciplina, la inexperiencia y, en general, los vicios tradicionales de la educación nacional que, a lo menos por tierra, nos hacen dar tantos batacazos.

»Porque es mucho cuento la frecuencia con que nuestras más acreditadas *naos*... experimentan naufragios, choques, descomposturas y miles de averías. Sale un barco *oficial* del puerto, gallardo, alegre... y a las pocas millas se le calienta algo, o se le enfría no se qué, y no puede andar como no sea a remolque... Y otra porción de *Argos* de cabotaje de la marina de guerra, célebres por haber llevado a su bordo a este Príncipe, a la otra Infanta, sin más gloria que esta, viéronse, a poco, tristes, abandonados en la orilla, como la nave de un famoso y clásico soneto.

»Esto de andar mal nosotros de barcos, no es cosa completamente nueva, y si los tradicionalistas quieren imitar en todo y por todo a nuestros abuelos, cuantos más barcos se pierdan o inutilicen, más nos acercaremos al estado de nuestra Armada en los gloriosos tiempos en que empezó a disponer de nosotros la dinastía que vino de Francia.»

Sigue el artículo comparando las penurias de la Marina de entonces con las de épocas pasadas, con referencias constantes a la británica, y haciendo alusión a algunas de nuestras desdichas marítimas, como la de cabo Passaro:

«Y no se crea que salimos tan mal de aquel trance por falta de valor en la tropa ni porque escaseara la sangre fría y la buena voluntad en los que mandaban los barcos; el jefe era buen constructor y piloto, pero lo que se echaba de menos en todos era ciencia naval, disciplina en las evoluciones y táctica de escuadras.»

Y, en referencia a unas palabras publicadas en una revista extranjera, sigue un poco más adelante:

«...pero, por lo que toca a España, descuide el fanfarrón, que, por las trazas, nosotros nos bastamos y nos sobramos para irnos a pique.»

Y, como buscando un cierto equilibrio, recuerda algún hecho glorioso pasado pero, a pesar de ello, finaliza:

«...A lo menos, ahora, si nuestros barcos se pierden, se inutilizan y se van a pique, no es por valentía de ningún formidable enemigo, sino por nuestra pícara suerte, llamando suerte a muchas cosas.»

La respuesta

El artículo de «Clarín», ciertamente crítico e irónico, pero también inoportuno y ligero en el tratamiento de la noticia, cayó muy mal entre los marinos de guerra y provocó diversas reacciones. Entre ellas, se publicó en la prensa del día siguiente la «Respuesta de un marino», artículo a título personal de Víctor María Concas (5), marino, escritor y político, en el que mostraba su pena y repulsión por las palabras de «Clarín» y escribía:



Capitán de fragata Arturo Armada López.

(5) Natural de Barcelona (1845-1916). Participó en el combate naval de Santiago de Cuba como comandante del crucero *Infanta María Teresa* y jefe del Estado Mayor del almirante Cervera. Exonerado en consejo de guerra, fue posteriormente ministro de Marina en dos ocasiones.

«¡...la sarta de desatinos y bufonadas que el señor de Clarín escribe, palpitantes aún los despojos de las víctimas del *Barcáiztegui*, tomando por tema de un palique... el tremendo infortunio que ha llevado la desolación a tantas familias, amarguísima pena a tantos corazones y duelo inextinguible a toda la nación! ¡Reírse de esto, lanzar dicharachos cuando las olas estaban aún tintas en sangre de las víctimas destrozadas por los monstruos del mar, eso podrá hacerlo Clarín, pero ni siquiera se atreven a ello los enemigos de España!»

Señala más tarde los muchos naufragios y accidentes que ocasionaron pérdidas de barcos en otras marinas, en especial en la británica, citada en repetidas ocasiones por «Clarín». Y se refiere a la pérdida del *Reina Regente* en estos términos:

«Aquella prensa habló del naufragio del *Regente* como debía, y seguramente no se hubiera hallado un periódico que aceptara como epitafio a los muertos el que se dijera...»

Y reproduce aquí alguno de los párrafos de «Clarín», haciendo después una referencia a la situación de la Marina:

«Es cierto que en los últimos años no ha sido afortunada la marina española; pero no lo han sido más otros elementos del país, que, como la marina, han sufrido las consecuencias de que España abrazó empresas para las que carecía de población, de dinero, de industria y de comercio, de los que las fuerzas armadas son una representación cuando son fuerzas de verdad, fuerzas que en Inglaterra dieron a la escuadra 182.000.000 de duros el año último, lo que tampoco leyó Clarín.»

Y continúa haciendo una apología del almirante Sánchez Barcáiztegui, que daba nombre al barco naufragado, y del almirante Delgado Parejo y del comandante del buque, fallecidos en el accidente:

«Pero volviendo a hablar español, ni el nombre del barco náufrago ha parado al buen Clarín... Y dejando al buque, el ilustre, el noble almirante cuyo cadáver se rescató por casualidad de los tiburones, tampoco merece respeto al que envuelve en la ofensiva denominación de “Argos de cabotaje” a nuestros buques y capitanes en estilo de romance de callejuela. El noble almirante Parejo, encanecido constantemente en la mar... siguió en el puente, sin duda porque creyó que era su deber; pero nunca porque supusiera que ni vivo ni muerto hubiera un español que se atreviera a hacer *palique* de su respetable memoria... ¿Y qué dirás tú mi querido amigo Ibáñez, compañero de cabotaje que según Clarín te has pasado como todos la vida llevando príncipes e infantas?... descansa en paz, no son los Clarines de esta tierra empequeñecida los que sonarán para ti...»

Y finaliza así su respuesta:

«Pero, no en todo he de discordar con Clarín cuando dice que se perderán más buques de guerra, y es claro que sí, pues su misión es jugarlos al azar y los que los mandan saben cumplir con su deber; y si según Clarín se llama mala suerte a muchas cosas, también convendrá conmigo que también se llama crítica a muchas cosas más.»

En la tarde del mismo día y del siguiente de la publicación del artículo de «Clarín» se reunían en Madrid los oficiales de Marina allí destinados, que discutieron sobre el tema y acordaron diversas acciones. Entre ellas la carta que un grupo de oficiales (6) dirigen al director del *Heraldo* el día 26, al tiempo que la envían a distintos periódicos para su publicación. En ella piden al director del periódico las necesarias rectificaciones y expresan, aludiendo al artículo de «Clarín»:

«...calientes aún los cadáveres de las víctimas que produjo, sólo contiene insidiosas mortificaciones, escarnios e insultos para el personal de la Marina, en los precisos momentos en que éste se halla de duelo por la pérdida de sus infortunados compañeros, muertos con honor en servicio de la patria, y con la conciencia del deber cumplido.»

Anunciando otras acciones contra «Clarín», ya que:

«...no en balde se ultraja a la Armada, Corporación celosa de su prestigio, y avara por conservar las gloriosas tradiciones que adornan su historia.»

En la misma reunión se acordó pedir a «Clarín» explicaciones y rectificación o retractación de las frases y conceptos contenidos en su artículo o, en otro caso, una reparación en el terreno del honor, para lo que se nombraría por sorteo la persona que debía ostentar la representación del Cuerpo. Se metieron en una urna las papeletas con los nombres de los oficiales destinados en Madrid, a la que se incorporó la del alférez de navío Arturo Armada, recién llegado a la capital. Como oficial más joven de los reunidos le correspondió a él sacar de la urna la papeleta con la designación, que resultó ser la de su propio nombre. Por el «boca a boca» familiar se nos ha transmitido que alguien, disconforme con el resultado, pidió que se repitiera el sorteo, volviendo a salir por segunda vez la misma papeleta.

(6) La firman los siguientes: coronel de Infantería de Marina Rafael Peñaranda, capitán de navío Joaquín M. Lage, ingeniero jefe Pedro Suárez, comandante de Artillería de la Armada Francisco Quintana, auditor José Moreno, segundo médico de la Armada Nemesio Fernández Cuesta, contador de navío de primera clase Gonzalo de Acevedo, teniente coronel de Infantería de Marina José Baeza.

La postura de la prensa

Mientras que esta acción se ponía en marcha, los diferentes periódicos se posicionaban en torno al incidente con distintos matices y tendencias, unos pocos justificando la reacción de los marinos frente a la excesiva, injusta y equivocada crítica, y otros, los más, considerando esa reacción desmesurada y fuera de lugar y mostrándose claramente a favor del derecho de la prensa y de cualquiera a exponer sus propias ideas y criticar la gestión de lo público, sin más límites que las de no llegar a la ofensa ni al ataque al honor, haciendo alusión a que lo que se criticaba eran las carencias en la gestión de los asuntos de la Marina y en la preparación de los marinos, sin pretender ensuciar el buen nombre y el honor de la institución.

Merece la pena reseñar con algún detalle el extenso editorial del *Heraldo* del día 27 de septiembre titulado «La cuestión del día», por cuanto sirvió de base pocos días más tarde para la resolución del incidente. Entiende el periódico que es la mejor forma de contestar a la carta dirigida a su director, dada a la publicidad a través de otros periódicos. Tras hacerse eco del malestar que el artículo de «Clarín» había provocado a la oficialidad de la Armada, se basa en el comportamiento histórico del periódico en relación con la Marina de Guerra para defender su derecho a «emplear en el examen de esta cuestión pública el lenguaje de la más perfecta sinceridad, y desde luego nos permiten acometerla sin traer sobre nosotros el peso de temor ninguno: ni el de mostrarnos arrogantes en la censura, ni el de parecer sometidos, en el halago, a requerimientos y notificaciones...».

Continúa el editorial comentando el alto concepto que tiene de la oficialidad de la Marina, pero sin que ello exima a esta de poder ser objeto de crítica ni le autorice a «imponer a nadie, por medios coercitivos, la idea de la suficiencia y capacidad de todos y cada uno de los individuos de la Armada, en la práctica de sus arriesgadas y penosas funciones de nautas».

Y pide respeto para todos:

«Hay que hacer justicia a todo el mundo: aun a la prensa», que a través de artículos y noticias «podrá traducir desconfianzas y celos más o menos justos acerca de la competencia profesional de tales o cuales navegantes, pero no se ha escrito una sola palabra que exprese claramente, ni deje sobreentender por malicias de dicción, la duda más leve respecto de aquellas otras cualidades que no cabe negar a los hombres sin inferirles notorio y calificado agravio».

«La bravura, el pundonor, la abnegación y el patriotismo de los marinos españoles, tienen en la prensa cantores; no detractores. Lo que aquí se ha discutido, lo que alguien puede hacer análisis de su crítica, produciendo evidente molestia, pero de ningún modo ofensa... es la pericia náutica de los que dirigen barcos, trazan las cartas marinas, disponen las campañas de nuestros buques y

practican, en fin, los múltiples servicios del mar, sujetos, no solamente al juicio público... créannos los jefes y oficiales que suscriben la carta que apareció anoche en varios periódicos: si lo que se discute es eso; si la materia de donde nacen aquellos sobresaltos del pundonor a que antes nos hemos referido, no afecta más que a las dotes de competencia de la Marina de Guerra, parte de la cual ni siquiera tiene barcos en que practicar, por mucho que lo desee, mal podrá la opinión pública otorgar su aplauso ni sus simpatías a ningún acuerdo en que parezca que las excitaciones de la ira, aun siendo justificadas, han tomado el puesto que únicamente corresponde a los consejos de la razón.»

Y termina defendiendo el derecho de la prensa a la crítica, máxime cuando:

«...la prensa española no ha aprendido a discutir los asuntos de la Armada de nadie más que de los marinos. Raro será el diario de Madrid que no se haya visto solicitado por la colaboración de alguno de ellos. Las columnas de los periódicos han prestado asilo a todas las ideas de reformas, a todas las quejas contra la ordenación de los servicios; muchas veces a críticas bien duras contra los que llevaban en sus manos la dirección y el gobierno de la Marina. A esta enseñanza, recogida en la propia casa, hemos podido agregar más tarde la que adquiriríamos en los debates parlamentarios, sostenidos por marinos contra marinos, y destinados a revelar deficiencias, errores y vicios orgánicos que el país conoce, no por nosotros, sino por la voz autorizada de los oficiales de la Armada. Es ya imposible borrar de la conciencia pública las nociones así adquiridas, y más imposible todavía sellar los labios de la crítica por requerimientos a que siempre tiene derecho el honor lastimado, pero nunca puede tenerlo la idea de la propia suficiencia, aunque se la niegue o se la discuta con injusticia.»

Este artículo mereció una nueva carta el día 28 al director del *Heraldo*, de los mismos marinos que habían escrito la primera, pero ya con evidente ánimo contempORIZADOR y en los siguientes términos:

«Artículos de espíritu tan levantado como el que publicó anoche el *Heraldo* con el título de “La cuestión del día”, ni se discuten ni se replican; se aplauden francamente y se agradecen sin reservas, con la sinceridad inherente a la hidalguía. El *Heraldo*, fiel a sus tradiciones de seriedad y sensatez, refleja la caballerosidad y patriotismo de su director, que de modo tan noble se hace cargo de nuestra carta del 26 en el aludido artículo. Seguros estamos que la Armada entera participará de estos nuestros sentimientos, que dejamos consignados con la mayor espontaneidad.»

La solución

Con esto parecía que el asunto entraba en vías de arreglo, pero la comisión de la Armada que iba a pedir explicaciones a «Clarín» ya se había trasladado a Oviedo, donde este residía. La comisión estaba compuesta por el alférez de navío Arturo Armada López, ya citado, acompañado por el capitán de fragata Fernando Villaamil (7) y Joaquín Moreno, auditor de la Armada. El 29 de septiembre se reunieron estos dos últimos, en representación del alférez de navío Armada con los representantes de «Clarín», a saber, Armando Palacio Valdés, célebre literato y novelista, y Adolfo A. Builla, decano de la Facultad de Derecho de la Universidad de Oviedo, sin que de esa reunión saliera acuerdo alguno. Durante la estancia en Oviedo la comisión de la Armada recibió numerosas visitas y muestras de apoyo, así como «Clarín» recibió también muchas cartas y telegramas de adhesión a su postura de amigos y periodistas, entre ellas una muy significativa de Unamuno.

En la citada reunión, al ser solicitados los representantes de «Clarín» para que este se retractara de las manifestaciones que aparecían en su ya tan citado artículo del 25 de septiembre o, en su caso, la reparación consiguiente en el terreno del honor, manifestaron, según consta en el acta que se levantó, que «el Sr. Alas, su representado, no rehúye un encuentro personal con el Sr. Armada cuando entre ambos existan ofensas que lo hagan indispensable. Pero como le importa mucho dejar a salvo su derecho como escritor público para examinar y juzgar la suficiencia del cuerpo de la Armada lo mismo que la de los demás institutos del Estado que se hallan al servicio inmediato de la Nación, y censurar sus actos dentro de los límites que las leyes determinan, no reconocen derecho al Sr. Armada, individuo de aquel Cuerpo, para exigirle rectificación ni menos reparación por medio de las armas de su artículo... En dicho artículo, usando el Sr. Alas de un derecho que todos los españoles poseen, duda en términos vagos y humorísticos de la pericia técnica, no del valor y de la honra de la Marina española antigua y moderna».

Como transcribe la anterior acta de la reunión, la solución del incidente todavía parecía lejana, pero el ánimo imperante de que no llegaran las cosas a mayores, como se ve por la segunda carta de los marinos, y probablemente la implicación del ministro de Marina, almirante Beranger, y de algunos otros ministros e incluso del propio jefe del Gobierno, se reflejaría inmediatamente en el devenir de los acontecimientos.

El día 1 de octubre, se reunieron nuevamente los representantes de ambas partes con el resultado que figura también en acta, firmada como la anterior

(7) Natural de Asturias (1845-1898), afamado marino, diseñó el primer destructor y fue su primer comandante, hizo un viaje de circunnavegación con la corbeta *Nautilus* (1892-1894) y murió en el combate naval de Santiago de Cuba en la guerra hispano-norteamericana.

por todos ellos, que se transcribe a continuación:

«Ha llegado a conocimiento del Sr. Alas el artículo publicado en su número 1785 del *Heraldo de Madrid*. En su virtud los representantes de dicho señor en nueva reunión con los del Sr. Armada manifestaron que aquél hacía suyos por completo todos los conceptos contenidos en el citado artículo del *Heraldo* que ha merecido la aprobación y los elogios de la representación de la Marina de Guerra en Madrid, agregando, que como se afirma en el acta anterior, el Sr. Alas no ha dudado del valor y de la honra de la Armada española antigua y moderna y por tanto nunca fue su ánimo mortificarla en lo más mínimo en su prestigio, dignidad y buen nombre. Y entiende, que al hacerlo, no menoscaba poco ni mucho su independencia como escritor. Con esta aclaración que conceptuamos satisfactoria para ambas partes, damos por terminado el incidente...»

Exten dida y firmada la anterior, ha llegado á conocimiento del Sr. Alas el artículo publicado en el número 1785 del *Heraldo de Madrid*. En su virtud los representantes de dicho señor en nueva reunión con los del Sr. Armada manifestaron que aquel hacía suyos por completo todos los conceptos contenidos en el citado artículo del *Heraldo* que ha merecido la aprobación y los elogios de la representación de la Marina de Guerra en Madrid, agregando, que como se afirma en el acta anterior, el Sr. Alas no ha dudado del valor y de la honra de la Armada española antigua y moderna y por tanto nunca fué su ánimo mortificarla en lo más mínimo en su prestigio, dignidad y buen nombre. Y entiende, que al hacerlo, no menoscaba poco ni mucho su independencia como escritor.

Con esta aclaración que conceptuamos satisfactoria para ambas partes, damos por terminado el incidente, y de nuevo firmamos en Oviedo á primero de Octubre de mil ochocientos noventa y cinco.

—Fernando Villamil, Joaquín Moreno, Armando Palacio Valdés, y Adolfo A. Bulla.

(*) Las palabras prestigio, dignidad y buen nombre están subrayadas en el original.

Acta de la concordia.

El incidente había durado una semana. Como colofón podemos reseñar un nuevo editorial del *Heraldo* publicado a propósito del accidente y pérdida del crucero *Colón* justo ese 29 de septiembre. El periódico, teniendo en cuenta lo que había pasado con el *Barcáiztegui*, se pregunta por la dificultad y oportunidad de comentarlo e insiste en los argumentos que empleaba en su editorial anterior:

«No hay situación difícil para escritores que, trabajando sólo por el bien público, desde una posición independiente, discurren con sinceridad y con

deseo de acierto en todos los asuntos sometidos a su juicio. Nadie tiene que temer de nosotros menosprecio ni agravio, pero tampoco debe nadie prometerse lisonja, ni favor alguno que pugne con la verdad. La marina española ha de aspirar, naturalmente, a la consideración y al aprecio del país, mas no puede querer que se le otorguen por fuerza, si no de grado. Y en el supuesto que hubiera alguien que enmudeciese bajo el imperio de sentimientos poco o nada varoniles, cuando nuevos desastres inducen a examinar el uso que se hace de nuestras fuerzas navales, serían los marinos los primeros a quienes perjudicara el silencio obtenido así; porque a ellos importa más que a nadie el que se aprovechen estas circunstancias para depurar las causas de lo que acontece, evitando que por la repetición de desventuras no explicadas y de contratiempos siempre atribuidos a la fatalidad, desaparezca del espíritu público toda confianza y todo interés en lo que atañe a la Marina.

»No. Bien claramente lo han dicho o lo han reconocido pocos días ha los mismos individuos de la Armada a quienes en un principio sobresaltó la actitud de la prensa. Celosos del honor de su Cuerpo, no pretenden gozar, sin embargo de una situación privilegiada, que les exima de la crítica ni les ponga fuera de discusión, como poder irresponsable e inviolable. No quieren que la oscuridad y el silencio encubran sus yerros, cuando por ventura los padezcan. Quieren tan sólo que no sean las pasiones, sino la razón, quien residencie su conducta.

»Frente al siniestro del *Colón*, como al del *Barcáiztegui*, como al del *Tajo*, como al del *Reina Regente*, y como a tantos otros que en breve espacio han quebrantado nuestras fuerzas navales abriendo ancha herida en la hacienda y dejando más hondo surco de dolor en el alma de España, no somos jueces que sentencian, ni fiscales que acusan: hablamos como españoles a quienes asiste el derecho de investigar los orígenes de estas repetidas desventuras, después de haber llorado patrióticamente sus efectos.

»Sin referirnos en concreto a ningún caso de los acaecidos desde hace menos de un año; sin acordarnos para nada de las personas, ni poder señalar indicio alguno de responsabilidad en el último a que acabamos de asistir, porque realmente no se deduce de las noticias hasta ahora conocidas, decimos que importa a todo el mundo, y a la Marina más que a nadie, el analizar desapasionada y fríamente esta serie de infortunios, que no parece sino que marcan la última hora de nuestra Marina de guerra. Si todos son obra de la fatalidad, para que nos sobrepongamos a los azares de la suerte, como corresponde a pueblos varoniles y que tienen fe en sí propios. Si consisten en la índole de los elementos materiales que la nación entrega a sus marinos de guerra, para que no pague culpas, vicios, ni defectos de los buques, quien harto hace con arriesgarse a navegar en ellos. Y si nacen de imperfecciones de organización, de errores en la enseñanza oficial o de otras causas análogas, para que concurramos todos al remedio, poniendo cada uno de su parte los estímulos, la ayuda y hasta los sacrificios necesarios.»

El entorno histórico

Me perdonará el lector interesado que haya tenido que reproducir con cierto detalle los documentos periodísticos más importantes que dan cuerpo al incidente, pero parece necesario para hacerse una idea de lo que pasó y espero que, gracias a ello, le haya servido para formarse su propia opinión y probablemente habrá buscado y tal vez asimilado situaciones y conductas de entonces a otras de ahora.

Es realmente difícil juzgar con los parámetros actuales hechos y circunstancias ocurridos hace más de un siglo. Se trataba del eterno debate sobre la libertad de expresión y el derecho de la prensa a la crítica sobre los asuntos públicos y sus límites (sobre todo en casos como el que nos ocupa, alrededor de un accidente con muchas víctimas por medio), que ya había dado lugar a discusiones y disputas más o menos acaloradas en otras ocasiones. En mayo de ese mismo año se había suscitado un encontronazo entre periódicos y militares a raíz de la Guerra de Cuba, con el asalto a la sede de algunos periódicos y el intento de someter a la jurisdicción militar los delitos e injurias contra el Ejército y la Armada, cuestión que no prosperó finalmente pero que provocó una crisis en el Gobierno y el relevo de Sagasta al frente de su jefatura por Cánovas del Castillo.

El siglo XIX, que ya estaba tocando a su fin, había sido un periodo convulso, pleno de acontecimientos. Empezó con la derrota de Trafalgar, siguió con la Guerra de la Independencia contra Napoleón, las guerras de independencia americanas, los poco afortunados reinados del «Deseado» y de su hija Isabel II, las guerras carlistas, la revolución «Gloriosa» que destronó a la reina, el efímero reinado de Amadeo I, la más efímera primera República, los cantones, la restauración en la persona de Alfonso XII y la regencia, y estaba a punto de escribir un triste colofón con el «Desastre del 98» y la pérdida de los últimos territorios españoles de ultramar.

No fue tampoco un buen periodo para la Marina, con significado protagonismo en muchos de los acontecimientos señalados. Si Trafalgar supuso un punto de inflexión y marcó el declive del poderío naval español, esto tuvo su remate durante la guerra contra Napoleón y años posteriores, en los que la Marina no levantaría cabeza en mucho tiempo. Los sucesivos intentos de reconstruir la fuerza naval se vieron dificultados por la inestabilidad de la política española y sus gobiernos, que cambiaban y se sucedían a un ritmo que hacía prácticamente imposible la ejecución coherente de los distintos planes navales que se intentaron. Como muestra, podemos señalar que sólo en la segunda mitad del siglo hubo más de noventa ministros de Marina, dato suficientemente elocuente, aunque algunos de ellos repitieron en el cargo en varias ocasiones (los datos del periodo anterior del mismo siglo eran similares, cuando no peores). A pesar de ello, es precisamente en este periodo cuando se producen los intentos más serios de recuperar, aunque fuera parcialmen-

te, el poderío naval perdido, especialmente durante la restauración, pero que no llegarían a plasmarse del todo hasta principios del siglo XX. Con ello, llegamos a finales del XIX con una Marina mal gestionada, poco homogénea, mal dotada y pertrechada y tal vez poco adiestrada, que propició el aciago final de siglo.

En particular, 1895 no resultó un buen año. España, durante la regencia de María Cristina y gobernada bajo el sistema de turno, que en aquel año correspondió a Cánovas del Castillo, se encontraba desde mayo de ese año inmersa en la última y decisiva fase de la Guerra de Cuba, que culminaría tres años más tarde con su pérdida y la de Puerto Rico y Filipinas tras la entrada en guerra de Estados Unidos con la excusa de la explosión provocada y hundimiento del acorazado *Maine* en el puerto de La Habana.

Y no lo fue desde luego para la Marina. El día 10 de marzo de ese año se había perdido en tránsito de Tánger a Cádiz, frente a las costas de Tarifa, el crucero *Reina Regente* en medio de un fuerte temporal y por causas todavía no totalmente esclarecidas, pereciendo los más de 400 hombres que iban a bordo (8). En mayo, el viejo cañonero *Tajo* tocaba en un bajo y se hundía a la entrada del puerto de Pasajes, aunque en este caso solo se perdió un hombre. Y el 29 de septiembre, días más tarde del incidente que comentamos y en plena polémica por el artículo de «Clarín», varaba en aguas cubanas el crucero *Colón*, que se perdió como consecuencia del temporal posterior, si bien en esta ocasión solo hubo que lamentar tres desaparecidos.

Comentario personal

Si queremos arriesgar una opinión sobre el incidente, el artículo de «Clarín», ciertamente crítico y quiero creer que también doliente, aun admitiéndole buena intención y reflejando un estado de ánimo tal vez extendido en los ambientes de aquella época, resultó excesivo y sobre todo inoportuno en las formas, en plena efervescencia por el dolor y el luto de familias y allegados, y todavía calientes los cuerpos de las víctimas de tan terrible accidente,, cuyas imágenes, simplemente intuitas, debían sobrecoger incluso el ánimo de los más fuertes. Si el artículo pretendía ser humorístico e irónico, resultó desde luego mordaz. Por otro lado pudo resultar insultante la ligereza con que sentenciaba sobre aspectos profesionales en los que no debía estar muy versado, acusando de impericia generalizada a los marinos de la época, citando accidentes que eran propios y habituales de la azarosa vida en la mar y que se

(8) Parece ser que el único superviviente del naufragio fue un perro, propiedad de uno de los oficiales, que tras una curiosa peripecia regresó al domicilio de su dueño en Sanlúcar de Barrameda.

daban al menos con similar frecuencia en otras marinas, y extendiendo dudas incluso sobre los marinos que acababan de perder la vida en el accidente, cuyas tremendas circunstancias lógicamente no se podían conocer ni valorar todavía.

La prensa, en general, se puso de parte de «Clarín», defendiendo el derecho a la libertad de expresión y de crítica, pero creo que se olvidó de comentar la oportunidad y el juicio de valor que, de manera ligera e indiscriminada, derrochaba su artículo.

Y es precisamente eso lo que le achacan los marinos, también dolidos e injustamente tratados, como puede reflejarse del artículo de respuesta de Víctor M. Concas y de la primera carta del grupo de oficiales de Madrid. Bien es cierto que esos lógicos sentimientos de dolor e incompreensión (qué profesional, a poco que ame su profesión, no se sentiría aludido y directamente atacado ante un juicio tan sumario e indiscriminado) se trasladan al terreno del honor interpretando el contenido del artículo de «Clarín» como un ataque al prestigio, dignidad y buen nombre de la institución naval y solicitando su reparación en ese mismo terreno, en una época en que esta forma de dirimir las disputas estaba claramente en decadencia. En ese sentido la reacción del grupo de marinos residentes en Madrid pudo resultar, aunque justificada, igualmente excesiva.

De cualquier forma, un exceso sobre otro exceso obligó a todos a definir sus posiciones y propició la solución final que ya hemos reseñado y que probablemente todos deseaban: una forma de obtener una satisfacción sin perder excesivamente los papeles. «Clarín» en cierto modo replegaba velas, reconociendo que no fue su intención atacar el honor de la Armada, aunque defendiendo su derecho a criticar los asuntos públicos relacionados con ella dentro de los límites que marcaran las leyes; y los marinos dando por buena esa aclaración, después de haber aplaudido la respuesta editorial del *Heraldo*. Está claro el papel fundamental jugado por este periódico a través de sus editoriales, ejemplos de equilibrio y buen sentido en el tratamiento del incidente, y por otro lado tan distantes del tono del artículo del *Palique* que acogieron sus páginas y que dio origen a todo ello.

Colofón

Hay que congratularse finalmente de que se llegara a una solución aceptable para todos. Imagino a mi abuelo tal vez abrumado por la responsabilidad que sobre él había recaído pero lleno de ardor juvenil y compromiso personal y profesional, aunque desconozco su habilidad en el manejo de las armas, como tampoco sé de la de «Clarín». De haberse resuelto el incidente en el terreno del honor, es imposible saber cuál habría sido el resultado, que podría haber influido en que este artículo no se hubiera escrito o se hubiera escrito de

TEMAS GENERALES

otra forma o por otra persona. Pero como las cosas sucedieron como sucedieron, he querido aprovechar la oportunidad para rendir un pequeño homenaje a mi abuelo y a todos los marinos españoles que a lo largo de los tiempos y en cualquier circunstancia han dado la vida en el servicio a España.



BIBLIOGRAFÍA

Diversos recortes de periódicos de la época (archivo familiar).

SERRANO MONTEAVARO, M. A.: *El conflicto de la Marina con «Clarín»*. Número 1 de la revista *Militaria* de la Universidad Complutense de Madrid, 1989.

CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*. Editorial San Martín, 1979.

Página web Foro 1898. Punto de Encuentro.

Información general de diversas páginas web.

BIOGRAFÍA DE DON FELIPE BAUZÁ Y CAÑAS. CAPITÁN DE NAVÍO DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA

Antonio Luis MARTÍNEZ Y GUANTER



INO al mundo en la ciudad de Palma de Mallorca, el día 17 de octubre del año de 1764. Sus padres fueron don Bartolomé Bauzá y doña María Cañas quienes, como se suele decir, y en este caso era verdad, eran humildes pero honrados, lo que le impidió —por no ser hijodalgo— sentar plaza de guardia marina a pesar de tener una buena preparación. Pero como buen isleño le tiraba la mar, y pudo incorporarse a la Armada para realizar los estudios de pilotín, pasando con holgura el examen final, y con fecha de 3 de diciembre del año de 1773 se le otorgó el título de piloto de número, siendo destinado al Departamento de Cartagena.

Para realizar sus prácticas de mar embarcó en mayo del año de 1779, momento en el que de nuevo España y el Reino Unido estaban en guerra, por lo que entró varias veces en combate, para posteriormente participar en el Gran Sitio de Gibraltar en el año de 1782 pilotando ya las recién creadas lanchas cañoneras de don Antonio Barceló, quien se fijó en él y lo eligió para acompañarle en los dos bombardeos de Argel, llevados a cabo en los años de 1783 y 1784.

Al regresar del último, por real orden se le destina a las órdenes de don Vicente Tofiño San Miguel, en esos momentos capitán de navío, para formar parte de la comisión de levantamiento del posteriormente conocido como *Atlas Marítimo de España*. Después de acabado todo el trabajo de campo, por orden de Tofiño se queda encargado de comprobar y rectificar la impresión de la obra. En enero del año de 1787 es nombrado profesor de fortificaciones y dibujo en la Compañía de Cádiz, pero no puede hacerse cargo del puesto por estar aún en la verificación de la impresión del *Atlas*; no obstante, al encontrar unos errores, precisamente en el plano de la bahía de Cádiz, se desplaza hasta



Retrato de Carlos IV, por Francisco de Goya.
(Museo del Prado. Madrid).

allí para rectificar la carta, regresando a Madrid una vez terminado el trabajo de campo.

Pero no se conformó con el título de pilotín y continuó estudiando y practicando, lo que le llevó a ser uno de los mejores pilotos del Departamento de Cartagena. Según lo dicho por don Vicente Tofiño, por la gran destreza y exactitud que demostró en los dibujos, especialmente en el levantamiento de las cartas náuticas, lo que a su vez le daba una inmejorable práctica en el manejo del timón, con fecha de 30 de enero del año de 1786, se le ascendió a segundo piloto. Así que solo tardó algo más de doce años para ascender un grado. Al concluir su trabajo, con el visto bueno de Tofiño, este intercedió ante el monarca

para gratificar a Bauzá, ya que su grado al menos no correspondía a persona tan dotada; así Carlos IV, que hacía poco tiempo que había sido entronizado, firmó una Real Orden con fecha de 14 de febrero de 1789, por la que en agradecimiento se le ascendía al grado de alférez de fragata, pero no quedaba integrado en la corporación.

Unos meses después, don Alejandro Malaspina, que estaba preparando su gran expedición alrededor del mundo, lo reclamó para ocupar el puesto de director de levantamiento de cartas y planos náuticos, siendo asignado a la corbeta *Descubierta*, a bordo de la cual realizó dicha expedición. Debía ir también don José Espinosa Tello, quien por causa de su salud no pudo zarpar, viéndose obligado a quedarse en Cádiz para restablecerse. Una vez recuperado embarcó y cruzó el océano Atlántico llevando nuevos instrumentos, consiguiendo alcanzar la expedición en el puerto de Acapulco, donde se presentó a Bauzá y ambos se pusieron a trabajar con los nuevos instrumentos para reconocer y levantar los accesos y puertos de Veracruz y Acapulco, sondar los peligrosos bajos, ya identificados pero no situados, de la zona de Campeche, así como levantar sus veriles. Los instrumentos reseñados fueron usados

también para situar en medio del océano varios escollos. Estando allí, a Bauzá se le entregó una Real Orden, el día 23 de marzo de 1791, por la que se le ascendía al grado de alférez de navío y se le admitía en el Cuerpo General de la Armada. Su sueño estaba cumplido, ahora había que trabajar duro para no desmerecer de la confianza depositada en él.

La expedición continuó, y en el año de 1792 alcanzaron el estrecho de Nutka, realizando a bordo de las goletas *Sutil* y *Mejicana* un reconocimiento y estableciendo la situación del estrecho de Fuca. Desde allí la expedición navegó a las islas Filipinas.

Al terminar los trabajos, retornaron a las aguas del Perú. En esta travesía parte de la dotación fue atacada por el escorbuto, entre ellos Bauzá y Espinosa, siendo recomendado por el médico de la expedición el regreso de ambos a la península. A pesar de estar enfermos nadie pudo evitar que al cruzar la cordillera de los Andes se dedicaran algún tiempo a situarla con observaciones astronómicas. Consiguieron llegar a Montevideo, donde embarcaron de trans-



Corbetas Atrevida y Descubierta.

porte en la corbeta *Gertrudis*, la cual arribó al puerto de Cádiz en el mes de septiembre del año de 1794.

Una vez en Cádiz, Bauzá recibió dos reales órdenes, la primera con fecha de 29 del marzo anterior por la que se le comunicaba su ascenso al grado de teniente de fragata graduado, o sea, sin antigüedad. Pero por la segunda, de fecha de 24 de abril, se le otorgaba el ascenso en propiedad, empezando a contarle la antigüedad. Esto ocurrió el 21 de diciembre del año 1794, cuando hacía ya cinco años y dos meses de su salida con la expedición y una vez incorporado al Depósito Hidrográfico, donde recibió también orden de acudir a la corte.

Fueron varios los oficiales que se pusieron en camino a Madrid. Se les encargó imprimir toda la expedición de Malaspina, y como Bauzá ya tenía experiencia en este campo se pusieron a trabajar en ello. Prácticamente aún no se habían terminado de clasificar los papeles, cuando les sorprendió el encarcelamiento de Malaspina, lo que se tradujo en la orden del monarca de paralizar la impresión y archivar los documentos. Bauzá recibió, en particular, la orden de regresar a Cádiz, y posteriormente de incorporarse al arsenal de Cartagena.

Como era incansable, decidió por su cuenta y riesgo, a falta de más documentación, recopilar materiales, ya bien de sus compañeros de la expedición, de una nota por aquí y otra por allá, para conformar un mapa náutico del golfo mexicano. Consiguió que el capitán general del departamento le diera la autorización para imprimirlo, enviándose el primer ejemplar a la corte. Al verlo, se decidió trasladar a la villa y corte la Dirección de Hidrografía desde San Fernando. El motivo perseguido era poder controlarla mejor, impidiendo que estuviera en manos de quienes de verdad la debían dirigir, que eran los marinos. Después de esto, pidió y se le concedió licencia para poder recuperarse de su enfermedad, de la cual apenas había ido mejorando debido al cambio de la alimentación; pero el trabajo incesante no le permitía alcanzar un estado óptimo de salud.

Al reincorporarse a su puesto debía cumplir el tiempo de embarco previsto por su último ascenso, por lo que se le destinó con fecha de 24 de agosto de 1796 a la fragata *Mahonesa*, al mando de don Tomás Ayalde. En una de sus salidas tuvo un encuentro con la del mismo tipo y mejor armada de la escuadra británica, la *Terpsichore*, por la que fue vencida y perdida la española. La tripulación fue hecha prisionera y enviada a Gibraltar, donde rápidamente fue canjeada. A su regreso al departamento se le destinó como ayudante al arsenal de La Carraca, permaneciendo en este destino hasta recibir la Real Orden del día 29 de agosto de 1797 para acudir a la corte con la misión de organizar la Dirección Hidrográfica y la supervisión de las publicaciones que de ella salieran. Como siempre, se dedicó por completo a su nuevo trabajo, no escatimando gastos en instrumentos que permitieran mejorar los trabajos y, sobre todo, buscó y encontró a grabadores de altas cualidades para crear las planchas de

los dibujos de los mapas con total exactitud, consiguiendo en poco tiempo que los países de Europa pusieran los ojos en esta institución española.

No contento con esto, fue comprando material para crear un observatorio y así poder fijar mejor los puntos de las cartas. Repasó todas las cartas hechas por don Jorge Juan, don Vicente Tofiño, don José de Mazarredo y don José Chaix, comprobando la exactitud de los puntos y rectificándolos para que salieran de la imprenta lo más fiables posible.

Continuó con estos trabajos, siendo ascendido por Real Orden de 5 de octubre de 1802 al grado de teniente de navío como premio por su gran trabajo. Los libros publicados fueron creciendo en número, creándose la biblioteca de la misma institución, la cual contiene obras inéditas por no haber sido impresas.

Continuó en el puesto a pesar de su ascenso, hasta que le llegó una Real Orden con fecha 23 de noviembre de 1806, por la que se le comunica su nuevo ascenso al grado de capitán de fragata. Ocupa este puesto cuando sobreviene la invasión napoleónica. Desde la Junta General Militar, radicada en Aranjuez, recibió una Real Orden de 10 de octubre de 1808 para que realizara un mapa de los límites de la frontera entre España y Francia. Como para su cumplimiento no recibió ni un real a cuenta ni nada que se le pareciera, tuvo que sacar el dinero de su peculio y buscar a dos dibujantes y a cuatro escribientes, que permanecieron durante seis meses trabajando bajo su dirección.

Estando ya terminado el trabajo, el emperador y su ejército habían sobrepasado Bailén, lo que hizo suponer a Bauzá que los planos debían ser salvados. Efectivamente, al llegar a Madrid se presentó en su casa Laborde, que le conminó a que le entregara los documentos para hacerlos llegar al emperador, quien le quedaría enormemente agradecido. Bauzá se excusó argumentando que no se encontraban en su poder, por lo que el francés le dijo que regresaría al día siguiente para que los documentos estuvieran preparados. Era lógico pensar que si se entregaban no se volverían a recuperar y además podrían servir al enemigo de España, así que se inventó una treta. Como realmente los planos habían sido pedidos por el Gobierno español mediante una real orden, y que por otra posterior se le ordenó que fueran entregados al terminar el trabajo, lo que hizo fue cambiar la fecha del documento anticipando su entrega. Al presentarse Laborde, le enseñó la Real Orden, diciéndole que se había olvidado de que ya habían sido remitidos a Aranjuez, por lo que ya estaban en la Junta General. Ante esto, Laborde se fue dando un buen portazo como muestra de su desagrado; la treta le había salido bien y los planos se habían salvado de caer en manos del emperador.

Visto lo anterior, tuvo muy claro que lo importante era salvar todos los planos de la Dirección Hidrográfica, así que se puso manos a la obra, pues no hay que olvidar que la institución ya llevaba veinte años de acopio de documentos. Le fabricaron varias cajas de madera en las que fue acoplando los distintos planos, y con algo más de su peculio consiguió sacarlos de Madrid

con destino a Sevilla. Por su gran valor no quiso deshacerse de los de los Piri-neos y volvió a tramar otra de las suyas. Pidió una licencia para salir de la capital a tomar unos baños y recuperar su salud perdida. Como esto ya figura-ba en su hoja de servicio, no le pusieron ningún problema y se lo concedieron. El 1 de junio de 1809 metió los planos en su propia maleta para no perderlos de vista, se subió a una diligencia que llevaba el camino del balneario donde había estado antes, y al llegar a la primera posta cambió de diligencia, ponién-dose en camino a Sevilla. Las rutas estaban vigiladas por el ejército napoleó-nico, pero él siempre enseñaba la licencia otorgada; este documento, que iba escrito en francés para que no tuviera problemas, le facilitó el camino libre de toda presión hasta que pasó a la zona controlada por el ejército español, donde pidió ser llevado a presencia de la Junta, la cual, al ver lo que había consegui-do sacar de Madrid, seis cajas, casi ni se lo creían. El Gobierno le hizo llegar una carta como muestra de agradecimiento, y le indicó que fuera a Cádiz para reunir en esta ciudad todo lo que había sido salvado por otros en las zonas libres y establecer el Depósito de nuevo.

Con fecha 22 de junio de 1810, se le nombró vocal para ejecutar un plan de seguridad en los virreinos del Río de la Plata y Paraguay, lo cual pudo realizar al disponer de los planos de aquellos territorios. Al mismo tiempo fue nombrado vocal de la Junta de Censura.

Con fecha del día 23 de junio del año de 1813, la Regencia le pidió que realizara una división territorial de España para tener mejor dispuestas las unidades militares, lo que era de vital importancia. Pudo llevarlo a efecto al contar con los planos, aunque había lugares poco documentados.

En el mes de julio, después del combate en la ciudad de Salamanca, y ya que el ejército napoleónico había abandonado Madrid, pidió a la Junta que le facilitasen regresar al Depósito para poder terminar de sacar todo lo que contenía, para lo cual fue autorizado. Salió inmediatamente para Huelva, a donde fue transportado por un buque; desde allí en diligencia a Sevilla, luego a los montes de Toledo y posteriormente a Madrid. En muy pocos días, con la ayuda de algunos paisanos de la villa y corte, pudo cargar doce carros con todo lo que contenía el Depósito, saliendo el mismo 30 de octubre, cuando los ejércitos napoleónicos estaban ya rodeando de nuevo la ciudad. Se pudo poner a salvo con la ayuda de los ciudadanos, eso sí, utilizando caminos y veredas por los que no pasaba una cabra.

Llegó de nuevo a la ciudad de Cádiz el día 10 de diciembre, encontrándose con la petición del día 16 de agosto anterior por la que el ministro británico, a instancias del general Graham, le daba la orden de dirigir a los ingenieros ingleses en la isla de León y se le entregaba el grado de capitán de fragata de la Marina Real para así poder tenerlo a sus órdenes. Bauzá les remitió una carta diciéndoles que él solo defendía a la Junta de Cádiz, al tiempo que agra-decía el grado otorgado, pero que ya lo tenía en la Real Armada española. Pasó a organizar todo lo salvado y a levantar el plano del río de Santi Petri y

sus caños, que había sido la mayor defensa de la plaza y que la Junta quería tener en recuerdo de tal circunstancia.

El día 25 de marzo de 1814 recibió la petición de la Diputación de Cádiz para levantar un mapa de su provincia. Con datos estadísticos lo empezó, pero no pudo terminarlo por falta de fondos. Pocos días después de quedar sin trabajo recibió una Real Orden para que de nuevo el Depósito fuera trasladado a Madrid, por lo que volvió a empaquetarlo todo, llegando a la villa y corte con todo el material en octubre del mismo año. Fue nombrado director interino por ausencia de su titular y amigo don José Espinosa Tello, el cual sufrió un ataque y falleció. Por Real Orden de 10 de septiembre de 1815 se le entrega la Dirección del Depósito en propiedad.

Ya organizado el Depósito, y con poco trabajo, se dedico a hacer unos viajes a las provincias vascongadas. En cada uno de ellos se centraba en una zona geográfica, completando así el levantamiento de todas, incluso con sus alturas barométricas. En su viaje de regreso, aprovechó las paradas obligatorias de la época y realizó lo mismo con la provincia de Segovia, así como con toda la Sierra del Guadarrama, lo cual le llevó varios años de trabajo sin descanso. Como premio a su labor, se le entregó la Real Orden del día 20 de octubre de 1819, por la que se le comunica su ascenso al grado de capitán de navío.

Al año siguiente se produjo el levantamiento del general Riego en Cabezas de San Juan, el 7 de marzo de 1820, por lo que el rey se vio obligado a jurar la Constitución y perdió sus poderes absolutos. Por su carácter firme, la Junta le nombró vocal de la Junta Suprema de Censura, en la que se vio obligado a racionalizar el sistema, de lo que quedó liberado al poco tiempo, ya que en el mes de julio del mismo año el Gobierno le encargó una nueva división del territorio. Permaneció en este trabajo nueve meses, hasta el 18 de marzo de 1821. El 13 de mayo del año siguiente fue elegido por las Cortes como componente de la Junta Protectora de la Libertad de Imprenta.

Poco después se le nombró componente de la comisión de Caminos y Canales del Reino, junto a don Agustín Larramendy y otros profesionales, con lo que simultaneaba entonces dos destinos al mismo tiempo, ya que la Dirección del Depósito nunca la había dejado. Aunque estos nombramientos y cargos eran secundarios para él, siempre aprovechaba el desempeño de estas funciones para levantar nuevos planos y añadirlos al Depósito.

Era un hombre de ley y lo demostró a lo largo de toda su vida, ya que la única herencia de los pobres, de donde provenía, era ser honrados, y esto lo demostró hasta la saciedad. Aprobado por las Cortes y a su vez por el Gobierno, se le pide que realice el levantamiento de una carta geográfica de España. Para ello se le nombra director del proyecto, y por su alta responsabilidad se le dota con un sueldo de sesenta mil reales, salario que no admitió por considerarlo fuera de lugar, ya que cobraba el sueldo de capitán de navío y no dejaba de ser un servicio más a la patria, por lo que ya se consideraba pagado. En

cambio, sí admitió el nombramiento de director, para que nadie pudiera interferir en su idea de la exactitud al realizar sus cálculos y establecer la situación de los puntos geográficos.

En la legislatura del año de 1822 a 1823, se le eligió diputado a Cortes por Palma de Mallorca, tomando el juramento como tal el día 25 de febrero de 1822. Al producirse la entrada de los Cien Mil Hijos de San Luis se dirigió con el Gobierno a Sevilla, pero ante el avance de las tropas continuaron viaje a la ciudad de Cádiz, donde se mantuvieron durante un tiempo hasta que las tropas al mando del duque de Angulema vencieron a los restos del ejército español.

El día 1 de octubre, fecha en que Fernando VII se trasladó al cuartel general del duque de Angulema en la población de El Puerto de Santa María, se le ratificaron los poderes absolutos al monarca. Por real decreto de este mismo año todo regresaba a la situación anterior al 7 de marzo de 1820, o sea con la Constitución abolida. Para no ser ajusticiados, todos los que había formado parte de las distintas cortes y gobiernos tuvieron que salir huyendo. Bauzá fue uno más de los que aprovechando la cercanía de Gibraltar cruzó la frontera, pasando desde allí a Londres. Así se vio este sabio marino abandonado y sin sueldo después de haber permanecido cuarenta y nueve años prestando un leal servicio a la patria y a sus gobernantes de turno, viviendo del poco dinero que desde España le enviaban compañeros, amigos y familiares.

Aun ante estas circunstancias actuó sin rencor alguno, lo que dice mucho de su nobleza de carácter. Al sobrevenir la invasión del duque de Angulema, salvó de caer en manos de los franceses los documentos del Depósito, los volvió a meter en sus cajas y los transportó a Gibraltar. Antes de la firma del real decreto, intuyendo lo que les podía esperar, no quiso dejarlos en manos de un rey que de nuevo se había vendido a favor de los franceses, por lo que no los devolvió y se los llevó a Londres con él. Siguió trabajando: terminó unos planos del valle de Caracas, del curso del río Orinoco, Atures, Muipures y Cassigiari, y quizá el mejor plano de la época que se realizó de la entonces nueva República de Colombia, siendo grabado por él en dos planchas de cobre y pasado por la imprenta, aunque él ya no pudo verlo.

Por el famoso Real Decreto del 23 de octubre de 1833, se proclamó una amnistía en la que Bauzá estaba incluido, lo cual le fue comunicado por la embajada de España en Londres el 4 de diciembre. La noticia la recibió con gran alegría, no en balde llevaba ya diez años fuera de España, pensando que a pesar de su avanzada edad aún podría abrazar a su familia y amigos, que durante todo este tiempo le habían estado manteniendo.

Como en realidad él ya se había forjado una nueva vida, tenía compromisos con varias sociedades científicas y la época del año no era la más propicia para navegar; por medio de la embajada envió un escrito con estos y otros razonamientos al secretario de Estado, quien le contestó que por la valía atesorada durante tantos años la reina gobernadora le permitía regresar cuando

lo considerase oportuno. Para él la amnistía no tenía fecha fija.

Se puso de nuevo a embalar su rico tesoro, y fue comunicando a las diferentes amistades e instituciones que volvía a España. El día 2 de marzo de 1834 tuvo un dolor de cabeza, al que no hizo mucho caso porque estaba organizando ya el regreso. Al día siguiente forzaron la puerta de su casa, encontrándose el cadáver en su cama. Según los médicos sufrió un ataque apopléjico sobre las tres o cuatro de la madrugada. Falleció el día 3 de marzo, contando con sesenta y nueve años de edad.

Sus amigos británicos sabían perfectamente lo que había en su casa, por lo que lo pusieron en conocimiento de su Gobierno, el cual se puso en comunicación con sus familiares con la intención de comprar todo lo que poseía. Pero su esposa, que había mantenido correo regular con su marido, era conocedora de que lo que peor se le podía hacer a su marido era que su trabajo cayera en manos de no españoles. A pesar de que las cifras que barajaba el Gobierno británico les hubiera sacado de la pobreza el resto de sus vidas, y durante varias generaciones, su viuda se negó en redondo a venderlas (hay que recordar que prácticamente todo lo que contenía el Depósito había salido de sus manos, de ahí que se le considerara propietario de todo ello, al menos por parte de los británicos).

Pocos días después de recibir la oferta, el ministro de España en Londres se puso en contacto con el secretario de Estado, y este, con fecha del día 28 de noviembre del año de 1834 (casi nueve meses después), le comunicó a la viuda que S. M. la reina gobernadora se acababa de enterar de la desgraciada pérdida de su marido y que con ella España había perdido a uno de sus hijos más ilustres. También le indicaba que había sido informada de la presión británica sobre los documentos de propiedad de su marido, pero que él no quiso nunca que cayeran en manos extrañas, por lo que le rogaba que los albaceas en Londres se pusieran en contacto con el ministro, marqués de Miraflo-



Luis Antonio de Artois, duque de Angulema.

res, para que este pusiera una guardia en la casa y se vigilaran los documentos, dando al mismo tiempo las órdenes oportunas al marqués para que fueran devueltos a España sin pérdidas ni extravíos, y añadía que sería recompensada la familia por tan gran favor al país y de que nada les faltaría a partir de ese momento.

Así se consiguió que llegara de nuevo a España el gran tesoro que implicaba todo el trabajo y tesón por parte de Bauzá a lo largo de toda su vida, que aún hoy es considerado como una de las mejores colecciones del mundo, custodiada en el Depósito Hidrográfico. Hasta tiempos muy modernos, algunos de sus planos no habían sido superados en calidad y exactitud. Y este es su gran legado a España, todo gracias a ser pobre pero honrado, cuando pudo haberlo vendido personalmente y no pasar las necesidades que tuvo que sufrir durante los más de diez años de destierro.

A lo largo de su carrera se le condecoró en varias ocasiones. Entre ellas, estaba en posesión de la Cruz de la Real y Militar Orden San Hermenegildo; Cruz de cuarta clase de la Orden de Waldomiro, Zar de todas las Rusias y Cruz de la Orden del Baño del Reino Unido. Pertenecía a las academias siguientes: socio de Mérito Literario de la Económica Matritense de Amigos del País; académico supernumerario de la Real Academia de la Historia; académico externo numerario de la Real Academia de Ciencias de Múnich; socio de la Real de Londres para la propagación de las Ciencias Naturales; socio corresponsal de la Academia Nacional de Lisboa; miembro de la Academia Nacional de Ciencias Físicas y Matemáticas; miembro de la Real Sociedad Geográfica de Londres, y socio de la Marítima, Militar y Geográfica de Lisboa.

BIBLIOGRAFÍA

- Enciclopedia General del Mar*. Garriga, 1968. Compilada por el contralmirante don Carlos Martínez-Valverde y Martínez.
- Enciclopedia Universal Ilustrada*. Espasa. Tomo 6, 1909, p. 744.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval. Madrid, 1973.
- PAULA PAVÍA, Francisco de: *Galería Biográfica de los Generales de Marina*. Imprenta J. López. Madrid, 1873.
- SANFELIÚ ORTIZ, Lorenzo: *62 meses a bordo. La expedición Malaspina según el diario del teniente de navío don Antonio de Tova Arredondo, 2.º comandante de la corbeta Atrevida. 1789-1794*. Editorial Naval. Madrid, 1988.
- TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente.: *Atlas Marítimo de España*. Madrid, 1789. Edición facsímil del original. Editorial Naval. Madrid, 1989.
- VV. AA.: *La Expedición Malaspina 1789-1794*. Ministerio de Defensa. Museo Naval. Lunweg Editores. 1987-1999. Obra en nueve tomos y 10 volúmenes.

DEL IDEAL DE UNA PAZ PERPETUA A LAS OPERACIONES PARA EL MANTENIMIENTO O IMPOSICIÓN DE LA PAZ (OMP)

Narciso Manuel LOZANO DICHA
Sargento (RV)
Licenciado en Ciencias Políticas y Sociales



UESTRO complejo y diverso mundo está volviéndose, por una evolución inevitable, más y más interrelacionado e interdependiente. Y ese mundo necesita cada vez más un mecanismo capaz de permitir la discusión de los problemas comunes de una manera responsable y a un nivel de representación adecuado. Ese mecanismo debe permitir la búsqueda mutua para el establecimiento de un equilibrio entre los diferentes intereses, contradictorios y por tanto reales, de la actual comunidad de Estados y de naciones. Debido a las ideas por la que fue creada y a su origen, la ONU está llamada a ser ese mecanismo y nosotros confiamos en que sea capaz de asumir ese papel.»

Mijaíl Gorbachov.
Diario Pravda, 27 de septiembre 1987.

En 1995 se cumplieron 50 años del nacimiento de las Naciones Unidas. El 26 de junio de 1945 se firmó la Carta de las Naciones Unidas. Se hizo constar en su preámbulo que «los gobiernos firmantes estaban resueltos a preservar a las generaciones venideras del flagelo de la guerra, a reafirmar la fe en los derechos humanos, en la dignidad y el valor de la persona humana, a promover el progreso social y a elevar el nivel de vida, a practicar la tolerancia y a asegurar que no se usará la fuerza armada sino en servicio del interés común». El mundo ha experimentado un profundo cambio, han surgido nuevos estados, la población se ha duplicado y se ha alcanzado un desarrollo tecnológico inimaginable. Unos cambios para bien en algunos terrenos y para mal en

otros, pero indiscutiblemente a los 50 años de la firma el mundo era muy diferente. El balance no invita al optimismo en lo que respecta a los grandes compromisos. Las guerras se han multiplicado, los conflictos continúan siendo tratados mediante amenazas y coerción, la brecha entre ricos y pobres se agranda, la tolerancia continúa siendo un bien escaso y ningún gobierno parece estar dispuesto a renunciar al uso de la fuerza.

En este contexto, el organismo encargado de «mantener la paz y la seguridad internacionales, fomentar entre las naciones relaciones de amistad basadas en el principio de la igualdad de derechos, realizar la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales, y servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones por alcanzar estos propósitos comunes» (párrafos del Art. 1 de la Carta) no puede decirse que haya realizado con éxito su función. Aunque seguramente de no haber existido la Organización de Naciones Unidas (ONU) todo hubiera ido todavía peor. Se debe tener presente que la ONU no es un actor independiente, sino un foro que refleja los deseos, voluntades, las incertidumbres y los juegos de poder de las políticas exteriores de los estados miembros (Bertrand, 1993, p. 41).

Sin embargo, y a pesar de esas limitaciones y de ese pasado no muy brillante, hoy más que nunca el mundo necesita de un organismo de este tipo, aunque puesto al día y libre de las ataduras históricas que provocaron su aparición en 1945. El punto de referencia actual no es, ni puede ser, la Segunda Guerra Mundial (Fisas, 1994 p., 8).

Algunas ideas sobre seguridad y mantenimiento de la paz

Las lecciones que los padres fundadores sacaron de los fracasos de la Sociedad de Naciones han consistido en pensar que la seguridad colectiva no había funcionado correctamente porque los artículos del pacto no establecían la obligación explícita para cada estado miembro de participar en la represión de un acto de agresión, y la Sociedad «no tenía dientes», es decir, no tenía ejército que le permitiera intervenir directamente, y por tanto ejercer presiones creíbles. Circunstancialmente, la regla de la unanimidad aplicada en el seno de la Sociedad de Naciones parecía también criticable: por tanto, había que dar el poder de arbitraje político únicamente a los grandes. De ahí resultaron los poderes especiales acordados a un Consejo de once miembros, en el que los cinco miembros permanentes están dotados del derecho de veto; las disposiciones de los artículos 41 y 42 de la Carta sobre las sanciones económicas y militares; las del artículo 43 sobre los grandes acuerdos especiales por los que los estados miembros deberían poner a disposición del Consejo de Seguridad «las fuerzas armadas, la asistencia y las facilidades... necesarias para el mantenimiento de la paz»; por último, la creación, por medio del artículo 47, de un Comité de Estado Mayor compuesto por los jefes de Estado Mayor de

los cinco miembros permanentes. En otros términos, en lugar de dedicarse a un análisis político de los fracasos de la Sociedad de Naciones, se contentaron con hacer una crítica jurídico-procesal del texto del Pacto, para intentar que la Carta fuera más coercitiva y estuviera más centrada en las grandes potencias.

La noción de mantenimiento de la paz, con la utilización de cascos azules, no está en la Carta. La inventaron Hammarskjöld y Lester Pearson para poner fin a la guerra de Suez en 1956.

En su «Programa de Paz» de julio 1992, Boutros-Ghali señalaba que la labor de las Naciones Unidas debería perseguir estos cinco objetivos fundamentalmente:

- La **diplomacia preventiva** (eliminar las fuentes de peligro).
- El **establecimiento de la paz** (resolver los problemas del conflicto).
- El **mantenimiento de la paz** (preservar la paz).
- **Consolidar la paz** (reconstruir las naciones).
- **Poner fin a las causas más hondas de los conflictos**, en particular la desesperación económica, la injusticia social y la opresión política. (Boutros-Ghali, 1992, p. 57).

El planteamiento del que fue secretario general asume el concepto de «paz positiva», definiendo la paz como la ausencia o superación de todo tipo de violencias, más que la simple ausencia de guerras. El sujeto de su análisis es el conflicto, no la guerra, y su eje central, la prevención de los conflictos más que la diplomacia de las crisis, lo que supondría para las Naciones Unidas desarrollar sus funciones de alerta temprana (vigilancia) y de análisis de tendencias mundiales (previsión). Pero en última instancia, la efectividad de un organismo como Naciones Unidas dependerá en buena medida de su capacidad para darse cuenta de cuándo se inician situaciones de violencia y de intervenir con eficacia, rapidez y seguridad en estos primeros momentos.

El uso de la fuerza por parte de las Naciones Unidas

Cuando los mecanismos de prevención y regulación se muestran insuficientes o incapaces para frenar un proceso conflictivo, y éste degenera en una guerra abierta o en una situación en la que se violan de forma grave derechos humanos elementales, cabe formular la cuestión de si las Naciones Unidas deben y pueden articular una respuesta coercitiva de tipo militar, capaz de paralizar la escalada conflictiva, restablecer una situación previa determinada o imponer una nueva sin el necesario consentimiento de las partes. (Fisas, 1994, p. 137).

Algunas operaciones de mantenimiento de la paz de Naciones Unidas han fracasado o han quedado seriamente limitadas por la incapacidad normativa y

material de las fuerzas intervinientes para usar la fuerza en un momento dado. En los conflictos abiertos, su presencia ha estado siempre vedada, con lo que la ONU no ha tenido posibilidad alguna de intervenir directamente mediante la fuerza con objeto de imponer un determinado orden.

Aunque el tradicional carácter pacífico de las Fuerzas de Mantenimiento de la Paz pueda mantenerse en el futuro con el propósito de actuar en algunos escenarios con el consentimiento de las partes, la intervención por la fuerza y sin el consentimiento de las partes puede ser una necesidad para terminar con algunas situaciones de violencia, una vez se han agotado todos los medios pacíficos y se respeten determinadas condiciones establecidas de antemano para el uso de la fuerza. El que fuera secretario general de Naciones Unidas Boutros-Ghali lo reconocía: «ocurre con demasiada frecuencia que las partes implicadas en un conflicto firman un alto el fuego que luego no respetan. En tales situaciones, es preciso que las Naciones Unidas hagan algo... El propósito de las unidades de mantenimiento de paz (quizá deberían llamarse unidades de mantenimiento del alto el fuego) sería permitir a las Naciones Unidas desplegar tropas rápidamente para garantizar el alto el fuego a través de acciones coercitivas sobre una de las partes, o de ambas, si vulneran el acuerdo» (Boutros-Ghali, 1993, p. 40).

El uso eventual de la fuerza por parte de Naciones Unidas no puede ser tampoco el remedio definitivo para terminar con un conflicto, que requerirá la adopción de medidas de otro tipo, evidentemente no militares, vinculadas al desarrollo, la justicia social y la participación popular. Así lo reconoce el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en su informe de 1993, cuando señala que la fuerza militar no es sino una respuesta a corto plazo: «cuando los conflictos en el interior de los países desplazan a los que ocurren entre países, es probable que haya llegado el momento de que las Naciones Unidas cuenten con una fuerza militar permanente, sobre todo con el objetivo de edificar la paz. Pero la fuerza militar no es sino una respuesta a corto plazo. La solución a largo plazo es un desarrollo económico más rápido, una mayor justicia social y una mayor participación popular. Los nuevos conceptos de seguridad humana exigen un desarrollo centrado en el pueblo, y no soldados de uniforme» (PNUD, 1993, p. 3).

Conceptos y rasgos característicos de las misiones de mantenimiento de paz

Para entender el porqué y el cómo surgió este tipo de misiones internacionales debemos afrontar en primer lugar una breve explicación histórica, recordando lo visto anteriormente sobre la Carta de las Naciones Unidas, que diseñó un sistema de seguridad colectiva cuya punta de lanza se encontraba en su Capítulo VII, en virtud del cual recaía en el Consejo de Seguridad la responsa-

bilidad primordial en el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales (Art. 24, núm. 1), por lo que era el órgano encargado de constatar la existencia de una amenaza a la paz, quebrantamiento de la misma o acto de agresión, y de recomendar o decidir las medidas a tomar para restablecer la paz y la seguridad internacionales (Art. 39). Tales medidas, que se emplearían para hacer efectivas sus decisiones, tenían carácter coactivo, por cuanto el Consejo podía instar a los estados miembros a cumplirlas (Arts. 25 y 41), y en principio eran disposiciones que no implicaban el uso de la fuerza armada, tales como la interrupción de las relaciones económicas, diplomáticas o de las comunicaciones (Art. 41). No obstante, si dichas medidas resultasen ineficaces, entonces el Consejo de Seguridad podía ejercer una acción militar coactiva utilizando las fuerzas armadas de los estados miembros (Art. 42); y con el propósito de hacer operativo este esquema, los estados miembros de la organización se comprometían a poner a disposición del Consejo, por medio de convenios especiales, las fuerzas armadas, la asistencia y facilidades que resultaran necesarias (Art. 43). Además, antes de hacer las recomendaciones o decidir las medidas de que trata el artículo 39, el Consejo de Seguridad podrá recomendar a los estados miembros la adopción de medidas provisionales (Art. 40), que no prejuzgarán los derechos ni la posición de las partes interesadas; y entre dichas medidas provisionales se podrían situar las operaciones de mantenimiento de la paz (Iglesias, 2003, p. 33). Asimismo, se establecía un Comité de Estado Mayor, integrado por los jefes de Estado Mayor de los miembros permanentes del Consejo de Seguridad o sus representantes (Art. 47.2), con la función de asesorar y asistir al Consejo de Seguridad en todas estas cuestiones militares (Arts. 47.1, 45 y 46). Pero lo cierto es que, como consecuencia de la Guerra Fría, ni el Comité de Estado Mayor llegaría a actuar del modo previsto, ni los convenios especiales entre el Consejo de Seguridad y los estados miembros, a los que se refería el Art. 43, llegarían nunca a celebrarse, por lo que el sistema de seguridad colectiva diseñado en la Carta en su Capítulo VII no alcanzó a ponerse en marcha.

Las operaciones de mantenimiento de la paz (OMP) no cuentan con una definición oficial autorizada como tal por las Naciones Unidas, no se encuentran previstas en la Carta de San Francisco, surgieron improvisadamente (recordemos que fueron Hammarskjöld y Pearson quienes primero propusieron la expresión) y con el paso del tiempo, la ONU se ha preocupado más de ponerlas en marcha y ejecutarlas cuando resultaban necesarias para enfriar algún conflicto, que de definir las de forma expresa y sistematizarlas jurídicamente. No obstante, han surgido diversos esfuerzos de conceptualización, y así la Secretaría General las viene definiendo en sus *Memorias* anuales sobre la labor de la organización como aquellas operaciones establecidas para coadyuvar al mantenimiento o al restablecimiento de la paz en áreas de conflicto donde se halle implicado personal militar, y que sin embargo no disponen de carácter coercitivo.

En este proceso de conceptualización reviste especial importancia el informe anteriormente citado de Boutros-Ghali: *Un Programa de Paz*. En él intentaba situar las OMP en un marco jurídico estable y sólido, con mayor claridad conceptual, y definía algunos términos relevantes en esta materia explicativos de las actividades operacionales de la sociedad internacional en los últimos años, entendiendo por **mantenimiento de la paz** (*peacekeeping*) «el despliegue de una presencia de las Naciones Unidas en el terreno, hasta ahora con el consentimiento de todas las partes interesadas y, como norma, con participación de personal militar o policial de Naciones Unidas y, frecuentemente, también de personal civil». Junto a este concepto también definía el de **establecimiento de la paz** (*peacemaking*), como «las medidas destinadas a lograr que las partes hostiles lleguen a un acuerdo, fundamentalmente por medios pacíficos como los previstos en el Capítulo VI de la Carta de las Naciones Unidas» y la **diplomacia preventiva** como «las medidas destinadas a evitar que surjan controversias entre dos o más partes, a evitar que las controversias existentes se transformen en conflictos y evitar que éstos, si ocurren se extiendan» (Boutros-Ghali, 1992, p. 20). Avanzaba entonces la noción de **consolidación de la paz** (*peacebuilding*) como el conjunto de «actividades encaminadas a individualizar y apoyar las estructuras tendentes a consolidar la paz y crear una sensación de confianza y bienestar en el pueblo» para evitar la reanudación del conflicto (Boutros-Ghali, 1992, p. 55), añadiendo en su informe del 14 de marzo de 1994, *Aumento de la capacidad de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas*, el concepto de **imposición de la paz**, que «consiste en las medidas adoptadas en virtud del Capítulo VII de la Carta, incluido el uso de la fuerza armada, para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales en situaciones en que el Consejo de Seguridad haya determinado la existencia de una amenaza para la paz, un quebrantamiento de la paz o un acto de agresión» (Boutros-Ghali, 1994, p. 4).

Se debe aclarar que las misiones de mantenimiento de la paz son básicamente acciones militares internacionales, pues su naturaleza, conceptos, técnicas, organización y equipamientos son militares, si bien no desarrollan funciones de combate y, además los componentes civiles tienen una relevancia muy importante en este tipo de misiones. Esto permite diferenciarlas de otras instancias operacionales desplegables en el terreno, como las misiones políticas o las fuerzas internas de orden público.

Por su tipología, las OMP no se han conformado como cuerpos idénticos en todos los casos. Cada operación adopta formas heterogéneas dependiendo de las funciones a desarrollar, pudiendo ser reducidas a dos grandes categorías: **grupos de observadores** y **Fuerzas de Mantenimiento de Paz** (FMP). Los primeros están principalmente compuestos por un número más bien reducido de oficiales militares desarmados, mientras que las FMP, más numerosas, se encuentran en general constituidas por unidades de infantería, armadas de forma ligera y con los necesarios elementos de apoyo logístico. Señalando

además que esta diferenciación no es absoluta, pues en diversas oportunidades algunas misiones observadoras se han visto reforzadas con otro tipo de unidades para cumplir una determinada función. Actualmente han surgido las **operaciones mixtas o multidimensionales**, integradas por ambos tipos de componentes para supervisar procesos complejos de reconstrucción o consolidación política de diversas entidades estatales.

En cuanto a los rasgos comunes de todas las OMP podemos reseñar:

- Antes del establecimiento de una OMP es necesario contar con el *consentimiento* del estado receptor de la misma y de todas las partes en conflicto. Una OMP no puede ser considerada en ningún momento como una medida coercitiva.
- Debe contar con el *apoyo de la comunidad internacional*.
- Los estados que deciden participar lo hacen de forma voluntaria.
- Se sitúan bajo *mando internacional* —en el caso de Naciones Unidas, de su secretario general—.
- «El personal militar de estas operaciones debe evitar el *empleo de la fuerza armada*, permitiéndose únicamente en caso de *legítima defensa*». La mayoría de estas operaciones se encuentran integradas por observadores militares desarmados, e incluso las tropas que componen las fuerzas de mantenimiento de paz, aunque sí están armadas, portan únicamente armamento de carácter ligero y defensivo.
- *Absoluta imparcialidad*. No deben interferir en los asuntos propios del estado anfitrión de la misión, y han de abstenerse de favorecer a cualquiera de los contendientes: «desempeñar las funciones encomendadas teniendo sólo presente los intereses de la sociedad internacional».

Conclusión

Para los idealistas la política es el arte del buen gobierno antes que el arte de lo posible, pero la realidad es tozuda y hace que el pragmatismo nos conduzca por la senda del día a día. Aunque el nacimiento de las Naciones Unidas nos parece lejano, debemos contextualizarlo en el proceso histórico de la civilización actual y discernir lo mucho que se ha avanzado, a pesar de lo lejos que está el horizonte de una paz universal. Estamos viviendo una nueva evolución del concepto político, y real, del Estado actual, y esa evolución, guiada por valores como los derechos humanos y la democracia, no sabemos certeramente a dónde nos conduce.

BIBLIOGRAFÍA

- ARENAL, C. del: *Introducción a las relaciones internacionales*. Tecnos. Madrid, 2006.
- BERTRAND, M.: *Le nouveau rôle de l'ONU, Mémento défense-désarmement*. GRIP, 1993.
— *La ONU*. Acento Editorial. Madrid, 1997.
- BOUTROS-GHALI, B.: *Un programa de Paz*. Naciones Unidas, julio 1992.
— *Una nueva etapa para las Naciones Unidas*. Política Exterior, núm. 31. Invierno 1993.
— *Aumento de la capacidad de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas*. Naciones Unidas. Informe del secretario general de 14 de marzo de 1994 (Doc. S/26450).
- CARR, E. H.: *La crisis de los veinte años (1919-1939): una introducción al estudio de las relaciones internacionales*. Asociación los Libros de la Catarata. Madrid, 2004.
- CLAUSEWITZ, C. von: *De la guerra*. La Esfera de los Libros. Madrid, 2005.
- DÍEZ DE VELASCO, M.: «Estructura orgánica de las Naciones Unidas». En VV. AA.: *ONU año XX, 1946-1966*. Editorial Tecnos. Madrid, 1966.
- FISAS, V.: *El desafío de Naciones Unidas ante el mundo en crisis*. Icaria. Seminario de Investigación para la Paz. Zaragoza, 1994.
- HERTZ, John H.: *Political Realism and Political Idealism: A study in Theories and Realities*. Chicago, 1951.
- IGLESIAS VELASCO, A.: *Los problemas del mantenimiento internacional de la Paz*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2003.
- MESA, R.: *Teoría y práctica de las relaciones internacionales*. Madrid, 1980.
- PNUD: *Informe sobre el desarrollo humano 1993*. CIDEAL, 1993.
- TOLEDANO, J. A.: «Bertrand de Jouvenel. Hacia un futuro más pacífico a través de la seguridad cooperativa». En VV. AA.: *La paz, un orden de seguridad, de libertad y justicia*. Ministerio de Defensa, *Cuadernos de Estrategia*, núm. 115. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Madrid, 2002.

LOS BOUS DE PROCEDENCIA ESPAÑOLA INCORPORADOS A LA FLOTILLA DEL OCÉANO GLACIAL ÁRTICO DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Nicholas W. MITICKOV (Rusia)
Roman W. LAPSHIN (Ucrania)
Historiadores navales



UY conocida es la cooperación ruso-española que en el terreno de lo militar se desarrolló durante la Guerra Civil, mediante la que la Unión Soviética suministró al Gobierno republicano gran cantidad de material bélico. También, los documentos que recientemente han visto la luz, procedentes del archivo personal del almirante Ferrándiz, permiten afirmar que durante la guerra ruso-japonesa el ejecutivo ruso intentó negociar la compra a España del acorazado *Pelayo* y de cuatro destructores clase *Terror*. Más recientemente, aunque de un asunto más lejano en el tiempo, varios trabajos (1) nos han recordado también la venta de una escuadra completa que Rusia realizó a Fernando VII tras el fin de las guerras napoleónicas, curiosamente casi un siglo antes del hecho que vamos a tratar a continuación, que no es otro que un nuevo episodio inédito de este —por decirlo de una manera sencilla— provechoso intercambio: la venta a Rusia por unos armadores españoles de unos pesqueros de arrastre que sirvieron como dragaminas en la flotilla del océano Glacial Ártico.

Comenzada la Primera Guerra Mundial, los submarinos alemanes campaban a sus anchas por los mares del norte de Rusia, y la única fuerza naval que se encontraba destacada en el océano Glacial Ártico se limitaba al buque auxiliar *Bakan* y al vapor *Murman* al servicio del gobernador local, armado este

(1) Véase cualquiera de los trabajos de investigación que el historiador A. Anca Alamillo ha realizado al respecto, en especial el libro que tuvo el honor de realizar con él, titulado *La escuadra rusa adquirida por Fernando VII en 1817*. Damaré Edicions. Pontevedra, 2009.

último con un simple cañón de 37 mm. Ante esta situación, los agentes rusos comenzaron la búsqueda de buques apropiados con los que atajar el problema de total indefensión de aquellas aguas.

Y es que los mandos rusos no fueron conscientes de la importancia que iba a representar la guerra de minas hasta que no fue demasiado tarde, por lo que, ante la imposibilidad de esperar a que se construyeran los dragaminas, se optó por intentar habilitar a toda prisa para esta función sus bous y arrastreros procedentes de la Marina de pesca. Con esta improvisada medida los problemas no tardarían en aparecer, y pronto se comprobó que aquellos barquitos apenas si superaban los cuatro nudos. Además, su mecánica se encontraba fatigada y en algunos casos parcialmente fuera de servicio. Tampoco estaban preparados para soportar las temperaturas extremas a las que se tendrían que enfrentar en aquel mar. Había que buscar otra solución. Fue entonces cuando el Estado Mayor de Mar (EMM) ordenó la compra de estos buques en el extranjero. Para ello se especificaron unas determinadas prestaciones mínimas que debían tener, y que básicamente eran:

- No haberse construido antes de 1905.
- Desplazamiento entre 400 y 500 toneladas.
- Potencia de entre 400 y 500 caballos.
- Ser capaces de acoger cada uno de ellos al menos unos 30 hombres de dotación.

Partiendo de estas premisas, a finales de 1915 los agentes rusos en Europa comenzaron la búsqueda de las proposiciones que más convinieran. La idea era comenzar la campaña en 1916 disponiendo de 17 buques de este tipo, si bien a la postre se llegaría a las 30 unidades.

Entre todos estos improvisados dragaminas, cinco fueron anticuados exbous españoles. Para efectuar su compra se utilizó como intermediario a la sociedad Hans Smith, propiedad del cónsul noruego en Kronstadt, Klassen-Smith. También moverían sus hilos en el negocio los agregados navales de Francia, Bélgica, Portugal y por supuesto España, coordinados todos por el capitán de fragata Dmitriev.

El pago, que se negoció con cada uno de los armadores de los buques, ascendió a un montante total de 1.115 millones de rublos por los cinco barcos en el caso español. Los documentos oficiales de la compra indican que fue verificada el 8 de enero 1916, si bien no hemos encontrado contrato alguno sobre el particular, seguramente porque dicha documentación quedó depositada en la citada firma noruega. La entrega de los buques se realizó en el puerto de Barcelona.

El 28 de febrero 1916 los cinco barquitos pusieron proa hacia Newport, marinados durante el viaje por personal de la casa noruega. Luego de ser reconocidos por los inspectores del Lloyd's y por los marinos rusos, se emprendie-

ron los trabajos de habilitación de los arrastreros. Aquellas obras serían ejecutadas por la firma Mardew, Carnew and Co. Mediante ellas se les despejó la parte de popa; en la bodega les fueron instalados los sollados de marinería (2), varios pañoles de pertrechos y la estación del telégrafo y se ampliaron sus carboneras (3). En la proa les fue emplazado a cada uno de ellos un cañón de 75 mm de procedencia británica.

Una vez en activo, pasaron a depender del Primer Grupo de la División de Dragaminas de la Flotilla del Océano Glacial Ártico con la denominación alfanumérica de *T-25*, *T-26*, *T-27*, *T-28* y *T-29*. Después de la Revolución de Octubre, el 26 de octubre 1917, todos estos buques, como era lógico, pasarían a formar parte del poder soviético.

Pero el verano del año siguiente cayeron bajo el control del poderoso grupo contrarrevolucionario denominado el Movimiento Blanco, que a principios de 1919 los entregaba en arriendo a la firma Bezzubikov i K. En marzo de 1920 los barcos se nacionalizaron, pero si antes la letra «T», que precedía al número, significaba *tralshchik* (dragaminas), ahora quería decir *trawler* (bou). A principios de 1930, y con el fin de normalizar la identificación de los buques, se rebautizarían como «RT» (*rybolovny trawler*, bou de pesca), conservando su correlativa numeral.

Los pocos datos que hemos obtenido sobre el historial de estos buques los hemos encontrado en las escasas fuentes bibliográficas que citan algo sobre ellos, y son los que exponemos a continuación (4):

T-25 (ex Villa de Cee)

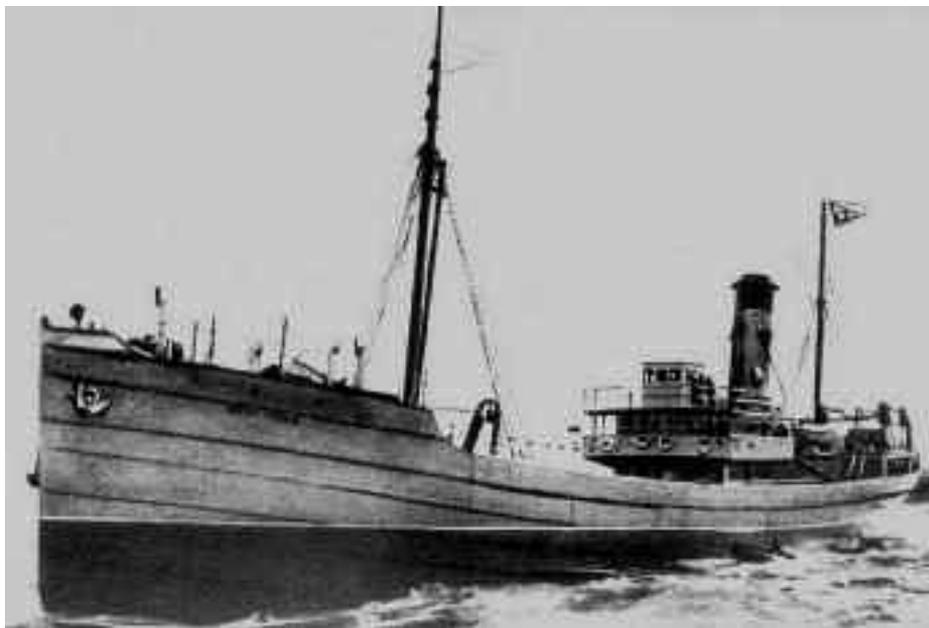
De 475 T, 275 BRT y 105 NRT. Dimensiones: 43,6 x 6,77 x 3,65/3. Propulsión: una máquina vertical de triple expansión de 450 caballos. Velocidad: 10,5 nudos. Autonomía: 2640 millas a nueve nudos. Armamento: un cañón de 76 mm. Dotación: 32 hombres.

De estética similar a las parejas de pesca, fue construido en Cook, Welton & Gemmel Ltd., Beverley (Inglaterra) y botado el 8 de agosto de 1905. Sería entregado a su armador el 1 septiembre de ese mismo año con el nombre de *Dynamo*. El 15 de abril de 1914 es adquirido por el armador español que lo rebautizaría con el nombre *Villa de Cee*. El 7 de julio 1916, por Orden núm. 126, sería entregado a la Marina rusa con la citada y nueva denominación de *T-25*.

(2) Los suboficiales se alojaron en los antiguos camarotes de los pescadores, mientras que la oficialidad lo hacía en la superestructura de cubierta.

(3) Al suprimirse el espacio destinado a almacenar el agua dulce, tuvo que sustituirse por cisternas.

(4) Todas las fechas que reseñamos, hasta 1918, corresponden al calendario Juliano.



Villa de Cee.

El 26 de octubre 1917 pasó a integrarse en Murman (en la actualidad Múrmansk) en las fuerzas navales soviéticas. A mediados de mayo de 1918, junto con el *T-23* y el aviso *Kupava*, prestó su ayuda al buque de vapor *Fiodor Chizhov*, que sufría averías tras ser cañoneado por un submarino alemán frente a la localidad de Vaida-Guba.

El 12 de julio 1918 fue capturado por los ingleses y puesto a disposición del grupo contrarrevolucionario Movimiento Blanco. Después de su toma por los bolcheviques y la nacionalización, al bou *T-25* se le rebautizó como *Kanin* (nombre de un cabo). El 1 de septiembre 1921 de nuevo se le cambia la denominación, conociéndose como *Saida* (Zaida). Durante aquellos años se empleó para la pesca y estaba matriculado en Arjángelsk. Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial es de nuevo movilizado, y desde el 10 de noviembre de 1941 al 17 de marzo de 1942 se utilizó como mera estación productora de agua caliente (5). En 1947 es reparado y vuelve a darse de alta

(5) Si un buque en aquellas circunstancias tuviera todas sus calderas apagadas, para volver a encenderlas sería muy necesaria el agua caliente, pues como es lógico el fin que se perseguía era que el agua de sus tubos no estuviera congelada.



Felix Dzerzhinsky y Saida.

como RT-40 *Saida*. Después, en 1952, fue empleado como buque de carga. Se hundiría en 1962 al colisionar con el vapor griego *Glifada* (clase *Liberti*) cerca del cabo Mashukov, si bien su tripulación pudo ser rescatada del agua.

T-26 (*ex Santiago*)

De 475 T, 275 BRT y 105 NRT. Dimensiones: 39,82 (max. 43,6) x 6,77 x 3,65 (max. 3,91). Propulsión: una máquina vertical de triple expansión de 450 caballos. Velocidad: 10,5 nudos. Autonomía: 2640 millas a nueve nudos. Armamento un cañón de 76 mm. Dotación: 32 hombres.

De estética similar a las parejas de pesca, fue construido por Cook, Welton & Gemmel Ltd. en Beverley (Inglaterra) y botado el 5 de agosto de 1905. Sería entregado a su armador el 1 septiembre de ese mismo año con el nombre de *Franklin*.

En 15 de abril 1914 fue adquirido por un armador español que le puso el nombre de *Santiago*. El 7 de julio 1916, por Orden núm. 126, sería entregado a la Marina rusa con la citada y nueva denominación de *T-26*. Después de la revolución, lo encontramos en Murman sin tripulación. El 12 de julio 1918 es



Santiago.

capturado por los ingleses y es entregado al grupo contrarrevolucionario Movimiento Blanco.

Tras quedar de nuevo bajo el control de los bolcheviques, después de la nacionalización se le rebautizó como *Treska* (crujido), quedando matriculado en Arcángel. El 27 de octubre 1934 es entregado al puerto de Leningrado desde donde cruzaba el Báltico. Durante la guerra con Finlandia (1939-40) pasó a integrarse en el grupo de unidades de transporte de la Flota báltica, para después, tras la guerra, ser devuelto a la industria pesquera. El comienzo de la guerra con Alemania sorprende al buque en Ventpils, de donde, el 27 de junio 1941, zarparía hacia Rogokyul escoltando un convoy de barcos mercantes. Más tarde pasaría a Parnu. El 3 de julio 1941 es hundido por las lanchas torpederas soviéticas con objeto de que sus restos conformaran una barrera de entrada en el puerto. El 4 de julio 1942 es recuperado su casco por el equipo de salvamento alemán de buques de la Bergungsgruppe Reval, y el 27 de julio es conducido a Riga para proceder a su reparación. En la primavera de 1943 es vendido al armador W. Joerk, de Rostock. A mediados de 1944 aún se encontraba en el astillero esperando emprender sus obras de rehabilitación. A principios de octubre de 1944 es hundido durante la toma del puerto por el Ejército soviético. Sus restos serían desguazados al final de la guerra.



Treska en Parnu, agosto de 1941.

T-27 (ex Erla)

De 491 T, 251,53 BRT y 96 NRT. Dimensiones: 38,16 x 6,74x 3,65 (max. 3,9) metros. Propulsión: una máquina vertical de triple expansión de 560 caballos. Velocidad: 11 nudos. Autonomía: 2640 millas a nueve nudos. Armamento: un cañón de 75 mm. Dotación: nueve hombres como bou, 32 como dragaminas.

Fue construido en el astillero de la firma Dundee Shipbuilding Co Ltd., en Dandy (Inglaterra), siendo botado en marzo de 1908 y entregado como bou a su armador británico el 27 abril 1908 tomando el nombre de *Gwyneth*.

El 24 de abril 1914 es vendido a la firma española Trillo, Gallianay del Valles y rebautizado como *Erla* (matrícula de Barcelona). El 7 de julio 1916, por Orden núm. 126, sería entregado a la Marina rusa con la citada y nueva denominación de *T-27*. Al igual que los anteriores, el 2 de agosto 1918 es tomado por el grupo contrarrevolucionario Movimiento Blanco en Arcángel. De igual manera, una vez recuperado por los bolcheviques, se procedió a nacionalizarlo y a rebautizarlo como *Grumant* (el nombre ruso del archipiélago de Spitzbergen). En 1 de septiembre 1921 vuelve a mutar su nombre por el de *Okuñ* (zambulle). A principios de los años treinta es entregado al *trust* de pesca de Múrmansk. A principios de la Segunda Guerra Mundial se encontraba en situación de reserva. Sería en el periodo de 10 de noviembre 1941 a 9 de

mayo 1945 cuando es movilizado y empleado como planta calentadora de agua dulce. Tras la guerra sería devuelto a la industria pesquera, siendo desguazado al final de aquella década.

T-28 (*ex Avispa*)

De 475 T, 275 BRT. Dimensiones: 42 x 6,55 x 3,5 (max. 4,0) metros. Propulsión: una máquina vertical de triple expansión de 450 caballos. Velocidad: 10,5 nudos. Autonomía: 2.640 millas a nueve nudos. Armamento: un cañón de 76 mm. Dotación: 32 hombres.

Construido por Cook, Welton & Gemmel Ltd., en Beverley (Inglaterra), en 1901. Tomó originariamente el nombre de *Othello*. En 1907 es adquirido por un armador español que le bautizó como *Avispa*. El 12 de julio 1916, por Orden núm. 135, sería entregado a la Marina rusa en calidad de dragaminas con la nueva denominación de *T-28*. Sin embargo, el mal estado de su máquina hizo que se estuviera durante un mes entero reparando en los talleres del puerto de Arcángel. El 2 de agosto de 1918 es tomado por el grupo contrarrevolucionario Movimiento Blanco en aquel puerto. Después de recuperarlo los bolcheviques y nacionalizarlo, tomó el nombre de *T-28*.

El 1 de septiembre 1921 recibió el nombre de *Kambala* (lenguado) y en 1934 resultó hundido por un temporal durante una travesía, si bien en 1935 sería rescatado y puesto en servicio de nuevo. El 21 de octubre 1941 sufrió importantes daños en la bahía la Rynda a causa de un ataque aéreo alemán. Tras ser reparado quedaría en activo, desde el 10 de noviembre 1941 hasta el 13 de marzo 1942, como planta calentadora de agua dulce. Sería devuelto a sus armadores y realizaría varias navegaciones como buque de suministro del archipiélago Novaya Zemlja, desde donde transportaba comida y otros suministros al continente. A finales de mayo de 1945 encalla en unos bajos de las islas Shubinsky, donde fue destrozado por un temporal.

T-29 (*ex Habana*)

De 475 T y 275 BRT. Dimensiones: 39,52 (máx. 42,0) x 6,75 x 3,65 (máx. 4,0). Propulsión: una máquina vertical de triple expansión de 450 caballos. Velocidad: 10,5 nudos. Autonomía: 2640 millas a nueve nudos. Armamento: un cañón de 76 mm. Dotación: 32 hombres.

Fue construido por Cook, Welton & Gemmel Ltd., en Beverley (Inglaterra). Botado el 22 de diciembre de 1903, fue entregado a sus armadores británicos el 21 enero 1904 tomando el nombre de *Crusaidier*. En 1907 sería adquirido por un armador español, que le cambió el nombre por el de *Habana*. El 12 de julio 1916, por Orden núm. 135, se integró en la flota rusa con la nueva

denominación de *T-29*. El 27 de marzo 1918 fue dado de baja y entregado a la Marina Mercante. El 2 de agosto de 1918 es tomado por el grupo contrarrevolucionario Movimiento Blanco, siendo abandonado 19 de febrero 1920 tras la captura por los bolcheviques de Arcángel. Después de su nacionalización entraría en servicio como bou *T-29*. El 1 de septiembre 1920 recibió el nombre *Navaga* (navaja). Se hundiría en 1936 a causa de un temporal, desapareciendo toda su dotación.

Damos aquí por finalizada la «pequeña gran historia» de estos barquitos, esperando que este pequeño trabajo haya resultado de interés y que posteriores investigaciones vengan a completar sus inéditos historiales.



Semana Santa a bordo del *Galicia* en Petit-Goave (Haití).
(Foto: Joaquín Álvarez Fernández).



EL ALRAIGO: PRIMER BUQUE DE MERCANCÍA GENERAL, PORTAAVIONES DE LA HISTORIA NAVAL ESPAÑOLA

Raúl VILLA CARO



UANDO una persona alcanza la «cuarentena» de edad y se encuentra iniciando la segunda mitad de su carrera profesional, empieza a darse cuenta de que en ciertos foros es el viejo del lugar. O al menos así me sentí yo, hace unos meses, mientras tomaba un café y comentaba con mis compañeros más jóvenes una noticia que recuerdo como impactante desde que era chaval.

El sábado 4 de junio de 1983, el *Alraigo* zarpó del canal de Deusto en Bilbao (hoy en día sería imposible, los barcos se quedan en el puerto exterior), con una dotación de catorce personas, con destino a Canarias y Casablanca, cargado con mercancías diversas. En la noche del 6 de junio, cuando el buque navegaba tranquilamente por aguas de la costa portuguesa con rumbo a Santa Cruz de Tenerife, una versión de la historia cuenta que, de repente, los tripulantes del mercante español, encabezados por su joven capitán, el bilbaíno Aitor Suso Linaza, de 26 años de edad, vieron aparecer un *Harrier* de la Royal Navy sobre sus cabezas, y que después de dos pasadas muy bajas, comenzaba a descender en vertical con la asombrosa intención de aterrizar sobre la cubierta, muy cerca de la enorme grúa.

El citado barco pertenecía a la naviera García-Miñaur, y por motivos familiares conocí muchos datos de aquella odisea. Mi padre fue capitán de varios barcos de aquella compañía, aunque el año del salvamento, ya destinado en tierra, era jefe de Personal de la naviera. El *Alraigo*, matriculado en Santander, era de los buques más grandes de la compañía (de eslora, 13 m de manga y siete de puntal). Fue construido en los Astilleros Duro Felguera de Gijón en 1977. Su motor diésel proporcionaba una potencia de 2.940 HP, que le llevaba



El *Alraigo* navegando tranquilamente en demanda del puerto de Tenerife.

a alcanzar una velocidad de catorce nudos. Estaba destinado a la carga general, trabajo que comenzó de inmediato. Cuando en 1976 se deslizó por la grada de los astilleros de Gijón, durante su botadura, no podía ni imaginarse que sería el protagonista de una de las aventuras marinas más singulares de la historia marítima española.

Me contaba mi padre y me confirmaban hace poco mi hermana y el propio capitán Suso, que el armador, Alfonso García-Miñaur González (fallecido a finales de 2005), bautizaba a sus barcos con nombres formados por sílabas pertenecientes a nombres de sus familiares y amigos más próximos. De esta forma todos los nombres de los barcos de García-Miñaur comenzaban por «Al» (en su honor). Y así se botaron el *Alsixmar*, *Alpro*, *Alfer*, *Algalo*, *Algarmi* (Alfonso García Miñaur), *Allul*, *Allalma* y, el más famoso de todos, el *Alraigo* (en honor a Ramón Larrauri, director general de la naviera, y a su mujer Igone).

Volviendo a la historia, parece que el piloto Ian Watson, al mando del *Sea Harrier* ZA176, a las diez de la noche se encontraba sobrevolando una zona a unas 120 millas al sudoeste de Oporto, en vuelo de ejercicio de búsqueda de

un caza francés cuando, perdido y a punto de quedarse sin combustible, decidió realizar una maniobra desesperada sobre el *Alraigo* y consiguió posarse, apoyándose sobre unos contenedores y una furgoneta nueva. La maniobra entró en la historia como el primer aterrizaje de una aeronave militar sobre un buque civil en alta mar.

Al parecer, el subteniente Watson, conocido como *Soapy* por sus amigos, había despegado del portaaviones británico HMS *Illustrious*, y tras varios minutos volando, perdió el contacto con su portaaviones y se percató de que no le funcionaba el equipo de navegación, mientras se encontraba en silencio radio, por lo que no tenía manera de encontrar el rumbo de vuelta. Tras no lograr divisar su portaaviones y cuando apenas le quedaba un minuto de autonomía, Watson avistó el *Alraigo*, y decidió realizar un aterrizaje vertical, sin consentimiento previo. El piloto, tras una pasada de aviso sobre el barco, no dudó en hacer descender aquellas casi cinco toneladas, repartidas en unos catorce metros de caza, sobre unos contenedores (aunque el buque no llegó a contactar por radio con el *Harrier*, el capitán, que en ese momento se encontraba de guardia en el puente, facilitó la maniobra parando máquinas y preparando la maniobra de salvamento y contraincendios).

Todo esto se llevó a cabo en unos treinta segundos, con gran destreza, evitando la pluma (grúa) central del buque. Pero cuando el *Harrier* se encontraba a unos dos metros de altura sobre el techo de los contenedores, el piloto apagó motores (seguramente para evitar el efecto F. O. D) y cayó violentamente sobre los mismos, desplazándose un metro hacia popa (quedando el



El *Alraigo* entrando en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

morro sobre el contenedor y la cola sobre cubierta). Finalmente un golpe de mar hizo que se desplazara sobre una furgoneta blanca de marca Mercedes Benz, que quedó seriamente abollada (unos dicen que la furgoneta blanca finalmente la compró un señor que vendía verdura en un barrio de Gran Canaria y otros cuentan que iba para una floristería).

Y a partir de ese momento comenzó el casi conflicto diplomático en que pudo convertirse el suceso. Me relataba mi padre que cuando los tripulantes vieron salir al piloto, los marineros del *Araigo* no daban crédito a lo que acababa de suceder. Aunque nunca pensaron que estuvieran siendo secuestrados, tal vez sí que creyeron que se trataba de un loco suicida, que nada más salir de la aeronave, mientras sonaban todas las alarmas generales, fue presentado ante el capitán, que se encontraba en el puente junto al primer y al segundo oficiales (este último en calzoncillos, porque al oír las alarmas salió disparado de la cama al puente). De repente la tripulación se percató de que un objeto, parecido a un misil se había separado de la aeronave, por lo que con mucha precaución, se limitaron a trincar, mediante tensores y cadenas, el *Harrier* y el misil a cubierta, y pusieron de nuevo rumbo a Tenerife, destino al que ya llegaban con retraso.

Rápidamente llegaba al portaaviones *Illustrious* la noticia, y el almirante Ian Wright, al mando del portaaviones, contactaba por radio con el *Araigo*. El almirante inglés, uno de los caballeros de esta historia para el capitán Suso,



Centenares de personas presenciando el atraque del *Araigo*.

se interesó (y en este orden) primero por el estado físico de la tripulación española, a continuación por su piloto y finalmente por su *Harrier*. Acto seguido, en primera instancia trató de arrumbar al *Alraigo* hacia Portugal, posteriormente a Gibraltar y finalmente a Malta. Llegó hasta a proponer al *Alraigo* el hacer una maniobra RAS (aprovisionamiento de sólidos en la mar), transvasando el *Harrier* con la pluma del barco, e incluso una maniobra de FAS para dar combustible al mercante. Pero el capitán vizcaíno no estaba dispuesto a alterar su rumbo y destino, ni aunque se lo solicitase un portaaviones. La tensión iba creciendo por momentos.

Tres días después, el mediodía del jueves 9 de junio, el *Alraigo* entró en el puerto de Santa Cruz de Tenerife ante la presencia de centenares de personas, con un *Harrier* y un misil trincados a cubierta. A lo

largo de los siguientes días, el Gobierno británico inició las gestiones para recuperar la aeronave (con un valor rescatado de unos 1.500 millones de pesetas, aunque un aparato nuevo costaba en torno a 3.500 millones).

Aunque la maniobra del piloto fue considerada heroica, tal vez no lo fue tanto, ya que supuso un auténtico peligro para los hombres del *Alraigo*. Un aumento de la carga sobre la cubierta podía haber elevado en exceso el centro de gravedad del buque y haberlo enviado a pique por pérdida de estabilidad, por no hablar de los daños que podía haber producido el calor de los motores o lo que podría haber ocurrido con el temible efecto F. O. D. Por sorprendente que parezca, este fue el titular de un informativo de Televisión Española un día 9 de junio de 1983: «Al Puerto de Santa Cruz ha llegado un barco cargado con... ¡un avión!». Centenares de curiosos, docenas de periodistas de diversos medios (tanto españoles como extranjeros), un oficial y dos técnicos de la



Vista aérea del *Alraigo* con el *Harrier* sobre cubierta.



Ian Soapy Watson posando junto a su aeronave.

Royal Navy y un representante de la Naviera García-Miñaur se dieron cita en la isla de Tenerife para atestiguar que no se trataba de ningún tipo de montaje. Desde el muelle se podía avistar cómo el morro de una aeronave de combate destacaba sobre la cubierta de un carguero, que se aproximaba a su lugar de atraque, rodeado de lanchas motoras. Las autoridades, después de una reunión, decidieron que la entrada del buque en las instalaciones del puerto no suponía peligro. Debido a esto se autorizó su atraque en la dársena comercial, que acababa de ser inaugurada. El piloto, después de su corto crucero, bajó sonriente a tierra alrededor de las cuatro de la tarde. No se podía ni imaginar que en su país ya se le empezaba a ver como un héroe, y que hasta en Canarias le iba a surgir un club de fans (rubio, joven de veinticinco años, héroe atractivo, etc.). En el momento en que *Soapy* pisó tierra firme, fue abordado por las docenas de periodistas que se encontraban en el muelle. Watson se limitó a narrar lo acontecido en este artículo y declaró que el éxito de su maniobra se debió al excepcional entrenamiento recibido en la Royal Navy.

Las primeras inspecciones clarificaron que el *Harrier* no presentaba daños en el fuselaje, por lo que el piloto Watson y el capitán Aitor Suso fueron requeridos de inmediato para la toma de declaraciones correspondientes tras el salvamento. Por otro lado no pudo ser demostrado si el *Harrier* transportaba armamento real, ya que los técnicos autorizados a embarcar para mantener el avión desmontaron el misil nada más llegar el buque al muelle y lo desembarcaron sin autorización del capitán.

Según rezaba la legislación española de Auxilios y Salvamentos vigente (y que curiosamente hoy en día sigue en vigor porque la Ley de Puertos del Estado de 1992, aunque derogaba la ley anterior, aún no ha desarrollado la nueva normativa), a la tripulación le correspondía dos tercios del valor del bien rescatado (es decir, unos 1.000 millones de pesetas, que fue la cantidad que el capitán solicitó en la Comandancia Militar de Marina de Tenerife). Estaba claro que se trataba de un caso de salvamento desde el momento en que el capitán intervino maniobrando el barco (parando máquinas) para facilitar el aterrizaje.

El avión estaba valorado en 1.500 millones de pesetas rescatados, por tanto se le podría reclamar al Gobierno británico el total de ese valor (y de esta cantidad la tripulación se llevaría los dos tercios del total). La recompensa estaría en función de la valoración que hicieran los jueces con respecto a los riesgos y el valor del bien salvado. Y comenzó la nueva guerra: ¿qué autoridad se haría cargo del caso siendo el *Alraigo* de pabellón español, el *Harrier* salvado británico, y habiendo ocurrido el salvamento en aguas internacionales?

El Tribunal Marítimo Central (TMC), única autoridad competente ante un buque de pabellón español «salvador», se reunió y dictó que el avión no era un bien embargable por pertenecer a la Corona británica. Desde ese momento el *Harrier* no podía ser embargado, y comenzaba el *vía crucis* para la tripulación del *Alraigo*.

Tras la decisión del TMC, y en contra de lo que se comentó por algunos foros, el Ministerio de Asuntos Exteriores español no dio orden alguna de prohibir la salida de Tenerife de la aeronave. Es más, en ese momento el Ministerio de Defensa del Reino Unido ordenaba al petrolero *British Hay*, de la Compañía BP, que se desviara de su ruta hacia Dubái, a donde se dirigía a cargar petróleo para poner rumbo al puerto de Santa Cruz de Tenerife (obviamente con el objetivo de trasladar el *Harrier*).

Al cabo de varios días, la situación comenzó a ser muy incómoda para la tripulación, que se manifestaba y llegó a amenazar con encadenarse al *Harrier* como única garantía de que se cumpliera el compromiso de pago. De hecho, ante la falta de noticias, aseguraron que no permitirían el desembarco del avión hasta que no se les garantizara una compensación. Las autoridades españolas no definían su postura.

En el año 1955 entró en vigor la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante (LPDMM), que se actualizaba a los tiempos de la época (por ejemplo, ya no permitía que el capitán del buque privara de la ración de vino diaria a los miembros de su tripulación), y que iba a estar en vigor hasta que en 1992 la Ley de Puertos del Estado la derogara expresamente. Por tanto, en 1983 estaba en vigor la LPDMM, lo que en la práctica militarizó al capitán Suso y pasó a ser un capitán de fragata (según el jefe de servicio de la VI Región Marítima con sede en Ferrol). Su superior jerárquico directo en toda aquella aventura, durante la estancia en Tenerife, fue el comandante militar de Marina

de Santa Cruz de Tenerife, el capitán de navío don Diego Carlier Pacheco, con quien se reunía todas las mañanas para desayunar y a continuación, ya con los uniformes puestos, despachar la jornada (me comentaba el capitán Suso que el último día, antes de entregar la aeronave, compartieron unas risas cuando el capitán de navío Carlier le dijo a Suso que él tenía más galones en el uniforme que el propio capitán de navío. Los capitanes tienen cinco estachas, aunque sin coca).

Y tras un largo litigio, con reuniones diarias a bordo del barco en Tenerife, con representantes de la tripulación (incluido el capitán, por supuesto), del armador y de la embajada británica, finalmente se firmó un documento (por parte de García-Miñaur estampó su rúbrica Ramón Larauri, director general de la compañía, y una de las personas que daba nombre al barco) en el que la Royal Navy se comprometía a tratar el incidente como una asistencia en la mar (salvamento) y se remitía el expediente al arbitraje del Lloyd's, en Londres, que sería quien finalmente sancionaría. Aunque algunos diarios publicaron cantidades bastantes mayores, al año siguiente el Lloyd's emitió sentencia, y finalmente cada tripulante recibió en torno a un millón de pesetas, bonita cantidad para la época, pero muy alejada de lo que se esperaba inicialmente, y de lo que le correspondía a una de las mayores experiencias jamás vividas en alta mar.

Volviendo a las fechas del incidente, el *British Hay* llegaba al puerto de Santa Cruz el 13 de junio y atracaba en el muelle sur. Finalmente, tras los duros litigios antes mencionados, el comandante militar de Marina de Santa Cruz de Tenerife ordenó el desembarco del avión. El día 15 de junio una grúa del puerto, de doce toneladas de peso y doce metros de altura, desembarcaba el *Harrier* del *Alraigo* y lo estibaba sobre la cubierta del petrolero británico. Unas doscientas personas siguieron a la grúa hasta el petrolero para observar el embarque. El *British Hay* fue lastrado hasta conseguir un calado de nueve metros. El *Harrier* quedó colocado hacia la proa en la banda de babor, en una zona libre de la cubierta. Poco después el petrolero zarpó rumbo a Portland, Gran Bretaña. El *Alraigo* también zarpó, pero rumbo a Las Palmas de Gran Canaria, a donde llegó el día 16 de junio para descargar mercancía.

El *Alraigo* durante la década de los años noventa, por cierre de la naviera, experimentó una serie de cambios en su nombre, pasando a denominarse *Cotinsa Catalunya* en 1991, *Alpha Marine* en 1994, *Laptali M.* en 1995, *Blast* en 1999, *Seatide* en el mismo 1999 y, finalmente, *Golden Fox*, bajo bandera de Moldavia.¹

En la isla de Tenerife, la estadía del *Alraigo* con su *Harrier* fue todo un acontecimiento que tardaría mucho tiempo en olvidarse. De hecho, si visitan Tenerife, podrán ver que en algunos bares de la capital aún se conservan fotos de recuerdo e incluso se realizaron maquetas de la ocasión (destacar la de Gregorio González Hernández), de aquel día en que llegó un barco cargado con un avión.

Del amigo *Soapy*, el héroe de la historia, nada más se supo en aquellos días. Se marchó con tanta prisa que hasta se olvidó de despedirse (y de agradecer al cocinero todas aquellas tortillas de patatas que le preparó durante su «minicrucero accidental»). Desde luego, nadie podrá dudar nunca de su habilidad para aterrizar en situaciones complicadas, pero la historia pudo haber sido muy diferente (aunque mejor no lo pensemos, juzguen ustedes mismos). Por cierto, ¿qué le ocurriría al equipo de navegación y a la radio del *Harrier*? De eso tampoco se habló nunca más, hasta que en 2007 fueron desclasificados algunos expedientes de los archivos nacionales británicos (entre otros algunos expedientes de la Royal Navy). Entonces la



Soapy posando con una cazadora *Sea Harrier*.

premsa inglesa publicó que Watson, en su época, no fue considerado tan héroe como creíamos. Por el caso del *Alraigo* fue expedientado en dos ocasiones (aunque solo se ha desclasificado uno de los expedientes), y se pudo comprobar que *Soapy* fue considerado «falso» de experiencia en 1983 y se reconoció que la aeronave tenía un «defecto» en el equipo de navegación. Por su lado Watson se defendió diciendo que había tenido una preparación «no idónea» como piloto, y salió a la luz que solo había efectuado el 75 por 100 de las horas de vuelo recomendadas para su formación. Al final parece que Watson continuó su carrera como piloto y terminó siendo instructor de vuelo de la Royal Navy ¿Y saben a qué se dedica también hoy en día? Pues al mundo de la moda. Si son asiduos a alguna revista aérea, en la publicidad podrán ver a algunos de los modelos que lucen las cazadoras de vuelo, en alguno encontrarán cierto parecido con aquel rubio de 25 años (una pista, ¿qué tipo de aeronave llevaba?: busquen la cazadora de ese modelo).

Como dicen que los de Bilbao, «nacemos y vivimos donde queremos» (además de que para ser de Bilbao hay que ser del Athletic); el capitán Suso, tras dejar de navegar, pero siguiendo ligado al negocio marítimo, y tras un

periplo por la geografía española, volvió a su tierra natal. Para él, el otro caballero de esta aventura fue el capitán de navío don Diego Carlier (ahora de 86 años, pero que aún recuerda anécdotas del incidente. Me contó que la firma Mercedes estuvo pensando en hacer publicidad de la resistencia de sus «paqueteras» a costa del buque). Aprovecho este artículo para enviar a ambos el abrazo mutuo que me han encargado que les haga llegar el uno al otro.

Espero que con este artículo haya podido dar un poco más de luz a esta odisea, que por los pocos foros y artículos periodísticos por los que ha circulado estaba llena de errores e incongruencias (que si el barco era portacontenedores, que si era canario, que si los tripulantes se fueron a vivir a Bahamas con los 1.000 millones, etc.). También existe mucha confusión con la identidad del piloto, ya que existió otro Soapy Watson. Pero nuestro *Soapy*, el joven, quien también era conocido como *Sudsy* (tiene más apodos que Adebayor), fue finalmente bautizado como *Alraigo kid*.

Cuando Enrique Casanova escribió su libro que versa sobre *Buques de Guerra*, explicó las normas a seguir para transformar un buque mercante en buque de guerra, pero nunca narró lo fácil que podía ser convertirlo en un portaaviones.

En su dilatada vida, el *Alraigo* todavía vivió alguna anécdota más, pero nunca comparable a la de aquella noche. La última noticia de que dispongo de este buque, ahora llamado *Golden Fox*, es que tenía prevista su llegada a Turquía el 1 de marzo de 2011, casi 28 años después de su gran día, y ya sin la enorme grúa que le caracterizaba. El *Harrier* se encuentra actualmente expuesto en el Museo del Aire de Nottinghamshire (Inglaterra), a donde fue trasladado en 2004.

Para finalizar quiero dedicar este artículo a mi padre, fallecido doce años después de lo del *Alraigo*, y que ha sido el que me ha inspirado en estos días para su elaboración; y cómo no, al capitán Aitor Suso, ya con algo más de 26 años de edad, agradeciéndole el haber aportado al artículo ese grado de veracidad que ha podido evitar que quedara falseado por los viejos recuerdos o las, «a veces», exageraciones del que fue ante mí el primer relator de los hechos.



LAS UNIDADES ESPECIALES DE LA ARMADA

Julio YÁÑEZ GOLF



*Nunca un puñado de hombres hicieron
tanto con tan poco.*

Introducción



OR Resolución 600/07818/2009 de 4 de mayo, del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, se crea la Fuerza de Guerra Naval Especial de la Armada, aglutinando a la Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC), al Centro de Buceo de la Armada (CBA) y a la Unidad de Operaciones Especiales (UOE) del Tercio de Armada, pasando a depender la nueva unidad de la Fuerza de Infantería de Marina. Creo que es el momento de dedicar unas líneas a las Unidades Especiales de la Armada, antecesoras de esta



A pie y con cadenas. (Foto: Oficina de Prensa del TEAR).

brillante y esperanzadora unidad especializada en operaciones especiales en el ámbito marítimo, que han sido:

- La Sección de Zapadores Anfibios (SZA).
- La UEBC en el área subacuática.
- La Compañía de Escaladores Anfibios (CEA).
- La Unidad de Operaciones Especiales (UOE) en la guerra anfibia.

Este artículo quiere ser solo un breve y emotivo recuerdo de estas prestigiosas unidades y de los hombres que las fundaron y sirvieron.

La Sección de Zapadores Anfibios (SZA)

En la década de los años 50, el teniente de Infantería de Marina Antonio Gorordo, muy aficionado y experto en las técnicas del buceo, en las cuales ya se había iniciado en su época de guardia marina estando destinado en el Tercio de Baleares con medios muy limitados pero con gran entusiasmo, organizó en la isla de Illetas una pequeña unidad de *hombres rana*, que dio lugar a la crea-

ción de una Unidad de Buceadores. Para ello contó con la inestimable colaboración de los tenientes Bisbal, Molins y Manzano, todos bajo el mando del capitán Montojo.

La Armada, consciente de la importancia de dicha unidad, la traslada a Cartagena, creando el Centro de Instrucción de Buceo (CIB), bajo la dependencia del Centro de Instrucción y Adiestramiento a Flote (CIAF), donde se habrían de realizar los primeros cursos de Buceo de Combate para oficiales de los cuerpos General y de Infantería de Marina, de Averías para maquinistas y de ayudante para la tropa y la marinería.

Con parte de este personal, se crea una Sección de Zapadores Anfibios que es trasladada a San Fernando, permaneciendo encuadrada en el Tercio del Sur hasta la posterior creación del Grupo de Apoyo, donde quedaría ubicada.

Esta unidad colaboró en innumerables ocasiones con la Unidad de Operaciones Especiales (UOE) del Grupo Especial, hasta que, con la creación del Tercio de Armada en el año 1968, quedó encuadrada en la antedicha Unidad, como su tercer ESTOL o ESTOL de Zapadores Anfibios.

En el año 1983, con la creación de los Núcleos de Buceo de la Zonas Marítimas, desaparecen las misiones subacuáticas que tenía asignadas la Unidad de Operaciones Especiales, reconvirtiéndose el ESTOL de Zapadores Anfibios en una unidad de operaciones especiales y pasando a constituir el tercer ESTOL de la citada unidad.

La Unidad Especial de Buceadores de Combate «Comandante Gorordo» (UEBC)

En el año 1967, el capitán Gorordo crea en Cartagena la Unidad Experimental de Buceadores de Combate, como núcleo de buceadores de combate, quedando encuadrada en el Centro de Buceo de la Armada.

En 1970, superada esta primera fase, pasa a denominarse Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC) y posteriormente, en 1975, al querer la Armada perpetuar la memoria de su fundador, ya fallecido, le añade el sobrenombre de «Comandante Gorordo».

A esta unidad se le asignaron los siguientes cometidos:

- Cooperar en operaciones anfibias en el reconocimiento de playas y demoliciones submarinas en el litoral.
- Obtención de información, neutralización y destrucción de las instalaciones o medios enemigos costeros, ataque a buques y otros de carácter especial que impliquen para su realización el empleo de técnicas y tácticas subacuáticas.
- El ensayo de técnicas operativas, métodos y material especial para el mejor desarrollo de las unidades de buceo.

Durante ese periodo se dieron los primeros avances para diplomar a los primeros componentes de la UEBC como cazadores paracaidistas de la Armada.

Hasta 1978 continuaron los adiestramientos de salto, siendo supervisados por el jefe de Instrucción de la Escuela Militar de Paracaidismo con el objeto de depurar la técnica en los lanzamientos, tanto en apertura automática como apertura en manual. El 25 de enero de ese mismo año se realizó el primer salto nocturno sobre la mar de una patrulla de doce oficiales y suboficiales en aguas de isla Grosa.

Durante sus casi 50 años de existencia, la UEBC se ha mantenido permanentemente alistada y dispuesta a desempeñar los cometidos que se le ordenaran y a prestar los auxilios que le fueran solicitados, habiendo realizado toda clase de ejercicios y maniobras con unidades especiales españolas y extranjeras, como por ejemplo la UOE, la Flotilla de Aeronaves de la Flota, los Comandos Navales de los Estados Unidos (SEAL) y la Unidad Incursori del Batallón San Marcos italiano. Además, ha sido destacada su participación en innumerables ocasiones en operaciones reales en apoyo a las fuerzas anfibias españolas que participaron en la misiones de las Naciones Unidas en Haití y en el Líbano.

La Compañía de Escaladores Anfibios

En 1952, a raíz de que una serie de oficiales de Infantería de Marina hubiese efectuado el curso de Diploma de Montaña en la Escuela de Militar de Montaña del Ejército de Tierra, se crea, en el Tercio del Norte en Ferrol, la Compañía de Escaladores Anfibios, bajo la inspiración y el mando del capitán Díaz del Río y la cooperación de los tenientes Lago y Gamundi. A esta unidad, por su elevada moral, operatividad y el especial riesgo en sus ejercicios, se la reconoce pronto como la más operativa del Cuerpo de Infantería de Marina.

Comenzó su actividad como una sección especial incluida en la 4.ª Compañía del Batallón Ligerero, iniciando su andadura en las técnicas de escalada anfibia, desviviéndose su fundador y colaboradores por conseguir los medios imprescindibles para hacer posibles dichas nuevas técnicas.

Con el tiempo, y con el inestimable apoyo del coronel Cruz Laccaci y la decisión del almirante Moreno, esta unidad se convertiría en la primera Sección de Escaladores Anfibios a la que, después de presenciar una extraordinaria exhibición, proporcionó todo tipo de medios para poder cumplir sus cometidos. Años más tarde, con el entusiasmo y empuje de sus componentes, se transformó en la Compañía de Escaladores Anfibios del Tercio del Norte.

En 1957, con la creación del Grupo Especial, la unidad se incorpora al Tercio del Sur, hasta que con la creación del Grupo de Apoyo queda definitivamente encuadrada en esta unidad.

Me gustaría que el lector me permitiera destacar que en septiembre de 1959 realicé mis prácticas como alférez en esta unidad, a las órdenes del capitán De la Puente y Llovera, gran oficial y guerrillero, que supo conducir y estimular mis aspiraciones y aptitudes hacia la Fuerzas Especiales, lo que me llevó, al ascender al empleo de teniente, a solicitar los cursos de instructor y profesor de Educación Física y el de Buceador de Combate.

La Unidad de Operaciones Especiales (UOE)

Por último, permítanme que les desgrane lo que ha sido para mí el paso por la Unidad de Operaciones Especiales de Infantería de Marina, la que, como verán más adelante, por avatares del destino, tuve la suerte de crear.

Fue en septiembre de 1965, tras superar unas severas pruebas físicas, cuando comencé el X Curso para Mando de Unidades de Operaciones Especiales (Guerrilleros) en la Escuela Militar de Montaña del Ejército de Tierra, en Jaca, acompañado por el teniente Larumbe.

La idea de crear una Fuerza Especial, que con su flexibilidad de empleo y alistamiento para intervención inmediata se encontrara siempre a disposición del mando, nace al finalizar mi curso de guerrillero y tras petición al coronel Martínez de Galinsoga, comandante del Grupo de Apoyo.

La mayor dificultad para la creación de dicha unidad venía de que tal solicitud se hacía en un momento en que la Infantería de Marina aún no tenía asignadas las misiones de desembarco que le fueron conferidas en el año 1968 con la creación del Tercio de Armada.

A pesar de todo, el coronel Galinsoga aceptó la propuesta. Así, me emplazó para una inspección de la nueva unidad en el campo, y gracias a su comprensión y posterior apoyo (casi el único recibido) se consiguió sacar adelante la Unidad de Operaciones Especiales, fundada el 1 de septiembre del año 1966.

La recién extinta Compañía de Escaladores Anfibios me cedió un extraordinario sargento (Carcavilla) y el personal de tropa disponible (16 en total), que fui renovando y completando, mediante una estricta selección de personal, y consiguiendo, de las maneras más dispares, abundante material de escalada y de otro tipo.

Por aquel tiempo la UOE, al no estar reconocida, carecía de presupuesto oficial, de plantillas de personal y de las correspondientes tablas de armamento y material, pero gracias a Dios conté desde el primer momento con el incondicional apoyo de los tenientes Vidal Abarca y Casas Ojeda, del alférez Salas, del antes citado sargento Carcavilla y los cabos primeros Loys, Sánchez Ortega y Román Haro, que haciendo suyo el lema «Soy Capaz», que di a la unidad, supieron responder a lo que se esperaba de ellos. Entre muchas cosas, solicité para la Unidad el uso de la *boina verde*, distintivo de las unidades de



Desembarco anfibio.
(Foto: Oficina de Prensa del TEAR).

operaciones especiales. Como anécdota, destacar que en las circunstancias en que nos encontrábamos tuvimos que pagarlas a escote hasta que su utilización fue aprobada oficialmente, seis años más tarde.

A efectos del reconocimiento de la antigüedad de la UOE, reseñar que todas las órdenes de ejercicios y comisiones a realizar desde el día de su fundación ya venían referidas a la UOE como tal unidad.

A pesar de no estar oficialmente reconocida, destacar que en momentos en que en la Infantería de Marina prácticamente se desconocían las operaciones conjuntas se programaron para esta Unidad

abundantes ejercicios con unidades especiales españolas: Flotilla de Submarinos y de Helicópteros, el CBA, la BRIPAC, las COE del Ejército de Tierra, y en el ámbito internacional, con el GROUFUMACO francés en la ATLANTIDE 67 y 69, embarcando en los portaaviones *Clemenceau* y *Arromanches* y en el crucero *Colbert*, saltando con paracaídas EFA 665 y 668 desde aviones *Nort Atlas*, con comandos ingleses de los RMC y con los SEAL en la Operación SARRIO III, etcétera.

En la *Unidad* (como se la conoce) los oficiales, suboficiales y la tropa recibían el mismo adiestramiento, vivían la misma dura vida y debían superar los mismos obstáculos. Sinceramente creo que esta estrecha unión entre los que mandan y los que obedecen ha sido la clave del éxito en los momentos de acción.

Para mejorar las capacidades de la Unidad enviamos a nuestro personal a realizar los cursos necesarios para su especialización: de Operaciones Especiales, de Buceador de Combate, de Paracaidismo, el Diploma de Montaña, de Educación Física, de Inteligencia y Contrainteligencia, de TEDAX, etcétera.

Por Real Decreto de 21 de mayo de 1968, siendo ministro de Marina el almirante Nieto Antúnez, se reorganiza el Cuerpo de Infantería de Marina y se crea el Tercio de Armada (TEAR), título de gran tradición significativa como fuerza operativa de la Flota, encuadrándose la UOE en la Agrupación de

Desembarco el 1 de enero de 1970. Pero es realmente en 1969 cuando el TEAR comienza a funcionar como tal y encuadra a la UOE, bajo mi mando. Su composición se hace más compleja, al incluirse en la misma la Sección de Zapadores Anfibios (los buceadores), hasta entonces independiente. Se adopta así una estructura orgánica que responde a un criterio de «Especialización Funcional».

Es en el año 1970, bajo el mando del comandante Gorordo, cuando la UOE sufre una profunda reorganización, basada en los criterios de:

- Desarrollo de la Plana Mayor y los servicios de apoyo.
- Unificar la estructura orgánica de las secciones, si bien manteniendo la especialidad de los Zapadores Anfibios.
- Crear un primer embrión de Escuela de Operaciones Especiales, a la que se da el nombre de Sección de Capacitación.

Es también en ese mismo año cuando se le concede el uso de un nuevo *escudo de armas*, consistente en una maza de armas en su color, fileteada de sable, puesta en banda, en abismo sobre el todo, que con la empuñadura sobre el mar (campo de azur) bate la tierra (campo de oro). La maza heráldica es una figura artificial de armas, que simboliza la *Fuerza, Destreza, Osadía e Hidalguía*, virtudes militares que siempre han caracterizado a la UOE.

La organización reseñada no se adopta oficialmente hasta 1974, y es por entonces cuando se plantea la necesidad de dar denominación adecuada a las secciones que conformaban la Unidad, que, aunque de entidad similar a las secciones de fusiles mandadas por tenientes, estaban mandadas por capitanes, por el carácter *especial* de sus cometidos.

Buscando una voz característica se optó por la de ESTOL, término histórico que designaba a «pequeños grupos operativos, formados por personal escogido entre los *almogávares* y utilizados en las campañas mediterráneas para realizar misiones de reconocimiento previo a otras operaciones». Esta denominación se sigue manteniendo en la actualidad en la Unidad de Guerra Naval Especial, pudiéndose decir que goza ya, al menos en el ámbito de la Armada, de un amplio reconocimiento y tradición.

En el año 1983 la UOE pasa a denominarse Comando Anfibio Especial (COMANFES), elevándose a teniente coronel el grado del que ejerce su mando. Pasa a depender directamente del general jefe del Tercio de Armada y, con la creación de los núcleos de buceo de las zonas marítimas, desaparecen las misiones subacuáticas que tenía asignadas el ESTOL de Zapadores Anfibios, pasando a ser el 3.º de Operaciones Especiales, conservando la UOE su aptitud para el buceo. El COMANFES pasa a constituir el primer nivel de Fuerza de Intervención de los tres que se establecen para la Infantería de Marina. Sin modificar su organización, plantilla, misiones ni cometidos, vuelve a denominarse UOE en el año 1988.

A lo largo de su historia la UOE ha sido alertada y activada en numerosas ocasiones, de las que podemos destacar las siguientes:

- Su participación en la evacuación de Guinea Ecuatorial en el año 1969, asegurando la retirada de las últimas fuerzas allí establecidas.
- La cesión de Sidi Ifni al Reino de Marruecos.
- El reconocimiento de playas del antiguo Sáhara Español en el año 1974, y las operaciones de evacuación en el año 1975.
- A principios de los años 80 fue activada y salió con destino a Guinea a raíz del intento de golpe de estado del sargento Miko. Esta operación fue finalmente cancelada durante el tránsito en los buques tras el fracaso del golpe.
- A partir del año 1996 —en que un equipo operativo de la UOE estuvo destacado en la ex-Yugoslavia, encuadrado en el III Batallón de Infantería de Marina de la brigada española *Almogávares*, como parte de la IFOR (*Implementation Force*) de la OTAN desplegada—, sucesivos contingentes de personal de esta unidad han estado desplegados en BIH formando parte de SFOR.
- A raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos y con motivo de la Operación LIBERTAD DURADERA, equipos operativos de la UOE permanecieron desplegados en el océano Índico a bordo de buques de la Flota, participando como Equipos de Asalto de OE preparados para actuar en apoyo a los Equipos de Visita y Registro que rutinariamente comprueban la carga transportada por buques mercantes.
- En el mes de julio de 2002, la UOE fue activada inmediatamente por la Armada nada más conocerse la ocupación por parte del Reino de Marruecos del islote Perejil (Ceuta). A bordo del buque de mando participó activamente en la operación desde pocas horas después de la alerta nacional. Un equipo operativo de la UOE participó en la acción directa con la que se recuperó el islote.
- En el mes de septiembre de 2006 participó en la Misión de Naciones Unidas en el Líbano, formando parte del contingente de Infantería de Marina de apoyo a FINUL.

El 12 de abril del año 2007 se realizó una reunión de viejos *Boinas Verdes* en el Tercio de Armada, presidida por el general Díaz del Río (uno más), con objeto de celebrar la veteranía de la Unidad.

No me gustaría finalizar este artículo sin hacer una mención especial a algunos de nuestros compañeros que, perteneciendo a algunas de las unidades aquí descritas, se han dejado más que su piel en el desempeño de sus cometidos. Destacar al capitán de corbeta Alfonso Garrote, al alférez Villa, al sargento Picallo y al cabo Sainz Rola, que en paz descansen.

LA PIRATERÍA MARÍTIMA. UNA TRISTE REALIDAD SIN FINAL A LA VISTA

Henrique PEYROTEO PORTELA GUEDES
Capitán de fragata de la Marina portuguesa



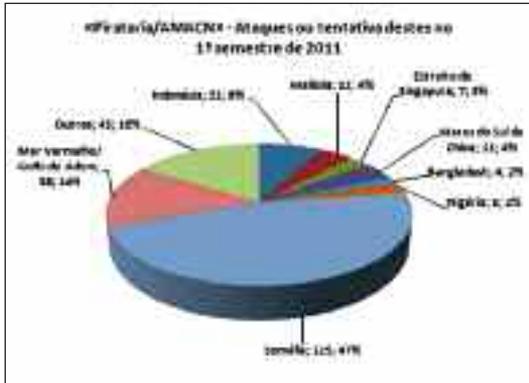
ON el fin de la Guerra Fría los océanos fueron ganando paulatinamente un gran protagonismo, se convirtieron en medios privilegiados para el transporte de los más variados productos, como el crudo, LPG (1), LNG (2), petróleo, carbón, trigo, calzado y automóviles, entre una interminable lista de diversos tipos de mercancías. La globalización, por otro lado, ha venido a dar un fuerte estímulo al comercio en general, y en particular a aquel que se desarrolla por vía marítima, el cual ya representa cerca del 90 por 100 del comercio global. El despuntar, en la última década, de nuevas grandes potencias, como China, India y Brasil, entre otras, ha producido un incremento considerable del número de buques mercantes como consecuencia de las nuevas necesidades de estos países, desde petroleros a buques portacontenedores, debido a las emergentes necesidades energéticas y a su mayor capacidad de exportación e importación.

Los factores anteriormente descritos han contribuido grandemente a que la región Indo-Pacífico se haya convertido en el epicentro del comercio marítimo mundial, lo que, unido a la fragilidad de muchos estados africanos y asiáticos de esa extensa región en lo que respecta a la vigilancia y seguridad de sus aguas, ha dado origen a zonas propensas a todo tipo de actividades ilícitas, tales como la piratería, el contrabando, la pesca ilegal, el tráfico de personas y el tráfico de armas, entre otras. No es de extrañar, por tanto, que según el IMB

(1) LPG. *Liquefied Petroleum Gas* (gas licuado del petróleo).

(2) LNG. *Liquefied Natural Gas* (gas natural licuado).

(3) The International Maritime Bureau (IMB) fue establecido por el International Chamber of Commerce, que es una organización internacional fundada en 1919 que trabaja para promover y apoyar el comercio internacional y la globalización.



Ataques o tentativas en el primer semestre de 2011.

(3), en el año 2010, en tan solo seis zonas, todas situadas en la región anteriormente reseñada, hayan ocurrido 330 (74,1 por 100) de los 445 actos de piratería registrados a nivel mundial. El 2010 fue el segundo peor año de las últimas dos décadas en lo que respecta a este tipo de actos ilícitos, siendo apenas sobrepasado por los 469 que ocurrieron en el año 2000. De los 445 actos registrados, 249 (55,9 por 100) fueron ataques consumados —53 buques resultaron secuestrados y 196 solamente abordados—, los restantes 196 fueron tentativas de ataque.

En cuanto a su localización, 139 (31,2 por 100) tuvieron lugar en la fachada marítima de Somalia, 78 (17,5 por 100) en el golfo de Adén y en el mar Rojo, 40 (8,9 por 100) en Indonesia, 31 (6,9 por 100) en los mares del Sur de China, 23 (5,1 por 100) en Bangladesh y 19 (4,2 por 100) en Nigeria. Los ataques de los piratas no se han producido mayormente sobre buques navegando, ya que de los 249 consumados 115 (46,1 por 100) tuvieron lugar sobre buques fondeados y 15 (6 por 100) sobre otros tantos buques atracados, lo que totaliza 130 (52,2 por 100) de ataques consumados en estas dos condiciones, y los restantes 119 sobre buques en navegación.

Teniendo en consideración los 266 actos de piratería del primer semestre del año 2011, dato muy superior a los 196 y 240 actos registrados en 2010 y 2009 respectivamente, para un mismo periodo de tiempo no se augura en el año 2011 unos buenos resultados en el combate contra la piratería, ya que, en base a los valores del primer semestre, se puede prever el registro del mayor número de actos ilícitos de la última década. Este aumento se debe en gran medida al hecho de que los piratas somalíes hayan ampliado su área de actuación, efectuado ya ataques a lo largo de Omán, Kenia, Tanzania, las Seychelles, Madagascar y hasta Mozambique, entre otras zonas del Índico.

Compromisos en el combate contra la piratería

A lo largo de los últimos años han sido muchos los esfuerzos de la comunidad internacional para hacer frente al problema de la piratería marítima, que viene aumentando paulatinamente a nivel mundial. Atendiendo a que este fenómeno

daña no solo a las tripulaciones, sino también a los armadores, a los comerciantes, a las aseguradoras, a los gobiernos, así como a la economía internacional en general, y que parece no ser susceptible de ser erradicado, la solución deberá pasar siempre por intentar minimizarlo por medio de medidas de carácter político, económico, legal, diplomático, de defensa y tecnológico. En esta secuencia, como forma de intentar contener la escalada de la piratería marítima, es como ha surgido en los últimos años un conjunto de acuerdos entre naciones, de organizaciones y de fuerzas navales empeñadas en el combate contra la piratería, de los cuales merecen ser destacados, entre otros:

- *Malsindo*. Es un acuerdo trilateral establecido el 20 de julio de 2004 entre Malasia, Indonesia y Singapur para patrullar el estrecho de Malaca. Conforme a lo acordado, las marinas de los tres países, apoyadas por vehículos aéreos no tripulados, efectúan diariamente patrullas coordinadas en sus aguas, con lo que han conseguido en los últimos años erradicar prácticamente la piratería en el estrecho.
- El *ReCAAP* (4). Este acuerdo de cooperación regional tuvo su génesis en octubre de 2001 en una iniciativa del primer ministro japonés para aumentar la cooperación multilateral entre 16 países de la región (5) con la finalidad de combatir la piratería marítima y los ataques a mano armada contra buques. Se alcanzó el 11 de noviembre de 2004 en Tokio, después de tres años de negociaciones, y entró en vigor el 4 de septiembre de 2006 después de la ratificación del décimo país. En la actualidad (25 de julio de 2011) lo han ratificado 17 países (6). Este acuerdo impone obligaciones a los estados miembros, tales como: la prevención y supresión de los actos de piratería, la encarcelación de todos aquellos que cometieran este tipo de actos ilícitos, el apresamiento de los buques y embarcaciones utilizadas en los ataques, así como el rescate de las víctimas de los ataques. Establece también una estructura para el intercambio de información. El *ReCAAP* dispone en Singapur, desde el 29 de noviembre de 2006, de un centro de difusión de información sobre la piratería.
- *SHADE*. Este foro, establecido para la Resolución de Conflictos y la Concienciación Colectiva (7), fue creado en diciembre de 2008 con el

(4) *ReCAAP: Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*.

(5) Los 16 países de la región son los de la ASEAN-*Association of Southeast Asian Nations* (Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia, Brunei, Vietnam, Laos, Myanmar y Camboya), más Bangladesh, China, India, Japón, Corea y Sri Lanka.

(6) Bangladesh, Brunei, Camboya, China, Dinamarca, India, Japón, Corea, Laos, Myanmar, Holanda, Noruega, Filipinas, Singapur, Sri Lanka, Tailandia y Vietnam.

(7) *Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)*.

objetivo de coordinar las actividades entre los países y las coaliciones militares involucradas en operaciones de lucha contra la piratería en la región del océano Índico. Tiene su sede en Barein y cuenta en la actualidad con 26 países miembros y tres coaliciones (8). SHADE constituye una excelente oportunidad para que las marinas se reúnan para compartir información en su esfuerzo para racionalizar y maximizar la eficacia de las fuerzas navales en las operaciones antipiratería.

El Grupo de Contacto sobre piratería en la costa de Somalia (9)

Fue creado el 14 de enero de 2009 de acuerdo con la Resolución 1851 del CSNU (10) para facilitar la discusión y coordinación entre los estados y las organizaciones internacionales de las acciones para disuadir la piratería en la costa de Somalia. Este grupo se ha convertido en una importante plataforma de coordinación política y militar de las actividades entre los diferentes actores presentes en el área. Actualmente forman parte de él 49 países y siete organizaciones internacionales.

El Código de Conducta de Djibuti (11)

Este código fue adoptado durante una reunión organizada por la IMO en Djibuti y entró en vigor el 29 de enero de 2009. Hasta el 18 de abril de 2011, de todos los países de la región occidental del océano Índico y del golfo de Adén que lo podrían integrar, apenas 18 habían firmado este acuerdo (12).

Tiene como objetivo combatir la piratería marítima y recurre específicamente a la revisión de los sistemas legales, a la interdicción de los buques y aeronaves utilizados en esta actividad, a la difusión de las informaciones, a la conducción de las operaciones conjuntas y a facilitar el mayor apoyo en el cuidado y repatriación de las víctimas de la piratería.

El intercambio de información y la coordinación de este código de conduc-

(8) Entre otros países, incluye a Australia, Barein, China, Dinamarca, Francia, Alemania, India, Italia, Japón, Jordania, Holanda, Pakistán, Rusia, Seychelles, Singapur, Corea del Sur, España, Turquía, Reino Unido, Estados Unidos, Yemen y las coaliciones de la UE (Operación ATALANTA-TF 465), de la NATO (Operación OCEAN SHIELD-TF 508) y la US-led Coalition Maritime Force (CTF-151).

(9) Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS).

(10) CSNU: Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

(11) Djibouti Code of Conduct.

(12) Emiratos Árabes Unidos, Comores, Djibuti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Jordania, Kenia, Madagascar, Maldivas, isla Mauricio, Omán, Arabia Saudí, Seychelles, Somalia, Sudán, Tanzania y Yemen.

ta son efectuados desde tres lugares diferentes, situados en Mombasa en Kenia, Dar es Salaam en Tanzania y Sana'a en Yemen.

La NATO

Esta organización efectuó su primera operación, denominada Allied Provider, en esta región del globo, entre octubre y diciembre de 2008, lo que permitió asegurar la entrega de cerca de 30.000 toneladas de ayuda humanitaria.

En la secuencia de esta operación, y como forma de demostrar su contribución al esfuerzo que la comunidad internacional iba a efectuar en favor del combate contra la piratería en el Cuerno de África, la NATO llevó a cabo, del 24 de marzo a 16 de agosto de 2009, la Operación ALLIED PROTECTOR, en la que participaron alternadamente el Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1) y el SNMG2. Actualmente, desde el 17 de agosto de 2009, se está desarrollando la operación OCEAN SHIELD, sucesora de la ALLIED PROTECTOR. El control táctico del día a día de esta operación está asignado al Allied Maritime Component Command, en Northwood (Reino Unido). La NATO se ha mantenido empeñada en la disuasión de las actividades de piratería, en la protección de la navegación mercante contra este tipo de actos ilícitos y, además, en la escolta de los buques mercantes del Programa Mundial de Alimentos de la ONU, el cual asegura la ayuda alimentaria a las poblaciones desplazadas de Somalia. La NATO ha asumido públicamente que se mantendrá en esta región hasta finales del año 2012.

EUNAVFOR

A Unión Europea (UE) a través de la European Union Naval Force (EUNAVFOR) está llevando a cabo, en las aguas del golfo de Adén y de la fachada marítima de Somalia, la Operación ATALANTA. Esta es la primera del género dirigida por la UE en el ámbito de la Política Común de Seguridad y Defensa. Fue activada formalmente el día 9 de diciembre de 2008, por un periodo de 12 meses, y en este momento tiene una duración prevista hasta el 12 de diciembre de 2012. Su principal misión ha sido asegurar la protección de los buques que transportan ayuda alimentaria para Somalia, en el ámbito del Programa Alimentario Mundial de la ONU, apoyo logístico a la AMISOM (African Union Mission in Somalia) y además contribuir en el esfuerzo militar en la prevención y represión de actos de piratería y de asalto a mano armada contra buques a lo largo de la costa de Somalia. Actualmente EUNAVFOR opera bajo el mandato de la Resolución 1950 (2010) del CSNU.

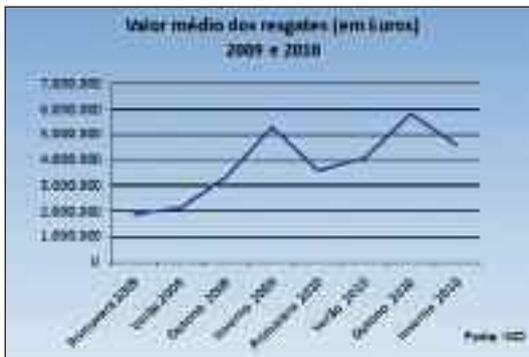
La CTF 151 (13)

Esta fuerza está presente en el Cuerno de África desde el 8 de enero de 2009 y fue establecida específicamente para operaciones de lucha contra la piratería. Ha estado integrada por buques de naciones diversas —EUA, Reino Unido, Turquía, Corea del Sur, Singapur, entre otras— y ha operado normalmente en el golfo de Adén, en el mar Arábigo, en el océano Índico y en el mar Rojo. La CTF 151 pertenece a las Combined Maritime Forces que patrullan más de 2,5 millones de millas náuticas cuadradas de aguas internacionales, y que tienen como misión el combate contra el terrorismo, la prevención de la piratería y la reducción del tráfico ilegal de personas y de droga.

Otras fuerzas navales o unidades aisladas

Aún están, o ya estuvieron, presentes en esta región buques de países como Australia, China, Corea del Sur, India, Japón, Rusia y Singapur, entre otros.

El dinero resultante de los rescates en Somalia



Valor medio de los rescates (en euros) en 2009 y 2010.

Siendo cierto que es extremadamente difícil saber con exactitud el valor total resultante del pago de los rescates, se estima que en los últimos dos años los piratas somalíes pueden haber recaudado más de 400 millones de dólares, o sea, cerca de 282,2 millones de euros.

La situación actual que se vive en Somalia permite que el dinero transite fácilmente sin dejar ningún rastro en su interior y hacia fuera del país, lo que ha venido a atraer a diversos inversores que, una vez en posesión del dinero proveniente de los rescates, lo invierten en lugares seguros. En lo que respecta a los piratas, después de almacenar algún dinero prefieren desplazarse hacia el oeste, ya que pasada la frontera con Kenia pueden disfrutar de una

(13) Combined Task Force 151.

vida lujosa con el dinero que obtuvieron ilegalmente con la piratería. Este país pasó así a ser el preferido por los piratas, en gran parte debido a la forma extremadamente fácil de lavar su dinero. Nairobi, la capital administrativa y comercial de Kenia, es un buen espejo de esa situación, pues ha sido escenario de un gran desarrollo comercial y bancario a lo largo de los últimos años. La llegada a este país de muchos somalíes con dinero ha permitido el desarrollo de una nueva clase media que apuesta mucho por la compra de tierras y propiedades, lo que ha incrementado de forma alucinante este tipo de negocio, ya sea en Nairobi o en Mombasa, distorsionando por completo el precio real de las propiedades, hasta el punto que las familias keniatas tienen ahora dificultades para disponer del dinero suficiente para comprar una casa decente, ya que estas han triplicado sus costes en apenas cinco años. La región de Eastleigh, por ejemplo, situada en los suburbios de Nairobi, es conocida por ser un lugar donde el comercio está fuertemente implantado, ha tenido una numerosa entrada de inmigrantes ilegales, así como de dólares, ambos provenientes de Somalia. Se ha desarrollado de una forma exuberante en los últimos años, presentando una elevada tasa de construcción de hoteles de lujo,



Fragata *Vasco da Gama*. (Foto: Marina portuguesa).

de centros comerciales y de apartamentos, cuyos dueños carecen de «rostro», ya que las construcciones son gestionadas por intermediarios y abogados. Eastlight, también llamada muchas veces Little Mogadishu, ha visto de esta forma crecer su industria rápidamente fruto de los millones de dólares que han entrado desde Somalia. La ciudad de Mombasa también ha sido muy solicitada por los somalíes que hicieron pequeñas fortunas con la piratería, y que han venido a adquirir en ella magníficas casas de campo y de playa, viviendo así de una forma lujosa y comenzado muchos de ellos a formar una familia.

La transacción del dinero proveniente de la piratería de un lugar a otro utiliza muchas veces el sistema de *hawallahs*, o sea, un sistema informal de transferencia de dinero a través de una red de corredores que residen en los lugares de origen y destino del dinero, cuya actuación se basa exclusivamente en la honradez y confianza, y que permite de este modo transferir el dinero sin dejar rastro, ya que no hay documentos escritos. Esta red se extiende desde Somalia a Kenia y a los países del golfo Pérsico.

Kenia está así siendo utilizada como lugar de inversión y de paso de gran cantidad del dinero proveniente de los rescates obtenidos en Somalia. Los cabecillas de las redes de piratería están dispersos por el mundo, algunos residen en Somalia, otros en Kenia, en Nairobi o Mombasa, otros en la región del Golfo, especialmente en Dubai, y hasta en Europa, en Londres. La mayoría de ellos se encuentran en lugares seguros respecto a la zona habitual en que se concretan los actos de piratería. La distribución del montante de los rescates es hecha normalmente de la siguiente forma: cerca del 30 por 100 del valor total va para quien hizo el secuestro, cerca del 10 por 100 para el personal de apoyo en tierra que controla y cuida las bases, cerca del 50 por 100 está destinado a quien patrocina y financia los actos de piratería y el 10 por 100 restante para los ancianos del lugar.

La Marina portuguesa combate nuevamente la piratería

Después de haber estado en dos ocasiones en la región del Cuerno de África, entre marzo de 2009 y enero de 2010, con dos de sus más importantes unidades navales —primero con la fragata *Corte Real* en la operación ALLIED PROTECTOR y posteriormente con la *Álvares Cabral* en la Operación OCEAN SHIELD—, estuvo nuevamente presente en este área del globo entre el 14 de abril y el 13 de agosto de 2011 para auxiliar en la lucha contra la piratería.

En cuanto a las anteriores presencias, los medios navales portugueses estuvieron al servicio de la NATO, integrados en la SNMG 1, que fue mandada durante el año 2009 por el contralmirante portugués Pereira da Cunha. En la última ocasión, la Marina portuguesa ha estado presente en la Operación

ATALANTA, que esta siendo llevada a cabo por la EUNAVFOR, con la fragata *Vasco da Gama*, que ha desempeñado las funciones de buque insignia de esta fuerza, siendo necesario señalar que el mando en este periodo fue ejercido también por la Marina portuguesa, por medio del comodoro Silvestre Correia, quien recibió el mando del contralmirante Juan Rodríguez Garat, de la Armada española.

La Operación ATALANTA se está llevando a cabo, desde el día 9 de diciembre de 2008, en las aguas del golfo de Adén y en la fachada marítima de Somalia, y es la primera del género conducida por la Unión Europea en el ámbito de la Política Común de Seguridad y Defensa.



BIBLIOGRAFÍA

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2010. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau, 2011.

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period of 1 January-30 June 2011. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau, 2011. Disponible en <http://www.icc-ccs.org>.

Príncipe de Asturias. (Foto: Adelina Torres Díaz).



LICENCIADOS CON HONOR

Vicente GONZALVO NAVARRO



*Yo no sé quien fue mi abuelo; me importa mucho
más saber quién será su nieto.*

(A. Lincoln).

Introducción



A gradual aplicación de la Ley 7/2007 (LCM) (1) conlleva la implantación de un nuevo modelo de carrera militar. Esta ley, entre otras muchas cosas, establece un nuevo de sistema de ascensos para los cuadros de mando de las FAS. Este nuevo procedimiento teóricamente permitirá que la *estructura jerárquica piramidal* de la institución sea grande en la base y, progresivamente, mucho más estrecha en el vértice superior, de manera que los puestos más altos del escalafón sean ocupados por oficiales cada vez más «jóvenes», en un sistema que premie el mérito y la capacidad, en detrimento de otros elementos habitualmente valorados hasta el momento, como básicamente la antigüedad.

Este aspecto influye definitivamente en las expectativas del militar profesional de la Armada que, a pesar de haber desarrollado una intensa y dedicada labor durante su vida profesional, puede encontrarse sin posibilidades de promoción en las FAS e inmerso en un, para él, «sorprendente» cambio de actividad laboral.

El objeto de este ensayo es desarrollar de manera somera las dos ideas expuestas anteriormente, profundizar en los aspectos relativos a esta posible desvinculación profesional del militar profesional de la Armada, las dificulta-

(1) Jefatura del Estado. BOE 20-11-07. Núm. 278. <http://mtas.es/es/Guia/pdfs/L3907.pdf>. Ley 7/2007 de la Carrera Militar que viene a reemplazar a la Ley 17/99, que sustituyó del mismo modo a la 17/89.

des y las oportunidades que ofrece y las repercusiones que tiene, en general, sobre el militar perteneciente a los cuadros de mando de las FAS.

Desarrollo

La posible causa del problema

La LCM establece un nuevo sistema de evaluación para realizar los ascensos de los militares de carrera al empleo superior. El desarrollo normativo posterior (2) que detalla el sistema establece que habiéndose determinado la aptitud para el ascenso existirá un número *máximo de ciclos*, esto es, de años, para que un militar deje de ser evaluado para promocionar al empleo inmediatamente superior. En un aspecto más negativo, como consecuencia del resultado de la evaluación del militar en cuestión, si resultare una valoración desfavorable para el sujeto interesado, queda también establecida en la legislación la posibilidad de «no declaración de la aptitud para el ascenso», mediante un «procedimiento administrativo» fijado en el posterior desarrollo normativo de la ley.

Por otra parte, el resultado directo de la aplicación de este sistema puede ser la existencia de personal que, habiendo sido evaluado y apto para un posible ascenso, no promocione por falta de vacantes en el empleo superior.

La legislación además contempla la posibilidad de incoar un expediente de insuficiencia de facultades profesionales en ambos casos (*apto sin ascender en máximo número de ciclos* y *no apto*), resultado del cual se produciría el «pase a la reserva» (si las plantillas reglamentarias y la política de personal lo hacen necesario, en su caso). Por otro lado, y en el caso posible de que este personal quedara «retenido en su empleo», podría ocurrir otra indeseada situación, la «inmovilización» progresiva del escalafón.

Ello implica la posibilidad de existencia de personal inmovilizado en el empleo, sin posibilidad de ascender, y que en determinados casos puede pasar a la situación de reserva de manera *no voluntaria*; es decir, se vea «obligado» a abandonar el servicio activo en los empleos intermedios de su carrera (comandante/capitán de corbeta, teniente coronel/capitán de fragata, brigada, sargento 1.º...) cuando teóricamente, y de acuerdo con el sistema

(2) Jefatura del Estado. Real Decreto 168/2009 de 13 de febrero por el que se aprueba el «Reglamento de Evaluaciones y Ascensos del Militar Profesional», Orden Ministerial 18/09 de 24 de abril de 2009, «Relación del número de evaluados en cada ciclo», y Orden Ministerial 20/09 sobre «Número máximo de ciclos para que un militar deje de ser evaluado por los sistemas de evaluación y clasificación». Existen además instrucciones de los JEM sobre elementos de ponderación en las evaluaciones y notas informativas específicas de los JEPER.

anteriormente en vigor, le quedaba por delante una larga trayectoria profesional (3).

La trampa de la inacción

Particularmente, considero que los efectos de la desvinculación laboral del militar profesional tienen dos vertientes principales.

La primera es fundamentalmente moral. La profesión de las armas es una carrera eminentemente vocacional (4) en la que el reconocimiento al militar profesional viene de la mano, más que de una recompensa económica o de una satisfacción material, de la *íntima satisfacción del deber cumplido* y del *oportuno reconocimiento de méritos* en su actividad profesional. En el caso de la Armada este tema se «acentúa», ya que a la dureza inherente a nuestra carrera militar se une el hecho de las habituales ausencias que nuestra profesión demanda, y que muchas veces, todos lo sabemos, nuestras familias han debido sobrellevar.

Hasta ahora el militar de carrera podía considerar «tener la vida resuelta», eso sí, en términos de relativa austeridad, al no existir excesivas dificultades en alcanzar los empleos de capitán de navío/coronel o subteniente (en sus respectivas escalas) cuando la permanencia en las FAS y la posesión de un buen expediente profesional aseguraban el progresivo ascenso por antigüedad en el escalafón militar.

Como consecuencia de la aplicación de la Ley, puede suceder, y en la mayoría de las ocasiones así sucederá estadísticamente, que un integrante de los cuadros de mando buen profesional pudiera encontrarse entre los cuarenta y los cincuenta años, después de un largo compromiso con las FAS, cuando normalmente la situación personal conlleva evidentes cargas familiares, con tener que abandonar su profesión, perder su estatus laboral (y por qué no, social...), ver reducido su sueldo y tener que buscar la integración en el hasta entonces posiblemente desconocido y complicado mercado laboral español (5).

Los agravios comparativos con otros empleados públicos (jueces, médicos, diplomáticos...) son evidentes. A nadie se le ha ocurrido pensar, por ejemplo,

(3) ASTORGA GONZÁLEZ L.: «Evaluaciones y ascensos en las FAS». REVISTA GENERAL DE MARINA. Tomo 258, p. 444. Octubre 2009.

(4) CABEZAS SAN SIMÓN, Felipe: «La importancia de los valores en el ethos militar». *Revista Ejército*. Núm. 806, p. 106. Mayo 2008.

(5) Siendo además esta franja de edad (> 45 años) una de las que más problemas tiene a la hora de la integración en el mercado laboral. Ministerio de Trabajo. Documentación. *Informe de sobre el Programa de la Presidencia española en los ámbitos socio-laboral y de inmigración*. Madrid. 2009. www.tt.mtin.es/eu2010/es/noticias/empleo/200912/EMP20091229-001.html



Pase a la Reserva. (Fuente: www.fn.mdef.es).

que un buen médico «abandone» su carrera en plena plenitud profesional, y cuando más provechosa puede ser su aportación al sistema de sanidad pública por su experiencia y capacitación técnica, cuando teóricamente los principios y normas aplicables a todos estos empleados públicos son muy «parecidos» (6).

Esta sería la segunda vertiente, la material. Es consecuencia de la asimilación de un modelo de carrera militar en el que quizá se sustituye la carrera de las armas, la vocación de servicio en la Armada, por una *profesión de paso* y en la que el compromiso y la rigidez institucional dan paso, lo queramos o no, a la mayor flexibilidad y al cambio, aunque, como es el caso, pueda haber «bastantes» perjudicados, todo ello en beneficio, supuesto o no, de la organización y funcionamiento de nuestra querida institución.

Ante este cambio del modelo de carrera militar, quizá para muchos más acorde con la realidad actual de las FAS, posiblemente la previsible reacción sea el descontento y la desconfianza de quienes mucho han trabajado con vista a su progresión personal y profesional. Las quejas son justificadas, como

(6) Art. 5 de la LCM sobre «Adaptación a las normas del empleado público». Jefatura del Estado. Ley 7/2007 de 12 de abril sobre el *Estatuto Básico del Empleado público*. EBEP. (La LCM deja abierta la puerta de establecer normas reglamentarias para efectuar adaptaciones a este Estatuto).



Primer día de servicio. (Fuente: www.fn.mdef.es).

muestran los recursos administrativos de todos conocidos, y creo que en cualquier caso deben ser escuchadas (7).

Es necesario ayudar a quienes tanto han dado, y desechar el pesimismo inicial. También es «moralmente imperativo» aceptar la realidad, que por ende es realmente incómoda, ya que nuestra carrera, salvo la de unos pocos, a partir de ahora probablemente no va a ser *para toda la vida*.

La realidad de las FAS

Pero, ¿realmente vivimos uno de «los peores tiempos» para las Fuerzas Armadas y para sus cuadros de mando? «Nunca ha habido tiempos mejores ni peores», así comienza una conocida novela de la Revolución francesa, y en cierto modo esta sería mi contestación a esta pregunta retórica.

Hemos tendido quizá a idealizar el pasado de los ejércitos, olvidando las muchas dificultades, morales y materiales, que han tenido nuestros antecesores.

(7) A pesar de que la institución pueda salir favorecida por una serie de reformas orgánicas (que por otro lado quizá puedan ser precisas).

Me viene a la memoria la figura de Churruca, y de otros muchos como él, que como sabemos, en un momento dado de su brillante carrera militar tuvo que dar clases de matemáticas como un medio más para poder sobrellevar una difícil situación económica «provocada» por el retraso en las «pagas», lo que tan habitual fue en nuestra Marina en el siglo XIX.

Además, quizá hemos despreciado el presente y seguramente nos falta la fe en el futuro y en nuestras posibilidades. Es un hecho que los ejércitos han sufrido cambios similares a lo largo de la historia, y sin embargo han conseguido mantener su cohesión y su integridad moral gracias, en gran parte, a la calidad de su personal.

Las posibles iniciativas

Decía Villamartín en relación a todo esto que «...desgraciado es el país que hace odiosa la carrera de las armas, aquel que alquila los Ejércitos en los días de peligro, aquel que lo degrada nutriendo sus filas de hombres sin virtudes...» (8). Por este y otros razonamientos, es muy posiblemente cuestionable el modelo de fuerzas armadas que estamos «eligiendo», y también la manera en que puede hacerse esta «desvinculación» del militar profesional. De lo que no hay duda es de que se debe tratar de respetar la integridad institucional y la fortaleza moral de las FAS. Para ello, es necesaria la implicación del Estado, a través del Ministerio de Defensa, en esta labor de la que sin duda, considero, la nación saldrá beneficiada.

Son necesarias las ayudas institucionales a todo el personal que abandona con honor las FAS, y debe contemplarse en el posterior desarrollo normativo y reglamentario de la LCM. De hecho así está estipulado en la Ley de Tropa y Marinería para un personal que, teóricamente, ha permanecido mucho menos tiempo en servicio, dicho sea de paso sin ánimo de desvirtuar una esencial labor, con una responsabilidad bastante «menor» (9).

Esta ayuda no debe ser solamente económica. Ello sería sencillamente contradictorio, pues introduciríamos rigidez en un mercado laboral que se considera es conveniente flexibilizar, especialmente en una parte sobre el que ejerce su tutela la Administración militar del Estado. La seguridad que proporciona el respaldo institucional se debe concretar en múltiples medidas de orden multidisciplinar.

(8) VILLAMARTÍN: *Nociones de arte militar*. Los Ejércitos permanentes. Cap. IV, p. 57. Colección Clásicos Militares. Ed. Ejército. Madrid. 1943.

(9) Jefatura del Estado. Ley de Tropa y Marinería 8/2006; Cap. IV «Cambio de actividad profesional»; Artículo 20 «Acceso a las administraciones públicas»; Art. 21 «Medidas de incorporación laboral»; Disp. Ad. IV: «Protección por desempleo».

El desarrollo de la cultura de defensa es esencial, de forma que aumente el conocimiento de la sociedad respecto a su Armada como ocurre en otros países de nuestro entorno. De esta forma, el haber servido en las FAS supondría un activo que muchas empresas querrían incorporar, lo que significaría uno de los puntos claves de la desvinculación profesional del personal de la Armada (10).

Posiblemente, iniciativas parecidas a las existentes para el personal de tropa, tales como convenios (11) con entidades empresariales, programas de gestión de empleo y de orientación laboral (12), y la posible creación de unidades de incorporación laboral y promoción profesional, puedan ser también soluciones parciales al problema.

La redacción de un plan global a nivel nacional, que incluya las iniciativas mencionadas, y en el que participen todas las administraciones implicadas, debe ser contemplada. En este, la asignación del necesario presupuesto económico es sólo una parte de las medidas necesarias, ya que además debería incluir la promoción de ayudas indirectas, la concesión de microcréditos para nuevos proyectos empresariales, y el fomento y la promoción de la educación.

A modo de conclusión

Los cambios producidos en las perspectivas profesionales de muchos integrantes de los cuadros de mando de las FAS, debidos a la progresiva implantación de la LCM, vienen a establecer un modelo de carrera en el que la vinculación profesional del personal de los Ejércitos y la Armada va a ser en la mayoría de los casos temporal, al menos en el largo plazo. Ante esta situación la Administración del Estado debe proporcionar los recursos morales y materiales necesarios para que la salida de este personal de las FAS sea ordenada, con reconocimiento de los «servicios prestados», y se tomen las medidas oportunas para aprovechar la formación y experiencia de estos en el mercado laboral y hagan posible que la inmersión en la vida civil de estos profesionales se realice adecuadamente.

(10) BANEGAS, J.: Actualmente director del Dpto. de Relaciones Internacionales de la CEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales), que incluyó la propuesta de la puesta en marcha de un foro entre las FAS y el mundo empresarial. Seminario «FAS y Sociedad». Dpto. Organización. ESFAS. Madrid. Noviembre 2009.

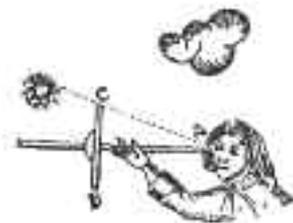
(11) De manera parecida a los existentes por ejemplo con La Fundación Escuela de Organización Industrial (EOI) y La Fundación Instituto Cameral para la creación y desarrollo de la empresa (INCYDE) para el Personal de Tropa y Marinería.

(12) Como la que existe para MTPM tras la firma del Convenio marco entre el MINISDEF y el INEM (Instituto Nacional de Empleo). Jefatura del Estado. BOE Núm.105, de 31/05/06.



Ejercicios en la Sierra del Retín. (Fuente: www.fn.mdef.es).

La definición de un plan nacional integral, en el que se contemplen aspectos como la cultura de defensa, y en el que intervengan representantes de las administraciones públicas, posiblemente de la CEOE y de diversas asociaciones profesionales a nivel nacional, autonómico e incluso local, es por ello necesaria. El citado plan debe ser multidisciplinar y abarcar diversos ámbitos y medidas para así garantizar su éxito y contribuir a mantener la cohesión moral y la integridad institucional de la Armada, en particular, y de las FAS en general.



SIGNIFICACIÓN HISTÓRICO-JURÍDICA DE LA DISCIPLINA MILITAR

José Miguel GONZÁLEZ REYES
Capitán auditor

Sin la existencia de un poder disciplinario, por ligero que sea, no puede ninguna asociación ni reunión ordenada ejercer su actividad, so pena de sufrir por ello menoscabo.

(G. Gellinek).

Introducción



E ha dicho hasta la saciedad que la disciplina es posiblemente el valor más elevado que ha de observar el militar, y que, lejos de ser una virtud meramente enunciativa o una reminiscencia romántica, obliga de modo concreto y personal a todos y cada uno de los militares. A diferencia de lo que ocurre en otros ramos de la Administración, o incluso en el ámbito policial, el empleo legítimo de la fuerza por parte de las Fuerzas Armadas implica la necesidad de la conducción en las relaciones internas por unos rígidos principios organizativos que se hacen innecesarios

o no idóneos en otros ámbitos.

Esta circunstancia determina que para la conveniente coordinación de medios humanos y materiales sea necesario instaurar un mecanismo que permita dirigir de modo eficaz y seguro el complejo engranaje militar. Ese mecanismo no es otro que el Derecho disciplinario y los medios para hacerlo valer. Se trata de garantizar la ejecución de la voluntad del jefe militar basado en los principios de jerarquía militar y disciplina, donde no solo se trata de la posibilidad de dar órdenes, sino de velar por el exacto cumplimiento de lo ordenado.

Aproximación al concepto de disciplina en el ámbito castrense

La disciplina militar ha tratado de ser definida por quienes han querido acometer la tarea del estudio de cualquier rama relacionada con los Ejércitos y

la Armada, ya sea desde la óptica jurídica, histórica, sociológica o incluso tecnológica. Ya el almirante Torroella puso de manifiesto que perfilar el concepto de disciplina militar es ciertamente complejo y de difícil solución, aunque todos los tratadistas están de acuerdo en que es una virtud esencial en los ejércitos (1).

Etimológicamente procede de la voz latina *disciplina*, que deriva a su vez del verbo *disco-ere* (aprender). De su vocablo, el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua señala su carácter de doctrina, instrucción de un persona (especialmente en lo moral), arte facultad o ciencia y, especialmente en la *milicia* y los estados secular y regular, observancia de leyes y ordenamientos de la profesión o instituto (2). En un estricto sentido jurídico, la disciplina sería la relación intersubjetiva entre quien pretende la observancia de una regla y quien viene obligado a respetarla (3). De este modo, disciplina es obediencia a quien se considera superior en una organización racionalizada en la que se da o debe obediencia (4).

El concepto de disciplina aportado por la doctrina del Derecho militar ha evolucionado en la forma de enfocar su concepto, pero no en el contenido, desde su consideración en la antigüedad como ciencia de la guerra y arte militar a la actual en la que existe una total separación de la disciplina como principio ordenador de las Fuerzas Armadas, como conjunto de deberes jurídicos regulados en el campo disciplinario y como bien jurídico protegido por el Derecho Penal militar (5).

Célebre y clásica ha sido la definición dada por De Querol y Durán ofreciendo un concepto de disciplina en dos dimensiones o ámbitos. En sentido objetivo, es posible entenderla como la escueta observancia de las normas, sistemas de obrar y reglamentación de servicios que presiden y aseguran el

(1) TORROELLA, J.: *Diccionario*. Aunque la primera edición vio la luz en 1869, nosotros hemos utilizado en nuestra investigación la reedición del Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid, 1989, p. 334.

(2) *Diccionario de la Lengua Española*. Real Academia Española, 22.^a edición, Espasa, 2001.

(3) MARINA JALVO, B.: *El régimen disciplinario de los funcionarios públicos*. Lex Nova, Valladolid, 1999, p. 27.

(4) LÓPEZ SÁNCHEZ, J.: *La protección penal de la disciplina militar*. Dykinson, Madrid, 2007, p. 46. Para López Sánchez la disciplina conformada por un conjunto amplio de reglas y normas se delimita en los siguientes parámetros: la rígida adhesión a unas reglas, la regulación y previsibilidad en la actuación individual, la subordinación y la devoción colectiva al gobierno establecido o el reconocimiento del poder civil. Para perfilar el concepto de disciplina, *vide* también FERNANDO PABLO, M.: «Ejército, policía y libertad sindical». *Revista de Política Social*, núm. 144, p. 104; FERNÁNDEZ SEGADO, F.: «La reforma del ámbito competencial de la Jurisdicción militar», *Revista del Centro de Estudios Constitucionales*, núm. 9, 1991, p. 116; SERRANO ALBERCA, M.: «La protección de las libertades públicas del militar», *Revista de Administración Pública*, núm. 103, pp. 50 y 51.

(5) LÓPEZ SÁNCHEZ, J.: *op. cit.*, p. 46.

adecuado funcionamiento de las FAS, en orden a la más eficaz consecución de sus fines. En el subjetivo, es una virtud, una fuerza moral, el ánimo que por educación se adquiere y por arraigado convencimiento se robustece y que lleva a una obediencia pronta, una adhesión a autoridad y mandos legítimos, al escrupuloso cumplimiento de los deberes y al espíritu de aceptación y plena conformidad con que se ejecutan los actos y servicios propios del ejercicio de la carrera de las armas (6).

Esta concepción fue posteriormente revisada y superada por Rodríguez-Devesa en un profuso estudio fruto de la comunicación al I Congreso Internacional de Derecho Penal, considerando, tras señalar el carácter plural del término en lengua castellana, que además de las posiciones gnoseológicas y la moral (conocimientos y virtudes) existiría una acepción jurídica amplia, que engloba el conjunto de deberes jurídicos que al militar impone su permanencia en el servicio, y una acepción jurídica estricta, que englobaría los deberes nacidos de la relación de subordinación entre superiores y subordinados y viceversa (7).

Desde otra perspectiva, recientemente, el profesor Cotino diferencia en el concepto de disciplina un nivel supra institucional de otro institucional. La primera hace referencia a la necesaria sumisión del colectivo militar a la Constitución y los poderes públicos. Por la segunda, es la propia organización militar la que pauta la conducta del individuo integrante del colectivo militar (8).

Génesis y vocación del Derecho disciplinario militar

La importancia de contar con un sistema de normas relativas a la organización y disciplina de los ejércitos proviene de muy antiguo, y de él han llegado

(6) DE QUEROL Y DURÁN, F.: *Principios de Derecho militar español con arreglo al Código de Justicia Militar de 1945*, t. I (*Preliminares y Derecho orgánico judicial militar*). Editorial Naval, Madrid, 1948, p. 427.

(7) RODRÍGUEZ DEVESA, J. M.^a: «La acción penal y la acción disciplinaria en el derecho penal español», *Revista Española de Derecho Militar*, núm. 7, 1954, p. 74 y ss.

(8) COTINO HUESO, L.: *El modelo constitucional de las Fuerzas Armadas*. Instituto Nacional de Administración Pública. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002, pp. 512 a 527. A su vez, esta última puede ser objetiva y subjetiva. En sentido objetivo, es posible entenderla como la escueta observancia de las normas, sistemas de obrar y reglamentación de servicios que presiden y aseguran adecuado funcionamiento de las FAS, en orden a la más eficaz consecución de sus fines. En el subjetivo, es una virtud, una fuerza moral, el ánimo que por educación se adquiere y por arraigado convencimiento se robustece y que lleva a una obediencia pronta, una adhesión a autoridad y mandos legítimos, al escrupuloso cumplimiento de los deberes y al espíritu de aceptación y plena conformidad con que se ejecutan los actos y servicios propios del ejercicio de la carrera de las armas.

diversos testimonios históricos. Así, en el antiguo Egipto aparece la primera organización militar constituida en torno al rey Ramsés II, a quien se atribuye, por la capacidad de disciplina e instrucción sobre sus grandes formaciones de infantería, el nacimiento del ejército regular hacia el año 1225 a. C. En la propia Biblia podemos encontrar muestras de la existencia de un derecho militar íntimamente compenetrado con la organización social y política del pueblo (*Libro de los Números II*), profundo en las excepciones que marca el servicio (*Deuteronomio XX*, 1 a 8) y en la que también se fijan las normas fundamentales en torno a la guerra (íd. 9 a 20). Sobradamente conocida es la importancia de la severidad de las normas marciales en la Grecia antigua. Las milicias de las ciudades-estado se caracterizaron desde sus orígenes por la rígida disciplina de sus tropas, fundamentalmente organizadas en torno a la preparación física y al continuo entrenamiento militar (en especial los espartanos), donde referencias a la importancia militar de la disciplina pueden contemplarse incluso en el poeta Homero (9). No habiendo duda, finalmente, que de toda esta tradición fue perfecta heredera Roma, elevando al máximo exponente los postulados de la disciplina militar, cuya organización castrense y poderío bélico le llevaron a conformar un imperio que duraría siglos (10).

Desde sus orígenes, la aparición del Derecho disciplinario militar parece obedecer más a razones de orden práctico y pragmático que a las de carácter científico o doctrinal, toda vez que en su germen se encontraba la necesidad de aplicar rectos preceptos de orden atinentes al desarrollo de la guerra y al mantenimiento de una estricta disciplina en el seno de las huestes militares. En relación con ello, De Querol y Durán ha señalado con acierto que «dondequiera que hayan existido fuerzas armadas regulares y organizadas han funcionado, más o menos embrionariamente, las leyes y justicia de carácter militar específico, porque siempre ha sido facultad y deber del mando mantener las huestes sobre las que se ejerce disciplina, a cuyo fin es indispensable el uso rápido y eficaz del poder punitivo» (11). Para el profe-

(9) En Esparta, que se caracterizó desde un principio por una férrea organización castrense, los ciudadanos en edad de servir en el ejército militarmente se agrupaban en secciones de 15 miembros, encuadrándose en las mismas desde la edad de siete años. Fueron los griegos con la creación de los hoplitas (infantería ligera) y la falange (formación cerrada de cuatro mil hoplitas fuertemente armados y equipados) quienes perfeccionaron las técnicas militares y el rigor de la disciplina militar, cuyo auge se expresó en las Guerras Médicas (490-479 a. C.) y la Guerra del Peloponeso (431-404 a. C.), alcanzando su máximo esplendor con Filipo de Macedonia y muy especialmente con su hijo Alejandro Magno.

(10) Todas estas referencias pueden verse en COTINO HUESO, L.: *El modelo constitucional de las Fuerzas Armadas*. Instituto Nacional de Administración Pública. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002, p. 113.

(11) DE QUEROL Y DURÁN, F.: *op. cit.*

sor Higuera Guimerá la preocupación por la necesidad de la regulación interna en los ejércitos es sentida incluso antes de que existieran los ejércitos permanentes (12).

El Derecho disciplinario no nació entonces en el ámbito de las organizaciones militares, sino que los ejércitos aprovecharon y fueron adaptando este instrumento sancionador a sus propios y peculiares fines, por lo que consideramos que el Derecho disciplinario no presenta, sin perjuicio de algunas notas especiales, diferencia sustancial o cualitativa alguna con el general por razón de su naturaleza, principios, función o modelo organizativo concreto específico (13). Así, la primera y más intuitiva aproximación al concepto de Derecho disciplinario militar la configura como el «Derecho que regula la disciplina en el ejército», compuesta entonces por dos elementos fundamentales: la disciplina y el ejército. Ahondando en esa definición, y desde el punto de vista sincrético, el Derecho disciplinario militar sería aquel *corpus* normativo que contiene unos principios y normas de conducta cuya violación puede ocasionar sanciones, conteniendo también las normas que legitiman a las autoridades que pueden imponer sanciones, el procedimiento y los recursos que contra las mismas pueden imponerse (14). La última ratio de la disciplina militar es

(12) HIGUERA GUIMERÁ, J. F.: *Curso de Derecho penal militar español*. Bosch, Barcelona, 1990, pp. 47 a 50. Especialmente interesante son las referencias históricas al Derecho disciplinario militar español que pueden encontrarse en esta obra.

(13) Idea sostenida ampliamente por el general consejero togado don Antonio MOZO SEOANE: «Ilícito penal e ilícito disciplinario en el derecho militar» (comentario al Artículo 6 del Código Penal Militar) aparecido en *Comentarios al Código Penal Militar*, VV. AA. Civitas, Madrid, 1988, pp. 178 a 196, y «Sobre la naturaleza del derecho disciplinario: referencia especial al Derecho disciplinario militar» aparecido en *La jurisdicción militar*, VV. AA., CGPJ, Madrid, 1992, pp. 289 a 308; *vide* también por la claridad de exposición y como punto de partida para cualquier estudio de estas características, GARCÍA BALLESTER P.: «Los principios de la disciplina en el derecho disciplinario militar comparado», *Revista Española de Derecho Militar* núm. 37, pp. 93 a 181.

(14) ROJAS CARO, J.: *op. cit.*, pp. 35, 62 y 64. Señala que desde el punto de vista sincrético, el Derecho disciplinario militar sería aquel «*corpus* normativo que contiene unos principios y normas de conducta cuya violación puede ocasionar sanciones y cuya observancia, en circunstancias meritorias, puede dar lugar a premios o recompensas, conteniendo también las normas que legitiman las autoridades que pueden imponer sanciones y otorgar recompensas, el procedimiento para unos y otros y los recursos, así como los tribunales de honor». Para Rojas Caro, el Derecho disciplinario militar no es exclusivamente sancionador, en base a la hoy derogada Ley Disciplinaria Militar 12/1985 que regulaba también el régimen de recompensas militares y con apoyo del art. 105 de las RROOFAS. Hoy en día las sanciones se regulan por la Ley Orgánica de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas 8/1998 y las recompensas por el R. D. 1040/2003, de 1 de agosto, que aprueba el Reglamento General de Recompensas Militares, lo que hace inviable esta definición y que hemos necesariamente adaptado a la normativa vigente. De igual manera, desde la estricta regulación constitucional han desaparecido los tribunales de honor. Por todo ello, el Derecho disciplinario militar actual tiene un exclusivo carácter sancionador.

entonces la posibilidad de «mantener a punto la máquina militar para hacerla eficaz y operativa (15).

Dimensión normativa de la disciplina militar

En nuestro caso, el concepto de disciplina ha sido expresamente consagrado en dos normas fundamentales relativas a la disciplina en los ejércitos. Por un lado, la contenida en el Real Decreto 96/2009, de 6 de febrero que promulga las nuevas Reales Ordenanzas (RR. OO. FAS); por otro de la mano de la Ley Orgánica 8/1998, de Régimen Disciplinario Militar.

El principal código ético militar se centra en la norma que crea las reales ordenanzas, y la disciplina es el eje en que este descansa. Las reales ordenanzas detallan cómo debe ser el comportamiento del militar, y las leyes penales y disciplinarias son las que, ante las conductas contrarias a tal código moral, concretan qué comportamientos resultan reprochables en una función típicamente medicinal o educativa. Las recientes reales ordenanzas han abordado expresamente la preocupación por el tratamiento de la disciplina en el Título II, que lleva precisamente por rúbrica *De la disciplina*. Así, el artículo 44 del citado texto señala que «La disciplina, en cuanto conjunto de reglas para mantener el orden y la subordinación entre los miembros de las Fuerzas Armadas, es virtud fundamental del militar que obliga a todos por igual. La adhesión racional del militar a sus reglas garantiza la rectitud de conducta individual y colectiva y asegura el cumplimiento riguroso del deber. Es deber y responsabilidad del militar practicar, exigir y fortalecer la disciplina» (16).

Por su parte, la Ley Orgánica 8/1998, de 2 de diciembre, de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, establece en su art. 1 que «el régimen disciplinario de las Fuerzas Armadas tiene por objeto garantizar la observancia de la Constitución, de las Reales Ordenanzas y demás normas que rigen la

(15) ROJAS CARO, J.: «El maltrato de obra a un inferior en el Código de Justicia Militar», *Revista General de Derecho*, núm. 493-494, p. 3.224.

(16) Idéntica preocupación por el tratamiento de la disciplina militar se encontraba en el régimen de las específicas reales ordenanzas de cada ejército, si bien esta ha sido objeto de derogación expresa por las nuevas RR. OO. FAS. Así, el Real Decreto 1024/1984, de 23 de mayo que aprobaba las Reales Ordenanzas de la Armada, afirmaba en su art. 449 que «es deber y constituye primordial responsabilidad del Mando mantener y fortalecer la disciplina». En idéntico sentido se expresaban las Reales Ordenanzas del Ejército de Tierra (Real Decreto 2945/1983, de 9 de noviembre, art. 274) y las del Ejército del Aire (Real Decreto 494/1984, de 22 de febrero, art. 313). El panorama derivado de la Disposición Derogatoria única es la siguiente: se deroga de la Ley 85/1978, de 28 de diciembre, de Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas, los artículos 1 al 4, 6, 10, 14 al 19, 25, 27, 30 al 33, 35 al 48, 51 al 58, 65 al 78, 80 al 83, 85, 86, 88 al 167 y 191, continuando vigentes con rango de real decreto los artículos 59 a 64 y el 189 de dicha ley.

Institución Militar, el cumplimiento de las órdenes del mando y el respeto al orden jerárquico, con independencia de la protección penal que a todo ello corresponda y del ejercicio de las potestades disciplinarias judiciales» (17).

Dimensión moral de la disciplina militar

La dimensión moral de la disciplina es fruto de la consideración subjetiva de la disciplina institucional, ya que la intensidad de aquella es tal que alcanza incluso a la propia esfera interna del militar, que tiene el deber de obedecer, donde no es suficiente la simple ejecución del acto ordenado, sino que se exige el pleno convencimiento y la total convicción de la necesidad de la obediencia; si no se da este convencimiento interno la mera ejecución mecánica de la orden nace muerta, espiritualmente considerada. La jerarquía y la disciplina del simple principio organizativo trascienden hacia la consideración de un valor sobre el que descansan todos los demás valores militares (18).

Esta singular caracterización de la disciplina, por supuesto, no ha sido ajena a la normativa disciplinaria militar que aprueba la LO 8/1998, de Régimen Disciplinario Militar, señalando en su Exposición de Motivos que la disciplina tiene su expresión colectiva en el acatamiento de la Constitución, obliga a mandar con responsabilidad y a obedecer lo mandado, es decir, su fundamento es la adhesión racional del militar a sus reglas, fruto de la subordinación a valores superiores, que garantiza la rectitud de conducta individual, colectiva y asegura el cumplimiento riguroso del deber (19).

La disciplina como elemento de cohesión y valor esencial de la institución militar

Como es lógico, el medio natural donde se desenvuelve la disciplina militar es en el seno de este sector de la Administración, siendo los propios militares los que permanentemente están sometidos a las disciplina militar, los que

(17) Ya se acogió esta acepción en el Reglamento para el Servicio de Campaña, promulgado por la Ley de 5 de enero de 1882, que en su art. 776 señalaba que «la disciplina es en toda su latitud el conjunto de medios que se deben emplear para obtener perfectos soldados. Entre estos medios descuellan: instruir, recompensar y castigar».

(18) MARTÍN JIMÉNEZ, H.: *Los valores morales de las Fuerzas Armadas en las Ordenanzas de S. M. D. Juan Carlos*. Imp. Litomaype, La Laguna, 1980, p. 182.

(19) De acuerdo con ello, la Exposición de Motivos de la Ley Orgánica 8/1998 de 2 de diciembre, expresa en este sentido que «...resulta ser una constante histórica la preocupación por la protección de la disciplina militar mediante el establecimiento de normas que procurasen la adhesión a la misma y, en caso de quebrantamiento, la inmediata reparación a través del ejercicio de las potestades disciplinarias atribuidas a los mandos militares».

ejercen mando y los que corrigen las conductas que van contra la misma, considerándolas acreedoras de consecuencias correctoras.

La disciplina militar, regla fundamental de las Fuerzas Armadas, en cuanto constituye el principal factor de cohesión y de eficacia de las mismas, se configura así como un conjunto de normas de conducta que los militares deben observar en el ejercicio de sus funciones para facilitar el logro de los altos fines que el art. 8.1 de la Constitución asigna a las Fuerzas Armadas, esto es, garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional (20).

Así, las RR. OO. FAS en su artículo 8 señalan que «la disciplina, factor de cohesión que obliga a mandar con responsabilidad y a obedecer lo mandado, será practicada y exigida en las Fuerzas Armadas como norma de actuación. Tiene su expresión colectiva en el acatamiento a la Constitución y su manifestación individual en el cumplimiento de las órdenes recibidas» (21).

Ciertamente la disciplina constituye un valor esencial de la institución militar (22) y de este modo lo vienen entendiendo también los órganos de la jurisdicción castrense y, en particular, en una consolidada línea jurisprudencial

(20) Estos valores tienen una peculiar incidencia en la estructura militar, fuertemente jerarquizada, donde la inmediata ejecución de las órdenes superiores es un deber inexcusable aun en circunstancias normales, la inobservancia de las obligaciones «estatutarias» se acusa con especial sensibilidad, el respeto a la jerarquía constituye exigencia rigurosa; en fin, el mantenimiento de la disciplina es un principio del que depende la existencia misma de la institución. Ahora bien, todas estas consideraciones no reflejan sino una distinta «intensidad» en la vigencia y aplicación de los valores en cuestión, pero en modo alguno estos son exclusivos, como tales, de aquellas organizaciones. En los ordenamientos militares, a diferencia de los que rigen otras instituciones, los deberes aparecen explícita y formalmente regulados, incluso definidos, cuidadosamente descritos, normal y tradicionalmente en las ordenanzas militares, bien como norma independiente, o conjuntamente con el catálogo de conductas que atentan contra los mismos, y sus correlativas sanciones; pero este dato no los diferencia cualitativamente de los deberes que son exigibles en otros ámbitos, cuya eficacia y funcionamiento dependen también de que sean respetados: Fuera de esa diferencia cuantitativa y formal, la descripción legal de ilícitos y la naturaleza de las sanciones, obedece exactamente a los mismos criterios.

(21) En este sentido, cabe señalar que la Ley 85/1978, de 28 de diciembre, de Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas, establece en su art. 10 que «Las Fuerzas Armadas forman una institución disciplinada, jerarquizada y unida, características indispensables para conseguir la máxima eficacia en su acción», señalando en su art. 11 que «La disciplina, factor de cohesión que obliga a todos por igual, será practicada y exigida como norma de actuación. Tiene su expresión colectiva en el acatamiento a la Constitución, al que la Institución Militar está subordinada. De igual manera, el art. 87 señalaba que «el que ejerce el mando tratará de inculcar una disciplina basada en el convencimiento. Razonará en lo posible sus órdenes para facilitar su comprensión y aceptación. Con ello (...) evitará que el subordinado obedezca únicamente por temor o castigo» donde, como establecía el art. 77, su acción más eficaz de logra por el prestigio, la exaltación de las fuerzas morales y la manifiesta preocupación por sus subordinados; siendo el que manda o del que obedece, ejemplo de virtudes militares.

(22) Vide RUIZ FORNELLS, E., y MELGAR MATA, A.: *Organización militar de España y algunas potencias extranjeras*, 2.^a ed. Imprenta y librería de la viuda e hijos de Juan Peláez,

cial, la Sala de lo Militar del Tribunal Supremo, a quien corresponde la tarea hermenéutica de elaborar, previa interpretación de las distintas disposiciones legales, el concepto jurídico de disciplina propio de la institución militar (23).

Conclusiones

La génesis y fundamentación última de la disciplina militar deriva de la necesidad de contar con una maquinaria militar convenientemente organizada en términos de operatividad y eficacia, configurándose como un conjunto de pautas que evolucionan y se adaptan tanto a las exigencias militares como necesariamente a las del contexto político, social y, por supuesto, jurídico de cada momento histórico.

La disciplina en el ámbito castrense viene caracterizada por el cumplimiento personal de todas y cada una de las obligaciones militares, la escrupulosa observancia de los reglamentos y ordenanzas que las regulan, así como la diligente obediencia al superior y el correlativo respeto hacia el inferior o igual. Con independencia del concepto de disciplina militar que se adopte, esta puede ser entendida en tres acepciones o sectores: Principio ordenador de las Fuerzas Armadas; Conjunto de deberes jurídicos (ámbito disciplinario); Bien jurídico protegido por el Derecho (ámbito penal). Con independencia de estas acepciones, que se encontrarían en la órbita objetiva de la disciplina, es posible advertir también una dimensión subjetiva o moral en los términos referenciados. De la necesidad de mantener la férrea disciplina en las huestes surge el Derecho Disciplinario Militar como instrumento de verificación de su cumplimiento y represión en caso de inobservancia; y aunque no existe unanimidad en la doctrina del Derecho militar en torno a la definición exacta de esta disciplina, todos los autores están de acuerdo en señalar el carácter de conjunto normativo, de carácter interno, que rige el total funcionamiento de la vida militar, de cuyo riguroso mantenimiento depende la subsistencia de la institución militar misma.

No obstante lo anterior, la administración militar no es la única que monopoliza lo referente a la disciplina militar. Muy al contrario, son los órganos

Toledo, 1894, p. 11, para quienes la disciplina consiste en exigir hasta en sus más mínimos detalles el cumplimiento del deber de cada uno, asegurando sus derechos.

(23) Para la STS de 9 de marzo de 2010, recogiendo mejor tradición de la jurisdicción militar, en la relación militar la primordial tutela jurídica viene referida al valor, disciplina consustancial a la organización castrense (art. 11 de las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas aprobadas por Ley 85/1978, y arts. 8 y 44 y ss. RR. OO. para las Fuerzas Armadas aprobadas por R. D. 96/2009, de 6 de febrero), del que la subordinación jerárquica es manifestación sobresaliente de aquel valor más amplio. Sobre la posición del Tribunal Constitucional puede verse la STC 115/2001, FJ 8.

TEMAS PROFESIONALES

constitucionales con poder normativo los que positivizan la disciplina militar en sus múltiples proyecciones, y son los tribunales los que tienen el poder de revisar e interpretar esta regulación normativa de acuerdo con la Constitución y el resto del ordenamiento jurídico, así como la aplicación de tal normativa en el seno de la organización militar.





HISTORIA DE UNA FOTO

Jesús MARIÑO MOREIRA



Época de la toma



N los últimos meses del año 1997, las fragatas *Baleares* y *Andalucía* se dirigieron desde su base (donde se *quitan* fotos) al golfo de Cádiz (donde se *sacan*) para participar en un ejercicio de lanzamiento de misiles junto a algunas fragatas de la clase *Santa María*. Yo era el jefe del SEA de la *Baleares*, la decana, el escolta de la Flota más vetusto en aquella época. Su participación en el LANMIS-97 había provocado una cierta euforia en la dotación. La fragata no había lanzado misiles desde el año 1993, por lo que apenas quedaba alguien a bordo que hubiese vivido esa experiencia. Este prolongado periodo de inacti-

vidad misilística era una muestra del estado de penuria que vivía la Flota en aquella época, cuando los presupuestos de Defensa, y específicamente los de la Armada, padecieron las inclemencias de la austeridad del gasto público, hoy revividas.

A finales de 1997 ya se empezaba a vislumbrar el final, superando poco a poco la crisis económica, con no pocos esfuerzos y sufrimientos en el sector público (en aquel año se congelaron las retribuciones para contener el déficit). Clara muestra de este renacer del ave fénix naval era que por fin, tras cuatro años de inactividad, un sistema de armas volvía a ser activado, con los beneficios que ello reportaba en todos los aspectos: adiestramiento del personal, motivación de la dotación, mantenimiento de la operatividad, comprobación de la eficacia de los sistemas, etcétera.

El lanzamiento en sí atrajo en aquella navegación a efectivos ajenos al buque: Ramo de Armas del Arsenal, Junta de Artillería, CEVACO... Esta afluencia de personal técnico y altamente cualificado consiguió elevar el estado de excitación a bordo. Después de todo, casi ninguno de los que estábamos presentes había visto un lanzamiento de un misil Standard a la caza de un blanco aéreo teledirigido, el afamado Chukar.

Y llegó el día. La mar como un plato y una mañana soleada que, a medida que avanzaban las horas, se iba cubriendo con una leve calima. Después, unas



F-72 Andalucía. LANMIS-97.

tenues nubes tornaron la clara atmósfera en densa y grisácea. Los buques se dirigieron a la zona de lanzamientos y adoptaron la formación táctica pertinente para realizar el ejercicio ¡Qué ansiedad!

El lanzamiento

No recuerdo el orden de lanzamiento de los buques. Hubo algunas fragatas que fallaron el disparo y lo reintentaron en una segunda oportunidad unas horas después. Todas las «fuerzas sutiles» de la dotación acechábamos por cubierta con nuestras cámaras fotográficas cargadas y armadas. Lanzó la *Andalucía*, y allí estuve con la cámara, presto a captar el momento. También, aunque más lejos, conseguí fotografiar los lanzamientos de algunas fragatas roteñas. Pero lo interesante, lo realmente interesante, era nuestro propio lanzamiento.

Las fragatas ferrolanas, las DEG, tenían una ventaja para la fotografía a bordo sobre las FFG de Rota. El lanzador de misiles lo tenían a popa. Contrariamente, en los buques sureños había que estar en el puente, o sobre él, para ver el lanzamiento de cerca. En la *Baleares* uno carecía de obstáculos para disfrutar de este, y desde varios puntos del buque. Por supuesto, la cubierta de misiles estaba vedada por una cuestión evidente de seguridad. Pero había



F-85 Navarra. LANMIS-97.



F-71 *Baleares*. Secuencia de lanzamiento. LANMIS-97.

multitud de puestos alternativos desde donde se podía disfrutar del evento. Yo me coloqué en la cubierta de *Harpoon*, un nivel superior y a proa del lanzador. No era el único. No exagero al decir que había al menos una veintena de cámaras fotográficas de todos los formatos y colores a mi alrededor, ansiosas por captar la imagen. Quiero decir, «la imagen».

Me aposté contra la basada de una antena de látigo, pertrechado con mi Olympus OM-101, objetivo 35-70, dispuesto a inmortalizar el momento. Con cierta mentalidad de documentalista, fotografié las fases previas del lanzamiento, desde el ascenso del misil hasta el lanzador, su armamento y puntería previa a su salida hacia las nubes, husmeando al «pájaro». Mi recuerdo insiste en que pasaron minutos (fueron segundos) con la cámara pegada a la nariz, el ojo izquierdo guiñado y el derecho procurando no parpadear, con el lanzador encuadrado un poco a la izquierda, pues el misil apuntaba a la derecha del visor. Creía, iluso de mí, que así podría darle tiempo a ser fotografiado antes de despegar, aunque si salía muy rápido podría escaparse del encuadre, y adiós foto. Quienes no habíamos visto jamás un lanzamiento de misiles teníamos la falsa presuposición de un lanzamiento de cohetes, como los retransmitidos por la televisión desde cabo Cañaverall. Un fuego inicial, un poco de humo, y un despegue en aceleración que daría tiempo suficiente para tomar la foto ¡Ingenuos!

La tensión me estaba matando, y el pulso empezaba a fallar. Pero entonces la potente megafonía de órdenes generales nos prestó una gran ayuda. Se escuchó la voz de un oficial diciendo que empezaba la cuenta atrás para el

lanzamiento. Todos nos incorporamos un poco, tensamos espaldas y brazos, crispamos dedos sobre cámaras, aguzamos pupilas... y escuchamos contar: «Cinco, cuatro, tres, d...» ¡BOOOOM!

Tensos y concentrados en la espera del «dos, uno, ¡fuego!», o algo parecido, fuimos sorprendidos por el atronador estruendo y el fogonazo con el que salió disparado el misil. Visto y no visto. Yo, sobresaltado por lo inesperado, tanto del grandísimo ruido como de la inmediatez con la que el misil desapareció por encima de la cubierta del barco, disparé la cámara dando un brinco, con los ojos cerrados y la cabeza encogida entre los hombros ¡Menudo churro!

Hipnotizados por la estela del misil que, alejándose del barco se adentraba en las lejanas nubes, apenas dábamos crédito a lo que había pasado. Cuando veíamos los lanzamientos de los otros barcos, no parecía que fuera tan fugaz el momento del despegue ¡Lo que hace la cercanía! Después, recuperados de la impresionante tronada, empezamos a mirarnos unos a otros (y a acordarnos de los antepasados del oficial de la cuenta atrás) ¿Qué, cómo te ha salido? Jo, yo ni lo vi. A mí no me dio tiempo. No sé, disparé a lo loco ¡Es que la cuenta atrás fue una traición! ¡Me pilló por sorpresa!

Lamentos y más lamentos. Los míos incluidos.

Después vino la espera, la desesperante espera. Llegar a puerto, acabar el carrete, mandarlo a revelar... El segundo estaba muy interesado en obtener «la imagen». Es más, tenía la ilusión de escoger entre varias de las que, seguramente, saldrían bien, pues grande era el número de fotógrafos aficionados que habíamos tentado la suerte de lograrlo. Al cabo de una semana, después de haber regresado a Ferrol, empezaron a llegar a sus manos los resultados. Un poco decepcionantes, en principio. Muy decepcionantes, a medida que iban llegando más copias. Movidas, sin misil, sólo una parte del misil, desenfocadas, mucho humo y nada más...

Yo no tenía ninguna esperanza en que la mía saliese bien, pues tal y como disparé era prácticamente imposible que saliese algo mínimamente enfocado. Pero la esperanza es lo último que se pierde. Lo penúltimo. Así que, en vez recurrir a un revelado en una hora, tan en boga en aquellos tiempos, entregué el carrete en una renombrada tienda ferrolana de fotografía, para que revelase la película en un laboratorio (creo recordar que enviaron el carrete a Madrid o a Barcelona), lo que acarreó un retraso de una semana. Por ello fui el último en entregar el resultado al segundo comandante.

Cuando recogí las fotos, las pasé una a una, reposadamente, con la certeza de que la foto no había salido bien, pero con la esperanza en que sí. Seguro que el lector me entiende. Es como un quiero y no puedo. Hasta que, después de unas fotos familiares de mis hijas, apareció el misil ascendiendo hacia el lanzador. Después, el misil encastrándose y finalmente el lanzador, misil incluido, apuntando. La siguiente era la que debía ser... una decepción. Me traicionó el mecanismo automático de la cámara. Bien encuadrada,



F-71 *Baleares*. LANMIS-97.

enfocada, compensada, pero el sistema electrónico cerró el diafragma a tope al percibir el terrible fognazo de la ignición del misil, por lo que la oclusión dio una oscuridad nocturna la imagen. Salió negra. Véase el resultado adjunto.

Cuando la llevé al barco, el segundo estaba ansioso. Mi foto era la última oportunidad de tener un recuerdo gráfico de aquel lanzamiento. Además, el misil había hecho blanco en el Chukar y era necesario tener constancia de aquel hecho. Al ver mi gesto adivinó que no había tenido éxito con mi Olympus. Cuando le di la copia se quedó todavía más frustrado «¡Qué pena!, si no hubiese salido tan oscura...».

El resultado final

Unos días después, un familiar me pidió prestados los negativos del carrete que usé para el LANMIS-97. Entre ellos había varias fotos de mis hijas, y esta persona quería hacer algunas copias para guardarlas de recuerdo, así que se los presté. Por esos azares de la vida que nos conducen por caminos imprevistos, en la tienda de fotografía se equivocaron, y en lugar de hacer una copia de ámbito doméstico, le entregaron una del lanzamiento del misil, de la foto oscura. Cuando nos reunimos, días más tarde, me comentó: «¡Qué preciosidad

de foto hiciste! ¡Qué bonito te salió el cohete!». «Bueno —respondí—, me salió un poco negra, sólo se ve el fuego». «¡Qué va!», y sacó la copia que le habían hecho. Me quedé estupefacto. Hay que ver lo que hace un mal revelado ¡Y eso que lo habían hecho expertos profesionales, tomándose su tiempo! Ni que decir tiene que la llevé apresuradamente al barco, para gran regocijo del segundo.

Tuve el honor, del que siento un orgullo difícil de ocultar, de que esta fotografía fuera utilizada por la Cámara de Oficiales de la *Baleares*, durante algún tiempo, como recuerdo, con dedicatoria a la usanza, en las tradicionales despedidas, e incluso en algunos actos protocolarios en los que el comandante obsequiaba a alguna autoridad o personaje relevante. Por supuesto, fueron muchos los miembros de la dotación que encargaron copias para tenerlas en sus casas, así como personal comisionado que participó en el LANMIS-97.

Despedida

Cierro estas líneas haciendo una mención de alguien que tan lejano y anticuado nos parece hoy, pero que ayer mismo era la maravilla de la profesionalidad y de la tecnología: el fotógrafo analógico con su cámara réflex de 35 mm, escogiendo el carrete con la película idónea para la ocasión, según su sensibi-



F-71 *Baleares*. LANMIS-97.

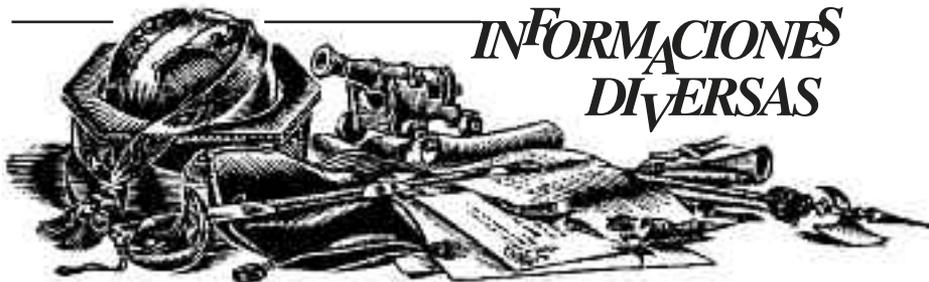
lidad (100, 200, 400) y el número de fotogramas (12, 24, 36), buscando el mejor encuadre y jugando con la profundidad de campo, con la abertura del diafragma y la velocidad del obturador; filtros, objetivos, trípodes, las eternamente olvidadas pilas de repuesto... y finalmente, la emoción del revelado ¿Me habrá salido movida, sobreexpuesta, desenfocada?

Todo eso es historia gracias al maravilloso invento de la fotografía digital. Con ella disparo las veces que quiero, veo las capturas inmediatamente en la pantalla, borro las que no me gustan, corrijo en el ordenador las que me apetece, paso a papel sólo las que considero necesario, las comparto por el correo electrónico o en la red social... y si me apetece, hago vídeo o disparo en modo ráfagas para elegir la imagen óptima.

Pero precisamente estas nuevas facilidades, a las que nos acostumbramos con tanta celeridad, resaltan el mérito que tenían aquellos otros fotógrafos que, a lo largo de los años de existencia de nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA, nos han regalado la vista con sus capturas instantáneas, atrapando el momento, la sensación, el gesto, la dinámica, el vértigo, la mar. Desde aquí mi más sincero homenaje a todos, y gracias por lo que nos han hecho disfrutar. El listón lo mantuvieron muy alto. No lo tenéis fácil los fotógrafos digitales, aun a pesar de vuestra nueva y avanzada herramienta.

El reto está ahí.





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



Este número comienza con una lámina en la que se reproduce un bonito dibujo de Norman Wilkinson R. I. con título *Ejercicio de tiro al blanco por buques ingleses*. El primer artículo es un *Estudio sobre educación naval*, el cual incluye un amplio informe sobre el asunto titulado *Examen del proyecto del señor Miranda*. El siguiente artículo, del teniente de navío Joaquín Concas, versa sobre *El hidropelano como buque*. Le

sigue la continuación de la *Memoria sobre el estado de la inspección en 15 de julio de 1911, de las obras del primer grupo contratadas en la Sociedad Española de Construcciones navales en virtud de la Ley de 7 de enero de 1908*, cuya primera parte había sido publicada en el número del mes de noviembre anterior, que fue elaborada por el vocal electricista de la inspección del Arsenal de Ferrol, Antonio Rojí. Le siguen los titulados *Radio de giro de los buques*; *Utilización del gas pobre en la Marina*; *La pólvora B y la marina francesa*, realizados respectivamente por el teniente de navío Salvador Carvía, el teniente de Infantería de Marina Manuel O'Felan, y traducido de *Le Correspondant* del 10 de noviembre. Cierra esta sección una reseña de homenaje al contralmirante Concas, elaborada por la redacción de la REVISTA.

Entre las *Notas profesionales*, elaboradas por la Sección de Información, encontramos las siguientes: *Memoria anual de la sección de artillería del departamento de la Marina de los Estados Unidos*; *El acorazado Utah*; *Radiotelegrafía*; *Máquinas de combustión interna para contratorpederos* (Estados Unidos). *La botadura del Centurión*; *El Chatham*; *El coste de las máquinas*; *La prueba de la artillería para los barcos*; *El sistema de reclutamiento y educación de los oficiales*; *Velocidades, fuerza de máquinas y desplazamiento de buques* (Inglaterra). *Varada del crucero acorazado San Giorgio* (Italia).

La *Miscelánea* titulada *Retoceso lógico* y dedicada a la disminución del tonelaje de los acorazados; *El Factor Personal*, dedicado a la preparación durante la paz, continuación de lo publicado en el número anterior; la *Bibliografía*, dos necrológicas de don Claudio Alvargonzález y de don Baldomero Sánchez de León y el *Sumario* de REVISTAS completan el contenido del tomo.

A. M. P. F.

HACE CINCUENTA AÑOS



El viaje a Cádiz del Sr. Ministro, almirante Abarzuza, sirve de introducción a este número de la REVISTA.

El primer artículo versa sobre *Instalaciones gasificadoras de pistón libre*, del comandante de máquinas Zamora Ros. A continuación le siguen: *¿Es usted buen maniobrista?*, del capitán de corbeta R. de la Piñera; *El helicóptero dragaminas*, del teniente de navío A. Guimerá Peraza; *Del laboratorio de Hiroshima*, del teniente de navío J. Gutiérrez de Rubalcava; *Al alma desilusionada*, del teniente coronel de Infantería de Marina A. de Querol, y *La otra cara de la Infantería de Marina*, del coronel de Infantería de Marina Juan de la Puente Llovera.

Las *Notas Profesionales* comienzan con la titulada *La aeronáutica naval francesa*, desarrollada por el teniente de navío Agustín Guimerá Peraza. Le siguen *Problemas actuales en la planificación de la defensa*, del capitán de navío de la Marina canadiense Fraser; *Una escuela para directores de empresa, de la Marina, en Monterrey (California)*, del capitán de fragata de la Marina de los Estados Unidos J. E. Reynes; *Las armas de espanto a la orden del día*, de Marc Heimer, y *La defensa submarina*, del capitán de navío de la US Navy Mc Grath.

Con las secciones *Miscelánea*, *Historias de la mar* —con título *La corbeta de guerra Colón*, de Juan Llabrés, asesor de Marina de distrito—, *Una información sobre el campeonato deportivo de la Marina de 1961*, el *Noticiero* y *Libros* y *Revistas* finaliza este número de diciembre de 1961.

A. M. P. F.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE

Día Año

1 1537.—Después de la separación de Francisco Pizarro de la coya Inés Huaylas Yupanqui, los hijos de este matrimonio, Francisca y Gonzalo, quedan a cargo del padre, quien solicita ayuda a su cuñada Inés Muñoz, la española de mayor alcurnia de la época en el Perú.

2 1532.—El inca Huáscar, amigo de los conquistadores españoles en Perú, es asesinado por los atahualpistas en la localidad de Andamarca; se sospecha que por orden del inca Atahualpa.

3 1552.—Fallece en este día, en la isla de Sanción o Sanchón frente a las costas de China, el gran misionero jesuita español San Francisco Javier. Su gran labor en la propagación de la fe cristiana en Mozambique, India, Japón y las islas Malucas es reconocida por la iglesia católica como patrón de las misiones.

4 1534.—El conquistador español Sebastián de Benalcázar entra en la ciudad de Quito y se entera que el general atahualpista Rumiñahui había incendiado el pueblo y degollado a las Vírgenes del Sol, como castigo por haber fraternizado con los españoles. Rumiñahui es capturado.

5 1492.—Colón en su primer viaje a las Indias descubre la isla de Santo Domingo (La Española).

Los tainos, naturales de la isla, vivían agrupados en cinco cacicazgos gobernados por un cacique: Marién por Guacanagarix, Maguá por Guarionex, Higüey por Cayacoa, Maguana por Caonabo y Jaragua por Bachío.

6 1547.—Lista la nave *Santiago* en el puerto chileno de Valparaíso para partir rumbo a España con los colonos autorizados, llevando todos sus caudales, el gobernador Pedro de Valdivia, mediante una estratagema, los deja en tierra y se dirige al Perú en ayuda del pacificador Pedro de La Gasca.

7 1547.—Francisco de Villagrán, acompañado del secretario de Valdivia Juan de Cardeña, llega a Santiago. El cabildo de la ciudad se reúne para refrendar las instrucciones de Valdivia en su viaje al Perú, quedando como gobernador interino de Chile en su ausencia Francisco de Villagrán.

8 1538.—El conquistador y explorador español Gonzalo Díaz de Pineda, gobernador de Quito puesto por Francisco Pizarro, sale en este día de dicha ciudad al frente de una gran expedición en busca del país de la canela, que se decía estaba en la cuenca alta del río Amazonas.

9 1568.—Por real cédula firmada en esta fecha por el rey Felipe II se le otorga a la ciudad de Lima, capital del virreinato del Perú, el título de La muy noble y muy leal Ciudad de los Reyes.

10 1595.—A la muerte de Álvaro de Mendaña, en su segundo viaje de exploración por el Pacífico después de descubrir las islas Marquesas, se hace cargo de la expedición su mujer, Isabel de Barreto. Camino de las islas Filipinas, la galeota *San Felipe*, al mando del capitán Felipe Curzo, desaparece en el mar.

11 1533.—En este día hace su entrada en la ciudad de Panamá el capitán Francisco de Barriónuevo para tomar posesión de su cargo, quien había sido nombrado gobernador por la reina Juana de Castilla.

12 1555.—Los indios araucanos en abierta rebelión contra los pobladores españoles de la ciudad de la Concepción, después de duros enfrentamientos, consiguen incendiar y destruir dicha ciudad.

13 1527.—Influenciada la Corona por los enemigos de Cortés a causa de su poderío en México, decide establecer un gobierno restando poderes al conquistador. En esta fecha, en Burgos, el rey Carlos V establece la Real Audiencia de México, compuesta de un presidente y cuatro oidores.

14 1535.—Por estas fechas Kisu Yupanqui, principal capitán del rebelde Manco Inca, se alza contra los españoles en Tarma.

15 1533.—La expedición patrocinada por Hernán Cortés para explorar la costa del Pacífico, compuesta por las naves *Concepción*, como capitana al mando de Diego de Becerra, y *San Lázaro*, al mando de Hernando de Grijalva, es azotada por una fuerte tormenta y ambas naves se separan para no volver a encontrarse durante su viaje de exploración.

16 1501.—En esta fecha, el papa Alejandro VI promulgó la bula *Sinceritas Eximie Devotionis*, que confirmaba los privilegios otorgados a la Corona de Castilla anteriormente y la concesión para que fuesen los Reyes Católicos quienes cobrasen los diezmos de las Indias, y no la Iglesia.

17 1684.—La ciudad ecuatoriana de Santiago de Guayaquil es invadida por piratas ingleses al mando de los capitanes Eduardo Davis, Swuam y Eduardo Eaton; los piratas son rechazados por los españoles pero un defensor muere y ocho son heridos.

18 1603.—El gobernador de Filipinas, Pedro de Acuña, informa al rey mediante carta fechada en este día de los sucesos acaecidos recientemente en la ciudad de Manila y de las medidas previamente tomadas en la sofocación de la rebelión de los chinos, al parecer instigados desde China.

19 1595.—La fragata *Santa Catalina*, cuyo propietario y capitán era Alonso de Leyra, que participaba en el segundo viaje de Álvaro de Mendaña por el Pacífico, en su ruta hacia las islas Filipinas, desaparece en el mar en este día.

20 1533.—La nave *San Lázaro*, al mando de Hernando de Grijalva, en su viaje de exploración por el Pacífico patrocinado por Cortés, recorre las costas de la Baja California en busca de la capitana, el navío *Concepción*.

21 1578.—El virrey del Perú, Francisco de Toledo, inaugura en este día la pila en la plaza mayor de Lima, llegando por primera vez el agua a dicha ciudad. Semejante acontecimiento en beneficio de la ciudad es celebrado arrojando monedas a la gente congregada en dicha plaza.

22 1622.—La ciudad colombiana de Bucaramanga, situada cerca del cañón del río de Oro, tuvo sus primeros pasos como poblado indígena en este día bajo la dirección del capitán Andrés Páez de Sotomayor y del presbítero Miguel Trujillo, siguiendo las órdenes del oidor visitador de la provincia de Pamplona, Juan de Villalobos.

23 1598.—Tiene lugar en esta fecha la batalla de Curalaba en la que Pelanturo y sus guerreros mapuches vencen y dan muerte a Martín García Oñez de Loyola y su ejército. Esta derrota siembra la preocupación entre los colonos españoles de la zona.

24 1522.—En esta fecha el rey Carlos I, mediante real cédula, concede a la ciudad de La Coruña la sede de la Casa de Contratación para las Indias Orientales. Contaba la ciudad con un excelente puerto y buena accesibilidad hacia las rutas del norte de Europa, destino de la mayoría de los productos que se esperaba traer de Oriente.

25 1492.—Cristóbal Colón instala el primer emplazamiento español en el Nuevo Mundo, el fuerte Navidad, construido con los restos de la nao *Santa María* en la isla La Española o Santo Domingo.

26 1520.—Cortés vigila constantemente el comportamiento de sus tropas y publica en este día, en la ciudad de Tlaxcala, las ordenanzas militares, que contienen disposiciones con connotaciones de orden moral.

27 1523.—Francisco de Garay, explorador y conquistador español, durante su estancia en México negociando con Cortés los derechos de colonización en el río de las Palmas, fallece en este día de una neumonía.

28 1533.—Los conquistadores españoles en Perú, soñando con los jamones, quesos y vinos de Castilla, se adaptan a la comida del país. El maíz es su principal alimento, incluso como bebida; además la patata de consumo diario y la carne de llama, alpaca y de unos conejillos llamados cluy, apreciados por los naturales.

29 1573.—Sebastián Barba de Padilla, por orden del virrey del Perú, Francisco de Toledo, funda la villa de Oropesa en el alto Perú, hoy ciudad de Cochabamba.

30 1595.—El pirata inglés Francis Drake prende fuego a la ciudad panameña de Nombre de Dios ante la negativa de sus habitantes a pagar un rescate.

31 1642.—Por Cédula Real de esta fecha, se le otorga la categoría de villa a la ciudad colombiana de Leyva, fundada por Andrés Díaz Venero.

CAPITÁN JIM



La Grana remolcando RA. Cartagena. (Foto: J. C. Mora Cantero).

VIEJA FOTO



Reclutas del Tercio Sur de Infantería de Marina ante los jardines de la Escuela de Aplicación, en San Fernando, al mando del teniente don Pedro Curiel Palazuelos (en el centro de la foto, con gorra). El gorro de los soldados era conocido con el nombre de «quesito». Año 1928.

(Foto: Pedro Brufao García).

MARINOGRAMA NÚMERO 469

Por TAL

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

De *La isla del tesoro*. R. L. Stevenson.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Nav. y Man.: Des de la embarcación un movimiento que la haga inclinarse alternativamente hacia uno u otro de sus costados al objeto de medir su capacidad de adrizamiento
- B.—Zool.: Nombre con el que se designa a los lamelibranquios litorales y de río.
- C.—Arq. Nav.: Tipo de embarcación cuyo casco sobresale del agua cuando la velocidad es lo bastante elevada, gracias a la acción de un plano de sustentación o ala
- D.—Man.: Dobladillo más o menos ancho que se hace a las velas en sus orillas para reforzarlas
- E.—Org.: Doto a la nave de los tripulantes necesarios.
- F.—Fraseol. Nav.: Dícese en ciertos casos de la mar, una costura, etcétera

19	2	100	7	69	80	27	92	38
8	12	45	103	91	88			
14	28	4	84	72	18	39	98	
15	20	9	13	90				
43	41	81	94	6	78			
11	24	101	93	47				

G.—Geogr.: Bonita población de la costa lucense	61	85	46	83	49	63	37
H.—Hidr.: Roca muy alta, cortada a pique, de poca base y rodeada de agua (plural).	86	29	89	82	50	79	10 55 16 77
I.—Nav.: Denominación vulgar de la broza o capa verde de plantas criptógamas que se forma en los fondos de las embarcaciones que permanecen mucho tiempo paradas y sin limpiar.	26	97	34	36	73	60	
J.—Arq. Nav. y Man.: Cada uno de los mástiles de madera, hierro o acero que colocados verticalmente en el plano longitudinal de un buque o embarcación sirven para sostener las vergas, picos, botavaras, etcétera.	66	31	76	33			
K.—Nav. y Man.: Pone boyas para señalar un buque o un objeto sumergido.	52	48	22	32	25		
L.—Man.: Tire en dirección determinada un cabo o cable sujeto a cualquier objeto	51	1	75	30	64		
M.—Man.: Lava la cubierta	57	56	67	70	95	74	
N.—Nav. y Man.: Escoltes uno o más buques mercantes	21	40	23	96	54	35 71 5	
O.—Man.: Tiras de un cabo o de otro objeto cualquiera	3	59	53	68	65		
P.—Pesca.: Sucedáneo de un exquisito manjar marino elaborado a base de carne de pescado blanco, principalmente abadejo, bacalao, platija y merluza, convenientemente aderezado con aceites vegetales y tinta de sepia (plural).	17	42	58	62	44		
Q.—Arq. Nav.: Embarcación malaya de casco y aparejo semejante al del quechamarín	102	87	99				

MARINOGRAMA NÚMERO 467

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

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

Oficial de Artillería de
Marina (traje de diario.
(Ilustración de Cusachs).



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Cigalo, cigala o zigala

Historia

Este tipo de amarradura proviene de la época de las grandes navegaciones a las Américas, cuando el empleo del ancla desgastaba el calabrote con el que se amarraba. Se trata de una anetadura o aforrado elaborado sobre el arganeo del ancla.

Era una época de permiso mientras nuestro contra maestre don Diego se encontraba en Sanlúcar descansando después de la travesía de vuelta de Canarias. Llevaba unos días en la cofradía de pescadores de la Barra de Sanlúcar cuando uno de los aprendices le hizo una consulta. «Don Diego, hace tiempo que vengo observando que el cable del ancla se desgasta bastante por la entalingadura y debo revisarla cada dos o tres días. ¿Qué puedo hacer?».

Don Diego tomó un rezón de los que había en la cofradía y les explico: «Hace ya muchos años, cuando se comenzaron a emplear las anclas para inmovilizar los barcos al llegar a un fondeadero, los maestros apreciaron que era frecuente la pérdida de alguna de las anclas por rotura del cable en la entalingadura. Entonces comenzaron a forrar el arganeo con trapos y telas viejas que no dieron muy buen resultado. Posteriormente, hacia el siglo XVI estos forros se hacen algo más sofisticados y comienzan a emplearse cabos de desechos de la jarcia. El cabo empleado se solía desfalcarse en cordones para hacer más sencillo el aforrado y que éste quedase más firme y seguro. Debido a la manera en cómo se realiza el aforrado y a la forma que adquieren estos cordones desfalcados, similar a la de una cigala, es de la que adopta su nombre».

Así podría explicarse y narrarse la aparición de este tipo de amarradura. En España, la descripción gráfica más antigua que he podido encontrar se recoge en las láminas número 44, *Equipaje y utensilios de una lancha*; en la número 68, *Representación de las trincas del bauprés, cómo está entalingado el cable al arganeo del ancla...*, y también en la lámina número 72, *Anclas y boyas de un navío con sus utensilios*, del libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (1).

Etimología

Según algunos autores, al forro con el que se cubría el arganeo del ancla se le llamaba originariamente *cigala*, *cigalo* o *zigala*. No existe una razón clara de por qué tiene este nombre, pero la explicación más aproximada que he podido encontrar es el parecido que tiene este tipo de amarradura con las cigalas, crustáceo decápodo muy apreciado, y la forma que adoptan una vez cogidas y almacenadas.

Otros autores le llaman «anetadura» (2).

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

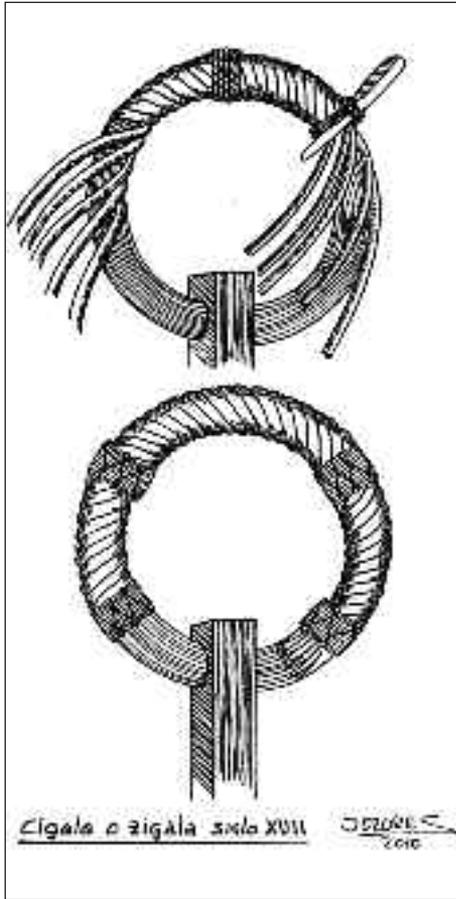
(2) *Diccionario marítimo* de Timoteo O'Scanlan, 1831.

Confección del nudo y usos más comunes

Para hacer la amarradura, don Diego tomó uno de los rezones de la cofradía y explicó la forma en cómo iba aforrando el arganeo del modo siguiente: «Para hacer la *cigala*, primero se precintaba el arganeo del ancla con unos trapos, después se colocaban una serie de cordones de cabos viejos de forma que cubran la parte precintada. En la mediana de estos cordones se hace una ligada redonda terminada con un «pecho de muerto o muerte». Después se colchaban los cordones alrededor del arganeo (ver figura), finalizando con una serie de ligadas redondas, cada una de las cuales se da sobre los chicotes del cabo de aforrar y de manera que vayan cubriendo el arganeo, como se muestra en la figura. En nuestra Armada se solían dar cuatro ligadas redondas con «pecho de muerte o muerto».

Otras denominaciones

El *cigalo*, *cigala* o *zigala* tal y como se conoce en la Armada, se denomina en italiano: *ghirlanda*; en inglés: *puddening of anchor*; en francés: *embourdinure d'une ancre*.



Juan OZORES MASSÓ





LEXICOGRAFÍA

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

LA TENIENTE, EL BRIGADA Y LA MARINERO

He escuchado alguna vez, estupefacto, la expresión «mi tenienta» (*sic*), y me dije: no puede ser, teniente es sustantivo, pero deriva del participio activo del verbo tener, y los participios activos son adjetivos verbales de donde toman el nombre una serie de sustantivos como «teniente» (*Muchos de estos adjetivos suelen sustantivarse, y algunos se han lexicalizado como sustantivos...* DRAE), y estos participios activos se aplican indistintamente al masculino y al femenino, y por lo general los sustantivos derivados suelen aceptar la misma regla.

No obstante lo anterior, busqué en el DRAE por si acaso aceptaba el sustantivo «tenienta», y comprobé que efectivamente aparecía el vocablo como término militar femenino (*f. Mil. Mujer con grado de teniente*), pero curiosamente también aparecía «teniente» como «sustantivo común en cuanto al género» (*com. Mil. Oficial de graduación inmediatamente superior al alférez e*

inferior al capitán.), es decir, válido para ambos sexos, y me pregunté con cierta sorna ¿y por qué no aparece «teniento»? Por lo que deduje que había algunas razones poco lógicas y racionales que no tenían nada que ver con la regla que rige los «participios activos» y los «sustantivos comunes en cuanto al género».

Los participios activos

Ex libris scientia mea

Si bien es cierto que los participios activos son adjetivos verbales terminados en *-nte*, no es menos cierto que suelen sustantivarse, dando origen a sustantivos iguales a los adjetivos de los que proceden, lo que así sucede en general, con alguna excepción en que, desde antiguo, se ha generado alguna forma femenina en sufijo *-nta* (...y algunos se

han lexicalizado como sustantivos y han generado, a veces, una forma femenina en *-nta*. *Dirigente, dependiente*. DRAE) por razones que desconozco y sin que se haya generado ninguna forma masculina en *-nto*, pero que van contra la lógica de una terminación *-nte* que es válida tanto para el masculino como para el femenino, aunque en el caso particular de «gubernanta» podría ser para diferenciar al sinónimo (ama de llaves) del adjetivo que califica a la mujer que participa en el gobierno de una nación (*Gobernante: part. act. de gobernar, adj. Que gobierna*. DRAE), aunque, digo yo, también se podría haber mantenido «la gobernante» para dos acepciones distintas de una misma palabra.

El participio activo *toma la forma -ante cuando el verbo base es de la primera conjugación, -ente o -iente, si es de la segunda o tercera* (DRAE), y adjetiva a la persona o cosa que tiene capacidad para ejercer la acción que expresa el verbo (o bien *...que ejecuta la acción expresada por la base*. DRAE).

De acuerdo con la regla, los adjetivos verbales o participios activos terminan siempre en el sufijo común *-nte*, por lo que a la persona que estudia se le dice «estudiante», a la que preside «presidente», a la que canta «cantante», a la que dirige «dirigente», a la que tiene «teniente», al que tiene el lugar de otro o hace sus veces en ciertos empleos «lugarteniente», a la que tiene tierras «terratiente», a lo que arde «ardiente», etc., y estos vocablos se aplican indistintamente al masculino y al femenino (*Los participios activos son de una sola terminación que conviene al género masculino y femenino...* Gramática de la RAE) por tanto, como participios activos o adjetivos verbales, no existen ni «estudiantos» ni «estudiantas», ni «presidentos» ni «presidentas», ni «cantantos ni cantantas» ni «dirigentos ni dirigentas», ni «tenientos ni tenientas», ni «terratientos ni terratenientas», ni «lugartenientos ni lugartenientas», ni «ardientos ni ardientas», se dice «capilla ardiente» aunque capilla sea femenino y se dice «madero ardiente» aunque madero sea masculino y, en principio, los sustantivos derivados deberían atenerse a esta regla, y de hecho lo hacen en la mayoría de los casos salvo algunas excepciones, pero curiosamente

las pocas excepciones terminan en *-nta* y no en *-nto*.

En consecuencia lo lógico sería decir «la teniente», como se dice normalmente, y el DRAE no debería aceptar la palabra «tenienta» (por cierto, suena fatal), a no ser, repito, que haya razones o presiones que hayan hecho ceder a la RAE para incluirla en el diccionario, pero no en la gramática, pues esta se contradice con el DRAE, como se verá en el párrafo sobre los «sustantivos comunes en cuanto al género» (*...el teniente/la teniente*. Gramática de la RAE). Razón de más es que, como se dijo anteriormente, el DRAE también acepta «teniente» como «sustantivo común en cuanto al género», por lo que «tenienta» es redundante.

Me dirán ustedes que hoy en día es muy común decir «presidenta», cierto, mucha gente utiliza mal esta palabra bastante a menudo, sin haber consultado el DRAE (la palabra existe como se verá, pero con acepciones limitadas), y por supuesto sin que se les haya ocurrido modificar el participio activo original (presidente) hacia el contraparte masculino (presidento). El DRAE acepta también «presidenta», pese a no cumplir la regla general que rige al resto de los participios activos, quizá porque existía de antiguo (DRAE 1803 e incluso antes), aunque el DRAE actualmente sólo la acepta como término genérico de «mujer que preside», o como término coloquial de «mujer del presidente», mientras que como «jefa del Estado, cabeza de un gobierno, consejo, tribunal, junta, sociedad», etc., es decir en *femenino*, la denomina «presidente» :

(2. f. *presidente* (*//cabeza de un gobierno, consejo, tribunal, junta, sociedad, etcétera.*).

3. f. *presidente* (*//jefa del Estado*). (DRAE), de lo que se deduce que el sustantivo «presidenta» sólo podría aplicarse, aparte de su significado coloquial, a la mujer que preside una comunidad de amas de casa, de vecinos, de padres de alumnos y grupos por el estilo u otros, pero nunca como jefa del Estado, presidente de un gobierno, presidente de un tribunal de justicia, del consejo de un poder judicial, junta, sociedad, etcétera.

Como se verá, esta palabra la utiliza mal

(al menos si tenemos en cuenta las definiciones del DRAE) un grupo bastante numeroso de políticos, periodistas, locutores de radio y televisión, etcétera.

Los sustantivos comunes en cuanto al género

Stultorum infinitus est numerus

Algo similar me ocurrió cuando escuché frases como: «la marinera (*sic*) tal se encargará de eso». Curiosamente, cuando la muchacha en cuestión no es marinero sino cabo, no dicen: «la caba tal se encargará de eso», sino que utilizan el término «cabo» tanto para el masculino como para el femenino. Por otra parte, aunque la mayoría de los suboficiales con el empleo de «brigada» son varones, no he oído en mis treinta y ocho años de servicio que ningún subordinado se haya dirigido a alguno de ellos como «mi brigado», ni tampoco que estos se hayan ofendido nunca cuando yo he hablado de ellos como «el brigada tal o el brigada cual», ni que me hayan exigido que les llame «brigados».

Para empezar, y antes de hablar sobre los «sustantivos comunes en cuanto al género», habrá que decir que la «marinera» como sustantivo es, desde muy antiguo, la prenda de vestir del marinero (puede ser también un adjetivo, ej: «faenas marineras»), así como la «soldada» es la paga del soldado, aparte de adjetivo o participio pasado del verbo soldar.

Pero ¿qué son los sustantivos comunes en cuanto al género? Los sustantivos comunes en cuanto al género son sustantivos del castellano que *...no experimentan cambios en su forma y hacen explícito su género indirectamente, es decir, mediante los determinantes o los adjetivos que los acompañan: el artista/la artista; el profesional/la profesional; el testigo/la testigo* (Gramática de la RAE).

Como ejemplos de dichos sustantivos comunes en cuanto al género podrían citarse, para los terminados en *o*: sargento, cabo, soldado, marinero (este último de acuerdo con la Gramática de la RAE, pero no con el DRAE hasta hace relativamente poco), miembro, testigo, fenómeno, cargo público,

etc... y para los terminados en *a*: brigada, dentista, taxista, flautista, pianista, artista, astronauta, cosmonauta, anarquista, futbolista, estadista, atleta, deportista, tenista, periodista, sindicalista... y un sinfín de sustantivos más. Existen otros que terminan en consonante (*el joven/ la joven*).

Es curioso, pero no he oído a nadie llamar a ningún hombre, cuya profesión o categoría militar coincida con los sustantivos comunes terminados en «a» enumerados anteriormente, por las palabras: brigado, dentisto, taxisto, flautisto, pianisto, artisto, astronauto, cosmonauto, anarquisto, futbolisto, estadisto, atleta, deportisto, tenisto, periodista, sindicalisto, etc. Es más, todos los errores del lenguaje en relación con los sustantivos comunes, se refieren a aquellos terminados en *o* o en consonante, que se modifican o convierten en otros terminados en *a*, confundiéndolos con palabras que tienen otro significado o con palabras inexistentes en castellano, pero nunca al revés («miembra» (*sic*), «jóvena» (*sic*)...).

Ahora bien, curiosamente el DRAE y la Gramática de la RAE se contradicen, como adelantamos anteriormente, ya que la gramática considera que los grados de la escala militar (entre ellos muchos sustantivos procedentes de participios activos) son sustantivos comunes en cuanto al género:

11.5b. Se consideran comunes en cuanto al género los sustantivos que designan grados de la escala militar, sea cual sea su terminación:

el alférez/la alférez; el almirante/la almirante; el brigada/la brigada; el brigadier/la brigadier (si bien se usa la brigadiera en el Perú); el cabo/la cabo (si bien se usa la caba en el Río de la Plata para designar a la enfermera jefe en los hospitales); el comandante/la comandante; el coronel/la coronel; el general/la general; el sargento/la sargento; el soldado/la soldado (no se considera correcto la soldada en esta interpretación); el teniente/la teniente. (Gramática de la RAE).

Como se verá, y de acuerdo con la Gramática de la RAE, lo correcto es decir *el*

teniente/la teniente, y aunque curiosamente no menciona *el marinero/la marinero*, quizá por olvido de una RAE perteneciente a una nación con mentalidad terrestre o continental, se supone que va implícito en el equivalente del Ejército de Tierra o de la Infantería de Marina, es decir *el soldado/la soldado*, teniendo en cuenta además que sí incluye *el almirante/ la almirante*, por lo que queda claro que la regla abarca también los grados de la escala militar de la Armada, y «marinera», por tanto, sólo podría aceptarse como *persona que presta su servicio en una embarcación* (DRAE) de la marina mercante o deportiva, pero no de la Armada, y la gramática estaría en contradicción con el DRAE en la definición de «marinero/a»: 5. m. y f. *Persona que sirve en la Armada en el último escalón de la marinería* (DRAE).

Si seguimos la corriente o moda imperante de modificar algunos sustantivos comunes en cuanto al género (curiosamente sólo cambiando terminación *o* o consonante a terminación *a*), o de modificar los participios activos (curiosamente también, sólo cambiando a terminación *-nta*), o aplicar el femenino en cualquier situación que nos parezca, sin tener en cuenta las distintas acepciones de las palabras en diferentes situaciones, ni las reglas de la gramática, nos podemos encontrar con situaciones ridículas, grotescas y absurdas, por no decir esperpénticas. Por ejemplo, si bien de un ministro se dice que es «un cargo público», no podría decirse de una ministra que es «una carga pública», ya que el significado de esta última expresión sería insultante. De la misma manera, si de un hombre astuto se suele decir que es «un zorro», de una mujer astuta no podría decirse que es «una zorra», por la misma razón expuesta para la expresión anterior, y aunque el DRAE acepta para «zorra», entre sus varias acepciones la de *coloj. Persona astuta y solapada*, no es la acepción peyorativa más conocida de esta palabra.

La Real Academia de la Lengua

¿«Bene omnia fecit»?

No obstante lo anterior, se me podría argüir que vivimos en una nación libre y

democrática, donde la gente tiene derecho a hablar como quiera, e incluso a equivocarse, y por supuesto que el lenguaje evoluciona; cierto y muy cierto, no se puede imponer una forma de hablar, ni desde el Gobierno ni desde ningún organismo de ninguna clase y, efectivamente, la gente tiene derecho a equivocarse e incluso a «acufiar» nuevas palabras; ahora bien, a lo que no tiene derecho la gente que modifica arbitrariamente el lenguaje, por razones ideológicas u otras, y aunque al final la RAE acepte el nuevo vocablo, es a corregirnos a los que hablamos de una determinada manera en la que al menos las reglas de la gramática están de nuestra parte.

Por otra parte, si bien la RAE acepta de vez en cuando una nueva acepción de una palabra, no quiere decir esto que la forma anterior de pronunciarla o escribirla no sea válida, pues existen unos «derechos adquiridos» y tanto la vieja como la nueva forma son ambas válidas (p. ej. el adverbio «sólo» se puede escribir también, desde hace relativamente poco tiempo, sin acento ortográfico, lo cual ocasiona no poca confusión), es decir, hablando claro, que si a partir de una determinada fecha la RAE autoriza a decir o escribir «mal» una palabra, los hispanohablantes que quieran tienen derecho a seguir diciéndola o escribiéndola «bien».

¿Cuáles son las razones que han movido a la RAE a aceptar todos estos cambios en un determinado «sentido» y no en otro? ¿Por qué no mantiene en el DRAE un antiguo sustantivo **común** en cuanto a género como «marinero» y en cambio sí acepta el sustantivo «marinera» como femenino de marinero, además de «prenda de vestir del marinero», pero en la gramática dice que: *Se consideran comunes en cuanto al género los sustantivos que designan grados de la escala militar, sea cual sea su terminación*, y por otra parte, y de acuerdo con esto último, sí mantiene un sustantivo **común** en cuanto a género, como «soldado», y no acepta el sustantivo «soldada» como femenino del soldado, pero sigue manteniéndolo (lógicamente) como «sueldo, salario, estipendio o haber del soldado».

¿Por qué mantiene en el DRAE un antiguo sustantivo **común** en cuanto a género como «teniente» (que además es sustantivo derivado de participio activo) y **también**

acepta el sustantivo «tenienta» como femenino de «teniente» (ambos en su acepción militar), y por otra parte en la gramática dice que: *Se consideran comunes en cuanto al género los sustantivos que designan grados de la escala militar, sea cual sea su terminación?*

¿Por qué no respeta los sufijos *-nte* como terminación de *todos* los sustantivos derivados de los participios activos de los verbos, con independencia del género masculino o femenino, o bien no se le ha ocurrido incluir en el DRAE participios activos (y sustantivos derivados), tales como «presidento» u otros similares?

Tengo mi propia opinión al respecto, y como tal es subjetiva, por supuesto, pero sería una historia un poco larga de contar, por lo que no pienso escribirla en este artículo.

Conclusión

Veritas liberabit vos

Yo por mi parte tengo las ideas claras, me explico, seguiré hablando y escribiendo «bien», esto es, utilizando las reglas gramaticales que aprendí cuando la gramática no estaba condicionada por ninguna ideología, y seguiré guiándome por reglas «lógicas y

racionales» dentro de las limitaciones que pueda tener un idioma, sin que eso quiera decir que no acepte evoluciones de la lengua que sean también «lógicas y racionales», por lo que seguiré diciendo «la teniente, el brigada y la marinero», y por supuesto «la presidente», y esta última (así como el brigada) de acuerdo con el DRAE (por ahora).

Para que yo cambiase de opinión, en lo que toca al menos a estos cuatro vocablos, la RAE tendría que eliminar todos los sustantivos comunes en cuanto al género de nuestro idioma, y crear los sustantivos equivalentes del masculino y del femenino (ej. *artista/artista*), y otro tanto tendría que hacer con los participios activos de los verbos y los correspondientes sustantivos, eliminando el sufijo *-nte* y poniendo las terminaciones en masculino (*-nto*) o femenino (*-nta*), según corresponda (¡menudo lío!).

Y aún así... me lo pensaría.

Antonio BARRO ORDOVÁS



A NUESTROS COLABORADORES

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

El acuse de recibo de los artículos no supone compromiso para su publicación. Los originales habrán de ser inéditos y deberán ser entregados, a ser posible, vía *Internet* o grabados en CD, con tratamiento de texto Word. El texto se presentará escrito a dos espacios, con un máximo de 28 líneas por página, y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas. La Redacción se reserva la aplicación de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones en general deberán acompañarse del pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma.

Las notas a pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionados con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusiones, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.



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.

24.680. — Alfonso XIII y la Marina



Según algunos cronistas navales, cuando el rey tenía 19 años, y durante una animada conversación cuando se encontraba en pleno almuerzo en San Sebastián afirmó:

«No me es simpática la Marina.»

Al percatarse de la presencia en la mesa de varios de sus miembros, inmediatamente matizó:

«No es eso lo que he querido decir. Lo que sucede es que me mareo como una cabra. Pero prometo habituarme a la mar.»



Busto de Alfonso XIII esculpido por J. Navas-Parejo.

MISCELÁNEA

¡Y vaya que se habituó!, pues como es de sobra conocido fue un regatista experimentado y propietario de los mejores yates de la época.

A. A. A.

24.681.—Los turcos invaden la ría de Vigo



A primeras horas de la mañana del lunes 4 de diciembre de 1617, desde la localidad gallega de Cangas se pudo divisar una flota turca que fondeaba en las inmediaciones de las islas Cíes. Podemos imaginar el pavor que se extendió por toda la comarca, y no era en absoluto infundado. Los 11 barcos piratas turcos causaron grandes destrozos en varios puntos de la ría, se registraron docenas de muertos, se llevaron alrededor de 200 personas —la mayoría jóvenes y mujeres—, que se supone serían vendidos como esclavos en ciudades del imperio

otomano, y robaron todo cuanto de valor encontraron. Solamente en la playa de Cangas desembarcaron alrededor de mil piratas en numerosos botes y chalanas. Las crónicas registran que los daños causados dejaron secuelas por muchos años.

Dava

24.682.—Lealtad



Es difícil encontrar una mejor definición de la lealtad que la que propuso, sin deseárselo, el almirante Pascual Cervera y Topete al ministro de Marina en un reservado fechado el 25 de febrero de 1898 al transmitirle su opinión sobre el posible enfrentamiento hispano-norteamericano. Es ésta:

«Tristes son estas reflexiones, pero creo en mí un deber ineludible sobreponerme a



Villa de Cangas.

Submarino *Peral* en Cartagena.

toda consideración personal y exponer lealmente a mi Patria los recursos con que creo que cuenta, para sin ilusiones se pese el pro y el contra, y después, por medio del Gobierno de Su Majestad, que es su órgano legítimo, pronuncie su fallo, en la seguridad de que sus decretos encontrarán en todos nosotros enérgicos, fieles y decididos ejecutores, porque sólo tenemos un lema: El cumplimiento del deber.»

G. V. R.

24.683.—Peralistas y antiperlistas



Con este título se encabeza en la segunda página del periódico *El Mendo*, de Betanzos, en fecha de 27 de agosto de 1890, una brillante labor de síntesis sobre la desafortunada opinión de técnica tras las pruebas del *Peral*: «Telegramas recibidos de Cádiz dicen que la mayoría de técnica opina que el submarino *Peral* es inútil como máquina de guerra; oponiéndose a que se

hagan nuevas construcciones con arreglo a aquel modelo.

Los amigos del ilustre inventor explican las deficiencias del buque eléctrico diciendo que lo único que tiene son imperfecciones, que ofrece siempre toda cosa nueva, pero que son de fácil corrección.

Añaden que el principio capital de la navegación submarina está resuelto.

Se asegura que varios vocales de técnica publicarán un escrito sumamente pesimista, defendiendo su criterio acerca del submarino.»

J. Y. G.

24.684.—Las velocidades aumentan, los tiempos para la decisión disminuyen...



En el punto 1 del libro del capitán de fragata don Antonio Terry y Rivas, *El compañero del navegante á la vista de las tierras* (Madrid, imprenta de T. Fortanet, 1875), encontramos razones que avala-

ban, por entonces, el título de esta miscelánea. Dice el autor en dicho punto, que titula «Importancia del conocimiento de las distancias», lo que sigue:

«El conocimiento de la distancia que separa á un buque, en la mar, de los objetos que se presentan á su vista, es cada día de mayor importancia, sobre todo desde que se están viendo los esfuerzos (...) por aumentar más y más el andar de los buques de vapor; no es raro encontrar hoy buques que andan 13 y 14 millas, y como se trata de que alcancen un andar mayor, puede comprenderse que cualquier objeto que aparezca en el horizonte será rebasado casi al mismo tiempo que apercebido, y por lo tanto es de imperiosa necesidad que los Comandantes y Capitanes dispongan de medios tan rápidos como exactos para determinar la distancia á que se encuentran de la costa ó puntos peligrosos, sin que tengan que abandonar sus puestos para recurrir á las cartas ni á soluciones gráficas.

Además, cuando da caza o es cazado por otro buque, el conocimiento de la distancia le sirve para apreciar el momento en que debe hacer uso ventajoso de su artillería...»

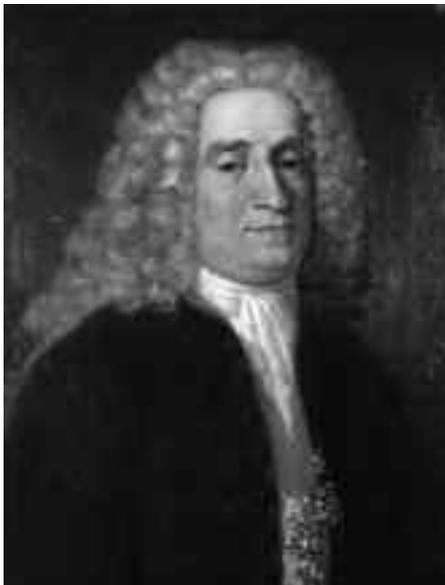
En fin, ¡bendito radar y bendito GPS!, como benditos fueron antes los telémetros, pues los métodos que proponía Terry eran también algo lentos.

J. B. N.

24.685.—Batallones de Marina



En las instrucciones que redactó el intendente Patiño para la formación y establecimiento de los batallones de Marina, como consecuencia de la orden recibida en 28 de abril de 1719 del secretario de Estado y del Despacho Universal de Guerra y Marina, se fijaba que: «...El vestuario consistía en casaca, chupa y calzón de paño azul con vuelta y forro colorado (los sargentos con galón dorado) y con botones de cobre dorados, los calzones forrados de lienzo, un par de medias coloradas, un sombrero borda-



José Patiño.

do el canto de un galón de seda de color de oro, dos camisas, dos corbatas y un par de zapatos. Las libreas de los tambores y pífanos era del mismo paño azul con igual divisa y guarnecidas por las vueltas, golpes y costuras de la casaca y en la abertura de atrás un galón ancho de seda fepado, color rojo, que servía de fondo a tres listas separadas a lo largo, las dos moradas a los extremos y una dorada en medio. Todos los soldados, cabos, tambores y pífanos tenían su birretina de granadero además del sombrero, la cual era de paño azul y su cartón al frente no muy levantado, vestida de piel de oso negra. Para la mar y países ardientes usaban, incluso los sargentos, un casacón o sobre todo de lienzo crudo con su cuello y tres ojales de paño azul a cada lado en la cintura, otro debajo del cuello y tres en cada vuelta de la manga, el cual les servía para ponerlo sobre la chupa y preservar el vestuario a bordo».

J. A. G. V.

24.686.—Hidalgo y no hidalgo

En la obra de Gutierre Díez de Games (1378-1450) titulada *El Victorial. Crónica de Don Pero Niño, conde de Buelna*, muy conocida por las vicisitudes del protagonista en la mar, hay una curiosa aclaración de ambos términos, según vemos a continuación:

«...*hijosdalgo*, que quiere dezir hijos de bien, e hijos de aquel linaxe bueno, de aquellos que siempre fueron buenos e hizieron bien; ansí al que cae en mengua, o hazía alguna gran vileza, llamávanle *hijo de ningund*.»

O sea, hidalgos son los *hijos de algo*, en tanto que no tienen esa condición, o la han perdido, son los *hijos de ninguno*, es decir, *de nadie* o *de nada*.

L. C. R.

24.687.—Industria naval

Una orden del Ministerio de Hacienda de 31 de diciembre de 1868 —a la que dio fuerza la ley de 20 de julio de 1869— autorizaba la compra en el extranjero de toda clase de buques, mediante el pago de determinados derechos, que todo buque perteneciente a españoles se pudiese carenar y reparar fuera de España y que los propietarios de los buques pudieran hipotecarlos o venderlos a nacionales y extranjeros. Quedaban así abolidas las medidas proteccionistas en vigor desde varias décadas atrás.

M. R. B.

24.688.—Intervino en Trafalgar y en Waterloo

Del único que se tiene constancia de que estuvo en las dos más importantes batallas del siglo XIX es de don Miguel Ricardo de Álava, destacado marino,



Miguel Ricardo de Álava.

militar, político y diplomático. En Trafalgar era teniente de navío, en el Estado Mayor de Gravina a bordo del *Príncipe de Asturias* (su tío, Ignacio M.^a de Álava mandaba el *Santa Ana*), siendo ascendido a capitán de fragata después del combate. En la Guerra de la Independencia tuvo un destacado papel en la lucha en tierra, trabando una gran amistad con Wellington y por ello, siendo mariscal de campo, estuvo en Waterloo.

Vedrá

24.689.—Cuba 1851

Probablemente tiene una base nostálgica, pero para quienes en algún momento fuimos expertos en el uso de las señales visuales resulta muy gratificador



Castillo del Morro La Habana (Cuba).

descubrir un medio de comunicación de uso local que en su día prestó valioso servicio, por ejemplo, el de las señales para entenderse con los buques del Apostadero por medio del vigía del Morro y viceversa. Una orden circular a las escuadras y estaciones de Cuba y Trinidad disponía que esas señales empezaban a regir el día 1 de octubre de 1851. Los colores utilizados eran rojo, azul, amarillo y blanco, combinados de varias maneras o de un solo color, en bandera triangular y con una bola que podía estar encima o debajo de la bandera. La señal número uno consistía en bandera roja con bola encima, y significaba:

fondear en las inmediaciones del buque que está de autovía en la boca del puerto. La señal 29, bandera por mitades azul y roja y bola debajo, ordenaba: el buque a quien se hace esta señal socorra a uno que está a su vista y lo necesita.

El cuaderno tenía otras secciones; la última se titulaba «Números absolutos de los buques de guerra». Comenzaba por la numeral 1, que correspondía al navío *Reyna Isabel 2ª*, y terminaba con la 241, que pertenecía a la goleta *Veloz Júpiter*.

P. G. F.



DEL ORIGINAL A LA COPIA

Entre el original y la copia, el cinéfilo y el aficionado al séptimo arte en general casi siempre se queda con el original, con la primera versión. Por regla general, que excepciones las hay, siempre gana en la inevitable y necesaria comparación el original. No es lo mismo, por ejemplo, *La diligencia* de John Ford (1939) que su nueva versión, un correcto western filmado en los años sesenta por John Sturges, director de reconocido prestigio y excelente cultivador de cintas ambientadas en el lejano oeste. El tema que voy a tratar hoy circula por estos caminos. La misma historia, con ligeras variantes para su actualización definitiva, contada de diferentes maneras y en otras épocas. En 1956, Pedro Luis Ramírez, un correcto artesano de los años cincuenta, rueda *Recluta con niño*, con José Luis Ozores, gran actor de cine y de teatro, muerto prematuramente, con referencias ambientales en el entonces Ministerio del Aire. Años después,

Ramón Fernández recobra el tema original y filma —buena interpretación de Alfredo Landa— *Cateto a babor*, con idénticas historia e idea principal. Pero ahora la acción transcurre en el universo de la Marina.

Recluta con niño narra la historia de un infeliz lugareño que trabaja de sol a sol un humilde terruño en la siempre áspera y dura tierra de la Mancha. Huérfano, tiene a su hermano bajo su custodia aunque, por diferencias de edad, en realidad actúa como padre. Su incorporación a filas produce una desazón enorme en el futuro recluta. La situación es seria, se trata de dónde y cómo dejar al niño; las circunstancias de forma inesperada pueden cambiar totalmente sus vidas. Alrededor de esta simple historia se desarrolla una tierna, a menudo entrañable y encantadora película, donde el humor, la emotividad, el impacto emocional tiene la pretensión de captar el interés del espectador... un espectador, conviene recordarlo, de los años



cincuenta. Porque la cinta se corresponde en todo momento con la clásica comedia española tan popular y comercial en aquellos días, cargada, eso sí, de los clásicos convencionalismos propios de un género que Luis García Berlanga —es un caso aparte, lógicamente— cultivó con habilidad y maestría, desde *Bienvenido Mr. Marshall* a *El verdugo*, pasando por *Plácido* y *Calabuig*. Títulos representativos del género son: *Las chicas de la Cruz Roja*; *El día de los enamorados* y todo el «landismo» posterior, que triunfaría absolutamente en la siguiente década, en los felices sesenta. Técnicamente *Recluta con niño* se beneficia de una correcta dirección de Pedro Luis Ramírez, un veterano todoterreno. Con guión escrito por un dúo clásico del cine español, Vicente Escrivá y Vicente Coello, en el reparto aparece lo más florido de nuestro cine de la época: Manolo Morán, Encarna Fuentes, Julia Caba Alba, María Isbert, Joaquín Roa y Miguelito Gil en el papel del conflictivo niño que tantos problemas crea a un muy desorientado recluta.

En *Cateto a babor* (1969) la historia se desplaza del aeródromo de Cuatro Vientos a la Base Naval de San Fernando. Del cielo al mar. De los aviones a los barcos. Pero las coordenadas, la esencia y el espíritu nos remiten de forma constante al original. Era inevitable. ¿Qué impulsó entonces a sus productores a volver, con ligeras variaciones, a una cinta fuertemente popular cuando se estrenó en España? La posibilidad, claro, de sacarle rentabilidad a un tema ya explotado, y lanzar al estrellato a un entonces muy joven Alfredo Landa, que poco a poco se iba confirmando como estrella notable en el firmamento de nuestro cine. Aquí volvemos al personaje central, un humilde campesino, Miguel Cañete, acompañado de un muy revoltoso y emocionado hermano, muy capacitado para meter en mil y un conflicto a un «padre» que de vivir tranquilamente en su casa cultivando la tierra, se ve inmerso en líos de gran calibre cuando de manera inesperada la Marina lo llama para incorporarse urgentemente a filas. Como en el guión original, el protagonista se ve perdido y engañado por infinitas bromas que los veteranos le infligen. Idéntico clima de aire folletinesco, en especial cuando surge el amor entre el joven marino y la hija invidente de un terrible sargento (en el original, Manolo Morán, ahora José Gálvez) que a su vez es víctima de la inexperiencia de un cate-to finalmente recompensado, reconocido como héroe y premiado con medalla. Como en *Recluta con niño*, el espíritu y casi también toda la letra se refleja en *Cateto a babor*, cinta muy representativa del cine español pero que pese al esfuerzo coral de sus intérpretes no alcanza el clímax del original. Dirige la función otro veterano, Ramón Fernández, con desfile incesante de rostros muy populares en el reparto de actores: José Gálvez, Florinda Chico, Enriqueta Carballeira, Rafaela Aparicio y José Sacristán. Su visión no es excesivamente penosa, sin alcanzar en ningún momento a la entrañable *Recluta con niño*, un clásico imprevisible (y a revisar) del cine español.

Toni ROCA



EL NAVÍO DE DOS PUENTES CATALÁN

Al final de una guerra

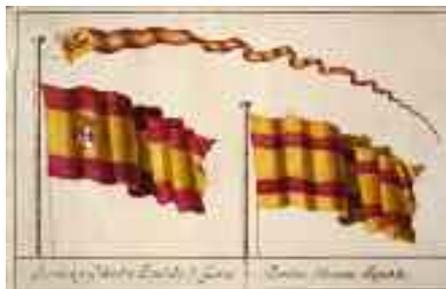
Finalizada la Guerra de Sucesión de España con el Tratado de Utrecht (1713) y la posterior pacificación del territorio español, Felipe V (1683-1746), rey de España desde 1700 hasta su muerte en 1746, comprendió que si quería mantener abiertas las líneas de comunicación por mar, defender el comercio con ultramar, darse a respetar y en lo posible recuperar las tierras perdidas por el Tratado de Utrecht, sobre todo Gibraltar y Menorca, necesitaba una gran flota mercante y una poderosa Armada, y se puso manos a la obra para conseguirlas.

La renovación de la Armada y el plan de construcciones navales fueron iniciados por Tinajero, nombrado secretario de Marina en 1714 (prácticamente primer ministro de Marina), y fueron continuados por Alberoni desde 1717 hasta su cese en 1719, siendo los barcos construidos de acuerdo con el sistema Gaztañeta. El resultado fue que entre 1714 y 1720, además de varias fragatas y barcos menores, fueron entregados a la Armada 22 navíos de línea, cinco comprados y 17 construidos, de

los que tres salieron de las gradas de San Feliú de Guixols: *Catalán*, *Cambí* y el primer *Real Felipe*.

Gaztañeta

José Antonio de Gaztañeta e Iturrizbalzaga (1656-1728), natural de Motrico (Guipúzcoa)



Parte del expediente de creación de la bandera española (1785) conservado en el Museo Naval de Madrid. Con la bandera aparece el gallardete de los barcos de guerra.



Cuadro de Rafael Monleón, *Combate del navío español Catalán con el británico Mary*, que se conserva en el Museo Naval de Madrid.

y oficial de la Real Armada, en la que llegó al grado de teniente general, es para muchos el iniciador de la construcción naval científica en España. Puso en práctica unas normas que por primera vez establecieron cierto orden en la construcción naval española. Fue el conocido como «sistema español» o «sistema Gaztañeta», del que surgieron navíos sólidos y marineros, con formas llenas a proa y finas a popa, aunque por su artillería, de alrededor de 60 cañones, eran inferiores a los navíos de otras potencias. Con el sistema español comenzó el fortalecimiento de la Marina de Guerra de los Borbones, y fue seguido en la Armada hasta que alrededor del año 1750 Jorge Juan se hizo cargo de las construcciones navales y dio comienzo el llamado «sistema inglés».

Del galeón al navío de línea

En el siglo XVII el dominio del mar corría a cargo del galeón, que a lo largo de dicho siglo sufrió continuos cambios en el casco y aparejo, para convertirse en un barco cada vez más fuerte, mejor armado y más rápido,

ante la necesidad de contar con un buque dedicado exclusivamente al combate. Como resultado de aquella evolución naval nació un barco robusto y muy bien artillado, destinado a misiones de protección, combate y guerra. Fue el «navío de línea» (o simplemente «navío»), así llamado porque era el único barco capaz de navegar y batirse en línea de combate.

En esencia, el navío fue un barco de aparejo redondo en tres palos, con más de 60 cañones, que en su época representó la máxima potencia militar a flote. El casco presentaba menos arrufo que el del galeón, y la altura de los castillos de proa y popa se redujo, haciendo que las bordas fueran más rectas y paralelas a la flotación. El tajamar lanzado y casi horizontal del galeón se convirtió en un tajamar levantado y curvado hacia el barco, aproximándose a la vertical. Mientras, la popa alta, plana y estrecha del galeón se convirtió en una popa más baja, redondeada y ancha, dotada de balconadas y cristaleras en el espejo.

Desde su aparición, el navío de línea fue el barco más poderoso de las armadas, hasta que a mediados del siglo XIX fue desbancado por los barcos de propulsión a vapor.

Navío *Catalán*

El *Catalán* fue uno de aquellos navíos de línea. Era de dos puentes, con 62 a 66 cañones según las fuentes, y una eslora que debía rondar los 50 metros. Construido en San Feliú de Guixols por Bernardo Cambí siguiendo planos de Antonio Gaztañeta, fue botado en 1719 y entregado a la Armada el 19 de junio de dicho año. Tras su entrega se trasladó a Cádiz, de donde zarpó el 30 de diciembre de 1719 para transportar pertrechos a Barcelona en compañía del navío *San Felipe*. A continuación pasó por Mallorca transportando tropas y regresó a Cádiz.

El 23 de febrero de 1720, zarpó rumbo a La Habana al mando del recién ascendido a capitán de navío Rodrigo de Torres y Morales, integrado en una escuadra mandada por Baltasar de Guevara, en la que también se encontraba el navío *Cambí* y la fragata *Fidela*, y llegó a La Habana a principios de mayo. En las cercanías del puerto sostuvo un combate de cuatro horas contra dos barcos



Sello con el navío de línea *Catalán*.



Hoja bloque emitida el 19 de abril de 1996.

británicos, que pudieron escapar amparados en el fuerte temporal que se desató en la zona.

La escuadra, que continuaba al mando de Guevara, zarpó rumbo a Veracruz el 27 de junio, y el 1 de septiembre salió de Veracruz de regreso a La Habana. Además del *Catalán*, componían dicha escuadra el navío *Cambí* y las fragatas *Fidela*, *Galera*, *Pingüe*, *Príncipe de Asturias* y *San José*. El 5 de octubre, tras la incorporación de otros barcos, la escuadra zarpó rumbo a Cádiz con todos menos el *Catalán*, que se quedó carenando en La Habana. Y a principios de enero de 1721, el



Felipe V, rey de España desde 1700 hasta su muerte en 1746.

Catalán salió de La Habana con rumbo a Cádiz, donde entró el 23 de febrero (según la *Gaceta de Madrid* de 4 de marzo de aquel año, transportaba una «carga de tabaco de cuenta de su majestad, y otros efectos pertenecientes a particulares».)

Seguramente fue en esta navegación de La Habana a Cádiz al mando de Antonio Serrano, cuando combatió al navío británico de 60 cañones *Mary*, mandado por Edward Vernon, que salió malparado. Dicho combate fue immortalizado por el pintor restaurador del Museo Naval Rafael Monleón y Torres, en el cuadro al óleo titulado *Combate del navío español Catalán con el británico Mary*, de 76 x 133 cm, pintado en 1888 y que se conserva en el citado museo. (Este hecho ha sido convenientemente silenciado por los ingleses, como tienen por costumbre cuando algo no les cae bien; es su particular forma de entender la «memoria histórica».)

El 27 de abril de 1721 salió de Cádiz con otros dos barcos al mando de Antonio Serrano, y tras escalas en Alicante (4 de mayo) y



Galeón en un sello emitido por España el 16 de julio de 1964.

Barcelona (11 de mayo), entró en Civitavecchia llevando a bordo a los cardenales Borja y Belluga. De regreso, los barcos entraron en Barcelona en julio para desembarcar tropas, el día 15 de dicho mes se dirigieron a Alicante, y a final de año se trasladaron a Liorna, donde entraron el día 15 de diciembre para traer de regreso a España a los antes citados cardenales.

Del 28 de mayo al 4 de noviembre de 1722, el *Catalán* participó en una campaña contra los piratas argelinos en el Mediterráneo, formando parte de otra escuadra mandada por Antonio Serrano.

El 31 de diciembre de 1723, zarpó de nuevo de Cádiz con una flota de galeones mandada por el teniente general Carlos Grillo, marqués de Grillo, del que arbolaba su insignia. Además del *Catalán*, dicha flota estaba formada por el navío *Estrella del Mar*, que llevaba a bordo al segundo comandante de la flota, jefe de escuadra Francisco Javier Cornejo y Vallejo, la fragata *Pingüe Volante* y 14 mercantes. La flota, que también transportaba a José de Armendarin, marqués de Castelfuerte, nuevo virrey del Perú en relevo de Diego Morcillo Rubio de Muñoz, navegó sin novedad y llegó a Cartagena de Indias el 17 de febrero de 1724.

A continuación, los barcos se dirigieron a Portobelo al mando de Grillo, y el 10 de marzo, a mitad de camino, atacaron a cuatro

fragatas holandesas de 20 a 36 cañones que estaban haciendo contrabando en la ensenada de Tolú. Gracias a su menor calado, a las dos horas de combate las fragatas holandesas lograron acercarse a costa para escapar de los navíos. A pesar de todo, la fragata holandesa de 22 cañones *Adriana Catalina* fue apresada por la española *Pingüe Volante* con el apoyo del navío *Estrella del Mar* (más tarde, la *Adriana Catalina* fue incorporada a la Armada con el nombre *Santa Catalina*). En esta acción, el *Estrella del Mar* tuvo unas 40 bajas, de ellas 10 muertos, y el *Catalán*, que seguía siendo la nave capitana de la Flota, ahora mandada por Cornejo y Vallejo por muerte en accidente de Grillo, prácticamente no intervino, ya que por su calado no se pudo aproximar a la costa

Debido entre otras circunstancias al bloqueo ejercido por la escuadra británica del vicealmirante Francis Hosier, el *Catalán* tuvo que permanecer cinco años en aguas americanas. Hasta que en 1729 regresó a Cádiz con la



Matasellos de primer día con la silueta del navío *Real Felipe*, su compañero de emisión.

escuadra de Manuel López Pintado, que había dado escolta a una flota de galeones mandada



Sobre de primer día de emisión (19 de abril de 1996) con la hoja bloque entera y matasellos de dicho día.

por Cornejo. El barco terminó sus días en La Carraca, donde fue dado de baja en 1731.

El *Catalán* en la filatelia

Una emisión de sellos del 19 de abril de 1996 muestra dos navíos del siglo XVIII tomados de obras que se conservan en el Museo Naval de Madrid. La emisión pertenece a las series de «Barcos de Época» y está realizada en dos hojas-bloque, cada una con cuatro sellos del mismo motivo e idéntico valor facial, dedicadas a los navíos *Real Felipe* y *Catalán*, con valores faciales de 30 y 60 pesetas respectivamente.

Ambas hojas-bloque muestran en la parte alta un astrolabio, antecesor del sextante, a la izquierda un ancla y a la derecha un nudo marinero con una argolla. El sello dedicado al *Catalán* muestra una imagen del barco tomada del óleo antes citado de Rafael Monleón, en el que aparece en combate con el británico *Mary*.

Curiosamente, el diseño del sello tiene un error de bulto. En el palo mayor, el barco despliega un gallardete con los colores rojo y amarillo de la bandera española, lo que podría parecer totalmente lógico si no fuera

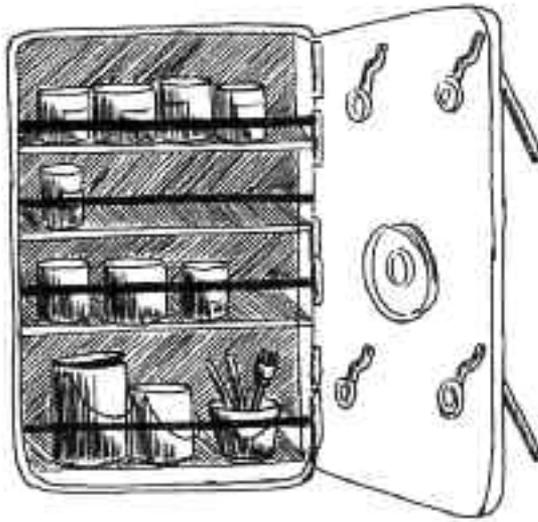
porque dicha bandera aún no había sido creada. A partir de Felipe V, la bandera de España era la blanca de los Borbones, que solo se diferenciaba de la de otros reinos Borbones en el escudo. Pero como el color blanco daba lugar a errores en la mar, Carlos III (rey de 1759 a 1788) encargó al ministro de Marina Antonio Valdés que creara una bandera fácilmente reconocible en la distancia o con vientos flojos. El resultado para los barcos de guerra fue la promulgación en 1785 (1) (54 años después de la baja del *Catalán*) de la bandera roja y gualda y el gallardete con los mismos colores. Y andando el tiempo, aquella bandera se convirtió en la enseña nacional de España.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «La Bandera Española». REVISTA GENERAL DE MARINA. (*La Mar en la Filatelia*). Mayo, 2005.





Pañol de Pinturas

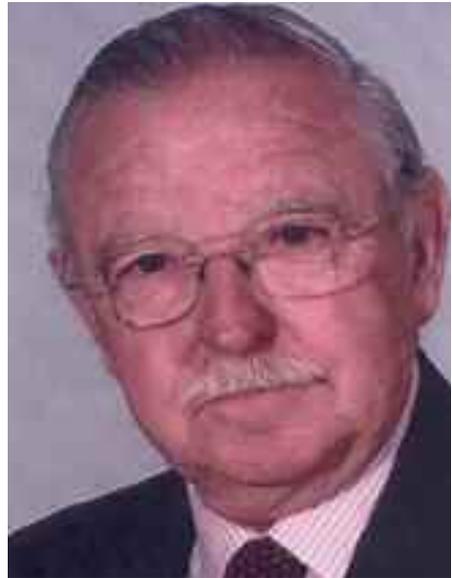
JOSÉ ANTONIO ALCINA DEL CUVILLO

En esta ocasión, como en muchas otras, se descubre la afición, hasta ahora desconocida, de otro compañero más que evita a toda costa esos ratos vacíos que nos quedan después de que la Armada y las leyes, agradeciendo nuestro servicio durante tantos años, nos envían a casa a disfrutar plenamente de cada día.

Nuestro pintor de hoy, José Antonio Alcina, general del Cuerpo de Infantería de Marina, ha sabido utilizar esos tiempos y los genes familiares para volcarse en la práctica de la pintura y en algunas otras ocupaciones que contaremos más adelante.

Según nos cuenta José Antonio, su abuela paterna y su madre eran buenas pintoras, y de hecho en su casa conserva algunas obras de ellas que tienen una gran calidad. De igual forma, su hermano Enrique es un buen acuarelista, dedicando su trabajo en este terreno a la representación de escenas taurinas.

José Antonio empezó a dedicarse a la pintura con ocasión de su pase a la reserva





hace ahora diez años, aprovechando el tiempo libre del que disponía en esa nueva situación.

En un principio adquirió algunos métodos de pintura al óleo, pero pronto se dio cuenta de que era mejor acudir a alguna clase que impartiese algún profesional, y de acuerdo con esa idea se apuntó a las enseñanzas de un pintor italiano afincado en El Puerto de Santa



María llamado Franco Policastro, acudiendo durante dos años, tras lo cual decidió seguir trabajando por su cuenta.

Durante estos diez años ha expuesto sus cuadros una sola vez, individualmente, en el Club de Regatas de Puerto Sherry, siendo esta muestra de cuarenta obras un éxito, ya que fueron compradas el cincuenta por ciento.

En la actualidad tiene cuadros suficientes para volver a exponer, pero no está tomada aún la decisión.

José Antonio pinta solamente al óleo, aunque tiene en mente pintar a la acuarela, aunque reconoce la dificultad de esa técnica. Es evidente que por la calidad de su pintura podría estar en posesión de algún galardón o premio, aunque no es así, ya que no se ha prodigado, exceptuando la única vez que expuso.

Como él mismo explica, su técnica es sencilla y realista, aunque debo añadir que maneja con habilidad los colores, tanto en las marinas como en los paisajes, en los que utiliza acertadamente el blanco que dulcifica o



matiza aquello que desea transmitir al observador de su trabajo.

Nos envía también algunos bodegones de notable factura, y salva con destreza la dificultad de este tipo de pintura, considerada en ocasiones injustamente como la Cenicienta de este arte.

Su obra está repartida entre sus hijos, familiares y amigos.

Con respecto a sus pintores favoritos, aunque no tiene grandes preferencias, le gustan los clásicos, Velázquez, Goya, Ribera... y es decididamente partidario de los impresionistas en general, citando a Monet, Pisano, Manet y Renoir.

En un último comentario en relación al aprovechamiento de su tiempo nos cuenta que da clases de matemáticas, y que «lo redondea» con la práctica de golf, para mantenerse en forma físicamente.

Espero que José Antonio vuelva a exponer con la seguridad de que tendrá nuevos éxitos dada la calidad de su obra.

Con mi admiración por su trabajo, un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA





REPRODUCCIÓN DE LA OBRA "COMO SI ERA REALIDAD EXISTENTE"
AÑO 2007. BENÉ LÓPEZ GONZÁLEZ

V CERTAMEN DE PINTURA ISFAS 2011

BASES



MINISTERIO
DE DEFENSA

COMANDO EN JEFE
DE TRUPO

ISFAS
ACADEMIA DE FORTALECIMIENTO
Y SEGURIDAD

NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A) (abril de 2011-septiembre de 2011).— Encuadrado en ASPFOR XXIX despliega un TACP/FAC en Qala-E-Naw compuesto por 5 efectivos de la FIM que se encuentran en zona desde el 10 de septiembre y tienen relevo previsto para febrero de 2012.

Operación LIBRE HIDALGO (L/H) (mayo de 2011-noviembre de 2011).— Se encuentra desplegada la FIMEX LH-V desde la TOA del pasado día 22 de septiembre, con un contingente en zona de 116 efectivos de la FIM, además de 20 efectivos de la FLOAN que integran la unidad de helicópteros LISPUHEL XI rotación 3.



Esperando al Gato. (Foto: F. Herráiz).

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo de 2006-finalización).—Desde el pasado 25 de febrero de 2010 la Armada mantiene un buque alistado para menos de seis horas, para actuar ante posibles solicitudes del Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC), relacionadas principalmente con la inmigración ilegal. El PA *Medas* es la unidad asignada del 14 al 20 de noviembre

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

El BAA *Galicia*, con EOS, UGNE, UNAEMB y ROLE 1 a bordo, se encuentra realizando operaciones IRONFIST y ARCTIC WHALER en la zona de la cuenca de Somalia. Tiene previsto efectúa escala en

el puerto de Djibouti entre los días 3 y 6 de diciembre donde realizará OUTCHOP e iniciará transito a base. Efectuará el paso del Canal de Suez el 11 de diciembre y hará escala en el puerto de Catania del 15 al 16 de diciembre, llegando a la Base Naval de Rota el 21 de diciembre.

El PA *Infanta Cristina*, con EOS embarcado, tras realizar OUTCHOP el pasado día 20 de noviembre, se encuentra en tránsito de regreso a base. Tiene previsto cruzar el Canal de Suez entre los días 23 y 24 de noviembre y efectuar escala en el puerto de Catania entre los día 28 de noviembre al 1 de diciembre. La llega a Cartagena está prevista para el 5 de diciembre.

El BAC *Patiño*, con equipo MIO/FP, UGNE, UNAEMB y ROLE 2, comienza tránsito desde el puerto de Ferrol a la Bse Naval de Rota donde entrará el día 23 de noviembre para efectuar escala logística. El día 30 de noviembre efectuará paso del Canal de Suez. Entrará en el puerto de Djibouti el 4 de diciembre, donde se integrará en la Fuerza.



Patiño atracado en Rota. (Foto: J. Máiz Sanz).

Operación UNIFIED PROTECTOR (22 de marzo 2011-31 de octubre de 2011).— Operación bajo el mando de la OTAN para imposición de un embargo naval a Libia (en cumplimiento a las Resoluciones del CSNU 1970 y 1973) que finalizó el 31 de octubre. Por parte de la Armada participó en su última etapa la fragata *Álvaro de Bazán*.

Despliegue costa occidental africana PA Cazadora (12 de octubre-7 de diciembre de 2011).—El pasado día 9 de octubre, el PA *Cazadora*, con EOS embarcado, salió a la mar para efectuar un despliegue en la costa occidental africana, para realizar ejercicios de adiestramiento, vigilancia marítima y colaborar con las Marinas de los países visitados, conforme, con el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Canarias		9 de octubre
Nuakchot	12 de octubre	15 de octubre
Dakar	17 de octubre	20 de octubre
Cotonou	25 de octubre	28 de octubre
Douala	31 de octubre	3 de nov.
Port Gentil	4 de nov.	7 de nov.
Libreville	7 de nov.	9 de nov.
Lagos	14 de nov.	16 de nov.
Tema	17 de nov.	21 de nov.
Conakry	24 de nov.	28 de nov.
Mindelo	1 de dic.	7 de dic.
Canarias	TBD	

Operación INDALO (13 de octubre-1 de noviembre de 2011)—El PA *Chilreu* colaboró con esta operación de la agencia europea FRONTEX, enfocada al control de la inmigración ilegal en aguas del mar de Alborán y litorales marítimos de Granada, Almería y Murcia, en el que participaron medios maríti-

mos y aéreos internacionales coordinados desde el ICC de la Dirección General de la Guardia Civil.

Agrupaciones Permanentes

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—El Cazaminas *Duero* se encuentra integrado en la agrupación desde el pasado día 1 de septiembre y permanecerá integrado hasta el próximo 31 de diciembre. La agrupación está formada además por el HS *Hassanpasa* (buque de mando), ITS *Numana*, FGS *Bad Bevensen* y TGC *Akçay*.

La agrupación se encuentra efectuando el ejercicio NUSRET en aguas territoriales turcas entre los días 21 al 28 de noviembre. Tras la finalización del ejercicio tiene prevista realizar escala de nuevo en el puerto de Canakkale el día 29 de noviembre de donde saldrá para *Winter Dispersal*, teniendo previsto llegar a Cartagena el próximo 7 de diciembre.

Ejercicios

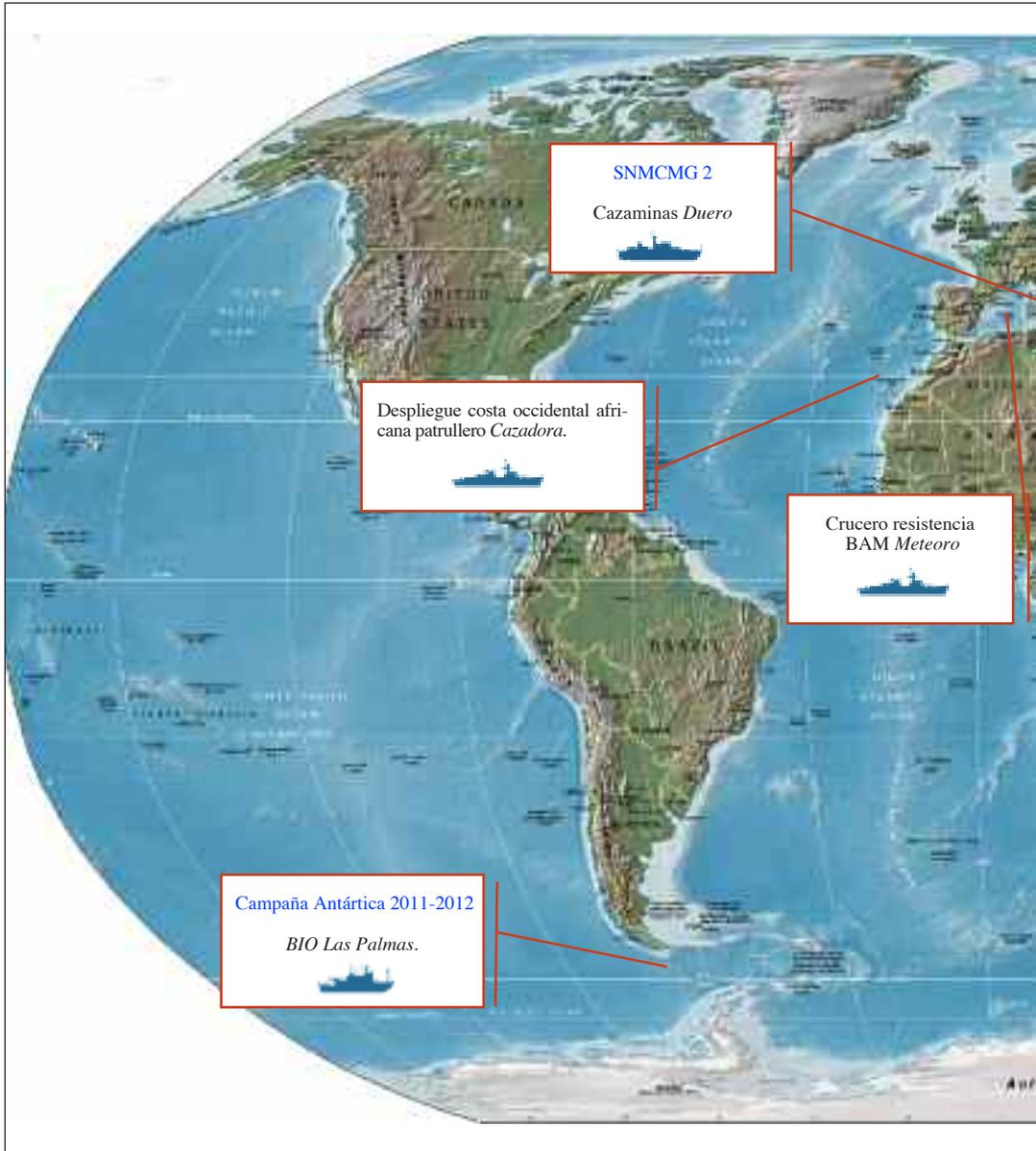
Desde el 23 de octubre se han realizado los siguientes ejercicios:

FTX USCAN (21-25 de octubre de 2011).—Efectuado por la Unidad de Seguridad de Canarias en las islas.

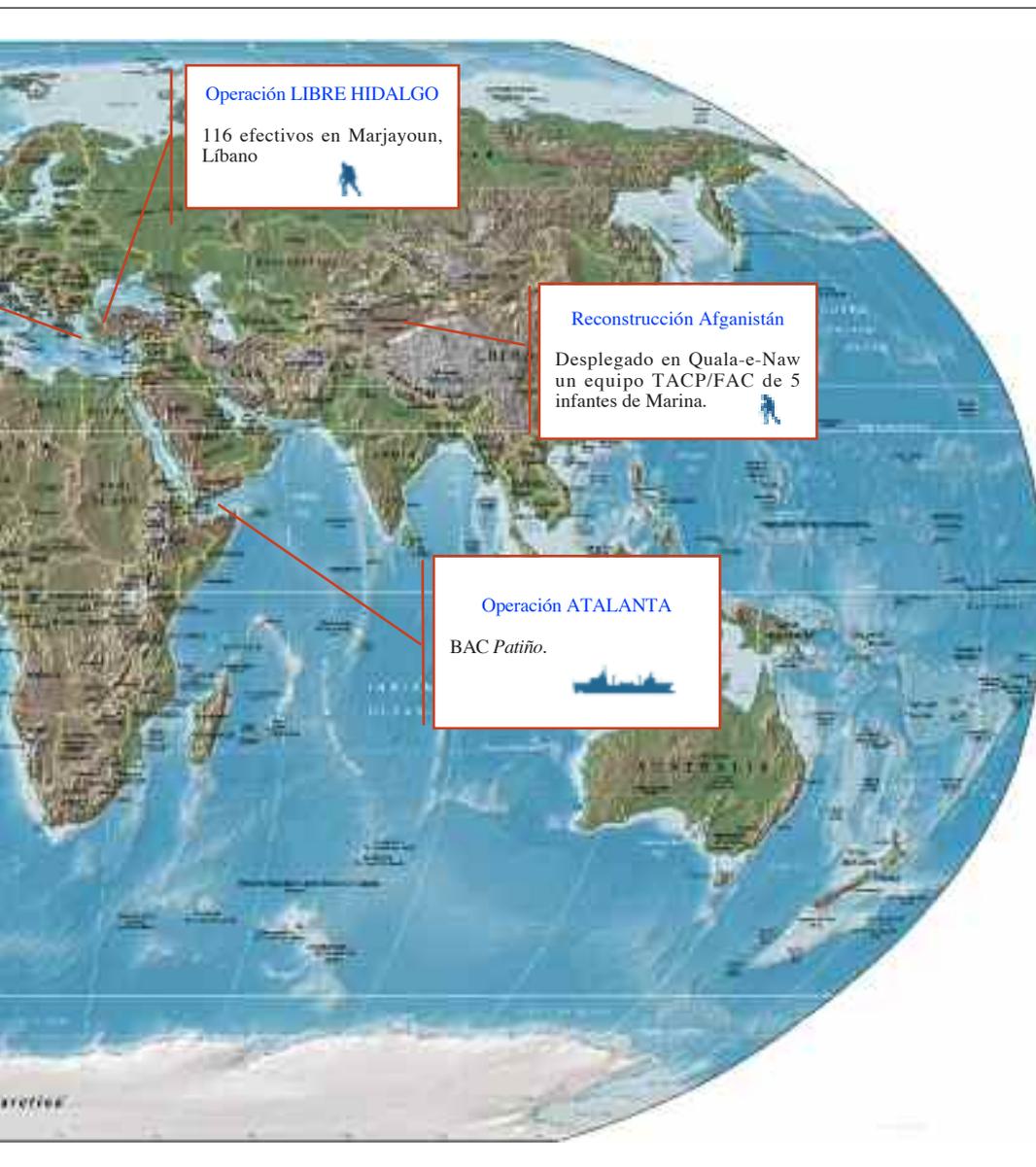
Colaboración CAS ICCS OP. R/A (17-28 de octubre de 2011).—Personal de los próximos equipos TACP del Tercio Armada (GAD), que desplegarán en Afganistán a partir de enero de 2012, realizaron adiestramiento de tiro real, en el polígono de tiro de las «Bardenas» en Navarra, con apoyo de dos aviones AV-8B de la 9.ª Escuadrilla de Aerona- ves de la FLOAN.

Ejercicio LONG PRECISION (18-28 de octubre de 2011).—Dos tiradores de precisión de la FGNE y un instructor de tiro participaron en el ejercicio LONG PRECISION en Zaragoza, junto a personal del Ejército de Tierra y tiradores de distintas unidades de Estados Unidos y Alemania.

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA





Numancia saliendo a la mar. (Foto: A. Barrada Ferreiros).

FOCEX 12-01 (3-10 de noviembre de 2011).—Se realizó este ejercicio bajo el mando de COMGEIM y con la participación del LPD *Castilla* y la FFG *Blas de Lezo*, orientado a practicar los procedimientos de activación, generación y proyección del CG de la FOC, así como al planeamiento y conducción conjunta de operaciones. Durante este período se activará el EXCON, el CG del CMOPS y el GC de COMFOC.

LISA AZUL (24 de octubre-4 de noviembre de 2011).—Ejercicio que se realizó en la Base Naval de Rota y en el CASR, con participación de unidades del Cuerpo de Marines. Por parte de la Armada, participaron 94 miembros de la 2.^a CIA de la BRIMAR.

MAES (31 de octubre-7 de noviembre de 2011).—La fragata *Numancia*, con un equipo EOS a bordo, realizó el ejercicio MAES junto a la Fragata *Hassan II*. Se trata de un ejercicio orientado a incrementar la cooperación con la Marina de Marruecos. La *Numancia* efectuó escala en el puerto de Casablanca entre los días 4 y 6 de noviembre y entrar en Rota el día 7 de noviembre.

STEADFAST JOIST 2011 (2-13 de noviembre de 2011).—Actualmente personal de la FGNE se encuentra asistiendo a las reuniones de este ejercicio en Noruega.

BREDEX (7-11 de noviembre de 2011).—Se efectuó este ejercicio en Cerro Muriano con participación del BDMZIII de la BRIMAR, una sección de la FUPRO y personal del TERLEV.

FTX-TS 02 (13-16 de noviembre de 2011).—El TERSUR1 realizó este ejercicio en el campo de adiestramiento de la Sierra del Retín.

FAMEX 11 (21-25 de noviembre de 2011).—Ejercicio diseñado para incrementar el adiestramiento del EM de ALMART, su estructura de mando y sus unidades en la conducción y ejecución de operaciones destinadas a proteger los espacios marítimos de interés, evitando actividades ilegales o controlando aquellas que por su naturaleza puedan ser de interés para el Estado, ejecutando para ello la coordinación con unidades y organismos estatales civiles y militares. Se

lleva a cabo en aguas del Golfo de Vera y mar de Alborán, aguas territoriales próximas a Gando, acceso y puerto de Valencia y aguas territoriales próximas a Ferrol.

Participan en el ejercicio diversas autoridades y unidades civiles, de la guardia civil y de la policía. Como medios militares se cuenta con la participación del COVAM, el BMA *Diana*, los patrulleros *Vigía*, *Medas*, *Tagomago* y *Tabarca*, el AK *Contramaestre Casado*, el ATR *Mahón* y equipos de Infantería de Marina.

Adiestramiento

Desde el 23 de octubre han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

Adiestramiento individual y ejercicios conjuntos con submarino FS *Emeraude* (20-28 de octubre).—*Galerna*.

Adiestramiento individual, PRE-CALOP y CALOP A2 (26 de septiembre-4 de noviembre).—*Cantabria*.

Adiestramiento con apoyo CEVACO y CALOP A2 (8 de octubre-3 de noviembre).—*Patiño*.

EVALO III en puerto de Rota (23-28 de octubre).—*Meteoro*

Adiestramiento individual y CALPIL (10-28 de octubre).—*Juan Carlos I*.

Adiestramiento individual (24-29 de octubre de 2011).—*Formentor*; (7-9 de noviembre) *Turia*; (9 de noviembre) *Victoria*.

Adiestramiento propio y CALOP A2 orientada a la misión (24 de octubre-9 de noviembre de 2011).—135 integrantes del OP *FIMEX L/H VI*, que desplegará en Líbano en febrero de 2012.

CALOP A2: (24 de octubre-4 de noviembre de 2011).—*EOS FPMIO 07/11* y *PN1N/PC3N* a bordo de *Patiño* y *Cantabria* respectivamente.



LPD *Juan Carlos I*. (Foto: G.Villar Rodríguez).

CALOP: (14 de noviembre-2 de diciembre).—Turia.

Actividades del Plan de Entrada en Servicio en puerto y mar: (14-18 de noviembre).—Rayo.

Adiestramiento con apoyo CEVACO (21-24 de noviembre de 2011) y EVALO I, II y III (28 de noviembre-16 de diciembre de 2011).—Rayo.

CALOP: (14 de noviembre-16 de diciembre de 2011).—Juan Carlos I.

Adiestramiento individual y comprobación alistamiento A3 (16-17 de noviembre de 2011).—Cabo Fradera.

Adiestramiento propio (24 de noviembre de 2011) Blas de Lezo; (24 y 25 de noviembre de 2011) Méndez Núñez.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Mar Caribe (14-26 de septiembre de 2011).—Realizó suministro de agua, combustible y otros apoyos a la isla de Alborán, Chafarinas/Peñón AAlhucemas y Velez de la Gomera. (27 de octubre): Efectuó colaboración en ejercicio LANMIS 01/11.

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

Antares (10-28 de octubre de 2011).— Realizó actualizaciones cartográficas en aguas de Cádiz.

Escandallo (8-31 de octubre de 2011).— Realizó actualizaciones cartográficas en aguas de Cádiz.

Tofiño (18-21 de octubre de 2011).— Realizó pruebas con sonar en aguas de Cádiz.

Malaspina (18 de octubre-14 de noviembre de 2011).—Realizó actualización cartográfica en aguas del Mediterráneo, de Cabo de Palos a Cabo de Gata.

Astrolabio (17 de octubre-28 de noviembre de 2011).—Está realizando campaña hidrográfica en aguas del Mediterráneo.

Las Palmas (14 de octubre de 2011-17 de abril de 2012).—Salió a la mar el día 14 de octubre para comenzar Campaña Antártica 2011-2012, en la que prestará apoyo logístico a las Bases Españolas y colaborará con los proyectos científicos del Ministerio de Ciencia e Innovación.

Durante la campaña, cumplimentará el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		14 de octubre
Mar del Plata	7 de nov.	10 de nov.
Punta Arenas	15 de nov.	17 de nov.
Ushuaia	27 de nov.	29 de nov.
Ushuaia	10 de dic.	12 de dic.
Ushuaia	24 de dic.	1 enero 2012
Punta Arenas	26 enero 2012	28 enero 2012
Ushuaia	9 marzo 2012	11 mar. 2012
Buenos Aires	18 mar. 2012	22 mar. 2012
Natal	1 abril 2012	4 abril 2012
Cartagena	17 abril 2012	

El Camino Español (5-27 de octubre de 2011).— Efectuó transporte marítimo de unidades del Ejército de Tierra, entre los puertos de Cartagena, Melilla, Valencia, Almería y Ceuta.

La Graña (26 de octubre de 2011).— Realizó colaboración en ejercicio LANMIS 01/11.

Turia (27 de octubre de 2011).—Realizó colaboración con la Escuela Antonio Escaño para el embarque de alumnos, en aguas de Cartagena.

Contra maestre Casado (17-25 de octubre de 2011).—Realizó transporte logístico de una lancha hidrográfica, munición y diverso material entre La Carraca, Almería y Cartagena.

Segura (25 de octubre de 2011).—Realizó calibración acústica y magnética en aguas de Cartagena.

Rayo (26 de octubre de 2011).—El día 26 de octubre, tuvo lugar la ceremonia de entrega a la Armada, en el muelle núm.1 de la Base Naval de Rota,

Tramontana (26 de octubre de 2011).—Realizó pruebas de mar en aguas de Cartagena. (8 -10 de noviembre de 2011). Salió a la mar para realizar pruebas del sistema ACRUX-C en las cercanías de Cartagena.

Pizarro (3 de noviembre de 2011).—Colaboró en la CALOP del BAC *Patiño* para ejercicio de tiro en aguas próximas a Rota.

Turia (3 de noviembre de 2011).—Realizó inspección de capacidades orientada a su próxima CALOP, en aguas próximas a Cartagena. (10-11 de noviembre) Salió a la mar para efectuar colaboración con la EBA en las cercanías de Cartagena.

Meteoro (2-6 de noviembre de 2011).—Efectuó presencia en los puertos de Alicante y Barcelona con motivo de la celebración de la regata Volvo y del Salón Náutico respectivamente.

El Camino Español (4-14 de noviembre de 2011).—Efectuó transporte de material del Ejército de Tierra, entre los puertos de Cartagena, Almería y Ceuta. (16-29 de noviembre de 2011) Efectuó transporte logístico entre los puertos de Mallorca, Valencia, Almería y Rota.

Meteoro (18 de noviembre-18 de diciembre de 2011).—Se encuentra realizando el crucero resistencia, durante el cual efectuará presencias navales en distintos puertos además de adiestramiento propio y colaboraciones, también realizará mediciones de ruido, calibración magnética y mediciones CEMEDM. Cumplimentará el siguiente calendario.

PUERTO	ETA	ETD
Rota		18 de nov.
Lisboa	19 de nov.	21 de nov.
Marín	22 de nov.	25 de nov.
Vigo	26 de nov.	27 de nov.
Rota	29 de nov.	29 de nov.
Cartagena	30 de nov.	5 de dic.
P. Mallorca	6 de dic.	8 de dic.
Mahón	9 de dic.	10 de dic.
Argel	11 de dic.	13 de dic.
Cartagena	14 de dic.	14 de dic.
Las Palmas	18 de dic.	

Martín Posadillo (1-6 de noviembre de 2011).—Efectuó transporte de material del ET, entre los puertos de Cartagena, Ceuta y Málaga.

Sella (9 de noviembre de 2011).—Salió a la mar para realizar una inspección de alistamiento en las cercanías de Cartagena.

Segura (9 de noviembre de 2011).—Salió a la mar para realizar pruebas de equipos en las cercanías de Cartagena.

Formentor (7-11 de noviembre de 2011).—Salió a la mar para efectuar colaboración con la EBA en las cercanías de Cartagena. (18 de noviembre de 2011) Inspección de capacidades en la mar.

Arnomendi (14-20 de noviembre de 2011).—Efectuó trabajo con sismómetros de fondo marino de la Red Fomar.

Pizarro (22 de noviembre de 2011).—Realizó colaboración en la CALOP A2 del LHD *Juan Carlos I* en aguas próximas a Rota.

Navarra (22 de noviembre de 2011).—Salió a la mar para efectuar colaboración en

la CALOP A2 del LHD *Juan Carlos I* en aguas próximas a Rota.

Contra maestre Casado (16-29 de noviembre de 2011).—Se encuentra efectuando transporte marítimo de material entre el arsenal de La Carraca, Cartagena, Valencia, Palma de Mallorca, Almería y LA Base Naval de Rota. El día 24 de noviembre tiene previsto colaborar en el ejercicio FAMEX-11 en accesos y puerto de Valencia dentro del escenario III del ejercicio.

Tajo (21, 22 y 24 de noviembre de 2011).—Se encuentra realizando pruebas sonar en agua próximas a Cartagena. Tiene previsto colaborar en la CALOP del cazaminas *Turia* los días 22 y 24 de noviembre.

Mar Caribe (21 de noviembre-2 de diciembre de 2011).—Se encuentra efectuando suministro de agua, combustible y otros apoyos a la Isla Alborán, Chafarina/peñón, Alhucemas y Velez de la Gomera, efectuando relleno en Melilla.

Galerna (21-24 de noviembre de 2011).—Se encuentra efectuando colaboración con el II Curso Especialidad y III Curso Aptitud Guerra Naval Especial en aguas de Cartagena.

Martín Posadillo (21-24 de noviembre de 2011).—Se encuentra efectuando transporte de material del ET entre los puertos de Valencia, Palma de Mallorca y Cartagena.

Camino Español (21-24 de noviembre de 2011).—Está realizando transporte de material del ET entre los puertos de Ceuta y Cartagena.

Vigilancia Marítima

P-101 (1-31 de octubre de 2011) y (1-30 de noviembre de 2011).—Entre la frontera con Portugal y Punta Umbría.

P-114 (1-31 de octubre de 2011) y (1-30 de noviembre de 2011).—En aguas de Ceuta.

Vigía (17-28 de octubre de 2011).—En aguas del Estrecho. (16-27 de noviembre de 2011) Efectuó vigilancia marítima en el mar de Alborán. Durante la vigilancia llevo a cabo relevo del personal de la Isla de Alborán.

Cabo Fradera (16-27 de octubre de 2011) y (1-30 noviembre de 2011).—Realizó presencia naval y vigilancia de pesca entre Tui y Camposancos.

Medas (24-29 de octubre de 2011).—Realizó vigilancia marítima en aguas de Canarias. (15-20 de noviembre de 2011) Realizó vigilancia marítima en aguas del archipiélago Canario. El 15 de noviembre colaboró con el Ejército de Tierra; los días 16 y 17 efectuó un ejercicio EVASCAR diurno con el 802 SQN MACAN EA; y el 17 efectuó *Ejedan Whiskey* con el 802 SQN MACAN.

Tabarca (24-28 de octubre de 2011).—Realizó vigilancia marítima en aguas de Galicia (zona de las Rías Bajas).

Toralla (24-28 de octubre de 2011).—Realizó vigilancia marítima en aguas de Cartagena.

Diana (9-19 de noviembre de 2011).—Realizó vigilancia marítima en el Mar de Alborán.

Tagomago (21-26 de noviembre de 2011).—Realiza vigilancia marítima en aguas del archipiélago canario. El día 25 de noviembre efectuará *Ejedan Whiskey* con 802 SQN MACAN EA y EVACSAR diurno con 802 SQN MACAN EA. También participa en el ejercicio FAMEX-11.

Vigía (16-28 de noviembre de 2011).—Realiza vigilancia marítima en el mar de Alborán. Durante la vigilancia efectuará presencia naval en la Isla de Alborán. Participa en el ejercicio FAMEX-11.

Tabarca (21-25 noviembre 2011).—Efectúa vigilancia marítima en aguas de la Rías Bajas.

A. P. F.



Australia

Confirmada la construcción de 12 LCM-1E.—El ministro de Defensa australiano, Stephen Smith, y el responsable del material de Defensa, Jason Clare, han confirmado en

el curso de una conferencia de prensa, que los astilleros españoles de Navantia construirán 12 lanchas de desembarco del tipo *LCM-1E* para su Marina, abriéndose el periodo de negociación, que durará de uno a dos meses, para firmar finalmente el contrato definitivo.



Dos *LCM-1E* de la Armada española dirigiéndose hacia la playa.

NOTICARIO

Las lanchas australianas serán idénticas a las 12 entregadas a la Armada española entre 2007 y 2008, y se construirán íntegramente en Navantia, suponiendo una importante carga de trabajo para los astilleros de la bahía de Cádiz en los próximos años, estimándose unas 350.000 horas de trabajo. Las cuatro primeras unidades se entregarán en el 2014 coincidiendo con la entrada en servicio del primer *LHD* australiano. Australia firmó en el 2007 un contrato con Navantia para la construcción de dos *LHD*, *Canberra* y *Adelaide*, similares al español *Juan Carlos I*, y que llevarán en su dique cuatro lanchas *LCM-IE* para sus diversos cometidos, tanto anfibios como humanitarios.

Brasil

Atraso de tres años en el programa del submarino nuclear.—Durante la visita del vicepresidente Michel Temer al Centro Experimental de Aramar, sede principal del programa nuclear naval y que incluye el laboratorio de enriquecimiento isotópico, el direc-

tor de Material de la Marina, almirante Artur Pires Ramos, anunció que el primer submarino nuclear de ataque de Brasil realizará sus pruebas de mar a partir de 2022 para entrar en servicio en 2025, afirmando así la fecha definitiva de finalización de este largo programa. El proyecto ha consumido hasta el momento y desde 1979 más de 880 millones de dólares, y para su finalización se necesitan 700 millones más, con una financiación anual de 75 millones de dólares. Según el vicepresidente, «la Marina no pidió pero sugirió más recursos, por los cuales nos sentimos inclinados a abogar después de quedar impresionado por esta visita», agregando: «me queda claro además que para esta tarea se necesita personal muy cualificado y altamente especializado».

El anfitrión, acompañado por el comandante en jefe de la Marina, almirante Julio Soares de Moura Neto, explicó al vicepresidente, acompañado de diputados, los beneficios que el programa nuclear aporta al sector civil en los aspectos sanitario, ambiental, académico y laboral para la región.



TCD *Foudre*.

Chile

Adquisición del TCD Foudre (L-9011) francés.—Concluyeron las negociaciones para la compra del buque de desembarco *Foudre*, tipo *LSD*, en francés *TCD*, a la Marina francesa. Este buque de 12.000 t cuenta con un amplio dique y fue botado en 1988 para entrar en servicio en enero de 1990. Dentro de su amplia gama de posibilidades cuenta con la capacidad para embarcar a 470 infantes de marina con toda su impedimenta para el combate, 100 vehículos, 22 de ellos blindados de cadenas, incluyendo el carro de combate *Leopard*, y su amplia cubierta de vuelo de 1.450 m² permite operar hasta siete helicópteros de tamaño medio *Puma*, *Súper Puma* y *Cougar*, pudiendo acomodar cuatro de ellos en el hangar. Para misiones humanitarias cuenta con un completo hospital de 50 camas, y en su dique pueden operar diez *LCM* o una *LCU* y cuatro *LCM*. La dotación, incluyendo la *UNAEMB*, totaliza 700 efectivos, si bien en caso de emergencia puede alojar hasta 1.600 personas. Para su defensa cuenta con cuatro cañones *Breda Máuser* de 30 mm, otros tantos de 12,7/50 mm y tres sistemas *Simbad* con el misil *Mistral* de *MBDA*.

El nuevo buque chileno llevará el nombre de *Sargento Aldea*, y este ha sido el primer paso hacia la renovación y potenciación de la fuerza anfibia chilena, que actualmente solo dispone de dos unidades clase *Batral*, las *Rancagua* (LST 92) y *Chacabuco* (LST 95), tras la baja de la *Valdivia* (LST 93). Ambas se encuentran al final de su vida operativa, por lo que no se descarta en la Marina chilena la adquisición del *TCD Sirocco*, gemelo del *Foudre*, aunque más moderno. El recién adquirido buque anfibio deberá llegar a su base en Chile en el primer semestre de 2012.

Colombia

Construcción de un OPV.—La Armada colombiana ha firmado el contrato para la construcción del segundo *OPV 80* (*Offshore Patrol Vessel*) con COTECMAR (Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo

de la Industrial Naval), que ya posee por parte del astillero alemán Fassmer la licencia para construir el diseño básico del patrullero *Fassmer 80*. La primera unidad construida por COTECMAR, bautizada *ARC 20 de Julio* (PZE 46), se encuentra próxima a ser entregada a la Marina y aporta varias modificaciones al diseño original para realizar cometidos de interdicción, por lo que posee para este fin una embarcación auxiliar de alta velocidad *Midnight Express*. El diseño de este patrullero de altura conjuga en una sola plataforma un helicóptero mediano con capacidad *NVG* (*night visión goggles*), así como mando y control aplicando métodos *top down*.

La Armada de Colombia tiene previsto construir cuatro unidades del tipo *OPV 80*, así como ocho patrulleros costeros, de los que ya ha recibido la primera unidad del tipo *CPV 40* de los astilleros Fassmer, bautizada *ARC 11 de Noviembre*. Colombia es la segunda nación iberoamericana que posee el patrullero de altura *Fassmer 80*, después de Chile, y será seguida a corto plazo por Argentina. Las unidades colombianas presentan algunas diferencias con las chilenas, especialmente en lo que se refiere a la propulsión, pudiendo dar las chilenas dos nudos más de velocidad que las colombianas, a costa también de una menor autonomía. Para compensar, los patrulleros colombianos están dotados de mejores equipos electrónicos.

Nueva cúpula militar.—El general Alejandro Navas, que hasta ahora desempeñaba el cargo de comandante del Ejército, es ahora el nuevo comandante general de la Fuerzas Militares de Colombia en relevo del almirante Edgar Cely. Así lo dio a conocer el presidente de la República Juan Manuel Santos Calderón, junto al nuevo ministro de Defensa, Juan Carlos Pinzón. En la dirección del Ejército fue nombrado el general Sergio Mantilla, y en la Fuerza Aérea, el general Tito Saúl Pinilla. En la Armada Nacional, el vicealmirante Roberto García Márquez será el nuevo comandante general. En relación a la nueva cúpula, el presidente dijo: «Estoy seguro de que este equipo que se conocen muy bien entre ellos y a quienes conozco muy bien porque trabajé con ellos, va a ser un equipo de lujo, que va estar al lado del Minis-

tro y al frente de nuestras FAS, dándole una gran tranquilidad a al país». El cambio de ministro de Defensa y de la cúpula militar se realiza en unos momentos en que la percepción de la seguridad de la ciudadanía ha cambiado positivamente, y donde se hace inaplazable una nueva estrategia para erradicar definitivamente a las FARC después de la reciente muerte de su líder en combate.

Adquisición de dos submarinos costeros.—Continuando con sus planes de modernización en el marco del Plan Orión, la Armada de Colombia proyecta comprar entre dos y tres submarinos costeros. Estas unidades reemplazarían a los submarinos tácticos de construcción italiana *SX-506* adquiridos por Colombia a comienzos de los años 70, el *ARC Intrépido* (S 20) y el *ARC Indomable* (S 21). Estas unidades del tipo *Midget* tienen capacidad para transportar a dos vehículos de buceadores para atacar objetivos estratégicos.

Ambos submarinos sufrieron una gran carena en 1980, en la que se les alargó la eslora dos metros y se les instalaron equipos de aire acondicionado. En 1991 la firma española Tudor les puso baterías potentes y nuevos cargadores y en 2002 se saneó su casco. Para su reemplazo, la Marina tiene un presupuesto inicial de nueve millones de dólares.

Una de las opciones más estudiadas ha sido la de los submarinos alemanes *U-206 A* procedentes de las unidades desafectadas de la *Bundesmarine* en junio de 2010, y que están disponibles en el mercado internacional, habiendo sido modernizados seis de ellos en la década de los 90. Esos submarinos ya habían sido ofrecidos a Colombia, sin que la oferta fuese tenida en cuenta por tener otras prioridades. Esas dos nuevas unidades se sumarían a los dos *U-209/1200* con que cuenta la Armada de Colombia.

Costa Rica

Mejora en sus recursos de patrulla marítima.—Desde hace años, Costa Rica está recibiendo atención prioritaria en sus descuidados recursos de patrulla marítima por parte de los Estados Unidos. El Gobierno nortea-

mericano ha destinado parte de los 1.975 millones de dólares de la *Iniciativa Mérida* a la remoción de uno de los patrulleros de 65 pies inoperativos en Puerto Limón. Esto ha supuesto una inversión de 900.000 dólares para la adquisición de nuevos motores, electrónica, equipos de comunicaciones, radar y recorrido del casco. Además se han invertido 600.000 dólares para adquirir dos interceptores *Midnight Express*, así como 175.000 en la puesta al día de los equipos electrónicos de los patrulleros clase *Punta*, que afecta a sus equipos de navegación, comunicaciones y radar, dedicando 300.000 dólares a la recuperación de cuatro patrulleros del tipo *Eduardoño*, recorriendo sus motores, equipos de navegación y comunicaciones.

De la siguiente partida de 2.035 millones de dólares, se han presupuestado 1,65 millones de dólares para la gran carena de dos patrulleros clase *Punta* y 300.000 para la adquisición de una nueva embarcación tipo *Midnight Express*. Además se han destinado 135.000 dólares para instalar FLIR en tres aviones de patrulla marítima. El *Midnight Express* es un interceptor o planeadora de 39 pies capaz de dar 55 nudos y radio de acción de 400 millas, gracias a sus cuatro motores Mercury de 300 CV.

Estados Unidos

Inesperada muerte del comandante del CVN Harry S. Truman.—El comandante del portaaviones nuclear USS *Harry S. Truman*, capitán de navío Tusher Tembe, falleció de forma inesperada cuando acababa de descender por la plancha del buque atracado en el astillero de Portsmouth. Trasladado de urgencia al hospital Bon Secours Maryview Medical Center, los médicos de urgencias sólo pudieron certificar su muerte por parada cardíaca. Tembe tenía 49 años y había tomado el mando del *Truman* en agosto de este año. Con anterioridad había sido segundo comandante del portaaviones *Dwight D. Eisenhower*, comandante de la Escuadrilla de Cazas 87, basada en Oceana y comandante del buque anfibia *Nashville*. De padres indios, había nacido en Bombay y llegó a los Estados Unidos cuando solo era un niño,

creciendo en Nueva York. Se graduó en la Universidad de Texas Tech, y al entrar en la US Navy se hizo piloto de caza y ataque, llegando a ser piloto de pruebas e instructor de vuelo.

El segundo comandante del portaaviones, capitán de navío Craig Clapperton, se hizo cargo provisional del mando del buque. Posteriormente el capitán navío Dee Mewbourne, ex-comandante del portaaviones nuclear *Enterprise*, con el que había realizado un desplazamiento al golfo Pérsico hasta el mes de julio, fue nombrado comandante temporal del *Truman*. Se da la curiosa circunstancia de que Mewbourne asumió también el mando del *Enterprise* en circunstancias poco normales, después de que su comandante, capitán de navío Owen P. Honors, fuese cesado de forma fulminante en enero de 2011, una semana antes de partir para una comisión de siete meses a Oriente Medio. El motivo de la destitución fue la emisión de un vídeo de contenido sexual por el circuito cerrado de TV del buque cuando era segundo comandante del *Enterprise*.

Este es el tercer portaaviones que manda el capitán de navío Mewbourne, ya que con anterioridad al *Enterprise* había sido comandante del portaaviones USS *Dwight Eisenhower*.

Francia

La DCNS cede el patrullero L'Adroit a la Marina.—Menos de un año después que se iniciara su construcción con fondos propios de la DCNS, el patrullero OPV *Gowind*, bautizado como *L'Adroit*, ha sido puesto a disposición de la Marina francesa,



Harry S. Truman en el río de Elizabeth cerca de Norfolk.

que no lo ha adquirido pero que aporta dos dotaciones que rotarán cada cuatro meses. Incorpora este prototipo una serie de innovaciones técnicas que pretenden demostrar su valía operativa durante los próximos 36 en diferentes navegaciones por todo el mundo, pudiendo realizar 220 días de mar al año.

L'Adroit estará dotado además de aeronaves no tripuladas o UAV, rampas de lanzamiento de embarcaciones de Guerra Naval Especial, puente panorámico y un único mástil, dispositivos acústicos de largo alcance etc. Sus cometidos varían desde la simple vigilancia de los caladeros de pesca hasta la lucha contra la piratería, pasando por la

NOTICARIO

protección ambiental, ayuda humanitaria, búsqueda y salvamento y represión del contrabando y tráfico de drogas.

Con una eslora de 87 m puede permanecer 30 días en la mar con una autonomía de 8.000 millas y una velocidad máxima de 21 nudos. Su cubierta de vuelo permite la toma de un helicóptero de tipo medio, como el NH90. Su dotación es de tan solo 30 personas, teniendo alojamiento para otras tantas.

Pruebas de mar del BPC *Dixmude*.—Los astilleros franceses de la DCNS iniciaron las pruebas de mar del BPC (*Bâtiment de Projection et de Commandement*) *Dixmude*, el tercer buque anfíbio tipo LHD (*Landing Helicopter Dock*) según la nomenclatura OTAN, clase *Mistral*, encargado por la Dirección General del Armamento o DGA en abril de 2009 y construido por STX. El *Dixmude* fue botado en abril de 2011 y trasladado de Saint Nazaire a Tolón en julio de este año, estando prevista su entrada en servicio a finales de 2012. Sus predecesores, *Mistral* y *Tonnerre*, fueron construidos en los Chantiers de

l'Atlantique, de la DCNS, entrando en servicio en 2006 y 2007 respectivamente.

Con una eslora de 199 m y un desplazamiento de 21.500 t, el nuevo buque anfíbio puede transportar 450 efectivos y 16 helicópteros pesados, y en sus diques dos *hovercraft* tipo *EDA-r* o cuatro embarcaciones tipo *LCM*. Entre sus variadas funciones, puede ofrecer un moderno hospital para misiones humanitarias a gran escala.

Holanda

Pruebas de mar del segundo OVP *Holland*.—El segundo de cuatro patrulleros oceánicos OPV clase *Holland*, el *Zeeland*, comenzó sus pruebas de mar previas a su entrada en servicio en la Marina Real holandesa. Este buque ha sido construido en los astilleros de Damen Schelde Naval Shipbuilding, y realmente su desplazamiento de 3.750 t corresponde más a una fragata que a un patrullero, algo que corrobora su armamento, compuesto por un cañón Oto Melara de 76 mm,



Llegada del BCO *Dixmude* a Tolón.



Soldados asegurando la zona de aterrizaje después de salir del UH-60 *Black Hawk*, Irak.

apoyado por otro de 30 mm de fuego rápido y dos ametralladoras Hitrole de 12,7 mm.

El módulo del mástil integrado alberga todos los sensores capaces de detectar a un contacto aéreo a alta o baja altitud, lanchas rápidas, periscopios, buceadores y minas. La construcción del tercer y del cuarto patrullero está programada para ir decalada seis meses con los buques anteriores.

Honduras

Cambios en la cúpula militar de Honduras.—El Gobierno hondureño ha anunciado cambios en la estructura militar a partir del mes de octubre; así el día 10 de ese mes el capitán de navío Rigoberto Espinoza Posadas recibía la Comandancia de la Fuerza Naval del capitán de navío Cristóbal Romero Burgos. El mismo Romero Burgos sustituía al general Herbert Inestroza Membreño como auditor de las Fuerzas Armadas hondureñas.

En el ámbito de la guerra contra el narcotráfico, el sumergible capturado este verano por las patrulleras *Tegucigalpa* y *Guaymurás*

de la Fuerza Naval hondureña será trasladado a Tegucigalpa para su exhibición en público. Ambos buques protagonizaron la primera captura de un sumergible narco en aguas de Honduras. El buque en cuestión fue hundido por su propia dotación, pero fue recuperado por equipos de buceadores de la Fuerza Naval y un equipo especializado de los Estados Unidos. Dentro del casco se encontró un navegador GPS que servía para seguir la derrota trazada en la carta de navegación.

México

Recepción de tres helicópteros UH-60M.—Los primeros tres helicópteros *Sikorsky* UH-60M *Blackhawk*, donados a la Marina mexicana por los Estados Unidos como parte del paquete de material aprobado en el marco de la iniciativa Mérida, matriculadas *AMHA (Armada de México Helicóptero de Apoyo)* 300, 301 y 302, estarán adscritas al recién creado 1.º Escuadrón Aeronaval de Apoyo con base en Minatitlán, Estado de Veracruz. El valor del contrato, cubierto en

su totalidad por el Departamento de Defensa norteamericano, se eleva a 71 millones de dólares e incluye repuestos y mantenimiento para dos años o 1.000 horas de vuelo.

Dentro de la iniciativa Mérida, se ha aprobado la donación de hasta seis de estos aparatos para la SEMAR (Secretaría de Marina), y se discute la posibilidad de ampliar esta cifra hasta doce, con objeto de utilizarlos en operaciones contra el crimen organizado y tráfico de drogas. La versión *M* del *Blackhawk* puede operar de día y de noche, pudiendo transportar un máximo de 11 infantes de marina, contando con montajes laterales para ametralladoras M60 o M134 Minigun.

Nicaragua

Efectividad de la Fuerza Naval contra el narcotráfico.—En toda la región Centroamericana siguen cayendo grandes botines como resultado de la guerra contra las drogas, haciéndose necesaria la mejora de medios y la necesidad de más recursos. Aunque no se le ha dado publicidad, se ha incrementado la presencia de patrulleros costeros de 30 pies del tipo *Intrepid* en manos de la Fuerza Naval de Nicaragua desde 2010, operando desde Puerto Cabezas. Este patrullero puede operar en aguas poco profundas y es ideal para la seguridad portuaria. Sus dos motores Mercury de 275CV le permiten alcanzar los 50 nudos para poder perseguir con éxito a los narcotraficantes.

En el acto conmemorativo del XXXI aniversario de la Fuerza Naval, celebrado en la Comandancia General «Coronel Abraham Rivera», su comandante, vicealmirante Roger Antonio González Díaz, detalló los duros golpes al narcotráfico con el apresamiento de 6.394 kg de cocaína y 865 de marihuana, con un valor en el mercado norteamericano de 164 millones de dólares. Lo más importante desde el punto de vista operacional ha sido la captura de 27 lanchas contrabandistas, junto con otras 65 embarcaciones apresadas por pesca ilegal. Parte de este material incautado ha sido incorporado a la Fuerza Naval, que ha visto de esta forma incrementada en 40 lanchas del tipo *Eduardoño* su lista de embarcaciones. Esta en concreto, que también ha

sido incorporada por las marinas de El Salvador, Honduras y Costa Rica, tiene un desplazamiento de dos toneladas, una eslora de 9,75 m y puede dar 30 nudos gracias a sus dos motores fueraborda, con una autonomía máxima de 200 millas.

Perú

Cambios en cúpula de las FAS.—Según lo ordenado por el presidente de la República del Perú, Ollanta Humala Tasso, el Ministerio de Defensa ha dado a conocer los cambios en las comandancias del Ejército y la Fuerza Aérea peruanas. En la Marina de Guerra, el almirante Jorge de la Puente Ribeyro estará al frente de la Comandancia General (CONGEMAR). En consecuencia el Alto Mando Naval queda conformado por los vicealmirantes José Cueto Aservi como jefe del Estado Mayor General, Carlos Chanduvi Salazar como inspector general, Carlos Weston Zanelli como comandante de Operaciones en el Pacífico (COMOPERPAC), Carlos Tejada Mera como director general de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y Reynaldo Pizarro Antram como director general de Material (DIMATEMAR). El comandante de Operaciones de la Amazonia (COMOPERAMA) es el contralmirante Wladimiro Giovannini y Freire. Los comandos operacionales estarán a cargo de los contralmirantes César Prada Ugaz, Fuerza de Submarinos; Víctor Pomar Calderón, Fuerza de Superficie; Francisco Calisto Giampetri, Fuerza de Operaciones Especiales, y Carlos Salazar Muro en la Fuerza de Aviación Naval.

Rusia

Submarino balístico nuclear dañado en una colisión.—Un submarino balístico nuclear ruso o SSBN sufrió daños en su casco resistente después de colisionar con un pesquero en aguas del Pacífico, dirigiéndose a continuación al puerto de Vladivostok para proceder a realizar las reparaciones pertinentes. Ningún miembro de la dotación sufrió daños ni hubo fuga de radiación al exterior, según comunicaron de la agencia de noticias

RIA Novosti, que aclaró que la colisión tuvo lugar en las proximidades del extremo SE de la península de Kamchatka.

El submarino accidentado, *Svyatoy Georgiy Pobedonosets*, pertenece a la clase *Delta III*, según la denominación OTAN y fue construido en la Unión Soviética en 1980, pudiendo transportar 16 misiles nucleares. En este caso el submarino estaba realizando ejercicios de adiestramiento propio y no transportaba ojivas nucleares, tan solo armamento convencional. En el momento de la colisión, el submarino navegaba en superficie y estaba gobernando a un buque mercante que pasaba a corta distancia cuando no pudo evitar al pesquero que lo abordó por la aleta.

Este incidente ocurre a tan solo cinco meses de que un rompehielos ruso de propulsión nuclear tuviese un escape radioactivo en aguas del Ártico, en la primavera de 2011, antes de alcanzar el helado puerto de Múrmansk y en las proximidades de la costa noruega.

Senegal

Adquisición de un patrullero costero clase Conejera.—Por el simbólico precio de 100 euros, el Consejo de Ministros español aprobó sendos acuerdos por los que se autorizaba la enajenación de los patrulleros *Conejera* (P-31) y *Dragonera* (P-32) a la Armada española para su entrega a las marinas de Senegal y de la República de Mozambique respectivamente, para realizar cometidos de vigilancia y seguridad en sus zonas económicas exclusivas (ZEE). Ambos patrulleros habían sido retirados del servicio activo en el año 2010 y pertenecían a la clase *Conejera*, compuesta por cuatro unidades construidas por la Empresa Nacional Bazán en su factoría de Ferrol a comienzos de los años 80, desempeñando tareas de vigilancia del litoral durante casi 30 años. Los cuatro patrulleros llevaban el nombre de islotes de la costa balear, estando basados el *Conejera* en Cartagena, *Dragonera* en Huelva, *Espalmador* y



Patrullero *Conejera* en la dársena de Cartagena con el patrullero *Formentor*. (Foto: A. Galán Cees).

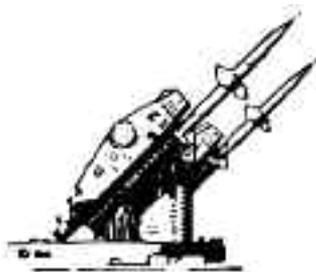
Alcanada en Barcelona. Por cierto, el nombre de este último patrullero siempre fue un misterio o un error, porque el islote balear se llama Aucanada. Sus primeros comandantes fueron oficiales de la Reserva Naval que, cuando el cuerpo pasó a extinguirse, fueron sustituidos por tenientes de navío del Cuerpo General.

J. M.^a T. R.

Tercer lanzamiento de cohete *Bulava* desde SSBN clase *Borei*.—El pasado 28 de octubre el SSBN K-535 *Yury Dolgoruky* efectuó con éxito el tercer lanzamiento de un cohete R-30 3M30 *Bulava*. El disparo se realizó en inmersión desde el Mar Blanco y el cohete ejecutó su trayectoria balística correctamente, impactando las ojivas en el polígono de Kura, en el Extremo Oriente ruso. Con esta prueba se puede certificar la idoneidad del nuevo cohete de combustible sólido embarcado y la entrada en servicio el próximo mes de diciembre del *Yury Dolgoruky* en las Fuerzas Submarinas Estratégicas de la Flota del Pacífico. Entre finales de 2011 y primeros de 2012, el SSBN K-550 *Alexander Nevsky* realizará una prueba de lanzamiento, para integrarse durante el primer semestre del año 2012 en la Flota del Pacífico. Por otra

parte, fuentes de la dirección de los astilleros Sevmash de Severodvinsk han informado que la construcción del tercer SSBN de la clase *Borei* sigue a buen ritmo y está casi completado. No hay información adicional sobre el cuarto SSBN de la serie. Con los retrasos acumulados en las construcciones en curso y en la firma de nuevos contratos es complicado que la Armada rusa disponga de sus 8 nuevos SSBN para 2017 como prevé el Programa Estatal de Armamentos hasta 2020. El Primer Ministro Vladimir Putin informó el pasado mes de septiembre que, debido a la experiencia adquirida en la construcción de las primeras unidades, los plazos se podrían acortar a 4-5 años por SSBN, con lo que los cálculos de construcción de la serie completa nos salen para 2020. La prioridad de la Armada se centra en renovar completamente las Fuerzas Submarinas Estratégicas de la Flota del Pacífico, equipadas actualmente con SSBN 667BDR y, a continuación, modernizar parcialmente las de la Flota del Norte, manteniendo en servicio al menos 4 SSBN 667BDRM hasta mediados de la próxima década. El objetivo es disponer de 12 SSBN en servicio, lo que se ajusta a las previsiones del Tratado START, en vigor desde el 5 de febrero de 2011.

L. V. P. G.





El Gobierno regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para cubrir reclamaciones de derecho marítimo

El Consejo de Ministros ha aprobado el 11 de noviembre un Real Decreto por el que se establece y regula el seguro de responsabilidad civil o garantía financiera equivalente del que deben disponer los propietarios de los buques civiles españoles o extranjeros que toquen puerto español con un arqueo igual o superior a 300 toneladas de registro bruto, para cubrir las reclamaciones de Derecho marítimo. El Real Decreto entrará en vigor el 31 de diciembre de 2011.

Con este Real Decreto se da cumplimiento a la Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, que obliga a los Estados miembros a exigir este seguro a los propietarios de los buques civiles con las mencionadas características que enarbolan su pabellón o bien pabellón distinto del suyo que entren en un puerto bajo su jurisdicción o naveguen por el mar territorial.

La norma engloba tanto a los buques mercantes como a los buques pesqueros y de recreo, siempre que su tonelaje esté comprendido en los límites citados anteriormente. La posesión del seguro o garantía equivalente se demostrará mediante la exhibición del documento original o la presentación de un certifi-

cado de cobertura, mediante copia autenticada del mismo, expedidos por las entidades que hubiesen extendido el seguro o garantía financiera.

Los certificados deberán ser exhibidos ante las capitanías marítimas al acceder a puerto español, sancionándose la carencia o no exhibición de los mismos conforme a lo previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Se faculta al Ministro de Fomento para regular el procedimiento de expulsión de los buques civiles que no lleven a bordo los certificados de cobertura. También, para establecer —de acuerdo con el Derecho Internacional siempre que la intensidad del tráfico marítimo, la seguridad marítima y la prevención de la contaminación lo aconsejen— un sistema de control sobre buques civiles de cualquier nacionalidad que naveguen por el mar territorial español. Para ello, los capitanes o patrones de estos buques deberán poner en conocimiento de la capitanía marítima más cercana a las zonas de acceso que se encuentran en posesión de los seguros y garantía exigidos por el real decreto, efectuando la comunicación a través de los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.

F. M. M-C.

Cumbre de expertos del sector marítimo

Los mayores expertos en energías marinas, buques de cruceros, acuicultura, geología marina y seguridad marítima han celebrado en Cádiz en los últimos días del pasado octubre una importante reunión, dentro del marco del 50 Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima.

Este evento internacional, organizado por la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE), se desarrolla bajo el lema «Cádiz y el Mar en el siglo XXI», y ha sido una muestra de las diferentes vertientes del sector marítimo y sus oportunidades de negocios, habiéndose analizado además la situación en que se encuentran actualmente diversas parcelas del mismo y sus perspectivas de futuro.

La inauguración del Congreso tuvo lugar en el Ayuntamiento de Cádiz y fue presidida por la alcaldesa de la ciudad, pronunciando a continuación una conferencia magistral don Antonio Garrigues Walker sobre los nuevos retos para los ingenieros en el siglo XXI.

El congreso abordó temas de gran importancia y actualidad, como la protección de los buques contra el terrorismo y la piratería; los roles y responsabilidades de los diferentes cuerpos de la Administración en la represión del contrabando y la inmigración ilegal, así como la seguridad y la defensa de la zona económica exclusiva española.

Del mismo modo se abordaron trabajos y ponencias de alto nivel tecnológico sobre temas vitales hoy en día, como el mar y la energía, los buques de acción marítima, la acuicultura, el turismo de cruceros, la innovación y la arqueología submarina.

Posteriormente se produjo un debate en las mesas redondas sobre «Cruceros, industria y turismo» y «Acción Marítima», donde destacados expertos, desde su posición estratégica y a través del debate, ofrecieron su visión sobre cómo va a ser y cómo se puede hacer crecer en la próxima década al sector marítimo.

Royal Caribbean Internacional mejorará su flota

Royal Caribbean Internacional, algunos de cuyos buques hacen escala en puertos españoles, ha anunciado que invertirá alrededor de trescientos millones de dólares para reformar los barcos de la compañía e incorporar aquellos servicios e instalaciones mejor evaluados de la premiada clase *Oasis* al resto de la flota. Estas modificaciones permitirán disfrutar de una mayor variedad gastronómica a bordo y de nuevas propuestas de entretenimiento, además de acceso *wifi* y otras conexiones, entre otras muchas novedades tecnológicas.

Esta serie de revitalizaciones de la flota de Royal Caribbean tendrá lugar desde este año hasta 2014 y es otro ejemplo de por qué la compañía ha sido galardonada como la mejor línea de cruceros durante los últimos años, según revistas especializadas del sector.

Según altos directivos de la compañía, siempre buscan las mejores experiencias y ninguna otra compañía competidora puede ofrecer una oferta tan amplia de opciones adecuadas a la calidad de cada cliente.

J. C. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Nuevo contrato del Grupo Armón

La Autoridad Portuaria del canal de Panamá ha firmado el pasado 30 de septiembre un contrato con el grupo Armón para la construcción de 14 remolcadores por un importe total de 158 millones de dólares (unos 118 millones de euros). Se prevé que la totalidad de este pedido de remolcadores esté disponible coincidiendo con la apertura de las nuevas esclusas del canal. El primero de los buques deberá ser entregado a los 600 días de la adjudicación, a finales de mayo 2013. En principio tendrán unas dimensiones mínimas de 29 m de eslora, 12,5 m de manga y 6,2 m de calado. Además de diversos remolcadores para clientes de España, Portugal, Italia y Argelia, el Grupo Armón está finalizando en su factoría de Vigo el buque oceanográfico *Ramón Margalef* para el Instituto Español de Oceanografía (IEO) y el año que viene entregará el gemelo *Ángeles Alvariño*. La construcción de estos buques había sido iniciada en los Astilleros Montajes Cíes de Vigo, pero fue trasladada a los Astilleros Armón al presentar suspensión de pagos Montajes Cíes.

El Grupo Armón es el constructor, entre otros tipos de buques, de las últimas embarca-

ciones tipo *Salvamar* de Sasemar, de los patrulleros de la Guardia Civil tipo *Río Aller*, *Cabo Gata*, *Río Tormes* y *Río Tambre*, y del buque escuela de cooperación pesquera *Intermares*.

Noticias de Navantia, centro de formación de motores

Las instalaciones de la empresa Navantia en Cartagena han sido las elegidas por la empresa alemana de motores MTU para ubicar su cuarto centro de formación de motores en el mundo. Hasta ahora la compañía alemana mantiene centros similares en la propia Alemania, en Estados Unidos y en Singapur. El nuevo centro se convertirá en lugar de referencia del sur de Europa, y la diferencia con los tres anteriores es que está montado en conjunto con otra empresa, Navantia, ya que los demás son exclusivos de MTU. Navantia fabrica, comercializa y mantiene desde 1972 motores diésel de cuatro tiempos en las instalaciones de Cartagena. Al convertirse además en centro de formación, pasará por sus instalaciones personal civil y militar de diversas procedencias.

A. P. P.

Navantia refuerza su actividad comercial en Filipinas

Dentro de la intensa actividad que Navantia está desplegando en todo el mundo, una delegación comercial de la empresa ha visitado recientemente Filipinas con el objetivo de presentar algunos de los productos que la Marina filipina tiene interés en contratar.

Ya desde principios de año Navantia había realizado diversas actividades con gestores del sector naval con la misión de sondear posibles iniciativas futuras, y tras el análisis pertinente Filipinas ha pedido a Navantia que presente oficialmente los productos que se ajustan a las futuras necesidades de su Marina.

Acciona construirá un astillero en Brasil

Acciona ha sido seleccionada para llevar a cabo la ingeniería, diseño y construcción de los diques exteriores de un astillero en la localidad de San Joao Da Barra en Brasil, el mayor de América Latina y destinado a convertirse en la referencia para la construcción naval del país.

El importe del proyecto superará los cuatrocientos millones de euros, y la propuesta de Acciona incluye tecnología propia para dotar de diques de abrigo a los accesos del astillero mediante el sistema constructivo de cajones, lo que supone una iniciativa pionera en Iberoamérica y ha sido una innovación para la adjudicación del proyecto a la compañía.

Este sistema ha sido utilizado por Acciona en diversos proyectos portuarios en España, como Algeciras, Tarragona, Escombreras y Ferrol, y se basa en la construcción de diques artificiales con cajones de hormigón de grandes dimensiones.

La ejecución del proyecto supondrá la construcción de más de 3,8 kilómetros de diques, de los cuales 2,8 se conseguirán de forma artificial a base de los referidos cajones fabricados con hormigón.

J. C. P.

El sector marítimo premia los mejores trabajos sobre cruceros, energía eólica y construcción naval

La Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE) viene convocando al conjunto al sector marítimo del país en un congreso anual en el que se desarrollan asuntos de interés sobre las industrias marítimas y se debate sobre su importancia para el desarrollo estable y el crecimiento de la sociedad.

El 50 Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima, celebrado en Chiclana de la Frontera (Cádiz), premió el 27 de octubre los mejores trabajos de ingeniería sobre cruceros, energía eólica y construcción naval. Para la selección de los premiados, el jurado calificador ha tenido en cuenta la calidad técnica del trabajo, la proyección que proporciona a la ingeniería naval y oceánica española y la participación de empresas e instituciones del sector marítimo, su carácter internacional y el valor añadido para el sector por su originalidad y aplicabilidad.

En esta edición los trabajos premiados han sido los siguientes:

Primer premio, Medalla de Oro y 6.000 euros: *La innovación en el diseño y destino del crucero*, por Jaime Oliver.

Segundo premio, Medalla de Plata y 3.000 euros: *Las Instalaciones eléctricas en los parques eólicos marinos*, por Rafael González Linares, Alberto González Cantos y Felipe González Cantos.

Tercer premio, Medalla de Bronce. *Protección de los buques contra el terrorismo y la piratería. Criterios de diseño y uso de las nuevas tecnologías de la información a bordo*, por Francisco Javier Castillejo Reyes y Francisco González Mene.

Se entregó asimismo el premio conmemorativo al «Buque más Destacado de 2010» para el *Juan Carlos I*, un buque sísmico construido en los astilleros Navantia para la Armada española, y que fue votado por los visitantes de la web www.ingenierosnavales.com.

E. L. V. 3



Inauguración oficial de la planta de regasificación de Róterdam Gate Terminal, un proyecto de SENER

La planta de regasificación de Gas Natural Licuado (GNL) Gate Terminal, la primera de su clase construida en Holanda, fue inaugurada el 23 de septiembre en Maasvlakte (Róterdam), gracias a las capacidades conjuntas de las empresas SENER y Techint Engineering and Construction. Ambas empresas, integradas en la Joint Venture TS LNG, han llevado a cabo con éxito la construcción y puesta en marcha de la planta. Esta compañía ha conseguido unos resultados excelentes en la dirección de los trabajos de ingeniería, compras, construcción, puesta en marcha y operación de la planta. Sin ninguna duda, la participación de TS LNG en este proyecto clave para Europa refleja su posición relevante como compañía especializada en el sector del gas natural.

Dentro del consorcio constructor, SENER ha participado en la gestión, compras y construcción del proyecto. Además ha sido responsable de la dirección de ejecución, de la dirección de la puesta en marcha y de desarrollar las actividades de ingeniería. Desde los inicios del proyecto, se ha puesto especial atención en la seguridad, el medio ambiente, la disponibilidad y la versatilidad de la operación. Es de destacar que la etapa de construc-

ción se ha cerrado con uno de los mejores niveles de seguridad registrado en las obras ejecutadas en el puerto de Róterdam, con más de 2.500.000 de horas de construcción sin que se haya producido ningún accidente que haya supuesto baja laboral.

Cerca de 700 personas han acudido al evento inaugural, entre ellas miembros del mundo de las finanzas, operadores, trabajadores locales y medios de comunicación. Entre los invitados se encontraba la reina Beatriz de Holanda.

Gate Terminal es una de las mayores terminales de gas de Europa, tiene tres tanques de almacenamiento de 180.000 m³ y su exportación inicial es de 12 BCMA (miles de millones de metros cúbicos por año). Cuenta con dos muelles de atraque capaces de descargar simultáneamente dos barcos del tipo *Q-Max*, los mayores barcos de GNL del mundo. Es capaz de satisfacer las necesidades de gas natural de toda la población de Holanda y de parte de Europa.

El proyecto total ha costado unos 800 millones de euros y su construcción se ha llevado a cabo en tres años, desde el comienzo de las obras en junio de 2008 hasta la finalización de la puesta en marcha, el pasado 1 de septiembre de 2011.

E. L. V. 3

Plan de cooperación técnica portuaria con México

El organismo público Puertos del Estado ha acordado con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México las bases de un principio de acuerdo para fomentar la cooperación técnica entre ambos países. De esta forma se crea un marco de colaboración estable entre México y España que permita desarrollar determinadas actividades para optimizar la gestión y para la cooperación técnica en materia portuaria.

La reforma y modernización del sistema portuario mexicano, los aspectos financieros y de gestión relacionados con los puertos y su régimen jurídico son algunos de los aspectos posibles de cooperación técnica. A ellos se unen el desarrollo de las dársenas para el turismo de cruceros y pasajeros, las operaciones portuarias, las de dragado y logísticas y el fortalecimiento del comercio exterior.

Por parte del Puertos del Estado se ha destacado la relevancia de consolidar relaciones con México por su estabilidad macroeconómica, con un crecimiento del PIB del 4 por 100, déficit público del 0,2 por 100 e inflación del 3 por 100. También se destaca el intercambio de experiencias de asuntos relacionados con la gestión portuaria, de los rendimientos operativos de las terminales especializadas y de los criterios de operación de los corredores multimodales.

Texto refundido de la Ley de Puertos

A principios del mes de septiembre se ha aprobado el texto refundido de la Ley de Puertos 33/2010, de 5 de agosto, con lo que se finaliza la reforma estructural que tiene como objetivo apuntalar el futuro del sistema portuario español: hay que señalar que nuestros puertos canalizan el 85 por 100 de las importaciones y el 60 por 100 de las exportaciones.

El texto refundido otorga mayor autonomía a las autoridades portuarias y apuesta por la autosuficiencia económico-financiera. En este sentido se asume el compromiso de alcanzar una rentabilidad anual del 2,5 por 100. Con el nuevo texto se incentiva la competitividad y la eficiencia con mayor libertad tarifaria y

se refuerza el libre acceso a la prestación de los servicios portuarios. La norma trata de potenciar la política marítima atlántica, las plataformas logísticas del Mediterráneo y el desarrollo de la red transeuropea de transporte. En este sentido se obliga a que los planes de infraestructura de las autoridades portuarias planifiquen las redes viarias y ferroviarias de acceso a los puertos, apostando claramente por el transporte intermodal.

También, para fomentar los intercambios comerciales con Europa, se impulsan las denominadas «autopistas del mar». Con este plan se trata de retirar parte del tráfico pesado de las carreteras europeas para evitar la emisión anual de más de 100.000 t de dióxido de carbono y conseguir un ahorro de costes externos del orden de 80 millones de euros.

Con el texto refundido se consigue que exista una única referencia normativa y mayor coherencia para facilitar la aplicación de esta legislación.

A. P. P.

Cuatro puertos españoles entre los cien primeros del mundo

Los cuatro principales recintos portuarios españoles en movimiento de contenedores, Valencia, Bahía de Algeciras, Barcelona y Las Palmas, figuran en la relación que los medios del sector publican anualmente de los cien principales puertos del mundo dedicados a esta actividad. Además, el sistema portuario de titularidad estatal —46 puertos de interés general— ha movido 8,3 millones de TEU en los ocho primeros meses del año, lo que ha supuesto un incremento del 7,3 por 100 respecto al mismo periodo del año anterior.

Los cuatro puertos en el TOP 100 del mundo, excepto Bahía de Algeciras que está ajustando sus instalaciones con la llegada de un nuevo cliente (Hanjin) y tiene que redoblar esfuerzos para combatir la competencia de las nuevas instalaciones de Tánger-Med, están experimentando fuertes subidas, como es el caso de Valencia, que ha crecido un 12,5 por 100, Las Palmas un 9,4 y Barcelona, un 4 por 100.

J. C. P.



Campaña de investigación del «Gran Burato» por el *Sarmiento de Gamboa*

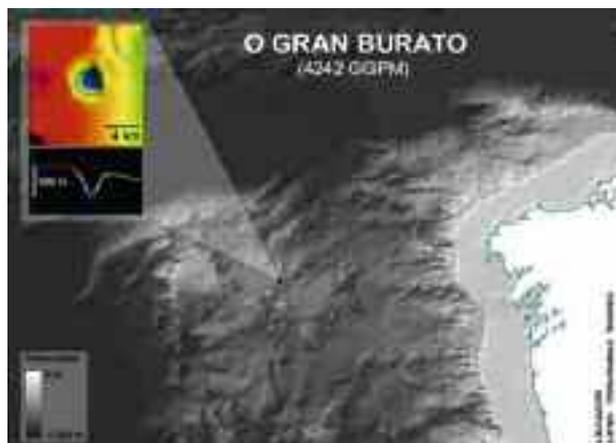
El buque oceanográfico *Sarmiento de Gamboa*, dependiente de la Unidad de Tecnología Marina del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) ha sido nuevamente en 2011 el encargado de realizar una campaña de investigación del «Gran Burato» en aguas de Galicia. Tienen como objetivo determinar la cantidad de gases hidratados que almacena el subsuelo marino en las proximidades de las costas gallegas.

Todas las campañas están incluidas en el proyecto de investigación denominado «Contouriber», que se realiza entre 2008 y 2011, en el que participan también la Universidad de Vigo, el CSIC y el Instituto Español de Oceanografía (IEO). Se han basado en el hallazgo del conocido como «Gran Burato» o «Burato Ergap», cráter de origen gasista situado a unos 250 km de Finisterre, entre 2.500 y 2.800 m de profundidad y con una pared de unos 350 m. Este cráter es conocido internacionalmente como

4242 GGPM, en referencia a su latitud y a las siglas de Galician Giant Pock Mark.

A profundidades marinas de 1.000 metros o superiores los gases procedentes del subsuelo marino se hielan debido a las temperaturas de entre 4 y 6 grados centígrados existentes a esas profundidades: se convierten en gases hidratados, formando una especie de bolas de nieve de alto contenido energético.

En las campañas de 2010 se hallaron los primeros indicios de la existencia de gas a profundidades de unos 1.500 m por debajo





Sarmiento de Gamboa. (Foto: www.csic.es).

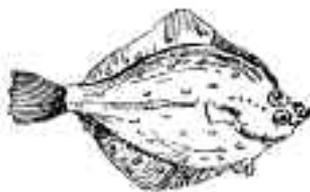
del lecho marino. Los datos de las ecosondas y las catas directas de sedimentos del fondo marino permitieron establecer una primera estimación favorable de la posibilidad de existencia de las masas de gas. También se localizaron otros dos cráteres submarinos en la zona. Estos datos son los que han servido de partida para la campaña realizada este año 2011.

En esta campaña, coordinada por investigadores del Departamento de Geología Marina de la Universidad de Vigo, se ha empleado un vehículo submarino operado por control remoto (ROV) tipo *Cougar* con capacidad de

operar hasta los 2.000 m de profundidad, tomar imágenes de alta definición y recoger muestras gracias a sus dos brazos manipulables.

El terreno analizado ha llegado a los 1.100 km² para tratar de fijar la extensión en la que se podrían encontrar esas masas de gas y de esta forma tomar la decisión de una posible perforación posterior, con un buque de prospección petrolífera, cuyo coste está entre los 50 y 100 millones de euros.

A. P. P.





Entrega de las «Anclas de Plata 2011» a las embarcaciones de Salvamento Marítimo que más han participado en rescates de inmigrantes y a la Asociación ASOAR ARMEGA

El pasado día 8 de noviembre, en el *stand* de Marina Mercante y Salvamento Marítimo, pabellón 2 «Espai del Mar», del Salón Náutico Internacional de Barcelona, se procedió a la entrega de las «Anclas de Plata 2011» y a la firma del Convenio con la Asociación de Armadores de Artes Menores de Galicia (ASOAR ARMEGA) por la directora general de la Marina Mercante y presidenta de Salvamento Marítimo, Isabel Durántez, y el presidente de la asociación, José Luis Rodríguez.

Al acto de entrega de premios asistieron, entre otras autoridades y representaciones, la directora general de la Marina Mercante Isabel Durántez; la directora de Salvamento Marítimo Esther González; la directora de Radio Nacional de España en Cataluña Olga Rodríguez, y el presidente del Salón Náutico Luis Conde.

Los premios correspondieron a:

Las embarcaciones de Salvamento Marítimo que han tenido un mayor número de actuaciones en rescates de inmigrantes en el sur de España: salvamares *Gadir*, *Hamal*,

Denébola, *Alkaid* y *Guardamar Caltope*, como reconocimiento a sus tripulaciones por su entrega, valor y experiencia profesional demostradas en todas y cada una de sus actuaciones.

La Asociación de Armadores de Artes Menores de Galicia (ASOAR ARMEGA) por su contribución a la difusión de la seguridad en el ámbito pesquero y en la sociedad gallega.

Salvamento Marítimo y ANAVRE celebran una Jornada de Seguridad Marítima en Barcelona

Enmarcada en el Salón Náutico de Barcelona, se desarrolló el pasado 6 de noviembre una Jornada de Seguridad Marítima con el objetivo de mejorar la seguridad de los navegantes que practican la náutica de recreo.

La jornada, que se efectuó en el Centro de Interpretación de la Barcelona World Race, consistió en una charla informativa sobre seguridad en las actividades náuticas impartidas, entre otros profesionales, por el jefe del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Barcelona Jaime Zaragoza; una demostración práctica de disparo e inflado de balsas salvavidas, uso de chalecos y activación de bengalas y señales fumígenas, y en un ejercicio de salvamento que consistió

NOTICARIO

en el rescate mediante helicóptero de los tripulantes de una embarcación de recreo con una vía de agua.

La jornada fue de puertas abiertas para dar a conocer las siguientes unidades de Salvamento Marítimo: el buque remolcador *Punta Mayor*, la embarcación de intervención rápida *Salvamar Mintaka* y la patrullera *Guardamar Polimnia*.

F. M. M-C.

Nuevo avión de Salvamento Marítimo en Gerona

A mediados del mes de septiembre se presentó en el Aeropuerto de Gerona el avión ligero de vigilancia y rescate *Serviola Uno*, que operará en la zona Mediterráneo norte. El avión, modelo *Beechcraft Baron B-55*, desempeñará labores de búsqueda y salvamento de náufragos y de prevención y lucha contra la contaminación marina.

Las características principales del aparato son: 8,54 m de longitud, 11,53 m de envergadura, velocidad de 180 nudos y radio de acción de 490 millas náuticas.

La incorporación de esta unidad se encuadra en el Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo 2010-2018, que entre sus objetivos señala el incremento de la flota de aviones ligeros para complementar y apoyar a las unidades existentes en las tareas de patrulla, vigilancia, localización y lucha contra la contaminación.

Otras unidades de este tipo de avión ya han estado desplegadas en Santiago, Almería y Las Palmas desde abril de 2006 hasta la entrada en servicio de los *CN 235-300*.

La flota actual de aviones de Salvamento Marítimo es de dos unidades como la ahora incorporada, con base en Gerona y Almería, y tres unidades *CASA 235-300*, con base en Santiago de Compostela, Valencia y Gran Canaria.

A. P. P.



CASA 235-300 de Salvamento Marítimo.



XXXIII reunión anual de NAFO

La Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste, conocida por sus siglas inglesas NAFO (*Northwest Atlantic Fisheries Organization*), ha celebrado entre el 19 y 23 de septiembre su XXXIII reunión anual en Halifax (Canadá), que ha contado con la participación de todas las partes contratantes: Unión Europea, Canadá, Corea, Cuba, Estados Unidos, Islandia, Japón, Noruega, Rusia, Ucrania, Francia por St. Pierre y Miquelon, y Dinamarca por islas Feroe y Groenlandia.

En la reunión se han tratado diversos temas de interés para la flota pesquera española, como el reparto de cuotas para el año 2012, y también medidas de gestión de pesquerías y de protección de ecosistemas marinos vulnerables en cumplimiento de las Resoluciones 61/105 y 64/72 de la Asamblea General de Naciones Unidas.

Respecto a las cuotas pesqueras de 2012, el próximo año no se va a abrir la pesquería de ninguno de los *stocks* en moratoria, aunque hay indicios de recuperación de la platija y del bacalao al sur de los grandes bancos de Terranova. De esta última especie y para consolidar la recuperación, se han disminuido las capturas accesorias autorizadas en otras pesquerías del 5 por 100 al 4 por 100.

Respecto al fletán negro, se pretende efectuar una gestión conjunta entre administraciones, estamentos científicos y sector pesquero para conseguir su total recuperación. En cualquier caso, el TAC se disminuye un 5 por 100, de 17.185 t a 16.326, de las que 4.485 le corresponderán a España.

También se ha disminuido un 7 por 100 el TAC de bacalao en el Flemish Cap (división 3M de NAFO), pasando de 10.000 t a 9.280, de las que 1.344 corresponden a la flota española. En esta zona se mantiene la moratoria de pesca del camarón boreal y se ha disminuido el TAC de gallineta nórdica de 10.000 t a 6.500, de las que España conserva su cuota de 233 t. Esta última especie mantiene el TAC de 20.000 t en la división 3O, de las que 1.771 son cuota española.

La raya y locha blanca disminuyen sus TAC a 8.500 y 5.000 t respectivamente.

Respecto a la protección de ecosistemas marinos vulnerables, el proyecto de cartografiado NEREIDA, liderado por España, comienza a dar sus frutos: basado en los datos preliminares de las campañas realizadas, la UE y Canadá han propuesto la ampliación de una de las zonas cerradas al detectarse concentraciones de corales de aguas frías y de esponjas. Algunas de estas campañas han sido realizadas por el buque oceanográfico *Miguel Oliver* en aguas de NAFO.

Aprovechamiento de los descartes pesqueros

Los armadores y científicos de Vigo han desarrollado un proyecto para el aprovechamiento de cinco tipos de especies hasta ahora «sin valor comercial».

El proyecto, liderado por la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo y con el apoyo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) trata de aprovechar las cerca de 10.000 t de especies marinas que la flota gallega descarta en sus capturas anuales. Su aprovechamiento económico puede suponer hasta dos millones de euros anuales.

Entre las especies objetivo está la langostilla (o munida), que podrá ser empleada para el consumo humano, al igual que el patexo o el reloj plateado. Otras dos especies, carnava-lito y músico, serían aprovechadas para cebo, harina, aceites o en la industria química o farmacéutica.

A. P. P.

La flota pesquera plantea que la reforma de la Unión Europea dé luz al mercado único

Tras meses de reuniones, contactos, propuestas, quejas y peticiones, finalmente la comisaria de Pesca de la UE hará pública la propuesta de reforma de la Política Pesquera Común (PPC) que desde ya deberán negociar y terminar de definir los estados comunitarios con el objetivo de que entre en vigor en 2013.

Según se avanzó en Bruselas, la comisaria tiene prevista una reforma radical de la política pesquera que dará prioridad a la recuperación de los caladeros e incluirá medidas para recortar la flota, ante la escasez de existencias pesqueras.

Uno de los principales elementos de la reforma que empezará a aplicarse en 2013 es la posibilidad de crear un mercado de cuotas entre las flotas de un país para barcos de más de 12 metros de eslora, siendo el interés de España que se regulen esos traspasos de derechos, que ya se aplican en casos como los del pez espada o atún rojo.

Por parte de la Administración española, la Secretaría General del Mar ha celebrado reuniones con los distintos grupos parlamentarios para perfilar las estrategias de negociación de España sobre la reforma de la PPC.

Armadores gallegos denuncian el uso de dinamita

El uso ilegítimo de la dinamita por parte de algunos barcos cerqueros parece haberse incrementado en las aguas gallegas. Esta afirmación ha sido realizada por un grupo de armadores gallegos de la localidad coruñesa de Camariñas, al mismo tiempo que solicitan la vigilancia durante día y noche para acabar definitivamente con esta práctica.

Este grupo de armadores quiere poner de manifiesto los perjuicios que esta actividad supone para los demás pescadores, porque no se trata solo de las capturas que realicen, sino que desplazan los bancos de peces y los alejan de la costa, señalando igualmente que dejan al mar como un erial, ya que al estallar los cartuchos el área queda sin vida no solo de peces, sino también de alimentos como el plancton. Solicitan por tanto una vigilancia intensiva por parte de la Guardia Civil y piden su colaboración al resto de las cofradías para que denuncien a los delincuentes.

J. C. P.





Cultura Naval

QUINGUAGÉSIMA EDICIÓN DEL SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada almirante general Manuel Rebollo, junto con el presidente de la Generalitat Artur Mas, el alcalde de Barcelona Xavier Trias y la alcaldesa de Hospitalet Nuria Marín, inauguraron el pasado día 5 de noviembre la quincuagésima edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona.

Tras la inauguración, las numerosas autoridades asistentes efectuaron un recorrido por las instalaciones de la muestra. Como es tradicional, el segundo *stand* que visitaron fue el de la Armada, que este año, con el título «Armada española, una inversión segura», está dedicado a la construcción naval y su importancia en España como motor de importantes beneficios industriales y económicos para el país.

En la exposición, que ha sido visitada por más de 8.550 personas, se exhibieron paneles informativos que reflejan cómo las inversiones en material de la Armada producen un





impulso a la economía y rewerten en importantes beneficios industriales y económicos para España. Además se expusieron maquetas de unidades navales representativas de los cuatro programas principales de construcción naval militar de la última década, las fragatas *F-100*, el buque de proyección estratégica *Juan Carlos I*, los submarinos *S-80* y los patrulleros del programa de Buques de Acción Marítima (BAM).

Coincidiendo con el Salón Náutico, la Armada efectuó presencia naval en la ciudad

de Barcelona con el patrullero BAM *Meteoro*, basado en Las Palmas de Gran Canaria. Este buque efectuó, entre los días 6 a 10, salidas para bautismos de mar de unos 600 escolares de centros docentes catalanes, y el embarque de la Agrupación de ex-marineros del antiguo buque minador *Eolo*, que tuvo su base en Barcelona.

S. L.



FOMENTO DE LA CULTURA MARÍTIMA: CICLO DE CULTURA NAVAL Y ACTIVIDADES NÁUTICAS

Durante el pasado mes de octubre se celebró en Canarias una serie de actividades para elevar la conciencia marítima de la sociedad, que ha servido para fomentar el conocimiento y facilitar el acercamiento de las Fuerzas Armadas a la ciudadanía.

La primera de estas actividades tuvo lugar en el Casino de La Laguna en la isla de Tenerife entre los días 4 y 7 de octubre. Se trata del «Primer Ciclo de Conferencias sobre Conocimiento y Cultura Naval» organizadas por la Delegación de Historia y Cultura Naval en Canarias, con la colaboración del Organismo de Apoyo al Personal de Canarias y del propio Casino.

El primer día, el presidente del Casino de La Laguna, Juan José Pérez García, y el almirante comandante del Mando Naval de Canarias, Salvador Delgado Moreno, presentaron

el ciclo de conferencias cuya finalidad era acercar a la sociedad el conocimiento histórico del entorno naval militar.

A continuación tuvo lugar la primera conferencia, titulada «El crucero *Canarias*, protagonista de una época de la Armada española», a cargo de Juan Carlos Díaz Lorenzo, investigador e historiador naval, autor de 45 libros, la mayoría de temática naval.

La segunda conferencia, «Los almirantes oriundos de Canarias», correspondió al doctor en Historia y profesor de la ULPGC Juan José Laforet Hernández, oficial de la Armada y, además, cronista oficial de la ciudad de Las Palmas y de la isla de Gran Canaria.

La tercera conferencia, titulada «Tenerife, en la expedición de Magallanes-Elcano», correspondió a Sergio Afonso Díaz, investi-





gador e historiador, especializado en asuntos históricos. El autor profundizó en la presencia de Magallanes en Tenerife y su contacto con el adelantado Alonso Fernández de Lugo en La Laguna.

Cerró el primer ciclo de conferencias el capitán de fragata ingeniero Agustín González Morales, con la conferencia titulada «Y en España se puso el sol, Cuba 1898».

Otra de las actividades, en este caso de carácter deportivo, que ha servido para acercar la población a nuestro entorno ha sido la celebración los días 29 y 30 de octubre en aguas de la bahía de Las Palmas de Gran Canaria del «III Trofeo de Cruceros de la Armada Española»

Esta regata empezó como un modesto proyecto a nivel local y, gracias al apoyo del Real Club Náutico y a los participantes, se ha convertido en un referente de las regatas del archipiélago y en uno de los clásicos del calendario anual. Como en la edición anterior, se celebró conjuntamente con la Copa de Canarias, puntuable para la Copa de España de Cruceros Zona Canarias incluida en el calendario de la RFEV.

Para compartir esta celebración con la sociedad canaria, la Armada ha querido, como complemento a la celebración de la regata, organizar una Semana Náutica desde el 24 al 30 de octubre. Para ello, se dispuso de un Área Temática Naval en la zona de Centro Comercial «El Muelle», así como en la dársena del Arsenal. Durante todos los días y, gracias al Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria y entidades privadas, se realizaron exposiciones fotográficas de la Armada, de modelismo naval, de armamento y material de Infantería de Marina, exhibiciones de la Unidad Cinológica de la Armada, de vela ligera, de vela latina, de motonáutica, talleres, *shows* infantiles, carpas publicitarias y actuaciones en directo.

Con la entrega de premios, presidida por el almirante comandante del Mando Naval de Canarias, Salvador Delgado Moreno, y el alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, Juan José Cardona, se cerraba este evento deportivo que ha ayudado, como pretendía la Armada española, a acercar el mar y las actividades náuticas los ciudadanos de Las Palmas de Gran Canaria.

MÁSTER EN LOGÍSTICA Y GESTIÓN ECONÓMICA DE LA DEFENSA

El día 19 de octubre tuvo lugar en el Campus de Somosaguas de la Universidad Complutense de Madrid (UCM) la inauguración del I Máster en Logística y Gestión Económica de la Defensa. El máster, desarrollado en colaboración con el Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada (CESIA) y la propia UCM, es un título universitario oficial de posgrado que cuenta entre los alumnos de su primera edición con oficiales de los tres ejércitos y personal de varias de las grandes empresas relacionadas con la defensa (Navantia, Cassidian, UTI-SLI o ISDEFE).

El acto fue presidido por el almirante jefe de Personal de la Armada, almirante Francis-

co J. Palomino, el vicerrector de Posgrado y Formación Continua de la UCM, José María Alunda, y el decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Luis Perdicés, quienes en sus intervenciones resaltaron lo conveniente y fructífero de la colaboración entre las Fuerzas Armadas y el mundo universitario.

La lección inaugural del máster corrió a cargo del director general de Asuntos Económicos del Ministerio de Defensa, Mariano Rojo, que impartió una conferencia sobre «Economía de la Defensa».

F. M. N.



LA ARMADA CIENTÍFICA

Entre los días 7 y 17 de noviembre, coordinada por la Fundación Española de Ciencia y Tecnología (FECYT), se celebró en toda España la Semana de la Ciencia, orientada a acercar la ciencia al ciudadano a través de diversas actividades divulgativas de carácter científico.

El Real Instituto y Observatorio de la Armada, que ya en la edición de 2010 participó con actividades en las que intervinieron más de 400 personas, ha participado en colaboración con la Fundación Andaluza para la Divulgación de la Ciencia y el Conocimiento (DESQUBRE), institución a la que pertenece el Observatorio y cuya labor es la difusión de la ciencia en Andalucía.

Este año se han programado actividades tales como la observación de satélites artificiales por técnica láser, observaciones astronómicas clásicas y la descripción del hábitat y costumbres de los camaleones, especie protegida, una de cuyas colonias en el área de la provincia de Cádiz se encuentra en las instalaciones del Observatorio. Las dos últimas actividades se llevaron a cabo con la colaboración de la Asociación Astronómica de San Fernando y la Asociación Medioambiental MUREX.

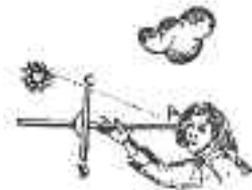
También se desarrolló por primera vez una actividad llamada «Café con ciencia», en la que en un desayuno de trabajo, 40 alumnos pertenecientes a cuatro institutos de enseñan-



za secundaria y de bachillerato de San Fernando se reunieron y conversaron con cuatro investigadores del centro expertos en las áreas de astronomía, efemérides astronómicas, geofísica y tiempo.

El Real Observatorio de la Armada, ubicado en San Fernando (Cádiz), se fundó por el ilustre oficial de la Armada y sabio Jorge Juan en 1753 y tiene como misiones asesorar al Estado Mayor en materia científica (astronomía y geofísica), además de mantener la responsabilidad a escala nacional de dos servicios que la Armada ofrece al resto de la sociedad española: la elaboración anual del almanaque náutico para uso de los navegantes y el mantenimiento del Patrón Nacional de Tiempo y Frecuencia.

S. L.



PRESENTACIÓN DEL LIBRO *CONTRA ARMADA: LA MAYOR
CATÁSTROFE NAVAL DE LA HISTORIA DE INGLATERRA*

El pasado 25 de octubre tuvo lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada la presentación del libro *Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*, del que es autor el profesor Luis Gorrochategui Santos, a la que asistieron la subdirectora de Publicaciones del Ministerio de Defensa, el editor del libro y una numerosa audiencia.

El acto fue organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, cuyo director, contralmirante Rodríguez González-Aller, en las palabras de apertura destacó cómo la mantenida y constante lucha por el dominio del mar ha sido un objetivo esencial de la política de Estado, y de cómo cuando España vivió de cara al mar y lo utilizó como instrumento de poder fue grande, mientras que

cuando le dio la espalda o lo subvaloró, se empequeñeció y quedó relegada a la fuerza de otras naciones, como Inglaterra, que sí consideró el ejercicio del poder marítimo como fundamental en su política exterior. Se refirió igualmente al quehacer de España en los siglos de reinado de los dos primeros Austrias españoles, que arroja un balance positivo por cuanto la victoria de Lepanto contuvo los ímpetus musulmanes en Europa; y aunque el desastre de la Gran Armada vino a nublar un poco el horizonte, la contrarréplica de la Contra Armada inglesa en las costas gallegas y portuguesas para aprovechar una coyuntura que entendían favorable, tuvo un resultado final negativo para Inglaterra.

Intervino después para hacer la presentación del libro el general auditor y académico





correspondiente de la Real de la Historia José Cervera Pery, que analizó dentro de su contexto cómo la mantenida pugna anglo-española, presente a lo largo del siglo XVI, sobre todo en sus dos últimas décadas, es la lucha entre dos mentalidades de carácter obsesivo, Felipe II de España e Isabel de Inglaterra, con dos intereses contrapuestos, catolicismo frente a protestantismo, mentalidad terrestre frente a mentalidad naval; y esta lucha ideológica entre caracteres y mentalidades va a tener como escenario el mar, y sus actores o protagonistas jugarán papeles diferentes: la coalición anglo-holandesa reafirmará la ciudadela del protestantismo y la España tridentina buscará su expansión imperial por otros cauces.

Resaltó a continuación los valores del libro, en el que hay que reconocer el mérito de su autor, que ha conseguido, desde un relato veraz y expresivo, un testimonio elocuente del alcance eficaz de la acción española frente a las apetencias de Drake, Howard o Hawkins, que fracasaron en su intento de acabar con el potencial naval español no solo en nuestras costas, sino en las de nuestros dominios ultramarinos.

Subrayó cómo el autor ha contado con todo el material necesario para la estructuración de este libro, en el que aborda todo el

rigor de una investigación histórica directa y realista y que ofrece la imagen exacta de unos hechos surgidos desde un difícil entramado, en el que entran en juego complicados intereses políticos.

Por último, el profesor Gorrochategui Santos agradeció la acogida del Instituto de Historia y Cultura Naval, las palabras de su almirante director y de su presentador, y enfatizó con sólidos argumentos lo que entiende como la mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra, expresión que algunos podrán considerar como exagerada, pero que corresponde a una realidad, al mostrar de modo palmario y rigurosamente documentado que la derrota de la Contra Armada compensó el fracaso de la Invencible, cercenando la intención inglesa de usurpar el imperio americano de Felipe II y cambiando el signo de la guerra. Descubre además incidencias de la vida de Francis Drake jamás conocidas hasta hoy por sus numerosos biógrafos.

Tras las referidas intervenciones, se entabló un animado coloquio con nuevas aportaciones del profesor Gorrochategui, que demostró cumplidamente la profundidad de sus conocimientos y la solvencia de sus interpretaciones.

J. C. P.

EVOCANDO AL GALEÓN DE MANILA

Organizado por el Departamento de Historia de la Universidad de Filipinas, se ha celebrado un congreso internacional bajo el extenso epígrafe: *PHILIPPINE-SPANISH FRIENDSHIP DAY 2011. 2º DÍA DEL GALEÓN ANNIVERSARY COMMEMORATION. A Return to Our Hispanic Roots: Revisiting the Galleon Trade.*

Las sesiones se celebraron en el Salón de Actos de la Universidad de San Carlos, en la ciudad de Cebú, del 6 al 8 de octubre, en sesiones de mañana y tarde, aunque el último día estuvo dedicado a visitas culturales a la ciudad e isla de Cebú. La inauguración del simposio se inició con las interpretaciones de los himnos nacionales de Filipinas, España y México y fue presidido por el rector de la citada universidad, el gobernador de la provincia de Cebú y el embajador de España en Filipinas, Jorge Domecq Fernández de Bobadilla, quienes pronunciaron breves parlamentos relativos al acto. En total se presentaron 18 ponencias, todas relacionadas con el *Galeón de Manila* —también conocido por la *Nao de la China* o de *Acapulco*—, aunque se abordaron aspectos tan dispares como los relativos a los bosques de donde se extraía la madera para la construcción de los galeones, los distintos astilleros de construcción, tejidos asiáticos en España y en el Nuevo Mundo, las monedas acuñadas en México y su circulación en Filipinas, plantas mexicanas en Filipinas, aspectos religiosos: Nuestra Señora de la Paz y del Buen Viaje, las relaciones marítimas entre Filipinas y las Marianas en la época del galeón, la primera ruta comercial global, etcétera.

Como representante del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) asistió a este congreso, gracias al patrocinio de la Embajada de España en Filipinas, el capitán de navío (R) Mariano Juan Ferragut, que inauguró el turno de intervenciones con su ponencia «Génesis y evolución del *Galeón de Manila*», en la que comparó la derrota inaugural del galeón con la derrota estándar de los galeones, que en realidad habían sido sustituidos por navíos en el siglo XVIII.



Como es sabido, el *Galeón de Manila* cubría la línea comercial más larga del mundo, entre los puertos de Manila y Acapulco, en la costa mexicana de Nueva España, actual México. Se inauguró en 1565, al encontrar Urdaneta la ruta del tornaviaje desde Manila a Nueva España a través del Pacífico, y permaneció en servicio durante 250 años. El último galeón de Manila llegó a México en 1815, pero sus mercancías fueron confiscadas por los revolucionarios mexicanos que acababan de independizarse de España.

Durante la estancia del citado capitán de navío en Manila, efectuó una serie de visitas a centros e instituciones de carácter histórico cultural, donde mantuvo entrevistas con los máximos responsables para identificar posibles campos de cooperación bilateral, conforme a las instrucciones del almirante director del IHCN. En estos contactos estuvo acompañado por el primer secretario de la Embajada, encargado de los asuntos culturales, y por el agregado de Defensa de la Embajada en el Arsenal de Cavite. En ese antiguo Arsenal español fue cordialmente recibido por el almirante jefe, que le acompañó durante la visita.

M. J. F.

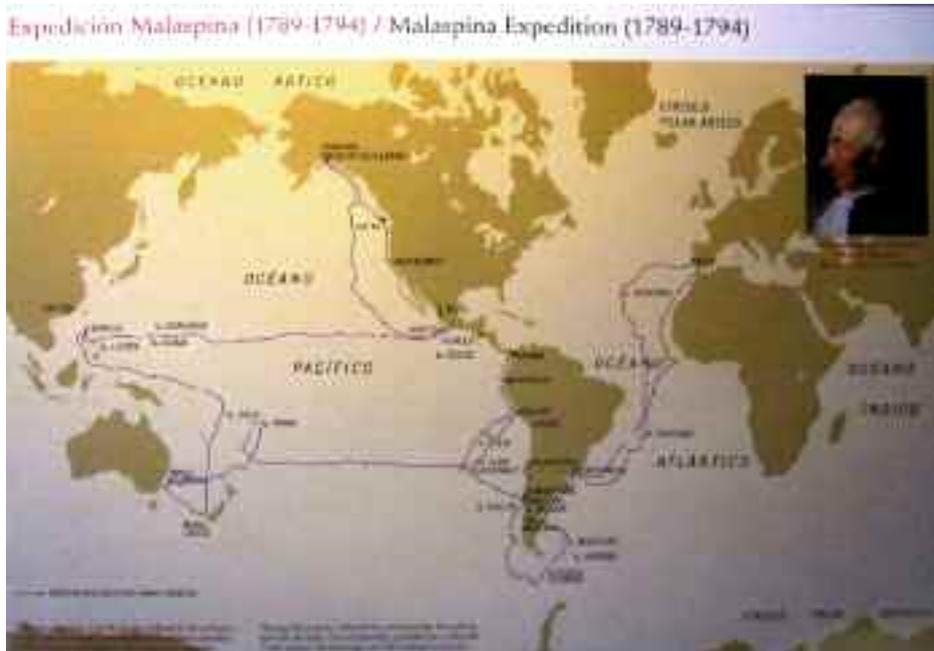
CALENDARIO DEL REAL JARDÍN BOTÁNICO DEDICADO A LA EXPEDICIÓN MARÍTIMA DE MALASPINA

El calendario que el Real Jardín Botánico ha publicado para el año 2012 está dedicado a la expedición realizada por Alejandro Malaspina entre los años 1789 y 1794, reproduce 12 acuarelas sobre temas botánicos, pintadas por tres ilustradores durante la citada expedición y conservadas en el dicho Real Jardín.

De julio de 1789 a septiembre de 1794, Alejandro Malaspina efectuó un largo viaje científico por el Atlántico y el Pacífico, de cinco años y dos meses de duración, con las corbetas gemelas *Descubierta* y *Atrevida*, que constituyó una de las más importantes expediciones científicas del siglo XVIII. Con el grado de capitán de navío, Malaspina, que también era comandante de la *Descubierta*, llevó como su segundo al capitán de navío

José Bustamante y Guerra, que mandaba la *Atrevida*. En la expedición también iban naturalistas, científicos, astrónomos, hidrógrafos, cartógrafos, pintores e ilustradores. Los fines de la expedición eran muy amplios y variados, entre ellos efectuar estudios científicos sobre la flora, fauna, mineralogía, usos, costumbres, gentes, etc., de los territorios visitados, estudiar su situación política y levantar cartas náuticas y planos.

Las corbetas gemelas *Descubierta* y *Atrevida* fueron construidas para la expedición en La Carraca (Cádiz). Eran de pequeñas dimensiones, con 33,47 m de eslora, 472 toneladas de desplazamiento, dotadas con 102 hombres y armadas con 24 cañones. Estaban capacitadas para aguantar tiempos duros por su dise-



Reverso de la portada, con el retrato de Malaspina y el mapa de la expedición.



Contraportada del calendario con los reversos de los 12 meses del año.

ño y calidad de construcción, y contaban con una amplia biblioteca y con los instrumentos necesarios para los trabajos científicos.

La expedición salió de Cádiz el 30 de julio de 1789 para realizar estudios de todo tipo y exploraciones tierras adentro por las costas atlánticas de Sudamérica, costas americanas del Pacífico hasta Alaska, islas del Atlántico e islas del Pacífico (Filipinas, Marianas y otras), hasta regresar a Cádiz el 21 de septiembre de 1794. La labor realizada fue enorme y se materializó en la reunión de

una gran colección de elementos, entre ellos unas 14.000 plantas, 500 especies zoológicas, minerales, herramientas, utensilios, trajes, objetos, estudios científicos, 900 acuarelas y dibujos, manuscritos, datos muy variados y el trazado de más de 70 nuevas cartas náuticas. Hoy, estos elementos están repartidos entre varias instituciones: Museo Naval, Real Jardín Botánico, Museo Nacional de Antropología, Museo de América, Museo Nacional de Ciencias Naturales y otros.

La portada del calendario es una tabla de colores del naturalista Tadeo Haenke, hecha a modo de guía de mezclas de colores, dirigida a los dibujantes e ilustradores de la expedición. El reverso de la portada reproduce un retrato de Malaspina y un mapa de la expedición. Las 12 acuarelas corresponden a los meses del año, una por mes. En el anverso de cada hoja aparece el mes con un fragmento de una determinada acuarela, que se reproduce en su integridad al reverso de dicha hoja. En la contraportada del calendario aparecen las imágenes de las 12 acuarelas. Sus autores y los meses en que se reproducen son: José Guío y Sánchez en enero, abril y julio; Francisco

Pulgar en febrero, marzo, mayo, junio, septiembre, octubre, noviembre y diciembre, y Francisco Lindo en agosto.

En su conjunto, el calendario es una bella muestra de los trabajos realizados en el campo de la botánica y constituye un excelente recuerdo de la expedición científica más ambiciosa programada por España y realizada por la Armada en el siglo XVIII.

M. G. F.



ENTREGA DE UNA COPIA DE LA CARTA DE JUAN DE LA COSA EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

El pasado 12 de octubre, con ocasión de la celebración de la jornada de conmemoración del 519 aniversario del Descubrimiento de América y el Día de la Humanidad, la Asociación de la Carta de Juan de la Cosa hizo entrega de una reproducción de la famosa carta mapamundi al Ministerio de Cultura de la República Dominicana.

Al acto, organizado por el Ministerio de Cultura y la Gobernación del Faro a Colón, y presidido por el gobernador del Mausoleo y por la viceministra de Patrimonio Cultural, asistieron autoridades del Ministerio de Cultura, representantes de instituciones educativas, eclesiásticas y culturales domini-

canas y del Cuerpo Diplomático, así como Juan Lago Novas, presidente de la Asociación de la Carta de Juan de la Cosa, y Juan Manuel Colón de Carvajal y Osborne, en representación de la mencionada asociación.

La entrega fue efectuada por Juan Manuel Colón de Carvajal a la viceministra, la cual destacó el privilegio que significaba para el Ministerio de Cultura la recepción de una réplica de tan importante documento, una de las obras cartográficas más antiguas en la que aparece una interesante descripción del continente americano.

T. Ñ.



EXPOSICIÓN «PREVENCIÓN A UN SIGLO DEL *TITANIC*»

Hasta el 28 de abril de 2012, el Pabellón «Cultura de la Prevención», del Parque de las Ciencias (Avenida de la Ciencia, s/n., Granada), celebra la exposición «Prevención a un siglo del *Titanic*», que recuerda el hundimiento del famoso trasatlántico en abril de 1912, y muestra un aspecto derivado de aquel trágico suceso, que aún hoy es poco conocido: la influencia que el accidente tuvo en la posterior mejora técnica y jurídica de las condiciones del trabajo en la mar y en otros sectores.

El lujoso barco de 269 metros de eslora, con más de 46.000 toneladas de registro bruto y casi 60.000 de desplazamiento, tenía capacidad para 3.295 personas entre tripulación y pasaje. Fue construido en Belfast, botado el 31 de mayo de 1911, y a principios de 1912 ya estaba listo para comenzar sus navegaciones. Pero la desgracia se abatió sobre el *Titanic* en su viaje inaugural, cuando rumbo a Nueva York se encontró a unas 1.050 millas del puerto de destino con un gran iceberg, que 20 minutos antes de la medianoche del día 14 de abril de 1912 le abrió en el casco una enorme brecha de 91 metros de largo. A consecuencia de la gran vía de agua el *Titanic* se hundió en tres horas, y en su naufragio perecieron 1.523 personas, salvándose solo 705.

La muestra presenta objetos originales de la época del *Titanic*, algunos prestados por la «Fundación Titanic», entre ellos instrumentos

musicales de la orquesta del trasatlántico *Olympic*, gemelo del *Titanic*. También presenta modelos del trasatlántico, de sus botes salvavidas, prismáticos de la época,



reproducciones de las planchas con las que estaba construido el barco, de los informes realizados durante la investigación del hundimiento y paneles que explican las causas del accidente, y las posteriores acciones encaminadas a desarrollar leyes y adoptar medidas de cara al futuro. Se completa con un taller para resumir los fallos ocurridos durante el accidente, a través de un juego de mesa en el que los visitantes pueden revivir las incidencias anteriores al naufragio del *Titanic*; consiste esencialmente en el recorrido por un tablero, que va señalando en cada momento los fallos producidos y los personajes que los protagonizaron.

La exposición da a conocer algunas de las causas del accidente y las circunstancias que influyeron en el gran nivel alcanzado por aquella tragedia: excesiva velocidad del barco; insuficiente número de botes salvavidas; falta de organización en el abandono de buque; calidad de los remaches inferior a la que se esperaba; no estar establecidas guardias de radio; interpretación errónea de señales (el *Californian*, que estaba próximo al lugar donde se produjo el accidente, no interpretó de forma correcta las señales de auxilio del *Titanic*, su operador radio no estaba de servicio y el barco no acudió al rescate); fallos humanos (cuando el segundo oficial, responsable de la llave del armario donde se guardaban los prismáticos, fue relevado en Southampton, olvidó entregar la llave a su relevo); falta de coordinación de las comunicaciones (los radiotelegrafistas no recogieron avisos de icebergs transmitidos por otros barcos, porque los mensajes de los pasajeros habían colapsado la radio); problemas de idiomas (a bordo se hablaban nueve lenguas, pero la tripulación solo hablaba inglés, idio-

ma en el que estaba toda la señalización del barco), etcétera.

Una vez conocidos y estudiados todos estos detalles, se introdujeron reformas en la legislación vigente, como dotar a los barcos de botes y chalecos salvavidas suficientes para todos los embarcados; establecer turnos de guardias de radio durante toda la navegación; efectuar a nivel internacional una vigilancia del desplazamiento de los hielos polares; realizar prácticas de abandono de buque; efectuar ejercicios de botes salvavidas...

La visita a la exposición permite establecer una comparación entre las circunstancias que concurrieron en el trágico accidente y lo que hoy dispone nuestra Ley de Prevención de Riesgos Laborales. La muestra de lo que ocurrió y la posterior mejora de la seguridad en la mar y en otros ámbitos están estructuradas en las ocho áreas siguientes de la exposición: «Combatir los riesgos en su origen: el diseño»; «Equipos de trabajo»; «Coordinación»; «Eficacia de las normas»; «Formación»; «Factor humano»; «Investigación», y «Equipos de protección».

La exposición también tiene talleres orientados sobre todo a los jóvenes, en los que pueden tomar contacto y experimentar sobre algunos aspectos relacionados con el barco y la vida en la mar, como materiales, navegación, óptica y señales. Y cuenta con otros dos juegos interactivos: uno de ellos para al aprendizaje de la orientación y señalización marítima, y el otro para dar al visitante el control del *Titanic* y permitirle que lleve a cabo la maniobra que podría haber evitado el choque con el iceberg.

M. G. F.





GACETILLA

Su Alteza Real el Príncipe de Asturias embarcó en el patrullero oceánico de la Armada *Meteoro* para la salida de la Regata «Volvo Ocean Race»

El buque de acción marítima de la Armada *Meteoro* ha participado en las actividades organizadas con motivo del inicio de la regata «Volvo Ocean Race» en el puerto de Alicante. El buque, que atracó en la ciudad el día 4 de noviembre, estuvo abierto a visitas al público durante toda la tarde.

Su Alteza Real el Príncipe de Asturias embarcó en el patrullero de la Armada en la mañana del día 5, donde fue recibido por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo, junto con el presidente de la Generalitat Valenciana, Alberto Fabra, y la alcaldesa de Alicante, Sonia Castedo, entre otras





autoridades presentes a bordo. Después de hacerse a la mar, el *Meteoro* fondeó en el lugar asignado para llevar a cabo el procedimiento de salida de la prueba. A las 1400 horas se efectuó a bordo el disparo de cañón que marcaba el inicio de esta regata.

La «Volvo Ocean Race» es una competición internacional de destreza náutica y gran

esfuerzo inspirada en el espíritu de los grandes navegantes. Durante los nueve meses que dura las tripulaciones recorrerán más de 39.000 millas náuticas por algunos de los océanos más peligrosos del mundo.

T. Ñ.



Su Alteza Real el Príncipe de Asturias visita el buque de Proyección Estratégica de la Armada *Juan Carlos I*

El buque de Proyección Estratégica *Juan Carlos I* recibió el pasado día 17 de noviembre la visita de S. A. R. el Príncipe de Asturias, que ha presenciado parte de la calificación operativa del buque, en aguas de la bahía de Cádiz, en la que participaron unas 300 personas, entre dotación del buque, miembros de Infantería de Marina y personal de la Flotilla de Aeronaves

S. A. R. el Príncipe de Asturias fue recibido por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), almirante general Manuel Rebollo, acompañado del Almirante de la Flota, almirante Santiago Bolívar, y del

comandante del buque, capitán de navío Cristóbal González-Aller.

Durante la visita, el AJEMA hizo entrega a S. A. R. Don Felipe de un álbum de fotos que contiene imágenes de la salida a la mar, el pasado mes de junio, de los buques de la Armada bautizados con nombres de los miembros de la Familia Real.

En la última de las pruebas de calificación se ha realizado el transporte en lanchas de desembarco de infantes de marina y de vehículos anfibios. Don Felipe ha tenido la ocasión de comprobar la capacidad operativa de estos medios anfibios al desembarcar en





un vehículo *Piraña* de Infantería de Marina.

El mayor buque de guerra construido en España, que entró en servicio el 30 de septiembre de 2010 en una ceremonia presidida por S. M. el Rey, está finalizando el Plan de Actividad de Entrada en Servicio. Este período finalizará con la calificación operativa, momento en que estará listo para desempeñar las misiones que le sean encomendadas.

Las misiones del *Juan Carlos I* son la de transporte, desembarco y apoyo en tierra a una fuerza de Infantería de Marina, la de proyección y empleo de fuerzas, la capacidad de operar como plataforma aeronaval y las operaciones no bélicas como las de ayuda humanitaria en catástrofes o la evacuación de personal civil en zonas de crisis.

T. Ñ.



Entrega a la Armada el *Rayo*, segundo patrullero oceánico de la serie BAM

El día 26 de octubre se celebró la ceremonia de entrega a la Armada del patrullero oceánico *Rayo* (P-42) en un acto presidido por el secretario de Estado de Defensa Constantino Méndez, acompañado por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo.

El *Rayo*, que fue puesto a flote el 18 de octubre de 2010, siendo la madrina de la botadura la ministra de Defensa Carme Chacón, es el segundo buque de acción marítima (BAM) de la Armada en su versión de patrullero oceánico. Tendrá su base en el Arsenal Militar de Las Palmas de Gran Canaria y su área de operaciones se extenderá hasta las 3.500 millas, incluyendo las zonas de aguas tropicales. Su misión será la protección de los espacios marítimos de interés nacional, realizando labores del control y vigilancia de seguridad marítima.

El patrullero oceánico *Rayo* es el quinto buque de la Armada española que lleva este



nombre y ha sido construido en la factoría de La Carraca de los Astilleros de Navantia en San Fernando (Cádiz).

T. Ñ.



Premio «Conquistadores y Caballeros de la Mar»

En su reunión del 16 de junio de 2011, la Asociación de Milicias Navales Universitarias (MNU), con ocasión de la conmemoración del 25 aniversario de su constitución oficial el 16 junio 1986, y tras cerca de 70 años de la iniciación del servicio, instituyó el premio «Conquistadores y Caballeros de la Mar». En dicha reunión se otorgó el citado premio a la Casa Real de S. M. el Rey, a la Armada española y a la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales y Oceánicos.

La primera entrega del premio, consistente en una metopa en bronce como placa conmemorativa alusiva al aniversario, se realizó a la Armada el 11 de julio pasado. El acto, en el que el presidente de la Asociación Ángel Fernández hizo entrega del premio al almirante general Manuel Rebollo García, se desarrolló en el salón de honor del Cuartel General de la Armada con ocasión de audien-

cia concedida por el AJEMA a la Junta Directiva de la Asociación, en la que también estuvieron presentes almirantes y generales con destino en el Cuartel General y oficiales del gabinete del AJEMA.

El presidente de las MNU, tras el saludo oficial y el agradecimiento a todos los asistentes al acto, explicó sucintamente la historia, logros y efemérides de la Asociación, resaltó el gran logro de haber conseguido y mantenido su unidad y expuso el significado del servicio para los componentes de dicha institución. El AJEMA agradeció las afectuosas palabras del presidente, así como las explicaciones y consideraciones aportadas, indicando que la Armada se sentía orgullosa de ellos y honrada al recibir la metopa-premio.

Ángel F. FERNÁNDEZ



La Flotilla de Aeronaves de la Armada celebra las 500.000 horas de vuelo

El pasado día 11 de noviembre se desarrolló en la Flotilla de Aeronaves de la Armada (FLOAN) la celebración de las 50.000 horas de vuelo desde que se creó la Aviación Naval en la Armada española, cifra alcanzada en diciembre de 2010.

La ceremonia militar, celebrada en el aeródromo de la Base Naval de Rota, estuvo presidida por el almirante Emilio José Nieto Manso, piloto más antiguo en servicio activo, en representación del AJEMA. El discurso corrió a cargo del almirante (R) Balbás, espectador de excepción de la evolución de la FLOAN, quien destacó el significado del evento, que proyecta un reflejo del trabajo realizado durante estos 57 años de servicio.

La FLOAN constituye el Arma Aérea de la Armada española desde 1954. Es la encargada de dar soporte y protección aérea a la



Flota y prestar apoyo aéreo a la Infantería de Marina. Está ubicada en Rota desde el año 1957. Actualmente está formada por seis escuadrillas, cada una equipada con un modelo específico de aeronave.

Durante la celebración se llevó a cabo un acto de homenaje a los que dieron su vida por España en cumplimiento de su deber.

E. L. V. 3



Celebración del XLV aniversario de la salida de la Escuela Naval Militar

Entre los actos conmemorativos de la celebración de los cuarenta y cinco años de salida de la Escuela Naval Militar, el pasado día 20 de octubre se reunieron en la Escuela de Suboficiales los componentes de las promociones de oficiales de la Armada que finalizaron su formación en 1966, a los que acompañaban sus familiares.

Fueron recibidos a su llegada por el comandante director de la Escuela de Suboficiales, pasando a continuación al interior del Panteón de Marinos Ilustres para la celebración de un acto religioso.

Una vez finalizada la misa, el almirante del Apoyo Logístico de la Bahía de Cádiz, vicealmirante José Ángel Pita Rodrigo, junto con un representante de la promoción, realizó una ofrenda floral a los pies de la Virgen del Carmen en recuerdo de los compañeros de brigada que han fallecido.

Para finalizar, los integrantes de la brigada entonaron la *Salve Marinera* y se fotografiaron junto con sus familiares en la escalinata del atrio del Panteón de Marino Ilustres.

ESUBO



Exmarineros del *Eolo* en el BAM *Meteoro*

El pasado miércoles 9 de noviembre, aprovechando la estancia del BAM *Meteoro* en Barcelona y entre las salidas del buque para los tradicionales bautismos de mar de distintos colegios de Barcelona en la Semana del Salón Náutico, la Agrupación de exmarineros del minador *Eolo* salió a la mar a bordo del BAM *Meteoro*, para en aguas próximas al puerto de Barcelona rendir homenaje como todos los años a los compañeros fallecidos.

En una sencilla ceremonia, acompañados de sus esposas y varias viudas de miembros de la agrupación, formaron en la cubierta de vuelo junto a la dotación del buque.

Tras unas palabras de recuerdo del presidente a los compañeros fallecidos, un responso del capellán castrense y la oración, se lanzó una corona al mar. Antes de finalizar el acto con el canto de *Salve Marinera*, el comandante del buque les dedicó unas emotivas palabras.



Actividades de la Asociación «Lepanto»

Visita al Archivo General de la Armada

Con motivo del viaje de cuatro días que la Asociación «Lepanto» de Veteranos de la Armada realizó a La Mancha el pasado 28 de septiembre, giró una visita al Archivo General de la Armada, ubicado en el Palacio del marqués de Santa Cruz en El Viso del Marqués (Ciudad Real). El citado palacio fue construido por orden de don Álvaro de Bazán, almirante de la Armada, primer marqués de Santa Cruz, en el siglo XVI. Como dato curioso destacaremos que dicho palacio fue alquilado a la Armada española por los descendientes del citado marqués, en el año 1948, por importe de una peseta anual. Antes de comenzar la visita hubo un intercambio de metopas entre los representantes del Archivo y la Asociación.

Dado que el grupo era numeroso, 67 personas, se dividió en dos para facilitar la visita. Mientras uno de los grupos visitaba el Archivo, donde su directora explicaba los contenidos del mismo y la importancia de los documentos allí depositados, el otro realizaba la visita al Palacio, cuyas paredes y techos, más de 8.000 metros, se encuentran cubiertas de pinturas de estilo manierista de una belleza extraordinaria. Creemos que la visita debe ser preferente para todas aquellas personas que se desplacen por esas tierras, ya que tanto las pinturas, esculturas y demás componentes del Palacio son dignas de una detenida visita.

Nuestro agradecimiento a la directora del Archivo, así como al guía oficial del Palacio y al resto del personal que nos atendió durante nuestra visita.





«Faba de Plata» a la Asociación

La Asociación «Lepanto» de Veteranos de la Armada recibió en Ferrol la «Faba de Plata», galardón que le otorgó la Asociación Asturiana Ferrolterra «Peña Les Fabes».

La entrega se celebró en el auditorio de la Fundación Caixa Galicia el pasado día 4 de noviembre, acto que presidieron el alcalde de Ferrol, don José Manuel Rey Varela, y los presidente y secretario de la «Peña Les Fabes» don Antonio Díaz Valdés, coronel médico de la Armada (R), y don Raúl Salgado Martínez.

Después de los discursos correspondientes, se procedió a la entrega, por el alcalde, a nuestro presidente don Rafael Luis García García de la escultura de la «Faba de Plata», así como de una placa conmemorativa del acto, tras el cual los asistentes se desplazaron al Club Naval de Oficiales de la Armada, sito

en el Montón, donde se ofreció una cena. Al finalizar ésta, y durante la entrega de obsequios, el representante de la Jefatura de Integración y Reclutamiento del Organismo de Apoyo al Personal, entregó a la Asociación «Lepanto» una metopa, con la leyenda «Por su inquebrantable amor a la Armada», texto que llenó de orgullo y satisfacción a los socios de «Lepanto» allí presentes.

A la mañana siguiente visitaron el Museo de Construcción Naval EXPONAV, cuyo director, el almirante don José Castro Luaces, tuvo la deferencia de acompañar en todo momento a los visitantes y de actuar como cicerone. La Asociación manifiesta su agradecimiento al alcalde de Ferrol, a los amigos de la Asociación Asturiana Ferrolterra, así como a las autoridades de la Armada que tanto cariño y atención nos dedicaron.

Jura de Bandera conjunta del segundo ciclo de 2011 de las escuelas de especialidades «Antonio de Escaño» y «ESENGRA»

El pasado 5 de noviembre tuvo lugar en la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño» la Jura de Bandera de los marineros del segundo ciclo de 2011 y de los marineros reservistas voluntarios del segundo curso de 2011. El acto fue presidido por el contralmirante comandante del Grupo de Acción Naval 1 Manuel Garat Caramé y contó con la presencia del alcalde de Ferrol, José Rey Varela.

El capitán de navío comandante-director Federico Supervielle Pérez tomó juramento a 88 marineros y a nueve marineros reservistas voluntarios de la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño» y a 51 marineros de la Escuela de Especialidades Fundamentales de la Estación Naval de La Graña.

ESCAÑO





LIBROS

RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio: **La obsesión por el orden académico. El Arsenal de Ferrol.**—(ISBN: 978-84-9781-657-1). Ministerio de Defensa, Madrid, mayo 2011; 321 pp.; ilustraciones; 35 euros.

Este es el séptimo volumen de la Colección «Edificios Militares Singulares» creada con el propósito de dar a conocer aquellos edificios e instalaciones que por su singularidad, valor arquitectónico, magnificencia o por haber desempeñado un papel relevante en la historia de las Fuerzas Armadas merecen que sean conocidos por el gran público. Esta colección, cuyo primer libro estuvo dedicado el Real Observatorio de la Armada, se caracteriza por una impecable impresión, en gran formato, y por la calidad y cantidad de sus ilustraciones.

El libro está estructurado en ocho capítulos, seguido por una detallada bibliografía y rematado por unos extensos «Catálogos documentales históricos», que abarcan las últimas cien páginas, que por su interés comentamos, pues la documentación relativa al diseño y construcción del arsenal ferrolano es amplísima, constituyendo una base de datos —planos, mapas, dibujos, oficios e informes— que sobrepasa la cifra de 2.000 documentos escritos y cerca de 700 planos o dibujos. La mayoría de los documentos escritos provienen del Archivo General de Simancas. El autor ha realizado un compendio de los documentos más significativos, así como un resumen de su contenido, autoría, fecha y signatura. Para mayor claridad nos los presenta dividido en tres bloques: «Expedientes y otros escritos, 341 documentos (1732-1978);



Planos generales, 98 documentos (1723-1908); Alzados y perfiles de construcciones, 38 documentos (1749-1792)».

Tal como afirma el autor en la «Presentación», el Arsenal de Ferrol es la obra más compleja del siglo XVIII español, tanto por su diseño como por la tecnología y dimensiones. Hoy se nos presenta como una muestra altamente representativa de lo que fue la Marina de la Ilustración, transmitiendo una cierta «obsesión por el orden académico» característica del Siglo de las Luces.

A través de las páginas de este gran libro, el lector puede recorrer los casi tres siglos de vida de arsenal, que fue el más importante y envidiado de las marinas de la Edad Moderna. Sobre su origen, en el libro se dice que desde el año 1720 se estaban realizando estudios

para contar con arsenales permanentes, tal como tenían las marinas de Inglaterra y Francia. La elección de la ría de Ferrol pasó por un proceso largo y complejo, en el que se tuvo en cuenta su proyección al Atlántico Norte, alejado de la frontera francesa y su configuración geográfica, con amplio fondeadero y una boca estrecha fácil de defender. Al respecto, apuntar que el marqués de la Victoria se mostró contrario al arsenal ferrolano, alegando precisamente la angostura de su acceso y que los vientos predominantes no propiciaban la salida.

Reinaba Felipe V cuando en 1727 se iniciaron las obras de construcción de un astillero en la ensenada de La Graña. Aunque allí se botaron varios buques de diferentes portes, aquel astillero no pasó de ser una simple rampa de lanzamiento sobre la playa, que no reunía las condiciones para establecer el gran arsenal que el marqués de la Ensenada pretendía, el diseño de un gran puerto con capacidad para apoyar a más de 70 navíos de línea.

Especial mención merecen el Capítulo IV, «Los primeros diseños generales del Arsenal y la construcción del Parque», y el Capítulo V, «La reforma final del proyecto y la construcción del Arsenal de los Diques», que constituyen el meollo del libro. De su fácil y amena lectura nos ilustramos sobre todos los

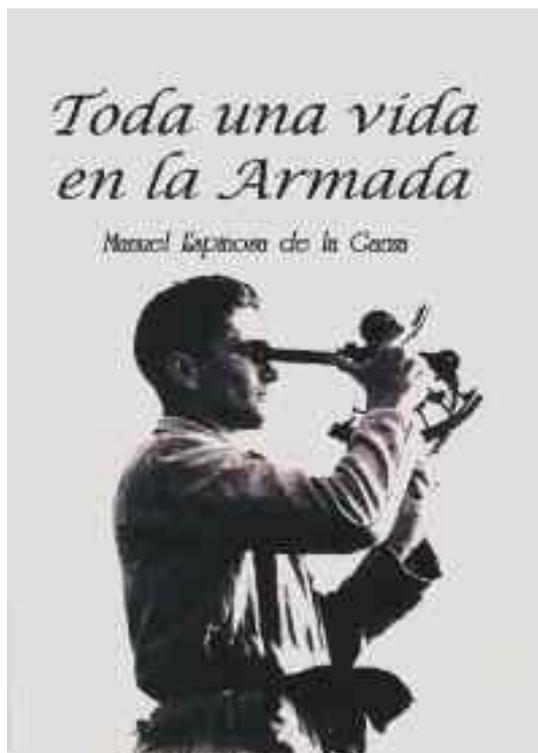
avatares y vicisitudes de la construcción del nuevo arsenal en Ferrol, después de descartarse varias alternativas ubicadas en las Rías Bajas. El gran impulsor de la obra fue el marqués de la Ensenada, que en sus exposiciones al rey Fernando VI no deja lugar a dudas sobre el objetivo de hacer un nuevo conjunto portuario completo y acorde con las ideas más académicas. Para la consecución del «puerto ideal» de Ensenada, fue pieza clave el insigne Jorge Juan, secundado por los ingenieros Llovet y Sánchez Bort.

Las primeras obras que se llevaron a cabo fueron las gradas de construcción en el astillero de Esteiro, que se completaron en 1754 con las doce gradas del «Apostolado». Las obras del arsenal en sí, en la ensenada de Ferrol, se iniciaron en 1750 por la parte occidental, construyendo la muralla y la gran cortina, que sirvió de protección de los vientos y mar de poniente al resto del establecimiento. Se rellenó la parte donde se asentó el soberbio edificio de la Sala de Armas, el de mayor majestuosidad y belleza de todos los tiempos de la Armada, y los almacenes de Artillería. Esta parte, construida en su mayoría sobre el agua, es conocida como Arsenal del Parque y se hizo entre 1750 y 1762. La segunda fase comenzó en 1762, en el malecón del sur, conocido como la Escollera, en la zona de levante llamado Arsenal de los Diques, construyéndose la Puerta del Dique, Presidio de San Campio, Edificio de la Teneduría (hoy jefatura del Arsenal), el Gran Tinglado y dos diques. Las obras finalizaron en 1770, aunque años después se construyó el Edificio de Herrerías. En el siglo XIX pocas novedades tuvo el arsenal; además de las obligadas por la implantación del vapor en la propulsión de los buques, señalar la instalación de una *machina* para el arbolado de los buques y la inauguración del nuevo dique de San Julián o de la Campana. Desde principios del siglo XX la parte del astillero estuvo gestionada por una sociedad civil, la Constructora Naval, que ganó el concurso para realizar el Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz. Actualmente está en manos de la sociedad estatal Navantia.

En resumen se trata de un gran libro, cuyo autor, el coronel de Intendencia de la Armada Juan Antonio Rodríguez-Villasante, lleva treinta años investigando y estudiando el arsenal ferrolano y es el que mejor lo conoce. Su carrera profesional ha estado muy ligada a él, donde ha desempeñado multitud de destinos. Autor de muchos libros y artículos sobre el arsenal, es correspondiente de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, así como miembro del Consejo Internacional de Movimientos y Sitios Históricos y director de su Centro Internacional de Estudios de Fortificación y Apoyo Logístico. Además, desde hace muchos años el coronel Rodríguez-Villasante está empeñado en una «cruzada», particular e incansable, para que el Arsenal de Ferrol sea declarado Patrimonio de La Humanidad por la UNESCO. Para tan noble fin, este libro será una herramienta fundamental pues, como muy bien argumenta en el capítulo VIII, cumple con todos los criterios establecidos por aquel organismo para que así sea.

M. J. F.

ESPINOSA DE LA GARZA, Manuel. *Toda una vida en la Armada*. — (ISBN: 978-84-9009-046-6). Editor Bubok Publishing; 492 pp. Ilustraciones.



En 1992 el capitán de navío don Manuel Espinosa publicó, a través de la Editorial Naval, un libro de memorias, *Aventuras y desventuras de un oficial de la Marina*, que tuve el honor de prologar. Un libro memorable y trascendente por cuanto en él se exponía y analizaba, desde las vivencias naturales de la profesión hasta los difíciles cometidos de una responsabilidad histórica; desde los avatares de la Guerra Civil española hasta los complicados episodios de la Segunda Guerra Mundial.

Casi veinte años más tarde, su hijo, el vicealmirante Manuel Espinosa de la Garza, publica también sus memorias, bajo el título de *Toda una vida al servicio de la Armada*, y siguiendo la singladura de su ilustre progenitor nos relata con amenidad,

soltura y buen oficio narrativo las experiencias, logros y sinsabores de una vida adornada por el botón del ancla, pero que arranca de una niñez (la misma que la del autor de esta reseña) con unos primeros capítulos de comprensiva y alegre identificación. Porque Espinosa de la Garza, niño en la España del 36, comparte los destinos familiares, y así lo encontramos en Roma en 1938 y en Berlín a finales del mismo año, donde ya le sorprende el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Vuelve a España en 1942 para una corta estancia y de nuevo a Berlín un año más tarde, cuando la guerra tiene ya mal cariz para las fuerzas del Eje, y al regreso a Madrid comienza su preparación para el ingreso en la Escuela Naval Militar. Todas sus experiencias, ricas en matices, a lo largo ya de una vida integrada en la Marina, se cuentan con la claridad expositiva que va a ser premisa fundamental en todo su recorrido biográfico.

De tal palo, tal astilla. Dos generaciones y un auténtico sentido de amor y entrega a la Marina, que a la postre no es otra cosa que un bien servir a España. Memorias que estimulan y aleccionan; que se recorren con complaciente identificación y que constituyen un referente enriquecedor de méritos y actitudes tan consustanciales a quienes lucen o han lucido con honor y prestancia el botón de ancla.

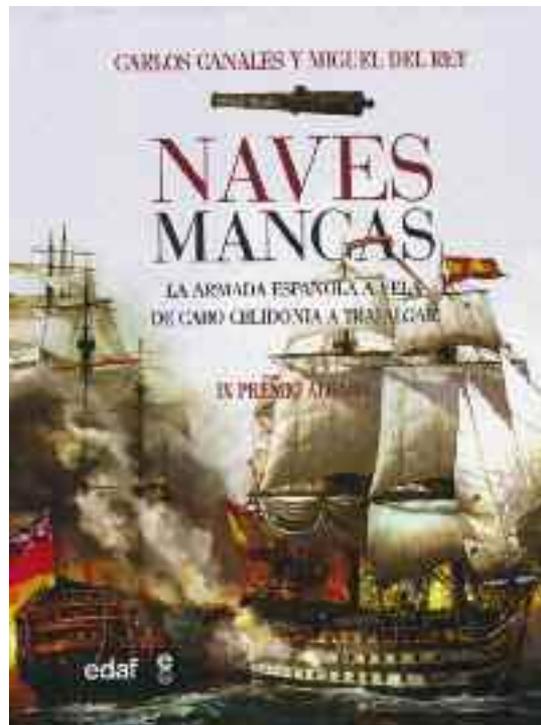
He disfrutado mucho con la lectura de este libro, como veinte años antes me ocurriera con las *Aventuras y desventuras de un oficial de Marina*. Es un libro que «pretende» desde sus primeras líneas, y que describe el trazado vital de un hombre inquieto, enamorado de su profesión, buen narrador y excelente amigo.

J. C. P.

CANALES, Carlos, y DEL REY, Miguel: *Naves mancas (La Armada española a vela)*. — (ISBN: 978-84-414-2879-9). Edaf. Madrid 2011; 350 pp. Ilustraciones.

Historiar los hechos navales de dos siglos (XVII y XVIII), insertarlos con realismo veraz y convincente en la dinámica sociopolítica de la época e ilustrarlos con auténtico lujo gráfico de bellísima textura no es tarea fácil. Ha de darse una serie de circunstancias —investigación, acoplamiento y buen oficio narrativo— para que la conjunción se acople a los objetivos esenciales de la edición. Y así, *Naves mancas* es la respuesta a un ambicioso proyecto editorial que, con calidad y méritos suficientes, aborda un planteamiento de gran calado, comprensivo de muchos factores favorables que dan a la obra sentido y alcance histórico.

La amplitud de conceptos, la diversificación de múltiples



escenarios estratégicos, la relevancia de sus protagonistas implican las exigencias de una intensa dedicación, que los autores de este libro —cuya colaboración en otros títulos ha sido muy valorada— evidencian en cada una de las páginas de un amplio capitulado, donde la amenidad corre pareja a su rigor histórico.

Naves mancás, marca sin dudas un antes y un después en el marco de una contribución básica en la historia naval de dos centurias, con sus logros y sus frustraciones, desde un amplio campo de perspectivas clave para una interpretación razonada y razonable.

Dicen los agoreros que el libro electrónico y los avances tecnológicos de Internet acabarán con el libro clásico. Me permito poner en duda tal aseveración. Mientras se escriban e ilustren textos coherentes y de singular atractivo como el que reseñamos, la vida del libro clásico está más que asegurada.

Apunte final: *Naves mancás* obtuvo el IX Premio Algaba en la modalidad de investigación histórica. Premio más que merecido.

J. C. P.

VARIOS AUTORES: *La División de La Romana, un ejército ilustrado*.— (ISBN: 978-84-935054-9-3). Editado por Fundación BBVA (Arte), con el patrocinio de la Fundación Instituto de Empresa; 367 pp. Ilustraciones; 90 euros.

La Fundación de Arte Hispánico, que preside Juan Abelló, presenta este volumen, editado en gran formato, en el que se recogen las conferencias que tuvieron lugar en la madrileña Torre de los Lujanes con motivo del bicentenario de la expedición a Dinamarca de don Pedro Caro Sureda, III marqués de La Romana, y el posterior reembarco de sus tropas a bordo de buques ingleses, para luchar en España, inmersa en la Guerra de la Independencia, contra la invasión napoleónica.

La «Presentación» de esta obra corre a cargo de Diego del Alcázar Silvela, actual marqués de La Romana y presidente de la Fundación Instituto de Empresa, el cual, después de agradecer a las numerosas personas que han hecho posible la realización de las conferencias, así como la publicación del libro que estamos comentando, manifiesta sentirse orgulloso «de la persona de Pedro Caro y Sureda, que fue marino en Trafalgar que pasó al ejército de tierra...». Efectivamente, siendo capitán de fragata, pasó al Ejército. Recordemos que había ingresado en la Real Armada en 1778, sentando plaza en la Real Compañía de Guardias Marinas de Cartagena. Como oficial embarcado del Cuerpo General participó en 1782 en la toma de Menorca y en el llamado gran ataque de Gibraltar, del mismo año, a bordo de una batería flotante, que resultó incendiada durante aquel desafortunado ataque. En 1790 ascendió a

capitán de fragata y con ocasión de la Guerra de la Convención solicitó el pase al Ejército, para poder atender su patrimonio, que por cierto era de consideración. La gracia le fue concedida, otorgándosele el empleo de coronel y el mando de un cuerpo de Cazadores, al frente del cual tuvo una destacada y heroica actuación en aquella guerra. En el año 1800 fue ascendido a teniente general, nombrándosele capitán general de Cataluña, poco después pasó al Consejo Supremo de Guerra, en donde desempeñó la Dirección General de Ingenieros. Por lo expuesto, está claro que no estuvo en la batalla de Trafalgar, librada en 1805.

Volvamos a nuestro voluminoso e interesante libro, en el cual, al igual que en las conferencias, distinguimos dos bloques diferenciados: las conferencias dedicadas a la España de Carlos IV, en la que vivió su plenitud profesional nuestro personaje, y otras dedicadas a glosar su personalidad como jefe de la expedición de Dinamarca.

En el libro, bajo el epígrafe *Trabajos sobre la época*, se incluyen los siguientes capítulos: *La Corte de Carlos IV*, por José A. Escudero; *La política internacional de España en 1808*, a cargo de la catedrática María de los Ángeles Samper; *La América de Carlos IV*, por Carlos Martínez Shaw; *El día a día en la España de Carlos IV*, por Luis M. Enciso; *El Madrid de Carlos IV*, de Alfredo Alvar; *El Ejército español en 1808*, a cargo del teniente general Andrés Casinello, y *España y Dinamarca, de aliados a enemigos: una guerra pequeña y moderada*, a cargo de Juan C. de Ramón.

En el segundo bloque, *Trabajos sobre el Marqués y su obra*, incluye los siguientes: *El pensamiento del Marqués de La Romana*, a cargo del teniente general Andrés Casinello; *La expedición del marqués de La Romana en Dinamarca y regreso a España*, por Rafael Durán; *El cuerpo expedicionario del marqués de La Romana a través de las acuarelas de los hermanos Suhr*, a cargo de Hugo O'Donnell; *El marqués de La Romana y Dinamarca*:



una ocupación modélica, a cargo de Ramón Tamames; *La expedición a Dinamarca en 1808*, por Henning Petersen; *Los Romana*, por Jaime de Salazar.

A la vista de las nueve conferencias reseñadas y sobre todo por la personalidad de sus autores —muchos de ellos académicos, como Hugo O'Donnell, Carlos Martínez Shaw, José A. Escudero, Luis Enciso, el prestigioso teniente general Casinello, autor de dos trabajos, y renombrados profesores como Ramón Tamames o la catedrática de la Universidad de Barcelona Pérez Samper—, el libro constituye un elenco difícil de igualar para glosar la figura de don Pedro Caro Sureda, III marqués de La Romana, cuyo ejemplar comportamiento como jefe del ejército expedicionario, su prudencia de juicio, tacto diplomático, unido a su espíritu ilustrado, harían que a su muerte su buen amigo el duque de Wellington dijera de él: «El Ejército español ha perdido en él su más alto ornamento, su nación el más sincero patriota y el mundo el más esforzado y celoso campeón de la causa en que estamos empeñados».

M. J. F.

MARTÍNEZ LAÍNEZ, Fernando: *Vientos de gloria*.—(ISBN: 978-84-670-3560-5); Espasa Libros, Barcelona 2011; 334 pp. Ilustraciones; 23 euros.

Este libro tiene un subtítulo bien explícito: *Grandes victorias de la Historia de España*, pues anuncia claramente al lector su contenido, a la vez que invita a los amantes de nuestro pasado histórico a sumergirse en él y disfrutar con nuestras gestas militares, descritas por un prolífico autor que se ha consagrado como un maestro para contarlas, por lo que tiene multitud de seguidores que le piden «más madera» y Fernando Martínez Laínez no los defrauda.

En el libro se reseñan dieciocho victorias de nuestras armas correspondientes a otras tantas batallas, algunas grandes y sonadas, combates o asedios. Las grandes batallas, como dice el autor en el prólogo, actúan de catalizadores o aceleradores históricos. Son las espadas que rompen los nudos gordianos de los conflictos armados y representan un elemento concluyente de la Historia.

El término batalla no es similar a combate, de manera que el uso indistinto de ambos conceptos no es acertado. Los tratadistas más prestigiosos establecen tres premisas básicas para toda batalla: acto esencial de la guerra, enfrentamiento entre fuerzas importantes y persecución de un objetivo trascendente para el devenir de la guerra. Estas tres condiciones se cumplen en la mayoría de enfrentamientos descritos en el libro.

Las victorias seleccionadas están circunscritas en un amplio periodo de tiempo de casi seis siglos, siendo sus hitos extremos las batallas de Las Navas de Tolosa (1212) y la de Bailén (1808), con la particularidad de que ambas tienen las siguientes similitudes: son las dos únicas del libro que se libraron en

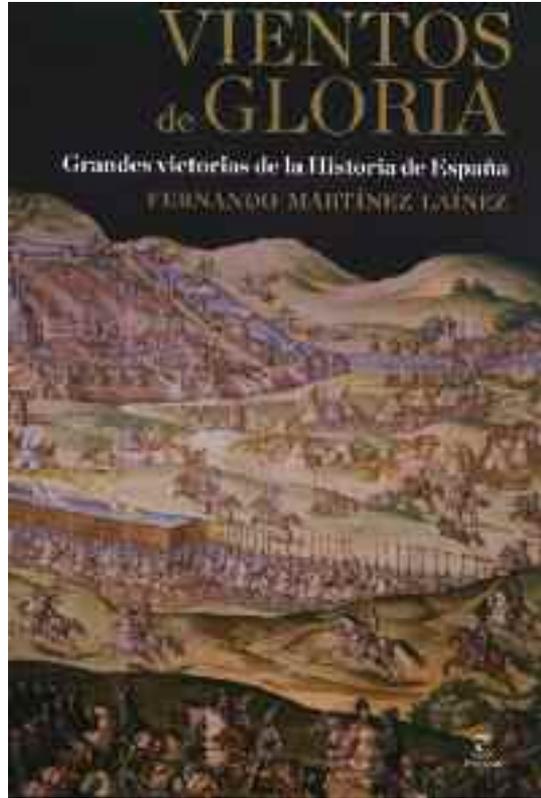
territorio peninsular; ambas fueron contra fuerzas invasoras, una procedente del norte de África, los almohades, y la otra contra las tropas de allende los Pirineos, las napoleónicas, y por último las dos tuvieron el mismo escenario, las tierras de Jaén próximas a Despeñaperros.

Los escenarios de las dieciséis restantes se reparten así: once en Europa, tres en el Nuevo Mundo, una en el norte de África y otra en pleno Atlántico, en la isla Tercera de las Azores.

De las europeas, destacar las victorias conseguidas en suelo italiano por el legendario Gran Capitán, un revolucionario de la táctica que reemplazó la vieja milicia medieval, en la que la caballería era lo más importante, por infantería de mercenarios, formando cuadros muy sólidos de fácil maniobra. A partir de

1534 el protagonismo es de los tercios, que en la época imperial de España alcanzaron renombre universal al conseguir grandes victorias por sus excelentes cualidades guerreras, tal como se ponen de manifiesto en el libro, en el que también se hace la observación de que en casi todas las grandes batallas de nuestra época imperial, los españoles no luchaban solos, nuestros ejércitos eran multinacionales. A veces, los españoles ni siquiera eran mayoría, pero cuando entraban en combate, en especial los tercios, ejercían el liderazgo y representaban el «núcleo duro» que daba consistencia al conjunto.

En cuatro de las batallas el mar fue protagonista. Dos de ellas se pueden considerar batallas navales puras, Lepanto y Tercera, y en otras dos una parte de la lucha se libró en tierra, como ocurrió en Cartagena de Indias y Pensacola. En este último grupo podemos incluir Túnez, cuya toma fue posible gracias a un gran desembarco desde una poderosa flota a cuyo frente iba el emperador Carlos V, el único monarca español que se ha embarcado en dos grandes expediciones navales, una exitosa, como fue la de Túnez, a la que siguió años



después el gran fiasco de Argel, donde hasta el mismo emperador estuvo en un tris de perder la vida. El libro es de los que se leen de un tirón gracias a la maestría del autor para narrar episodios bélicos de nuestro pasado, que demuestra un gran instinto —en la Armada decimos «ojo marinero»— para escoger aquellos hechos que interesan al lector aficionado a los temas históricos. No hay duda de que el éxito de sus libros también se debe a su amenidad y rigor histórico que, unidos a su estilo llano, no exento de elegancia, consigue que sus cada vez más numerosos seguidores disfruten con la lectura. Por último, señalar que el texto de cada una de las victorias reseñadas viene acompañado por un mapa explicativo sobre el desarrollo de cada batalla.

M. J. F.



