

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
ENERO-FEBRERO 2012



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2012
ENERO-FEBRERO
TOMO 262



CARTA DEL DIRECTOR	3
CARTAS AL DIRECTOR	5

TEMAS GENERALES

CONCEPTUALIZANDO EL TERRORISMO INTERNACIONAL Alfárez de fragata (CEA-OPO) Emilia José Peña Ruiz	7
SAGUNTO, UN BUQUE CASI CENTENARIO Francisco Font Betanzos, doctor en Náutica y Transporte Marítimo	17
LA ENTREVISTA DE HENDAYA. OTRA VERSIÓN DE LA NEUTRALIDAD DE ESPAÑA José Andrés Pizarro	27
LA CORBETA INGLESA DE ALGAR (CÁDIZ) Manuel García García	33
LA RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA EN LAS FAS Capitán de corbeta Juan Alberto Cartelle Villar	37

TEMAS PROFESIONALES

AUTODEFENSA DE BUQUES MERCANTES CONTRA LA PIRATERÍA Capitán de fragata (ing.) Indalecio Seijo Jordán	51
EL PATRIMONIO DOCUMENTAL DE LA ARMADA. SALVEMOS LOS RESTOS DEL NAUFRAGIO Coronel de Infantería de Marina (RR) Enrique Rupilanchas Molina	59
OCEAN SHIELD: LA CONTRIBUCIÓN DE LA ALIANZA ATLÁNTICA A LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA EN EL ÍNDICO Comodore David Wolfe; coronel Jaime Sempere Ramón; teniente coronel Daniel M. Agramut López; comandante Carlos Zaloña García; analista operacional Antonio Marín	77
OFICIAL E INGENIERO Capitán de corbeta Alfredo Pardo Martínez	91
EL ESFUERZO PERSONAL PARA APRENDER UN IDIOMA Contralmirante Andrés A. Breijo Claur, director de Enseñanza Naval	99

HISTORIAS DE LA MAR

EL CAPITÁN QUE MURIÓ DE PENA Capitán de fragata RNA (RE) Luis Jar Torre	103
---	-----

INFORMACIONES DIVERSAS

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

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

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

EDITA:



Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN: 0034-9569
NIPO: 075-12-012-5 (edición en papel)
NIPO: 075-12-011-X (edición en línea)

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

Dirección y Administración:

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

Publicidad:

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

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripción anual (IVA incluido):

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

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

VENTA ELECTRÓNICA

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

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



ERMINÓ la difícil singladura del año 2011 y hemos comenzado una nueva que, según los augurios, no nos deparará mejores condiciones para la navegación, lo que nos obligará a mantenernos con el

aparejo antagallado y ojo avizor en prevención de un empeoramiento de las predicciones económicas y los posibles cambios organizativos y estructurales.



Las actividades que la Armada tendrá que afrontar en esta nueva singladura no diferirán mucho de las que ha venido desarrollando en el último año. Nuestras unidades seguirán actuando en operaciones de lucha contra el terrorismo internacional y la piratería, al tiempo que continuarán su ciclo de adiestramiento para estar preparadas para otros cometidos que eventualmente puedan sobrevenir. En este número se incluyen tres artículos que versan sobre temas relacionados con las operaciones que realizan actualmente nuestras unidades. Uno de ellos lo hace sobre el terrorismo internacional, su evolución y la amenaza de Al Qaeda para Europa tras la muerte de Bin Laden. En otro, el autor nos presenta los medios técnicos de autodefensa de los buques mercantes contra la piratería ante la insuficiencia de todo el esfuerzo militar desplegado por las naciones para garantizar la seguridad de dichos buques. En un tercero los autores nos dan a conocer, con la profundidad que les proporcionan sus destinos en el Mando Conjunto Aliado de Lisboa, el papel que está desempeñando la OTAN en su contribución a la lucha internacional contra los piratas del siglo XXI.

La contribución de las Fuerzas Armadas al desarrollo social, económico y medioambiental de nuestra sociedad, mediante la aplicación de medidas que permitan el cumplimiento de sus cometidos de una forma económicamente viable, socialmente responsable y ambientalmente sostenible es el asunto tratado en el artículo «La responsabilidad corporativa en las FAS». En tanto que en el «El patrimonio documental de la Armada. Salvemos los restos de naufragio» se relata el estado actual del patrimonio documental custodiado en

los archivos de la Armada, su incalculable valor y la necesidad de acometer una conservación adecuada a pesar de la coyuntura económica actual.

Los temas de personal también tienen cabida en este número, en este caso en lo referente a la faceta de su formación. El sempiterno equilibrio entre la formación militar y la formación técnica y la implantación en la Armada de la doble diplomatura de los oficiales como consecuencia de la aplicación de la normativa europea, vista desde la experiencia que tiene la Escuela Naval de Francia, se aborda en el artículo «Oficial o ingeniero». Por otra parte, la importancia del inglés y la necesaria concienciación e implicación de todos los componentes y estamentos de la Armada se trata en el artículo «El esfuerzo personal para aprender un idioma».

Como es tradicional en nuestra querida REVISTA, este primer número del año corresponde al bimestre enero-febrero, por lo que cuando llegue a nuestros lectores habrán transcurrido unos sesenta días desde que lo hizo el último número del año 2011. Durante este periodo se ha desarrollado una amplia gama de actividades y acontecimientos, algunos de ellos de especial significación para la Armada. Entre ellos cabe destacar la designación del almirante García Sánchez —hasta finales del pasado año segundo jefe del Estado Mayor de la Armada— como jefe de Estado Mayor de la Defensa y su ascenso al empleo de almirante general.

Otros acontecimientos o actividades destacables figuran en nuestras secciones *Noticiario*, *Cultura Naval* y *Gacetilla*, como el relevo en el Mando de la Operación ATALANTA, mando que ahora ejerce un capitán de navío de nuestra Armada desde el AOR *Patiño*, buque que en la madrugada del pasado día 12 de enero repelió un ataque de un esquife pirata capturando a seis de los agresores, y el comienzo, el 15 de diciembre, de la Campaña Antártica 2011-2012 por parte del *Hespérides*. Pero también ha habido otros no incluidos en estas secciones, tales como que el Real Instituto y Observatorio de la Armada (ROA) recibió el 21 de diciembre el premio HUMAN 2011, otorgado en su categoría institucional por la Universidad de Cádiz, en reconocimiento al fomento de la cultura emprendedora y a la puesta en marcha de ideas y proyectos de base tecnológica y humanística entre la comunidad universitaria.

No puedo finalizar esta carta sin dedicar un merecido recuerdo al petrolero de flota *Marqués de la Ensenada*, que ha causado baja en la Armada el pasado 31 de enero, como reconocimiento a los servicios prestados durante sus 20 años de vida operativa después de haber desempeñado gran cantidad de misiones tanto nacionales como internacionales.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



CARTAS AL DIRECTOR

Mi querido amigo y compañero:

Quiero hacer público mi reconocimiento y gratitud a la REVISTA GENERAL DE MARINA por la concesión del Diploma Acreditativo REVISTA GENERAL DE MARINA 2010 —el primero que se otorga— que ha supuesto para mí no solo un alto honor, sino también una emoción entrañable, ya que en el acto, en la fila de los galardonados, junto al abuelo estaba la nieta, que obtenía el premio «Juventud» dentro de la convocatoria de los premios «Virgen del Carmen».

Momento, pues, inolvidable, y me atrevo a decir que irrepetible por razones fácilmente comprensibles, pero que ha dejado honda huella en mi corazón, como honda y profunda es también la que deja mi dilatada trayectoria en la REVISTA GENERAL DE MARINA, a la que estoy vinculado desde junio de 1965 con mi primer artículo que recogía los hitos de la presencia y continuidad de la Marina

española en Guinea Ecuatorial (en razón de mi destino en aquellos territorios), y que era de justicia destacar por cuanto significaba una aportación histórica de gran sentido y alcance.

Desde entonces y a lo largo de estos cuarenta y siete años, más de cien artículos «de fondo» (históricos, jurídicos, doctrinales), varios años a cargo del Comentario internacional; Anecdótico mariner, reseñas y crítica de libros, noticiarios, semblanzas... todo un recorrido de afectos (título de uno de mis artículos, junio 2002) me ha seguido vinculando a esta centenaria y modélica publicación, que de modo tan especial me ha distinguido, y a la que desde esta carta al director reafirmo mi gratitud. Y que Dios me siga concediendo el privilegio de continuar espigando mi nombre entre sus páginas. Un fuerte abrazo.—J. Cervera Pery.



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.

CONCEPTUALIZANDO EL TERRORISMO INTERNACIONAL

Emilia José PEÑA RUIZ



EGÚN la Real Academia Española de la Lengua, las acepciones de terrorismo son: «Dominación por el terror» y «Sucesión de actos de violencia ejecutados para infundir terror».

Actualmente nos encontramos con los conceptos de terrorismo internacional y terrorismo transnacional, ideas que aunque pueden estar relacionadas no son exactamente lo mismo; al igual que tampoco lo son terrorismo internacional y el islamista. Aunque el terrorismo transnacional incluya al internacional —ya que traspasa fronteras y las organizaciones que lo practican crean redes de células en varios países, al mismo tiempo mantienen relaciones con organizaciones de otros estados afines en pensamiento y sus actividades terroristas involucran a más de un país y a individuos de varias nacionalidades—, no se le puede denominar terrorismo internacional.

«Terrorismo internacional es, en primer lugar, el que se practica con la deliberada intención de afectar la estructura y distribución del poder en regiones enteras del planeta o incluso a escala misma de la sociedad mundial. En segundo término, aquel cuyos actores individuales y colectivos hayan extendido sus actividades por un significativo número de países o áreas geopolíticas. Sin esta última premisa, la anteriormente indicada sería condición necesaria pero no suficiente para delimitar el fenómeno» (1).

En la actualidad, más concretamente desde los años 90, cuando se habla de terrorismo internacional se hace referencia a un tipo de terrorismo de orientación islamista practicado por grupos que tienen su origen en Al Qaeda. Esta organización surge a finales de los años 80 apadrinando la constitución del llamado «Frente Mundial para la Guerra Santa contra Judíos y Cruzados»,

(1) REINARES, Fernando: *Conceptualizando el terrorismo internacional*. ARI 82/2005. Real Instituto Elcano, p. 2.

apoyado por Afganistán, Irán, Irak y Sudán, armazón del terrorismo internacional actual.

A este tipo de terrorismo internacional «islamista» se le ha conceptualizado como la cuarta oleada de terrorismo, pero no es exacto, ya que en los últimos 10 años se ha desarrollado un nuevo concepto de terrorismo islamista yihadista, neosalafista, que nada tiene que ver con el terrorismo islamista académico, político o periodístico. Asimismo, existen grupos de terroristas islamistas que no están integrados en el terrorismo internacional.

El propósito de Al Qaeda es la restauración de un califato que facilite la instauración de un solo credo que domine la tierra y la unificación política del Islam. Esto ya es en sí un pensamiento desestabilizador de la actual organización territorial y política occidental, por lo que cumple con la premisa de «afectar a la estructura y distribución del poder en regiones enteras del planeta o incluso a escala misma de la sociedad mundial».

Está demostrado (2) que los actos de terrorismo son un método extremista para conseguir influencia sociopolítica, «la propaganda por el hecho». Según la teoría de Kruglancki (2003), es una estrategia de influencia social minoritaria que usa una organización incapaz de imponer sus ideas, y así reconoce su inferioridad por el uso de la fuerza. Debilidad que proviene de la misma idea a imponer, que no recibe los apoyos necesarios y necesita actos de violencia que vayan asociados a una gran propaganda.

Los atentados más famosos de Al Qaeda lo han sido por su elevada mortalidad, por sus métodos nunca vistos hasta ese momento (Torres Gemelas) y por su repercusión y espectacularidad con una firma exclusiva: el mensaje coránico justificando la guerra santa contra los infieles. El 11 S, según David C. Rappaport (3), puede verse como un intento de reavivar la causa e incluso llega a afirmar que ha perdido apoyos en Marruecos y Arabia Saudí por las matanzas indiscriminadas. Pero, ¿es cierta esa debilidad y falta de apoyos?

Al Qaeda es una organización que sobrepasa todo lo visto hasta el momento actual. Es una organización transnacional, multiétnica, tiene diversificados sus fondos e inversiones, dispone de células que trabajan para ellos desde la base ideológica, catalogadas oficialmente como ONG. Al Qaeda empieza desde las bases, donde sus mujeres juegan un papel fundamental en los campos de entrenamiento y las relaciones familiares hacen de ella una red. Es terrorismo privatizado con su propia empresa de comunicación y *marketing*, es una marca registrada. Es terrorismo global. Ha sabido coger lo que necesitaba del concepto «globalización» para usarlo en su propio beneficio, y reor-

(2) «Siete principios sociales para explicar el terrorismo». Revista *Psicothema*, volumen 19, núm. 3, pp. 366-374.

(3) ELORZA, Antonio, y REINARES, Fernando: «Las 4 oleadas del terror insurgente y el 11-S». *El nuevo terrorismo islamista. Del 11-S al 11-M*, p. 65.

ganizarse después del 11 S ante la presión a la que se vio sometida desde las agencias centrales de seguridad y servicios de inteligencia. Con su red de células en más de 40 países, musulmanes o no, articuladas de manera horizontal en forma de racimo de uvas (4), que son totalmente independientes y autónomas, con su capacidad para imbuirse en organizaciones ya establecidas, como la GIA o el GSPC, como lo hizo después del 11 S para instalarse en Estados Unidos, y su arma más importante, el miedo, es la única organización capaz de poner en jaque, hoy día, a la sociedad mundial por varios motivos:

- *La extrema letalidad de sus atentados.* En Nueva York en el año 1993 fueron más de 1.000 entre muertos y heridos. En Dar as Salaam, Tanzania y Nairobi, en agosto de 1998, más de 5.000. De nuevo en las Torres Gemelas, año 2001, fueron casi 3.000 muertos y más de 2.300 desaparecidos. En Bali, año 2002, 200 muertos y 300 heridos. En Madrid, marzo de 2004, 192 muertos.
- *La invención o creación de formas nuevas de atentado,* como la idea de usar aviones como misiles teledirigidos, algo inédito hasta el 11 S, unido al temor de la sociedad a las armas de destrucción masiva, y a ciertos informes que hablan de un posible atentado con armas químicas o biológicas, invitan a una reflexión atemorizada sobre la capacidad de Al Qaeda de obtenerlas y usarlas.
- *Su organización.* Osama ha creado fuertes vínculos con docenas de grupos islámicos, de tal manera que aunque haya sido liquidado la organización que ha creado seguirá siendo una amenaza. Se alimenta de los errores de las agencias de inteligencia y de la debilidad de los sistemas penales. Y además de todo esto, goza de una fuerte financiación externa.

Al Qaeda es «terrorismo internacional», es una empresa de terrorismo y está difuminada en nuestro entorno social. Si en la cuarta oleada de terrorismo la religión es un pilar fundamental porque proporciona una justificación, podemos afirmar que Al Qaeda es la quinta oleada y ha desarrollado un nuevo modelo de organización terrorista, autónoma, diversificada, independiente, con células entrenadas para ser, en sí mismas, semillas por si alguna falla.

Al Qaeda y la evolución del terrorismo internacional

A pesar de haber tenido que reinventarse varias veces por el acoso de las fuerzas y agencias de seguridad internacionales, Al Qaeda es ahora mucho

(4) De hecho sus divisiones se llaman ANQUDS, racimo de uva. *El nuevo terrorismo islamista. La amenaza de Al Qaeda tras los atentados de Madrid.* Rohan Gunaratna, p. 88.

más peligrosa que cuando atentó contra las Torres Gemelas. Bruce Riedel afirma que cuenta con una base mucho más sólida de lo sospechado y que ahora es mucho más difícil luchar contra ella y derrotarla. Por otro lado, el hecho de que lleve años sin perpetrar un atentado lleva a numerosos expertos a afirmar que la muerte de Bin Laden llega en el momento más bajo de la organización, tanto operacional como organizacional.

Como Al Qaeda encarna el «terrorismo internacional», debemos acordar una tesis única (y posiblemente inédita) para definirla, ya que no basta con decir que es una organización terrorista islamista yihadista. Al Qaeda es una marca, una franquicia, una red, un ejército, es una ideología, una empresa criminal...

El objetivo de Al Qaeda no ha cambiado: establecer un califato y un único credo. Para ello sigue en su lucha contra los infieles, Estados Unidos y sus aliados, y por tanto sus enemigos, siguen en su principal punto de mira: «No derraméis más nuestra sangre y así conservaréis la vuestra» (5). Ahora además, tiene una nueva excusa contra Estados Unidos y sus aliados: han asesinado a su líder. Apenas diez días después del asesinato de Osama, hubo un atentado suicida en Pakistán que mató a 80 personas. Fue perpetrado por un suicida miembro de *Tehrik e Taliban Pakistan* (6) (TTP, Movimiento Talibán de Pakistán), organización que lleva a cabo los ataques terroristas en esa región y que, a los pocos días de la muerte del líder, amenazó con llevar a cabo acciones para vengar su muerte. Es más, el director del FBI reconoció que Estados Unidos se está enfrentando a más amenazas que nunca, y los servicios de inteligencia consideran que el ascenso de Aymán al-Zawahirí a la jefatura de la organización eleva considerablemente las posibilidades de un ataque «firma Al Qaeda», ya que, además de la reafirmación en el estatus del nuevo líder, no hay que olvidar que fue cooriginador tanto de la idea de los dobles atentados suicidas (sello de la organización) del 11 S como de un tratado donde resume la estrategia para causar el mayor número de bajas a Estados Unidos.

Hay que olvidarse de las posturas de ataque, de intentar dismantelar la organización de forma «física» porque ahora la amenaza no proviene de un grupo, ni de células independientes, autónomas, capaces de organizar un atentado, células que son en sí mismas semillas doctrinales de la organización. En la conjura del terrorismo global se distinguen cuatro grandes componentes (7).

(5) ELORZA, Antonio, y REINARES, Fernando: «Terrorismo Islámico: Las raíces doctrinales», p. 152, en *El nuevo terrorismo islamista Del 11-S al 11-M*.

(6) TTP es una entidad afiliada a Al Qaeda que proporciona protección a gran parte de sus dirigentes. Extraído de «Sobre el atentado suicida que ha ocasionado al menos ochenta muertos en Pakistán». REINARES, Fernando. *Notas de actualidad*. Real Instituto Elcano 13/05/11.

(7) REINARES, Fernando: *Después de Osama Bin Laden: ¿cómo quedan Al-Qaeda y el terrorismo global?* ARI 83/2011, 03/05/2001.

Se lucha contra un enemigo invisible. Además de esas células hay cientos de grupos que no están asociados a Al Qaeda, como los Muyahidines Indios, pero que comparten ideario, el concepto de venganza, de humillación y resentimiento contra los estadounidenses y están encantados de ser un brazo armado de Al Qaeda y usar su «terrorismo de marca». Estamos claramente en desventaja, desde un punto de vista estratégico; por muy potentes que sean nuestros ejércitos no tenemos nada que hacer contra la guerra de guerrillas (8). De hecho, desde la ventaja que nos da hablar en el año 2012, el 19 de agosto de 2010 finalizaba la «Segunda Guerra de Irak» y comenzaba la Operación NUEVO AMANECER; según *Iraq Coalition Casualties Count*, las bajas militares de Estados Unidos han sido 3.049 heridos y 4.770 muertos, datos nada optimistas ni rentables (9).

Ahora que el cuadro de mando de Al Qaeda ha cambiado con la nada esperada muerte de Bin Laden, hay que sopesar concienzudamente las razones a favor y en contra de que la organización siga siendo una amenaza. Su firmeza no se basa en que tenga un número indeterminado (oficialmente las agencias de inteligencia lo cifran en 1.000) de miembros o que su líder fuese Bin Laden, sino que está en continuo movimiento regenerador dentro de sí misma, es paradigma de adaptación al concepto de globalización y además tiene una capacidad incesante de reclutamiento, movilización y motivación.

Ni Al Qaeda había dejado de existir ni va a desaparecer ahora con la muerte de Osama. Estados Unidos tenía que buscar su siguiente movimiento en la «partida de ajedrez», no podía dejar de buscar al mayor asesino de su pueblo dejando que pasasen los años y aumentase su leyenda. A pesar de que las consecuencias para el resto (entendido ese *resto*, como todos aquellos que no son aliados de Al Qaeda) puede que no sean muy favorables, era un movimiento obligado y necesario; Estados Unidos tenía que comerse ese caballo que avanzaba lento, con paso amenazante y seguro hacía su rey, y no podía enrocarse, eso hubiera sido un paso atrás, un acto de cobardía frente a los ojos de la comunidad internacional. Un pensamiento imposible de plantear a los asesores de política exterior y seguridad nacional norteamericanos.

Al Qaeda ha dado muestras numerosas de poder resurgir de sus cenizas por su poder de adaptación y reorganización. Lo que ha permitido que perdure en el tiempo, además de su concepto de organización descentrada y reticular, es su estructura organizada y jerarquizada. Todo el mundo tiene una función en la organización, ya sea ideológico, logístico u operativo, desde las madres y mujeres como primeros pilares, las mezquitas que usan como estrado de propagación de su credo, hasta los mártires por la causa. «Hasta la poesía se

(8) HOFFMAN, Bruce: «La continua amenaza de Al Qaeda y el futuro del terrorismo», pp. 129-130, en REINARES, Fernando: *ibídem.*, y nota 23 del mismo.

(9) *Icasualties.org. Iraq Body Count.*

usa para glorificar los sacrificios de los mártires y la importancia de la incansable lucha contra los enemigos del Islam» (10).

Según Bruce Hoffman, «el principal desafío de Al Qaeda será promover y asegurar su supervivencia como ideología y como concepto. [...] alguna nueva operación de alcance monumental puede haber sido puesta en marcha con anterioridad al 11 S y estar ahora replegándose lenta e inexorablemente». De nuevo desde la perspectiva del tiempo, hemos podido comprobar cómo desde 2003 en que se publica el artículo de Hoffman hasta hoy desgraciadamente ha sido así. Al Qaeda volvió a demostrar su fuerza, se infiltró y asentó bases en Europa y cometió dos atentados de envergadura; de hecho el autor se pregunta «si la sociedad estadounidense o la de cualquiera de los países europeos puede fácilmente soportar un ataque de este tipo». Desde Madrid o Londres podemos contestar que sí, aunque no fácilmente.

Bien es cierto, y hay que tener en cuenta como punto en contra de *la teoría de la venganza* la actual capacidad operacional de Al Qaeda, que desde los atentados en Londres no ha vuelto a actuar en Europa, si bien varios días antes de la muerte de Osama fueron detenidos en Alemania tres individuos relacionados con el núcleo de liderazgo de la organización, de lo que se han podido obtener claros indicios de que se preparaban para perpetrar un serio atentado en Europa.

No solo los países europeos aliados de Estados Unidos son objetivo de la organización: en noviembre de 2008 asistimos al mayor acto de terrorismo ocurrido en la India hasta el momento; lo que ya se puede entender como otra innovación en la organización de atentados, el de Bombay tiene su sello, pero ha sido llevado a cabo por uno de sus brazos armados en Pakistán. Los Muyahidines Indios alegaron que los musulmanes son perseguidos en la India y que el sistema judicial los discriminaba, tratando así de recabar la adhesión afectiva de sectores de la población musulmana india que se sentía agraviada y resentida. Además, tras los atentados emitieron un comunicado donde podía leerse lo siguiente: «La guerra de civilización entre musulmanes e infieles ha empezado en territorio indio». Un pronunciamiento que se acomoda perfectamente a la ideología subyacente, a la urdimbre del terrorismo global, por lo que no parece descabellado que exista una cohesión entre Al Qaeda y esta organización. Además, el temor a la capacidad de que puedan tener armas biológicas o radiológicas y su uso indiscriminado en atentados sigue vigente. La aparición de varios cables en la página *web Wikileaks* puso de manifiesto, al mismo tiempo, la falta de seguridad y control sobre el material nuclear en el continente africano y lo fácil y «barato» que es comprar una barra de uranio. Informes de la policía italiana apuntaban, un par de años atrás, a un atentado con bomba atómica. Así también en Pakistán se han conocido sus intenciones

(10) HOFFMAN, Bruce: *ibídem*, p. 135.

de atentar contra el túnel del canal de la Mancha (11). Lo que se espera es un atentado con una elevada mortalidad, catastrófico, no convencional, contra un blanco simbólico para lograr la máxima repercusión, es decir, con el sello «Al Qaeda». La excusa ya se la hemos proporcionado, la muerte de su líder.

El objetivo de esta organización es hacer saltar el orden mundial conocido e imponer uno nuevo basado en el dominio yihadista que ellos practican, y para conseguirlo tienen que expandirse lo máximo posible y establecer relaciones con grupos armados que compartan su ideario, su objetivo panislámico y que estén dispuestos a trabajar con y para ella.

Alrededor de treinta grupos y organizaciones activos en distintos lugares del mundo mantienen algún tipo de asociación con Al Qaeda. Difieren en sus dimensiones, grado de articulación, composición y alcance operativo. Entre ellos se encuentran los talibanes afganos, los neotalibanes paquistaníes de *Tehrik e Taliban* (Fuerza de Talibán), *Lashkar-e-Toiba* (Ejército de los Puros), el Movimiento Islámico del Turkestán Oriental, *Harakat-ul-Jihad-al-Islami* (Movimiento de la Yihad Islámica), *Abu Sayyaf* (Portadores de la Espada), la *Yemaa Islamiya* (Asamblea Islámica), *Jund al-Sham* (Ejército del Levante), *Asbat al-Ansar* (Liga de los Seguidores) o *Harakat al-Shabaab al-Mujahideen* (Movimiento de la Juventud Combatiente) o la Unión de la Yihad Islámica escindida del Movimiento Islámico de Uzbekistán. Todos estos grupos y asociaciones forman un heterogéneo entramado internacional.

Hay que tener en cuenta que como fruto de esta fagocitación de grupos se produce otro hecho colateral, la aparición de nuevos enemigos como resultado de una relación asociativa, tal es el caso del GSPC (12). El 11 de septiembre de 2006 se anunció la unión de esta organización con Al Qaeda y pasó a denominarse Al-Qaeda en el Magreb Islámico, cambio de nombre que vino provocado, según palabras del emir Abdelmalek Droukdal, «para demostrar la veracidad de las relaciones de los muyahidines de Argelia con sus hermanos de Al Qaeda». Francia fue declarada principal enemigo del GSPC en 2005 por colaborar con las autoridades magrebíes y apoyar a Abdelaziz Buteflika (13).

Antes de fusionarse, el GSPC había adoptado como suyas las actitudes y creencias de la yihad global, y es posible que buscara obtener un mejor acceso a recursos naturales y humanos, o un incremento de su legitimidad en ciertos sectores de la sociedad norteafricana favorables al movimiento de la yihad, pero, sobre todo, lo que buscaba era superar la debilidad que sufría desde 2003 debido a disputas internas. Asimismo, Al Qaeda consiguió una plataforma para introducirse en territorios desde Mauritania hasta Níger, en colectivi-

(11) REINARES, Fernando: *¿En qué medida continúa Al Qaeda suponiendo una amenaza para las sociedades europeas?* ARI 9/07, Real Instituto Elcano.

(12) Grupo Salafista Para la Predicación y el Combate.

(13) Presidente de Argelia desde 1999.

dades tribales que se dedican al tráfico de armas y así establecer contactos con redes norteafricanas, extendidas por distintos países europeos, relacionadas con el terrorismo yihadista y ubicadas en la frontera mediterránea occidental.

Estas nuevas relaciones de Al Qaeda responden a un interés de atentar en países como Argelia, Marruecos, Libia o Túnez, donde ya se han producido sucesos como el de la isla de Yerba en 2002. En una grabación de vídeo realizada por Abu-Musab Abdelwadud el 10 de mayo de 2007, donde el emir afirmaba: «nosotros vamos a incrementar nuestras acciones y a ampliar nuestro radio de acción geográfico, y para confirmar esta promesa, hemos decidido que de ahora en adelante emplearemos como estrategia el método de las operaciones suicidas».

Desde el año 2007 hasta el 20 de agosto de 2008, fecha del último, se han producido en Argelia 14 atentados suicidas de distinta consideración, dando pruebas de que el AQLIM (Al-Qaeda en la Tierra del Magreb Islámico) crece en su sofisticación y ha tenido éxito como representante de Al Qaeda. Lo novedoso en estos sucesos es que han tenido como objetivo empresas y representantes extranjeros: franceses, que se consideran un objetivo justificado históricamente debido a la violenta guerra de liberación de Argelia; estadounidenses, nacionales del enemigo principal de Al Qaeda; aliados en general de Estados Unidos en su guerra en Afganistán e Irak, y un factor mucho más novedoso, el papel activo de la mujer en los atentados suicidas, ya que estas sufren controles menos exhaustivos y les resulta más fácil acceder a lugares vetados para los hombres. Además, hay que tener en cuenta que la vestimenta de la mujer, ropa amplia y que les cubre todo el cuerpo, facilita el escondite de armas de fuego o gran cantidad de explosivos, por ejemplo.

Queda demostrado que Al Qaeda es una organización multiétnica, transnacional, globalizada. Para llevar a cabo su objetivo tiene que extenderse y relacionarse lo máximo posible, adaptar su enfoque y estrategia. Esta creando una organización capaz de perdurar en el tiempo y en el espacio, porque ya no solo es *organización*, sino que también *ideología*. Ha conformado un entramado de terrorismo global, extendido territorialmente, formando alianzas con múltiples grupos en diferentes países. Las agencias de seguridad internacional ya no luchan contra un grupo terrorista, sino contra una organización de grupos terroristas que han absorbido el modelo ideológico del yihadismo violento de Abu Bakr Naji, «La gestión de la ferocidad», como si fuera suyo.

Al Qaeda y la amenaza del terrorismo internacional para Europa después de la muerte de Osama

Hay multitud de evidencias con forma de amenaza de que Al Qaeda sigue siendo una amenaza para Europa, que sigue intentando llevar a cabo un aten-

tado de grandes dimensiones, y la amenaza ahora proviene tanto de ella como de cualquiera de las organizaciones o grupos afiliados; así como de que el conjunto de la sociedad europea, constitutiva del mundo occidental, es el enemigo de la nación islámica.

Los servicios secretos italianos elaboraron un informe reservado sobre los escenarios operativos de la amenaza que plantea el terrorismo global, donde no se descartaba que Al Qaeda pudiese atentar en una ciudad con una bomba atómica o con elementos químicos. Se puede dudar de la capacidad de la organización para poder llevarlo a cabo o para acceder, por la reducción de sus ingresos, a material nuclear o biológico de contrabando, pero no se puede dudar, después de los ejemplos vividos a lo largo del primer quinquenio del milenio, de la falta de escrúpulos de la organización en sus atentados.

Aunque la amenaza no sea uniforme a todos los países europeos, es real. Si tomamos el ejemplo de Dinamarca, nos damos cuenta de que no tiene base histórica ni cultural para recibir una amenaza, no hay nada que reconquistar o por lo que vengarse, como puede pasar con Reino Unido o España, y sin embargo sufre una amenaza real, como pusieron de manifiesto las detenciones del año 2007. Entre 2001 y 2007 han sido desarticuladas tres células islamistas que contemplaban la posibilidad de atentar con bombas, contra objetivos civiles, con la idea de causar una alta letalidad (14). Las embajadas danesas en Líbano, Indonesia e Irán fueron atacadas. Al-Zawahiri instó a «causar pérdidas económicas a Occidente, que le desangren durante años. Llevar a cabo un embargo económico a nivel popular en Dinamarca, Noruega, Francia y Alemania, así como en todos los países aliados en la cruzada contra el Islam».

El último atentado de gran envergadura tuvo lugar en Bombay. Como veremos más adelante se puede sentir la sombra de la amenaza de ese atentado esperado; bien es cierto que no tuvo lugar en territorio europeo, pero sí en un terreno que ahora es enemigo de Al Qaeda por defender un islam secular.

Los atentados de Bombay son una innovación en sí mismos, ya que se desarrollaron durante varios días (desde el 26 al 29 de septiembre) mediante una serie de atentados encadenados en lugares diferentes: el hotel TAJ Mahal, en una zona residencial, en un mercado y un taxi, mediante un tiroteo en una estación de tren, en la vía pública, en un restaurante y en varios hoteles. Al mismo tiempo, un grupo de entre 10 y 20 terroristas se enfrentaron a la policía y tomaron rehenes, provocando 200 muertos. Todo esto es una combinación de modalidades de terrorismo formando un solo atentado en un espacio urbano y durante un tiempo prolongado, algo inédito hasta ahora. Aunque también

(14) El asunto de las viñetas danesas se relacionó con la presencia de soldados en Afganistán e Irak y provocó un ataque contra el Gobierno danés, acusándolo de antiislamista por parte del líder ideológico de Al Qaeda, Abú Qatada.

hay que tener en cuenta que, dada su capacidad de innovación, el ataque puede que no sea nada esperado ni conocido.

Hay sospechas, como decíamos, de que Al Qaeda pudiera tener intenciones de atacar con armas de destrucción masiva. En mayo de 2008 un portavoz del FBI afirmaba que no había pruebas de que las hubieran obtenido, pero las están buscando.

«La adquisición de armas para la defensa de los musulmanes es una obligación religiosa. Si, de hecho, yo hubiese adquirido estas armas [químicas y nucleares], le daría gracias a Dios por habérmelo permitido. Y si busco adquirir estas armas, estoy cumpliendo con mi deber. Sería un pecado para los musulmanes no intentar poseer estas armas que prevendrían a los infieles de causar daño a los musulmanes» (15).

A principios de los años 90 Al Qaeda quiso desarrollar un programa de armas químicas, y posteriormente, en 2001, se han descubierto documentos en el campo de entrenamiento de Abu Kabhab relacionados con estas. Puede ser que no las hayan usado, ya que aún no se han encontrado indicios sobre centros de producción o no han solucionado el problema de cómo obtener sistemas de dispersión adecuados, solo han usado la ricina y el ácido hialurónico, frecuentes en las publicaciones yihadistas.

En el año 2004 pretendían atacar con productos tóxicos industriales (TIC). El plan era mezclar los TIC con los explosivos y, aunque la eficacia del atentado es discutible, puede que sea la raíz de una futura idea a llevar a cabo, ya que en 2004 se halló un documento, titulado *Borrador para el proyecto limusinas con gas* (16) en un ordenador portátil descubierto en Gujrat (Pakistán). El documento incluye también capítulos sobre las explosiones BLEVE (*boiling liquid expanding vapor explosion*) y otro sobre «aditivos», en el que se estudian las sustancias que pudieran incrementar los daños. El mismo documento describe un plan para utilizar una «bomba sucia», indicando que podría llevarse a cabo prácticamente en cualquier sitio y abogando por su colocación en trenes, viendo la efectividad de los atentados de Madrid.

Independientemente del cómo, cuándo o dónde, lo único que tenemos claro es que la dimensión global de Al Qaeda hace imposible saber de dónde puede venir la amenaza o qué grupo la llevara a cabo, lo cual incrementa el temor y la desconfianza. Sólo a través de la cooperación de las agencias de seguridad, de la infiltración en grupos afiliados a Al Qaeda y del extremo celo por parte de los cuerpos y agencias de seguridad de los estados, así como de los ciudadanos, lograremos estar más preparados ante la amenaza.

(15) Entrevista a Osama Bin Laden por Ramulla Yusufzai: *Conversation with Terror*, *Time*, 11/1/1999, en PITA, René: *La amenaza química de Al-Qaeda*, p. 2, cita núm. 3.

(16) En un capítulo de este documento se describe un trabajo de investigación realizado sobre la base de las propiedades inflamables y explosivas de las sustancias químicas.

SAGUNTO, UN BUQUE CASI CENTENARIO

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo



JEANDO revistas antiguas encontré en el *Mundo Gráfico* una fotografía que me pareció muy interesante. Mostraba el momento del rescate —en el puerto de Málaga, con la catedral al fondo— del vapor *Sagunto*, que se encontraba hundido. Sirva este documento gráfico como pretexto para hacer un poco de historia de este buque, que tuvo siete propietarios distintos y al que le faltó muy poco para llegar a centenario.

El *Sagunto* fue construido en el año 1875 en los astilleros de J. Readhead & Co. Ltd. South Shields, Inglaterra, para la Compañía Valenciana de Navegación; esta naviera se uniría a La Roda Hermanos para fundar la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, que sería una de las sociedades que constituirían la Compañía Trasmediterránea. Sus características principales eran: registro bruto, 956 t; eslora, 67,39 m; manga, 8,84 m; puntal, 4,93 m; calado, 5,05 m. Disponía de una máquina de vapor Compound J. Readhead & Co. S. Shields, una potencia de 492 caballos y una velocidad de 10,5 nudos; era la construcción número 114 de esos astilleros y tenía capacidad para 17 pasajeros.

Desde la factoría en que fue construido hasta el puerto de Valencia lo capitaneó José Adam Casull. Inicialmente ejerció su actividad comercial entre los puertos del Mediterráneo español y los de Marsella, Cette, Génova y Liorna, transportando carga general y pasaje. Esta era la composición de la carga —muy variopinta, por cierto— de uno de los viajes efectuado en 1904 entre Cartagena y Barcelona: 3.409 carneros, 964 barras de plomo, 1.280 bultos de esparto, tierra de industria, mármol, cebollas, guisantes y otros efectos. Capitanes como Fábregas, Lloret, Lafuente, Barberá, Pérez, Sentí, Esquerdo, Llopis, Bayona y Benítez ejercieron el mando de este buque durante la primera década del siglo veinte.

Debemos detallar que este buque no estuvo adscrito a los servicios de comunicaciones marítimas de soberanía que la Compañía Trasmediterránea



El *Sagunto* en el momento de ser reflotado. (Fuente: *Mundo Gráfico* de 22 agosto de 1917).

contrató con el Estado en los años 1920 y 1931, por lo que la naviera pudo dedicarlo a los tráficos libres que eran los verdaderamente rentables. Sin embargo, una orden del Ministerio de Industria y Comercio, con fecha 22 de agosto de 1940, admitió al vapor *Sagunto* en los servicios de Comunicaciones Marítimas de Soberanía; posiblemente, el mal estado de las unidades de la flota de la naviera tras la Guerra Civil condicionó tal medida.

La primera noticia interesante que podemos citar del *Sagunto* en su larga vida marinera corresponde al año 1896, y está relacionada con el escritor Vicente Blasco Ibáñez. Con motivo de la firma por parte del eminente escritor de un manifiesto en el que se denunciaba a los Estados Unidos, a raíz de la crisis de Cuba, se decretó su detención, teniendo que esconderse en Alboraya y Almàssera, en la provincia de Valencia. Aprovechando la oscuridad de la noche y disfrazado de marinero, una barca le llevaría al costado del *Sagunto*, que lo trasladaría hasta Cette y desde allí seguiría viaje hasta Génova.

Podemos considerar normal que un buque con tan larga vida tuviera accidentes en el desempeño de su actividad. Así, el 2 de abril de 1901 embarrancó, a causa de la niebla, en un banco de arena de siete pies próximo a Castelldefels, aunque sin consecuencias. El vapor *Martos*, compañero de flota, se encargó de remolcarlo hasta Barcelona, quedando atracado de costado en el muelle de Atarazanas.

El 1 de septiembre de 1903, a las tres de la tarde, en el puerto de Barcelona y al dirigirse al fondeadero procedente de Valencia, el *Sagunto* tuvo un abordaje con el gánguil *Francolí*, que se fue a pique frente al dique después de realizar una maniobra incorrecta cuando salía del puerto. No hubo desgracias personales en ninguno de los buques. El *Francolí* pertenecía a las Obras del Puerto de Tarragona y estaba dedicado a las obras de limpieza del puerto de la Ciudad Condal. Tras el siniestro, sólo sobresalían del gánguil los dos palos y parte de la chimenea.

El 18 de junio de 1907 se celebró en la Comandancia de Marina de Tarragona el Consejo de Guerra para ver y fallar el abordaje. El tribunal, presidido por el comandante de Marina de Barcelona —capitán de navío, Federico Compañó—, lo componían los tenientes de navío Fita, Sanz, Somoza, Núñez de Prado, Tineo, González, Iglesias y Aguiló. El abogado defensor, Lloret, fundándose en el mismo dictamen del fiscal, solicitó la absolución del capitán del *Sagunto* al estimar que no se había encontrado cargo alguno para exigirle responsabilidad en el siniestro.

En el mes de julio de 1903 el *Sagunto* inauguró la línea Barcelona-Cartagena-Águilas para pasaje y carga; en la publicidad insertada en la prensa se hacía constar que el buque «poseía alumbrado eléctrico y espaciosa cámara para el pasaje».

Una de las actividades que realizó con más asiduidad nuestro buque fue el transporte militar, tanto de personal como de material. Tenemos constancia



Barcazas de licenciados en el puerto de Melilla dirigiéndose al *Sagunto*.
(Fuente: *Blanco y Negro*, 27 agosto 1911).

documentada de ello desde el 29 de noviembre de 1893, en que efectuó un viaje de Málaga a Melilla con el batallón de Puerto Rico, que había llegado a la capital malagueña desde Madrid; este viaje se recuerda por las pésimas condiciones meteorológicas en que se realizó el embarque. El 26 de octubre de 1910 llegaba por primera vez a Alhucemas procedente del peñón del mismo nombre, con lo que inauguraba el servicio entre estas dos plazas.

El 20 de septiembre de 1911, el crucero *Cataluña*, debido a la niebla reinante, varó en las proximidades de Yazanem cuando protegía esa posición, aunque afortunadamente sin consecuencias. El *Recalde*, que se encontraba en Melilla, salió en primera instancia en su auxilio, aunque, posteriormente, el comandante de Marina de Melilla, Ariño, ordenó la salida de Alhucemas del *Carlos V* y más tarde lo hicieron el *Marqués de la Victoria* y el *Sagunto*.

Un mes más tarde, el 22 de octubre de 1911, en Alhucemas, un bote del *Sagunto* que transportaba el pasaje y la correspondencia sufrió el hostigamiento de los rifeños, teniendo que ser asistido y protegido por el *Carlos V*. Este era el texto del telegrama oficial que, sobre el asunto, envió el capitán general al subsecretario de la Guerra:

«Comandante militar Alhucemas dice que al amanecer rompió fuego contra enemigo que hostilizaba dicha plaza, y al llegar después vapor *Sagunto* fue también hostilizado bote que conducía pasajeros y correspondencia, auxiliando operación *Carlos V*, que desembarcó bote armado para que marchase a vanguardia del que conducía pasaje y correo, protegiéndolos. No ocurre más novedad en el territorio.»

El miércoles 15 de marzo de 1916, fondeaba en Málaga después de remolcar al falucho *Benigna*, de la matrícula de Huelva, al que encontró en alta mar completamente desarbolado, recogiendo a su tripulación.

Es en 1917, ya integrado el *Sagunto* en la Compañía Trasmediterránea, cuando sufre el accidente más grave de su historia marinera. El domingo 20 de mayo se encontraba atracado en Málaga, muelle Muralla, y el capitán Tonda esperaba que embarcaran la correspondencia para hacerse a la mar; en esta ocasión cubría la línea semanal que enlazaba Melilla, islas Chafarinas, Alhucemas, peñón de Vélez de la Gomera, Río Martín, Ceuta y Málaga. Ya estaban a bordo los veinticinco pasajeros, y estibados en sus bodegas 1.500 envases de gasolina, propiedad del Estado y consignadas al comisario de Guerra en Ceuta. De repente, una fuerte explosión localizada en la parte de popa sacude al buque; un pasajero y un tripulante, fogonero, resultan heridos de gravedad.

Iniciado el incendio y ante el temor de que continuaran las explosiones, ya que la gasolina la habían cargado en varias bodegas, se tomó la determinación de hundirlo en el mismo ataque en el que se encontraba, aunque la primera opción era sacarlo del puerto y hundirlo frente a la playa de San

Andrés, alternativa que se desechó al considerar que el buque podía hundirse antes de encontrarse fuera de puntas, lo que hubiera provocado el bloqueo del puerto. Para apresurar su hundimiento, además de la utilización de mangueras, bombas del Ayuntamiento y aljibes del puerto, se utilizó arena extraída del río Guadalmedina y transportada en vagonetas suministradas por la compañía de ferrocarriles suburbanos; ante la inutilidad de estos recursos, se optó finalmente por abrir en la popa del buque dos grandes orificios que facilitarían la entrada del agua. El comandante de Marina —capitán de navío, Manuel Gurri—, que se encontraba a bordo cuando se produjo la explosión, tomó el mando de las operaciones encaminadas a localizar y combatir el incendio.

Después de permanecer tres meses hundido, y varios intentos fallidos de reflotarlo, los buques especialistas en salvamento, *Gibelmesa* y *Belkeric*, inglés y sueco, respectivamente, lograron que el *Sagunto* retornase a su posición normal. La operación que resultó exitosa se inició de madrugada, culminando a las 0900 de la mañana del día 17 de agosto, tras estar achicando agua siete bombas de gran potencia. A la hora citada, el *Sagunto* emergía, aunque ligeramente escorado y aún con agua en las bodegas. Mientras duraron los trabajos, el vapor *Hespérides* permaneció en las proximidades por si era necesaria su ayuda. El importe total de los gastos de reparaciones y salvamento se elevó a 20.000 pesetas. Para celebrar ese reflotamiento, se brindó con champán a bordo del *J. J. Sister*, asistiendo autoridades y periodistas; el inspector de la Compañía Trasmediterránea, capitán y oficiales del *Sagunto* hicieron los honores a sus invitados. Al comandante de Marina, Manuel Gurri, se le concedió la cruz de tercera clase del Mérito Militar, blanca, como premio al acierto y pericia demostrados en la extinción del incendio del vapor *Sagunto*.

Pero otro siniestro se iba a producir en el mismo buque; en la mañana del 12 de noviembre de 1928, encontrándose atracado en el puerto de Melilla a donde había llegado procedente de Chafarinas, se detectó en el pañol de proa un nuevo incendio. El *Sagunto* emitió con su sirena una llamada de auxilio, acudiendo rápidamente los bomberos y marineros de la Compañía de Mar, quienes con los numerosos extintores de los teatros de la ciudad lograron extinguir el incendio, que podía haber adquirido grandes proporciones dado que en el citado pañol había materiales altamente inflamables, como pinturas, petróleo, gasolina, cabuyería, etcétera.

En las operaciones del desembarco de Alhucemas, el *Sagunto* formó parte de las fuerzas que salieron de Melilla para Sidi Dris, en la noche del 5 de septiembre de 1925, constituyendo la segunda flotilla, Columna Vera, junto a los compañeros de flota *Isla de Menorca*, *Jorge Juan*, *Florinda* y *España n.º 5*. Iban embarcadas las siguientes fuerzas: hospital de campaña, ambulancia de montaña, secciones de camillas, faeneros, higiene, Intendencia y Compañía de Mar, en total 600 hombres. Mandaba, en esta ocasión, el *Sagunto* el capitán Juan Tonda Tur.

La Guerra Civil española sorprendió al *Sagunto* en Mahón —junto a los vapores *Hierro*, *Atlante*, *Aragón*, *Torras y Bages* y *Generalife*, todos ellos inmovilizados por falta de flete—, quedando en zona republicana; trasladado a Valencia, resultó hundido por la aviación nacional. Una vez reflotado, regresó a Mahón; tras finalizar la guerra, sufrió una profunda, eficaz y necesaria reparación, siendo asignado posteriormente a diversas líneas, como la del Estrecho, Sevilla-Canarias, Península-Guinea, intercolonial Guinea, interinsular Baleares, etcétera.

A mediados de 1948, quedó amarrado en la dársena de Comercio del puerto de Barcelona, en reserva de los servicios de África y en espera de que surgiera algún comprador; la entrada en servicio del *Gobernador Chacón* (ex *Mahón*) en la línea intercolonial del golfo de Guinea lo había apartado de la línea que últimamente servía. En la Memoria de la Compañía Trasmediterránea del ejercicio 1948, Ernesto Anastasio Pascual, presidente de la naviera, justificaba esa decisión:

«El *Sagunto* sólo navegó en 1948 durante unos meses, y por su estado deficiente, debido al tiempo durante el cual ha navegado en aguas de Guinea y a su mucha edad, y en vista de lo costosa que resultaría una reparación para dar al buque una relativa eficiencia, se acordó venderlo, sin que se realizara la venta durante el año.»



El *Enrique Maynes*, ex *Sagunto*. (Fuente: Díaz Lorenzo Juan C. *Historia de la Flota*).



El *Batavia Queen*, ex *Sagunto*, ex *Enrique Maynes*, caracterizado para el rodaje de la película *Krakatoa-Al Este de Java*.

(Fuente: <http://funkoffizier.wordpress.com/2007/03/21/barcos-de-cine>).

Juan B. Robert, en un artículo publicado en *Las Provincias*, comentaba al respecto:

«El *Sagunto* ha quedado definitivamente amarrado en la dársena de Comercio, la más recóndita del recinto portuario, antaño tan concurrida por los grandes veleros y hoy casi desierta, refugio de los inválidos de la navegación.»

No presagiaba el excelente articulista que aún le quedaban al veterano buque muchas singladuras por la proa.

El Boletín Oficial del Estado —número 297, de 24 octubre 1949— autorizaba a la Compañía Trasmediterránea a vender el *Sagunto*. Este era el texto de la Orden del Ministerio de Industria y Comercio de 19 octubre 1949:

«Ilmo. Sr.: Visto el estado en que se encuentra el vapor *Sagunto*, construido en 1875, propiedad de la Compañía Trasmediterránea, que no reúne ya las mínimas condiciones exigidas para los servicios contractuales del Estado con dicha Compañía, de cuyas líneas de soberanía se encuentra ya apartado, este Ministerio, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, se ha servi-



Los soldados del 6.º escuadrón de Taxiderm embarcando los caballos en el vapor *Sagunto*, que los condaja a Larache. (De fotografías de Lázaro.)

La Ilustración Artística. Biblioteca Virtual de Prensa Histórica. Ministerio de Cultura.

do autorizar la venta del citado buque. Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. P. D., Jesús María de Rotaeche.»

El 20 de octubre de 1949 se firmó el contrato de venta del *Sagunto* entre la Compañía Trasmediterránea y el naviero Enrique Freixas; el precio de la transacción se fijó en 1.200.000 pesetas, siendo rebautizado *Enrique Maynes*.

El *Sagunto*, que había sido el primer vapor de la Compañía Valenciana de Navegación se convertía en su último superviviente. Atrás quedaba el *Martos*, hundido en el verano de 1910 en el estrecho de Gibraltar tras un abordaje con el vapor alemán *Elsa*; también el *Alcira* se fue a pique en septiembre de 1914 tras colisionar con un vapor italiano frente al cabo de Gata, al igual que el *Denia* que se hundió en la costa portuguesa el mismo mes y año. El *Játiva* oxidaba sus cuadernas desde el año 1931, convertido en pontón carbonero en Vigo.

Pero el ahora *Enrique Maynes* continuaba con la actividad comercial para la que fue construido. Hasta el momento de su desguace realizó numerosos viajes entre Barcelona y puertos portugueses (Lisboa y Setúbal) transportando potasa; también la misma carga iba destinada, en ocasiones, a Sète. Asimismo,

proveía a la industria catalana de carbón mineral que cargaba en Avilés, Gijón y San Esteban de Pravia y, ocasionalmente, en Marsella; eran, también, frecuentes los viajes entre la Ciudad Condal y el archipiélago balear con carga general.

A las 0520 de la madrugada del 17 de enero de 1955, navegando por el golfo de Vizcaya, el *Enrique Maynes* solicitó auxilio por radio al averiarse el timón y quedar a la deriva. Dos remolcadores franceses —el *Abeille*, de Brest, y el *Duglesclin*, de Saint Nazaire— salieron inmediatamente en su ayuda, pudiendo el primero de ellos remolcarlo hasta el puerto de Brest, al que llegaron el día 18 y en donde se repararon las averías.

Años más tarde volvería el *Enrique Maynes* a pasar momentos difíciles; el buque acostumbraba a hacer la revisión anual en el puerto de Málaga, y en esa situación se encontraba cuando el 23 de enero de 1963 un gran temporal azotó la capital malagueña, rompiendo el dique de Levante y provocando el hundimiento de cinco pesqueros atracados en el muelle de Pescaderías; también los yates *Flaminga II* y *Ange* se fueron a pique. El *Campo Grande* rompió las amarras empotrándose en el dique y hundiéndolo parcialmente, a la vez que él mismo sufría averías muy graves en un costado, sala de máquinas y timón; el dique quedó desplazado diez metros de su posición habitual. El *Enrique*



Detalle del impacto del *Campo Grande* sobre el dique flotante de Málaga. Se aprecia parte de la superestructura del *Enrique Maynes*.

(Archivo Fernando José García Echegoyen, www.trasmeships.es).

Maynes, que precisamente estaba dentro del dique flotante siniestrado, se salvó milagrosamente de la situación caótica creada y al día siguiente abandonó el puerto malagueño.

En 1967, con 92 de vida y perteneciendo a un nuevo armador, Ceferino Nogueira Rodríguez, se le sometió en el puerto de Málaga a unas reformas cuyo fin eran protagonizar una película. Se alargaron chimeneas y palos, se le instaló un mascarón a proa y se le dotó de velas para caracterizarlo de bergantín-goleta. Volvió a rebautizarse como *Batavia Queen* y así intervino en la filmación de la película *Krakatoa-El Este de Java*. Una vez más, el ex *Sagunto* cumpliría acertadamente su papel y la película conseguiría una nominación al Óscar por mejores efectos visuales. En marzo de 1968, después de estar un año en Baleares, fue desguazado en Alicante.



BIBLIOGRAFÍA

- Archivo DÍAZ LORENZO, Juan C.
Archivo CASARES BARROSO, José M.^a.
Archivo PÉREZ TRIANO, F.
Biblioteca Virtual de Prensa Histórica. Ministerio de Cultura.
CARRASCO GARCÍA, A., DE MESA GURIÉRREZ, J. L., DOMÍNGUEZ LLOSA, S. L. (2000): *Imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Madrid. Edit. Almena Ediciones, pp. 6-7.
FONT BETANZOS, F. (2008): *Orígenes y Constitución de la Compañía Trasmediterránea. Evolución y económica comercial en el siglo XX*. Tesis doctoral.
Hemeroteca ABC.
Hemeroteca *La Correspondencia de España*.
Hemeroteca *La Vanguardia Española*.
Hemeroteca *Mundo Gráfico*.
Hemeroteca *La Correspondencia Alicantina*.

LA ENTREVISTA DE HENDAYA. OTRA VERSIÓN DE LA NEUTRALIDAD DE ESPAÑA

José Andrés PIZARRO

*Un capitán de navío convenció a Franco
de que Alemania podía perder la guerra.*



L 27 de junio de 1940 el Ejército alemán había llegado a los Pirineos y se asomaba a una España en la miseria, con la mirada puesta en el asalto alemán a Gibraltar, como parte del control del Mediterráneo. Mussolini acababa de meter a Italia en guerra, y Franco, convencido de que los alemanes eran invencibles, disponía que la nación pasara de la neutralidad a una «no beligerancia», que presagiaba un tiempo de espera antes de incorporarse al carro de los vencedores. Serrano Súñer puenteaba al ministro de Exteriores y a nuestro tibio embajador en Berlín, y mantenía con Von Ribbentrop y con Hitler unas tensas conversaciones, en las que se discutió, más que la alianza, cuándo y por cuánto tiempo se produciría la entrada de España en la guerra. Se preparaba un protocolo y se fijaban las condiciones. Franco, militar africanista, quería para España el Maruecos francés, el Oranesado y otros territorios próximos a nuestras colonias. Serrano Súñer, falangista fiel al general, simpatizaba con la ideología nazi y fascista, sin que sus simpatías se antepusieran a su fidelidad y al interés de España, pero era, desde luego, un convencido germanófilo. Solo faltaba el acuerdo con el *führer*. Se preparó la entrevista de Hendaya y, en el proceso previo, un capitán de navío, agregado naval en Roma, cambió la Historia.

Los mejores asesores son los que nos hacen ver nuestros errores, y no aquellos que nos adulan. El capitán de navío don Álvaro Espinosa de los Monteros fue llamado a El Pardo para traducir al alemán la correspondencia que Franco cruzaba con Hitler, y el marino tenía el convencimiento firme de que Gran Bretaña, aunque fuera invadida por los alemanes, continuaría



Entrevista Franco-Hitler en Hendaya.

combatiendo desde Canadá y las colonias, ayudada por los americanos, que entrarían en la guerra. No se calló. Tradujo las peticiones de España para formar parte del Eje con la demora imprescindible. No podemos saber si Franco pedía demasiado, conociendo que no podía dársele, o retrasaba el momento de la declaración de guerra para eludirla. Lo que sabemos es que se ofrecía a combatir cuando se concedieran sus pretensiones. Y en este teatro Espinosa de los Monteros argumentaba a Franco, como lo había hecho reiteradamente en sus informes al Ministerio de Marina, que Alemania perdería la guerra por la resistencia de Inglaterra y también por el dominio del mar frente a la flamante e inexperta flota italiana y a los submarinos alemanes. Aunque no compartiera sus convicciones, Franco confiaba en él, hasta el punto de que le había elegido para una tarea sumamente confidencial conociendo, como no podía por menos, que era aliadófilo, teniendo a su disposición todos los traductores del alemán. Tuvo el general el acierto de escucharle y de apreciar sus razones. Atendió sus explicaciones sobre estrategia naval, sobre la réplica de la Armada inglesa a la toma de Gibraltar y sobre la moral de resistencia de los ingleses, de la que Espinosa había sido testigo en Londres y había informado por encargo del general Vigón, ministro del Aire. Parece ser que, un tanto contrariado, Franco se refirió al capitán de navío Espinosa de los Monteros como «enterado», y en alguna ocasión comentó «estos marinos se creen que lo saben todo»; pero la duda había arraigado.

Aunque pensara que el Ejército alemán era invencible, especialmente por tierra, Franco no cerraba puerta alguna que se le abriera en el conflicto. Había

firmado un acuerdo complementario del tratado de amistad con Portugal, cercana a Inglaterra, y poco después otro comercial tripartito con nuestra vecina y con Gran Bretaña, además de otras muestras de prudente neutralidad; no en vano nuestro ministro de Exteriores, Beigbeder, era probritánico, aunque tiempo después Franco dijo de él que era germanófilo, pero tenía una amiga inglesa, posiblemente espía. Al mismo tiempo, el general se carteaba con el *führer* y el *duce* asegurándoles su alianza «cuando se presentase una oportunidad favorable en proporción con los medios a su disposición». Serrano Súñer fue el emisario distinguido al que Franco encargó retrasar la entrada de España en guerra y pedir por ello una contrapartida difícil de conseguir. Durante casi un mes, Serrano mantuvo entrevistas al más alto nivel en Berlín y Roma con éxito y volvió sin haber comprometido a España en la guerra, lo que le valió para que Franco le entregara el Ministerio de Asuntos Exteriores, destituyendo a Beigbeder. Hitler quería ya Gibraltar para una España aliada al Eje y, ante la resistencia de Serrano Súñer, propició la entrevista entre jefes de Estado, impulsada por nuestro embajador en Berlín, que anhelaba la amistad entre el *führer* y su Generalísimo. En Hendaya se tomaría la decisión final, y surgiría la polémica, encallada en nuestra Historia, entre dos posiciones: Hitler no cedió o Franco no quería. A la luz de la intervención del capitán de navío Espinosa de los Monteros, por el desarrollo de las conversaciones, de



Peñón de Gibraltar, frontera española. (Foto: [Wikipedia.org](https://es.wikipedia.org)).

las que hay testimonios suficientes, y por los acontecimientos que vendrían después, no es aventurado concluir que Franco no quiso, pero porque Hitler no accedió a sus peticiones. Sin el retraso intencionado de Franco, que es leyenda, y con la tramoya del nazismo, los dos líderes llevaron el peso de la negociación, y desde luego cualquier experto aceptaría que Franco negoció mejor. Congratuló a su oponente, se presentó adecuadamente y posicionó a España para las pretensiones que iba a solicitar, en tal forma que estas aparecieran a la razón de Hitler como justificadas. La debilidad del armamento de España, su dotación y la necesidad de remediar previamente la escasez de alimentos se argumentaron para posponer la declaración de guerra, que se aceptó, así como la anhelada recuperación de Gibraltar; pero Hitler se negó a comprometer la entrega del Marruecos francés, porque no podía dar lo que no tenía y, en realidad, porque le enfrentaría a Pétain y a la Francia de Vichy. Franco quería Marruecos «para el renacimiento del imperio» y cuando los alemanes, finalmente, le presentaron el protocolo que traían preparado, por el que España se comprometía a entrar en la guerra cuando Alemania lo considerase oportuno, acudió a la argumentación de Espinosa, para decirle al *führer* que como jefe del Estado y responsable no podía embarcar al país en una guerra que sería larga, ya que «aunque los ingleses fueran invadidos continuarían la guerra desde Canadá y las colonias, con la ayuda de los americanos, que entrarían en la guerra». Al término de la reunión ambos mandatarios se sintieron frustrados, pero por distintas razones. Franco protestó porque los alemanes quisieran «todo sin dar nada». Hitler estuvo hasta un tanto descortés, invocando a sus «divisiones» para exigir obediencia, bostezando ante las largas peroratas de Franco, y terminó la reunión (no la conversación de la cena) protestando de la impenetrabilidad de los españoles. Refleja su humor final la anecdótica frase de Hitler que anotó Ciano en su diario: «Antes que volver a negociar otra vez preferiría que me sacaran tres muelas».

De lo que no se conoce versión detallada es de la reunión que los alemanes tuvieron con el embajador de España en Berlín, a continuación de que Franco se despidiera del *führer* y volviera al Palacio de Ayete, a descansar. Lo que se cuenta es que de madrugada el embajador llegó a Ayete alterado, solicitando que se firmara el protocolo rechazado, ya que «de otra manera podía ocurrir cualquier cosa». Franco y Serrano Súñer se habían anticipado a la necesidad de documentar el compromiso resultante de la reunión, y durante la noche Ernesto Giménez Arnau mecanografió, en presencia de Franco que le dio el borrador que debía copiar, el protocolo que se entregó a los alemanes. España se adhería al pacto tripartito, manteniéndose secreta esta adhesión, y entraría en guerra junto a las potencias del Eje solo cuando la situación general lo exigiese, la de España lo permitiera y se diera cumplimiento a sus exigencias. La entrada en la guerra de los españoles pasaba de ser una decisión de Alemania, en el documento germano, a depender solo de España.

La posición de Franco no había variado aún. De haber accedido Hitler a sus pretensiones, habría admitido entrar en la guerra. Ya en El Pardo, el 30 de octubre, remite al *führer* del pueblo alemán una carta en la que reitera «la aspiración de España al Oranesado y a la parte de Marruecos que está en manos de Francia y que enlaza nuestra zona del Norte con las posesiones españolas de Ifni y Sáhara». El interés de Franco estaba claro.

Los alemanes tampoco cesaron en el suyo y Serrano Súñer fue convocado por Von Ribbentrop ante el *führer* en el refugio de Hitler en los Alpes bávaros. La convicción de que se iba a urgir la toma de Gibraltar y, para ello, la entrada en guerra aconsejó la convocatoria urgente de una reunión previa de ministros militares con Franco y Serrano, en la que el informe del ministro de Marina convenció de que la posición de España debía ser, desde entonces, la de evitar la contienda hasta que se cerrara el canal de Suez. Ciertamente, el éxito tiene muchos padres y el texto de este decisivo informe se atribuyó, por ser el responsable del mismo, al ministro, almirante Moreno, y por no pocos complacientes al redactor, capitán de fragata Carrero Blanco, pero no cabe duda de que la inspiración del informe y sus fundamentos y conclusiones principales procedían de la Jefatura de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, que mandaba Carrero, donde se recibían los informes que enviaban los agregados navales, entre ellos el ya mencionado capitán de navío Álvaro Espinosa de los Monteros, agregado naval en la Embajada de Roma. Cuentan los hijos de este marino que se encontró con el almirante Moreno, en el año 1960, disfrutando este de la presidencia de la Compañía Trasmediterránea, y que el almirante le dijo: «Es usted don Álvaro, es usted quien merece estos honores».

Serrano Súñer fue encargado de decir a los alemanes «sí, pero todavía no», el 18 de noviembre, ante Ribbentrop y el propio *führer*, en el Nido de las Águilas en los Alpes, donde el general Jodl le explicó con detalle el Plan Félix para tomar Gibraltar. A partir de aquí, Serrano e incluso Franco personalmente tuvieron que capear los ultimátum de Hitler, con retrasos y excusas que irritaron no poco a los alemanes, que llegaron a amenazar con el fin de la España nacional; hasta que en diciembre de 1941 el Ejército alemán desistió, «pues ya no existían los requisitos políticos necesarios». Se había conseguido que España tan solo combatiera en la Segunda Guerra Mundial con la División Azul, en Rusia y contra el comunismo.

Franco dijo que Serrano Súñer se había limitado a cumplir sus instrucciones. Este y Carrero dieron sus versiones a la imprenta. Álvaro Espinosa de los Monteros falleció en 1969, sin reconocimiento oficial y sin alcanzar otra distinción o empleo que el de capitán de navío que ya tenía cuando informó a Franco y a su ministro, antes de la entrevista de Hendaya, de que Alemania perdería la guerra. Como diría Nelson, cada uno cumplió con su deber. Pero aunque no haya que prodigar felicitaciones, don Álvaro Espinosa de los Monteros se merece un puesto en esta historia.

BIBLIOGRAFÍA

- ESPINOSA DE LOS MONTEROS Y BERMEJILLO, Hernando, Juan, Gonzalo e Ignacio: *Apelación al tribunal de la Historia sobre Hendaya*. Madrid, octubre de 1979. Inédito de 50 folios, con carta de Serrano Súñer de 18 de octubre de 1979.
- SERRANO SÚÑER, Ramón: *Entre el silencio y la propaganda, la Historia como fue. Memorias*. Editorial Planeta. 1.ª edición, 1977.
- «Mi punto final sobre Hendaya». Artículo en *El País* de 23 de diciembre de 1978.
- DE LA CIERVA, Ricardo: *Franco frente a Hitler*. Ensayo en *Razón Española*.
- *Historia básica de la España actual 1800/1975*. Editorial Planeta. 4.ª edición, mayo de 1975.
- CROCIER, Brian: *Franco, historia y biografía*. Novelas y Cuentos, 1969.
- VV. AA.: *Franco-Hitler: diálogo de sordos en Hendaya*. Biblioteca *El Mundo*. Edición 2006.
- GIMÉNEZ-ARNAU, E.: *La entrevista de Hendaya*. Artículo en *Razón Española*, núm. 88.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, Carlos: *El general Franco: un dictador en tiempo de infamia*, p. 140.
- SALAS, Ramón: «La División Azul». *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie V, H.ª Contemporánea, núm. 2, 1989, pp. 241-269.
- FRANCO SALGADO-ARAUJO, Francisco: *Mis conversaciones privadas con Franco*. Editorial Planeta. 1.ª Edición, 1976.

LA CORBETA INGLESA DE ALGAR (CÁDIZ)

Manuel GARCÍA GARCÍA



primeros de diciembre de 2008, tras visitar Arcos de la Frontera, me dirigí hacia el cercano pueblo de Algar, población encuadrada dentro de la «Ruta de los Pueblos Blancos», situado cerca del pantano de Hurones, entre los dos principales parques naturales gaditanos: el de los Alcornocales y la sierra de Grazalema. Muy cerca de la pequeña plaza de toros, en otra dedicada al poeta Rafael Alberti, me llamó la atención una fuente cuyo motivo central era un barco a vela con tres palos, hecho de chapa y pintado de negro. En un lado hay una placa con el escudo de Algar, un buque a vela visto por popa y estribor, y un texto que reza:

«Cuenta la leyenda que allá en el siglo XVIII D. Domingo López de Carvajal, en una de sus travesías de regreso de Nueva España (Méjico), se vio inmerso en una tempestad. Estando a punto de naufragar, se encomendó a la Virgen de Guadalupe prometiendo que si salvaba su barco, su persona y sus riquezas, fundaría un pueblo en lo más intrincado de la Sierra de Cádiz. Dicha gesta se realizó acogién dose al fuero de nuevas poblaciones por Real Provisión del Monarca Carlos III el 13 de Octubre de 1773.-Algar, 6 de Diciembre de 2001.»

Tanto si es cierto como si es leyenda, no deja de ser interesante la historia de la fundación de este pueblo. Al regreso a casa, busqué más datos de Algar y averigüé que el primitivo nombre era de Santa María de Guadalupe del Algar, hasta 1842, en que quedó solo como Algar, siendo fundado por Domingo López de Carvajal, vizconde de Carrión y marqués de Atalaya Bermeja, coincidiendo con la política de colonización y explotación de nuevas tierras. En 1757 compra al Concejo de Jerez de la Frontera, las Dehesas de Algar y Mesa de Sotogordo por 155.000 ducados, siendo aprobado el proyecto fundacional por Real Provisión de 13 de octubre de 1773. La colonización se hace con arreglo al reparto de 25 fanegas de tierra, una yunta de reses (bueyes o vacas)



y casa para cada uno de los 90 pobladores, pobres de solemnidad, de las poblaciones cercanas de Bornos, Ubrique, Benacoaz y Villaluenga del Rosario. Los favorecidos habrían de abonar al fundador la octava parte del producto anual, incluyendo ganado y sembrar la mitad cada año.

El fundador nació en 1697 en el pueblo gallego de Santa María de Duancos, emigrando a México, donde hizo fortuna. A finales de 1730 regresó a España y se estableció en El Puerto de Santa María, dedicándose al comercio con las Indias. Obtuvo título nobiliario, se casó y falleció octogenario.

Si comparamos las fechas citadas, podemos calcular que la promesa a la Virgen de Guadalupe «si salvaba su

barco», la tuvo que hacer entre 1725 y 1730, salvo mejor opinión.

El escudo de Algar deja claro su vínculo, único en España, con el virreinato de Nueva España y la Virgen de Guadalupe (patrona de México): 1.º De gules Nuestra Señora de Guadalupe. 2.º Bandas de sable, armas de los Carvajal y Novoa.

Ya conocemos la situación, historia y el monumento a la fundación de Algar. Sin embargo hay un detalle muy curioso que es el origen de este artículo. Creyendo que el buque reproducido en la placa era español, leí su nombre en el espejo de popa, y vi que era inglés, pues pone *Resolution*. Por si hubiera duda, también es inglesa la gran bandera que ondea en el mástil. Me pregunto: ¿qué pinta esta corbeta inglesa aquí? Empecé a atar cabos para saber de qué buque se trataba y el motivo de ilustrar la placa. La primera pista la obtuve de Internet al buscar el nombre HMS *Resolution*, donde en una acuarela de época veo su arboladura y clásica popa, así como que se trataba del buque insignia del capitán Cook. El resto ha sido fácil, pues entre mis libros de tema naval, he podido localizarlo e identificarlo sin dificultad, ya que es el mismo que ilustra la página 131 del libro *Los viajes del Capitán Cook (1768-1779)*, de A. Grenfell Price (Ediciones del Serbal-1985). Se trata del buque usado por el

capitán James Cook en los viajes segundo (1772-1775) y tercero (1776-1779) por el Pacífico, Atlántico, cabo de Buena Esperanza, estrecho de Magallanes, estrecho de Bering, etc. Tras regresar a Inglaterra después del primer viaje de exploración (1768-1771) a bordo del *Endeavour*, el Almirantazgo inglés adquiere dos carboneros construidos en Whitby para la próxima expedición del capitán Cook, en cuyo *Diario* leemos estos



interesantes datos: «28 de Noviembre de 1771. Recibí un despacho oficial con la orden de hacerme cargo de la Corbeta *Drake* —por el momento en la dársena de Deptford—, con un arqueo de 462 toneladas, una dotación de 110 hombres (oficiales incluidos) y doce cañones. A la par, el Capitán de navío Tobias Fourneau fue nombrado para el mando de la *Raleigh* —sita en Woolwich— de 336 toneladas, con 80 hombres y diez cañones. Ambas corbetas habían sido construidas en Whitby por Fisburn, la primera hace catorce meses y la segunda unos dieciocho; y precisamente fueron adquiridas por la Armada al Capitán William Hammond, de Hull, para enviarlas a explorar el Mar del Sur bajo mi dirección...».

Sin embargo, pronto se les cambian los nombre originales por los de HMS *Resolution* y HMS *Adventure*, más acordes con su misión y así de paso evitar que tras la «reciente paz» España no se moleste por el recuerdo de los dos famosos lobos marinos, que tantos quebraderos de cabeza y perjuicios le ocasionaron. El 10-02-1772 zarpan hacia Plymouth, al mando del primer teniente, Cook no estaba a bordo durante ese trayecto, quien se da cuenta del poco andar del *Resolution*, informando a Cook, que escribe en su *Diario*: «Así me lo manifestó Cooper, el primer teniente, con todo lujo de detalles, y así lo expuse ante el Almirantazgo. A la vista de que era absolutamente necesario hacer algo para eliminar el mal que nos aquejaba, propuse derribar la toldilla, acortar palos y cambiar los cañones de seis por otros de cuatro libras...». Poco después dan comienzo las obras indicadas. Finalmente el 13 de julio de 1772 zarpan para el segundo viaje.

Como vemos, la artillería principal era de 12 cañones de seis libras distribuidos a razón de seis por banda (no creo que la cambiaran por los de cuatro libras, pues en las obras consultadas figura como «de 6 libras»). La secundaria era 12 Swivels de $\frac{1}{2}$ libra. Se trata de piezas ligeras, de poco calibre, colocadas en horquilla giratoria para moverlas en todos los sentidos, muy útiles en



defensa cercana. Tengamos en cuenta que la misión de estos barcos era pacífica o de «exploración», por lo que la artillería era defensiva o intimidatoria en caso de ataque por los indígenas de las zonas a explorar.

Para tener una idea de cómo eran físicamente estos buques, hay que mirar grabados, dibujos, acuarelas u óleos de la época. En Internet he encontrado una interesante acuarela con este pie: «El HMS *Resolution* (1771-1782), buque del Capitán James Cook. Acuarela del marinero Henry Roberts. Hacia 1780».

Tras conseguir el teléfono de la Concejalía de Cultura de Algar, contacto con ellos y les explico el tema, haciendo hincapié en «que precisamente habían colocado un barco de nuestros tradicionales enemigos

los ingleses, y por ello, el menos indicado para figurar en la placa...». Me dicen no saber nada, quedando en revisarlo y decirme algo. Pocos días después, hablo de nuevo con ellos y me comentan que «sí, que lo han visto y que nadie se había dado cuenta, creyendo que cuando hicieron la placa colocaron el primer barco que vieron, sin darse cuenta de que era inglés...». Por si les podía servir de algo, acto seguido escaneé y les envié tres de los «Seis Navíos de la Armada Española» (reconstrucción histórica de R. Berenguer, realizada por A. Molins y autorizada por el Museo Naval), con su bandera de España bien visible: *Santísima Trinidad*, *Rayo* y *Real Felipe*. Seguro que en ninguno de ellos viajó López de Carvajal, pues lo lógico es que lo hiciera en algún barco mercante integrado en la Flota de Nueva España, pero al menos son de la época y sobre todo españoles. Confío que pronto alguno de ellos reemplace al *Resolution* en la placa de la fuente de Algar. Según me han comentado, están reuniendo información sobre este asunto para posterior difusión.

LA RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA EN LAS FAS

Juan Alberto CARTELLE VILLAR



L Ministerio de Defensa ha sido el primero, y el único hasta el momento, en presentar Memorias de Responsabilidad Social (años 2009 y 2010), mostrando con ello un compromiso firme con esta responsabilidad y con el desarrollo sostenible.

Pero, ¿qué es eso de la Responsabilidad Social Corporativa-RSC?; ¿por qué principios se rige?; ¿qué quiere decir que el Ministerio de Defensa y, por ende, las Fuerzas Armadas (FAS) son socialmente responsables?; ¿realmente es necesario que las FAS se muestren como una institución responsable y comprometida con su entorno?; ¿qué áreas cubre la Responsabilidad Social en las FAS?

Son miles las publicaciones, y millones las entradas en Internet, las que se encuentran cuando se investiga sobre el término RSC. Este artículo tampoco pretende resolver todas las dudas que al lector le puedan surgir al enfrentarse por primera vez con este término, sino que, simplemente, pretende invitar a «echarle una ojeada» a las Memorias de Responsabilidad Social del Ministerio de Defensa (2009 y 2010) (1), pues constituyen una oportunidad para «rendir cuentas» y «poner en valor» estas prácticas en la FAS.

¿Qué es la Responsabilidad Social Corporativa?

En el mundo empresarial, la RSC (2) puede definirse como la contribución activa y voluntaria de las empresas a la mejora social, económica y medioam-

(1) Disponibles en el apartado Documentación/Responsabilidad Social Corporativa en la Armada de su portal electrónico en Intranet.

(2) También llamada Responsabilidad Social Empresarial (RSE).



biental de su entorno, con el objetivo de incrementar su situación competitiva y valorativa.

En el ámbito civil, tanto público como privado, se entiende la RSC como una forma de conducir los negocios de las empresas, que se caracteriza por tener en cuenta los impactos que sus actividades generan

sobre su entorno en todos sus aspectos: sociales, culturales, laborales, medioambientales.

Por tanto, el concepto RSC va mucho más allá que el mero cumplimiento de las obligaciones legales ineludibles a la propia actividad de la empresa, ya que constituye un compromiso ético con la sociedad y el entorno en que se desenvuelve, contribuyendo a un desarrollo social y ambientalmente sostenible y económicamente viable.

Las empresas actúan hoy en día en un entorno en el que ser responsable va siendo, cada vez más, un requisito para competir, y por ello una verdadera necesidad de los nuevos tiempos. En consecuencia, muchas empresas líderes están empezando a considerar a la RSC como un elemento de alta prioridad para posicionarse ante los nuevos tiempos.

La RSC trata de iniciativas y compromisos que no se limitan a la tradicional acción social o el patrocinio de acciones culturales y deportivas. Tiene que ver con otras prácticas, como el respeto y promoción de los derechos humanos; la lucha contra la corrupción, la extensión de las buenas prácticas laborales y contractuales, posibilidades de igualdad de género e incorporación al mercado de trabajo de personas discapacitadas (físicos y psíquicos) e implantación de procesos productivos respetuosos con el medio ambiente.

Antecedentes de la RSC

El término RSC surge en los años 50 y 60 del siglo XX en los Estados Unidos, y se asienta en Europa en los años 90. En ese momento tiene que ver con los esfuerzos de las administraciones públicas para involucrar moral y políticamente a las empresas en un proceso que debía conducir a «la sociedad del bienestar», buscando conciliar la eficacia empresarial con principios sociales de democracia, autoayuda, apoyo a la comunidad y justicia distributiva.

En 1993, el presidente de la Unión Europea, Jacques Delors, instó a las empresas a que participaran en la lucha contra la exclusión social, dando lugar

a una gran movilización y a la creación de redes europeas de empresas. En el año 2000 el Consejo Europeo de Lisboa apeló al sentido de responsabilidad social de las empresas en lo relativo a las prácticas correctas en materia de aprendizaje permanente, organización del trabajo, igualdad de oportunidades, inclusión social y desarrollo sostenible.

En julio del año 2000 surgió el Pacto Mundial de las Naciones Unidas (*UN Global Compact*), una iniciativa para que las empresas adquirieran el compromiso de alinear sus actividades y estrategias con diez principios internacionalmente aceptados en cuatro áreas fundamentales: derechos humanos, condiciones laborales, protección del medio ambiente y anticorrupción. Con esta iniciativa, las empresas reconocen la necesidad de colaborar y participar activamente, junto con los gobiernos, las asociaciones locales, sociales, sindicatos y organismos internacionales como las Naciones Unidas para conseguir un «mundo mejor» y «sosteniblemente desarrollado».

Así, en el año 2001, la Unión Europea publicó el Libro Verde para «fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas», con objeto de estimular el debate sobre el concepto de Responsabilidad Social de las Empresas (RSE) y definir los medios para desarrollar una asociación con vistas a la instauración de un marco europeo para la promoción de la RSE. Como continuación del Libro Verde, en los años 2002 y 2006, la Comisión Europea emitió unas comunicaciones (3) para promover la RSE, y en marzo del 2007, el Parlamento Europeo emitió una resolución (4).

En España, a partir del año 2004, el Gobierno y las organizaciones empresariales y sindicales decidieron impulsar y difundir las prácticas de RSE. Para ello, en 2008 se creó el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas (CERSE) (5), presidido por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales y con representantes de las organizaciones empresariales, sindicales y otras de reconocido interés en materia de RSE, con el objetivo de crear un foro de debate, fomentar, informar, promocionar y analizar el desarrollo de la RSE en España.

En marzo de 2011 entró en vigor la Ley de Economía Sostenible (6), cuyo artículo 39 establece la promoción de la responsabilidad social de las empresas y obliga al Gobierno a poner a su disposición un conjunto de característi-

(3) COM(2002) 347, relativa a «la responsabilidad social de las empresas: una contribución empresarial al desarrollo sostenible» (Bruselas, 02.07.2002).

COM(2006) 136, relativa a «poner en práctica la asociación para el crecimiento y el empleo: hacer de Europa un polo de excelencia de la responsabilidad social de las empresas».

(4) P6_TA(2007)0062, Resolución del Parlamento Europeo, de 13 de marzo del 2007, sobre «la responsabilidad social de las empresas: una nueva asociación».

(5) Real Decreto 2212008, de 15 de febrero, por el que se crea y regula el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas.

(6) Ley 02/2011, de 04 de marzo, de Economía Sostenible.

cas e indicadores para su autoevaluación en materia de responsabilidad social, los cuales deberán atender especialmente los objetivos de transparencia en la gestión, buen gobierno corporativo, compromiso con el medio ambiente, respeto a los derechos humanos, mejora de las relaciones laborales, promoción de la integración de la mujer, igualdad de oportunidades y accesibilidad universal de las personas con discapacidad y del consumo sostenible.

Principios generales de la RSC

- *Voluntariedad*: la RSC es voluntaria. La integración de criterios sociales, laborales, medioambientales... en la gestión de la empresa, organización, institución, es voluntaria, e intenta involucrar en dicha gestión a sus «grupos de interés» (*stakeholders*) (7).
- *Eficiencia*: la RSC busca la mejora continua y la eficiencia del proyecto empresarial, de la organización, de la institución.
- *Aportación de valor añadido*: la aplicación de principios de RSC aporta un valor añadido en la mejora de la organización. Este valor añadido se mide en relación con la atención que presta a las actividades que afectan a sus «grupos de interés».
- *Integración*: las actuaciones en RSC no pueden estar aisladas, sino que deben estar integradas en todas las políticas, procesos de trabajo y sistemas de gestión de la empresa.
- *Adaptabilidad*: las iniciativas en RSC deben adaptarse a la naturaleza del propio negocio de la empresa, su ámbito geográfico de actividad, su tamaño y otras especificidades.
- *Transparencia*: la transparencia es un componente esencial de la RSC. Para ello la empresa debe comunicar a sus «grupos de interés», y a la sociedad en general, las actividades empresariales que desarrolla y su repercusión en los distintos ámbitos.
- *Globalidad*: la RSC tiene un carácter global, pues las decisiones y actividades de las empresas no están circunscritas a un solo país. Es frecuente que en algunos países existan «vacíos» legales, con legislaciones laborales y medioambientales débiles, por lo que las prácticas de RSC pueden contribuir a paliar estas situaciones.
El comportamiento socialmente responsable deberá extenderse a todo su entorno, incluyendo proveedores y subcontratistas.

(7) Grupos de interés (*stakeholders*): trabajadores, empleados, directivos, accionistas, proveedores, contratistas, suministradores, socios de negocio, comunidades locales, el medio ambiente y la sociedad en general.

- *Dimensión y naturaleza social*: el objetivo de la RSC es reforzar la función social de la empresa, asumiendo voluntariamente compromisos que van más allá de la legislación vigente y teniendo en cuenta sus «grupos de interés», que son en última instancia los directamente beneficiados.
- *Dimensión y naturaleza medioambiental*: la RSC está estrechamente vinculada al concepto de desarrollo sostenible, entendido este como la vía para asegurar que el crecimiento económico y social satisfaga las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras.

La RSC en la Administración Pública

Teniendo en cuenta el carácter global de la RSC, y entendida esta como una contribución y una oportunidad para el desarrollo sostenible, el crecimiento económico y la cohesión social, se puede definir como un conjunto de compromisos de diverso orden económico, social y medioambiental adoptados por las empresas, las organizaciones e instituciones públicas y privadas y que constituye un valor añadido al cumplimiento de sus obligaciones legales, contribuyendo a la vez al progreso social y económico en el marco de un desarrollo sostenible.

Por tanto, la RSC es un concepto válido para todo tipo de organización, tanto pública como privada. La Administración Pública debe rendir cuentas con las mismas herramientas que la empresa privada.

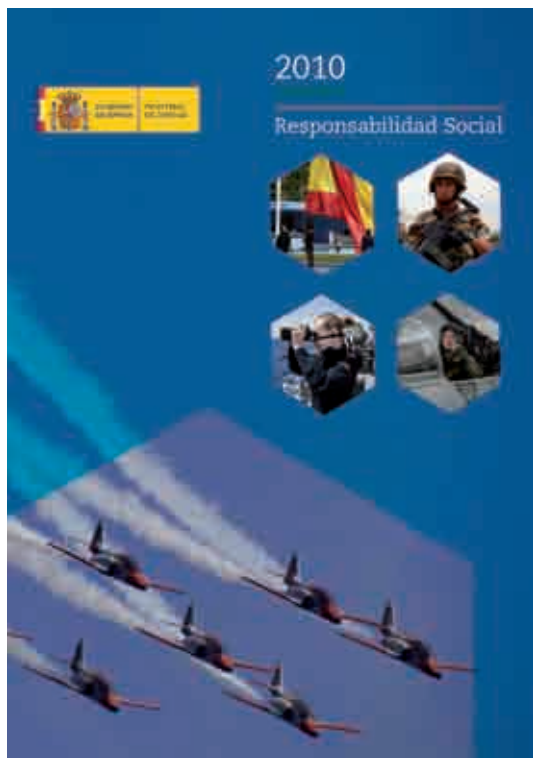
La RSC en la Administración Pública trata conceptos tan diferentes como la eficiencia energética, la calidad medioambiental, la contratación responsable, la igualdad de género, la accesibilidad de discapacitados.

La aprobación de la Ley de Economía Sostenible ha traído consigo la rendición de cuentas por el sector público a través de la publicación de una memoria de RSC o sostenibilidad (8) anual, con especial atención a la igualdad efectiva entre hombres y mujeres y la plena integración de las personas con discapacidad, además de obligar a revisar los procesos de producción de bienes y servicios aplicando criterios de gestión medioambiental, optimizar el consumo energético de sus sedes e instalaciones, favorecer la adopción de principios y prácticas de RSC por los proveedores, incluyendo cláusulas medioambientales y de ahorro energético en sus contratos, y establecer un sistema de formación de los trabajadores en las nuevas tecnologías y en la cultura de la sostenibilidad.

La Administración Pública debe ser ejemplar a la hora de gestionar sus recursos y ser coherente con sus cometidos.

(8) Artículo 35: «Sostenibilidad en la gestión de las empresas públicas».

La RSC en las Fuerzas Armadas



Actualmente, las FAS no solo deben cumplir su misión básica, sino que deben hacerlo de una manera eficaz, responsable y transparente.

La aplicación de principios de responsabilidad social y sostenibilidad en las FAS no es nueva. Ejemplo de ello son medidas que, tradicionalmente, se han venido aplicando por los Ejércitos y la Armada en las principales áreas que cubre la RSC: medidas de ahorro energético, conservación del medio ambiente, protección del patrimonio histórico artístico, responsabilidad en la contratación, conciliación de la vida familiar y laboral y, últimamente, de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

En este sentido el Ministerio de Defensa ha sido el primer departamento ministerial español en publicar

memorias de RSC (años 2009 y 2010), teniendo así la oportunidad de «rendir cuentas» y «poner en valor» estas prácticas. Con estas publicaciones, el Ministerio de Defensa expone los criterios, políticas y actuaciones llevadas a cabo, en el ejercicio de su misión, para favorecer el desarrollo económico, social y medioambiental de nuestro entorno.

Además, la publicación de las memorias de RSC favorece que los ciudadanos conozcan mejor el papel de las FAS y eleva el nivel de la cultura de Defensa de la sociedad española. Es de destacar que otros ministerios de Defensa y FAS de nuestro entorno publican igualmente memorias de responsabilidad social o de sostenibilidad: Ministerio de Defensa del Reino Unido, *Sustainable Development Report and Action Plan 2008* y *Sustainable Development Report 2009*; Ministerio de Defensa de Francia, *Rapport Développement Durable du Ministère de la Défense 2008*; Ejército de Tierra de Chile, *Reporte de Responsabilidad Social del*

Ejército 2006-2007, y el Ejército de Tierra de los Estados Unidos, *Sustainability Report 2007*.

La defensa nacional es un bien público y una actividad con gran repercusión social. De hecho, las FAS tienen la mayor valoración de la sociedad española: cuentan con sólidos códigos de comportamiento y valores, gestionan un volumen muy importante de recursos económicos, de material y personal, y su actividad puede producir grandes impactos medioambientales. Además, las FAS tienen una gran capacidad de influencia y promoción de los principios de responsabilidad social y medioambiental a través de su capacidad de contratación. En este sentido, el Ministerio de Defensa ha publicado el «Código de Conducta para contratistas y subcontratistas de armamento y material», para asegurar la transparencia, mejorar la eficiencia en la asignación de contratos y facilitar la participación de las PYMES, incluyendo cláusulas sociales y medioambientales en los pliegos de los contratos.

Moderna y eficiente

La seguridad y la defensa han experimentado grandes cambios en los últimos años. La aparición de nuevos riesgos y amenazas y la complejidad de los conflictos actuales exigen una respuesta rápida y eficaz por las FAS. A fin de cuentas, la defensa nacional es un bien público que emana directamente de la Constitución, bajo la responsabilidad del Estado, a la cual no puede renunciar.



La Directiva de Defensa Nacional 01/2008 tiene por objeto establecer las líneas generales de la política de Defensa y las directrices para su desarrollo, con el fin de garantizar la defensa de España, colaborar en la seguridad de los españoles y contribuir a preservar la paz y seguridad internacionales. Esta Directiva constituye la «hoja de ruta» para conseguir la plena identificación de las FAS con la sociedad española a la que sirven. En los últimos años, las FAS han experimentado diferentes modificaciones en su organización, siempre con el objetivo de optimizar sus estructuras y buscar la máxima eficacia y racionalidad en el empleo de los recursos, sin que ello implique una disminución en el cumplimiento de su misión.

Además, los tiempos actuales están marcados por un contexto de austeridad derivado de la situación económica. Esto ha obligado a priorizar el gasto, modificar planes previstos, aplazar la incorporación de ciertas capacidades y mante-

ner las actuales más allá de lo inicialmente previsto. En este sentido, tanto el Ministerio de Defensa (como órgano central) como los cuarteles generales de los Ejércitos y la Armada, han desarrollado diferentes programas y medidas de austeridad con objeto de adaptar el gasto a la situación económica.

Y todo ello sin que influya en el cumplimiento de su misión de la defensa de España, mediante el mantenimiento de una capacidad de disuasión y reacción adecuada a las posibles amenazas que nos enfrentamos y la contribución a la acción conjunta del Estado para garantizar la seguridad de los ciudadanos.

Ejemplo de ello es la participación de las FAS en misiones internacionales, las cuales han involucrado a más de 110.000 militares en medio centenar de operaciones desde el año que comenzaron (1989). A final del año 2010, tres de las cuatro operaciones en las que había participación nacional estaban al mando de un militar español.

En el ámbito nacional, la participación de las FAS en la acción conjunta del Estado para garantizar la seguridad de los ciudadanos se materializa en el apoyo prestado por la Unidad Militar de Emergencias, la participación en las actividades de Seguridad Marítima, la contribución en la modernización y actualización del Sistema Nacional de Gestión de Crisis, la colaboración con el Ministerio de Fomento y AENA en materia de aviación civil, la colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (lucha contra el terrorismo, tráfico ilícito de drogas, inmigración ilegal) y la colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional para el desarrollo (AECID) y Cruz Roja Española.

Legalidad y valores



El compromiso de España con los valores universales consagrados en la Carta de las Naciones Unidas, en la legislación internacional y en nuestra Constitución es claro e ineludible.

Las FAS españolas están altamente reconocidas en el mundo por su eficacia, su solidaridad y su excelencia. Constituyen la institución con más alta valoración por parte de la sociedad española, con la que se sienten plenamente identificadas, y de la que recibe un claro reconoci-

miento a los valores que despliega en su cometido. Los militares se rigen en su comportamiento por las Reales Ordenanzas de las FAS, aprobadas en

febrero del 2009, y que constituyen el código de conducta del personal militar. La Ley Orgánica de Derechos y Deberes de los miembros de las FAS, aprobada durante el presente año 2011, pretende mejorar los derechos individuales de los militares, sus condiciones profesionales y de vida, y constituye su código deontológico.

Las FAS han participado en la elaboración de la nueva Estrategia Española de Seguridad, donde se formulan líneas estratégicas de actuación en todos los aspectos de la seguridad, no solo en el ámbito militar de la Defensa, y durante la presidencia española de la Unión Europea en 2010 se han impulsado nuevos mecanismos para reforzar el papel de los ministros de Defensa de la Unión Europea, desarrollar la nueva Política Comunitaria de Seguridad y Defensa, fortalecer el papel de la Agencia Europea de Defensa y potenciar la cooperación europea en el ámbito de la Seguridad Marítima.

Pero para que la labor del personal militar sea entendida y asimilada por la sociedad civil, las FAS deben desarrollar una importante política de comunicación, abierta y transparente, y dirigida a todos los públicos y medios de comunicación. En este sentido, las páginas *web* dependientes del Ministerio de Defensa han obtenido una alta calificación en el último informe realizado por el Observatorio de Accesibilidad, y son múltiples las actividades dirigidas a colectivos específicos para promover un mayor acercamiento de la sociedad a las FAS (fundaciones ONCE, CERMI, ACIME...) y la participación en campañas publicitarias, ferias y exposiciones. Asimismo, las FAS colaboran activamente con medidas encaminadas al reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad, como el compromiso con la Ley de Contratos del Sector Público, y por la cual no se contratarán empresas que no efectúen una reserva de empleos del 2 por 100 para personas con discapacidad; o las actuaciones que se están llevando a cabo para asegurar las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad a los edificios, museos, bibliotecas y otras instalaciones militares abiertas al público.

Profesionales

El compromiso de las FAS con los «profesionales» que las forman atiende a cinco prioridades: el reclutamiento de «los mejores», la formación continua, el desarrollo de una carrera profesional atractiva y motivadora, la promoción del bienestar de los militares y sus familias y la igualdad efectiva entre hombres y mujeres.



Las FAS proporcionan a su personal unas condiciones laborales atractivas, estables, con capacidad de formación continua, posibilidad de promoción y con unas retribuciones que superan el salario mínimo interprofesional, aunque durante el último año, y debido a la situación económica, se hayan reducido las retribuciones económicas.

La Ley de la Carrera Militar equipara las titulaciones obtenidas en los centros civiles y militares, lo que supone un importante impulso para la integración entre las FAS y la sociedad civil. En este sentido, se ha incorporado la formación universitaria y titulaciones del sistema educativo en general a la formación del personal de las FAS.

En cuanto a la integración de la mujer (con un 12,5 por 100), las FAS españolas son de las pocas en que se ha conseguido la integración efectiva de hombres y mujeres, pudiendo acceder a cualquier empleo, unidad y destino.

En materia de conciliación de la vida laboral, familiar y personal, la implementación de la O. M. 121/2006 se puede considerar un hito, gracias a la cual se aplicó por primera vez a los militares la normativa sobre flexibilidad horaria para poder compaginar la vida laboral y familiar. Además, se ha desarrollado normativa para la prevención de riesgos laborales del personal militar y civil de las FAS.

En el ámbito de la acción social, son múltiples las iniciativas desarrolladas por el Ministerio de Defensa y los cuarteles generales de los Ejércitos y la Armada para promocionar la asistencia al personal mediante programas familiares y de beneficio social.

Defensa y medio ambiente



Las FAS están firmemente comprometidas en desarrollar sus actividades y operaciones militares de manera respetuosa con la conservación del medio ambiente, desde el enfoque que el cuidado del entorno natural y el desarrollo sostenible le proporcionan un valor añadido a la política de Defensa y, por ende, a la calidad de vida de la sociedad en general.

Este compromiso queda plasmado con el hecho de que España es el país de la Unión Europea que tiene más instalaciones militares certificadas con la norma ambiental ISO 14.001, lo que implica que el 92 por 100 de las bases, acuartelamientos y establecimientos del Ministerio de Defensa dispo-

nen de un Sistema de Gestión Ambiental (SGA). Este hecho permite que el 26 por 100 del patrimonio natural adscrito al Ministerio de Defensa pertenezca a la Red Natura 2000, la mayor red ecológica para la protección de la biodiversidad de la UE.

Igualmente, las FAS asumen la creciente importancia del problema del cambio climático, y su relación directa con el consumo energético y la emisión de gases de efecto invernadero (GEI). En ese sentido, el Ministerio de Defensa se han adherido al Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética en los edificios de la Administración General del Estado, participando con 70 instalaciones, lo que supone el 70 por 100 del consumo energético de todo el Ministerio. Con este plan se pretende que en el año 2016 se haya reducido el consumo energético en un 20 por 100.

En cuanto a contaminación ambiental, y para contribuir a mitigar los efectos de la emisión de GEI, durante los años 2009 y 2010 se han plantado en los terrenos militares más de 2,3 millones de árboles, reforestando casi 3.000 hectáreas de terreno, y en la Armada se ha fijado como objetivo irrenunciable conseguir el «buque de contaminación cero», centrando sus esfuerzos en mejorar el proyecto de formas, el diseño de la planta generadora y sistema de propulsión, y estableciendo sistemas de gestión integrales de residuos.

El Ministerio de Defensa dispone de 140.000 hectáreas, en las que viven 275 especies amenazadas, de las cuales 20 están en peligro de extinción, cinco son sensibles a la alteración de su hábitat, 22 son vulnerables y 228 de especial interés. Desde el Ministerio de Defensa se impulsa de manera continua la realización de acuerdos, convenios, actividades de cooperación con el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y con las comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos con competencias en medio ambiente para la realización de actividades dirigidas a la conservación de la biodiversidad y la calidad ambiental.

Apoyo a la base industrial y tecnológica de Defensa

Las compras de tecnología por parte de las FAS buscan, además del correcto suministro de bienes para su modernización, potenciar y desarrollar una base industrial y tecnológica nacional moderna y competitiva que sirva de motor para el crecimiento de la base industrial tecnológica general en España.

La industria de Defensa en España tiene unas características que le



hacen ser uno de los sectores clave de la economía nacional con un elevado nivel tecnológico. La base industrial y tecnológica de la defensa y seguridad españolas está compuesta por un conjunto equilibrado de grandes empresas y PYMES (medio centenar, en total). Las cinco mayores compañías del sector concentran el 87 por 100 de la facturación del mismo y el 82 por 100 del número total de trabajadores. Por ello, la política de Defensa debe estar dirigida a todos los agentes, no solo a los contratistas principales, sino a las PYMES que poseen la tecnología pero que carecen de los recursos necesarios para penetrar en el mercado.

En el año 2010 se elaboró el Catálogo de Capacidades Industriales y Tecnológicas Estratégicas de Defensa, en el que se analiza el tejido industrial y tecnológico nacional, incluyendo tanto a los contratistas principales como a las industrias auxiliares que estas movilizan, y con el que se pretende que sea el punto de partida para elaborar una Estrategia de Potenciación del Sector Industrial de Defensa.

En el año 2009, el Ministerio de Defensa puso en marcha un Código de Conducta para contratistas y subcontratistas de armamento y material para asegurar la transparencia en los contratos, mejorar la eficiencia en la asignación de estos y facilitar la participación de las PYMES.

Además, el Ministerio de Defensa gestiona tres centros de investigación científica de primer nivel: el Instituto de Técnica Aeroespacial (INTA), el Instituto Tecnológico de «La Marañosa» (ITM) y el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR), los cuales disponen de una plantilla superior a las 2.000 personas, militares y civiles, dedicadas a diversas áreas de investigación y desarrollo, entre las que destacan la protección de riesgos nucleares, biológicos y químicos, electrónica, óptica, láser, mecánica de precisión o aspectos hidrodinámicos de la construcción naval militar, mercante, pesquera y deportiva.

Cultura de Seguridad y Defensa



La política cultural del Ministerio de Defensa debe constituir uno de los ejes principales donde se sustente la Política de Defensa, siendo su objetivo lograr la plena identificación de la sociedad con sus FAS. Es imprescindible que la sociedad española asuma las cuestiones relacionadas con seguridad y defensa como propias, para que la labor de las FAS pueda realizarse

con el necesario respaldo y reconocimiento. Para ello, se apoyan en las iniciativas civiles que promocionan y difunden la cultura de Defensa, por medio de convenios de colaboración con universidades y otras instituciones, los premios que otorga el Ministerio anualmente y otras actividades que van desde la promoción de la cultura de Defensa a través de los distintos centros científicos militares (como el Real Observatorio de la Armada, el Instituto Hidrográfico) hasta la colaboración con la Ruta Quetzal, donde más de 300 jóvenes navegan varios días en buques de la Armada.

Es de destacar que el 85 por 100 de la población apoya la participación de las FAS en las misiones de paz. De ellas, las más valoradas han sido las correspondientes a la lucha contra la piratería en el Índico y la de ayuda a la población de Haití tras el terremoto.

Por otro lado, se desarrollan y coordinan actividades para que los escolares conozcan la labor desempeñada por las FAS, las cuales se suelen encuadrar en la asignatura de «Educación para la ciudadanía y los derechos humanos».

Una labor importante para la difusión de la cultura de Defensa es el acceso de los ciudadanos al patrimonio cultural de la Defensa, con la digitalización, inventariado y difusión de los fondos custodiados en los ocho archivos históricos y 17 intermedios de que dispone el Ministerio de Defensa. Además, los museos y las colecciones museográficas militares constituyen un referente no solo a nivel nacional, sino también internacional.

Conclusiones

La aplicación de la RSC se basa en lo que las empresas, organizaciones e instituciones pueden hacer, y no en lo que deben hacer, por la sociedad y el entorno en el que se desenvuelven, para contribuir a su desarrollo social, económico y medioambiental.

Los compromisos en RSC les proporciona un valor añadido al cumplimiento de sus obligaciones legales. La aplicación de criterios sociales, medioambientales y en la gestión de las organizaciones es voluntaria, adaptada a su naturaleza, tamaño, ámbito geográfico, e integrada en todos sus procesos de trabajo y sistemas de gestión.

La transparencia es una componente esencial de la RSC; las organizaciones deben comunicar a sus «grupos de interés», y a la sociedad en general, la repercusión que las actividades que desarrollan provoca en su entorno.

Esta labor no corresponde solamente a las empresas u organizaciones privadas o particulares, sino que las administraciones públicas deben dar ejemplo y contribuir al desarrollo de la sociedad a la que sirven, y todo ello rindiendo cuentas de una forma clara y transparente.

Hoy en día, las Fuerzas Armadas no pueden limitarse a cumplir con su misión simplemente de una forma eficaz, sino que deben cumplirla de una

TEMAS GENERALES

forma económicamente viable, socialmente responsable y ambientalmente sostenible.

Las FAS aplican criterios de RSC en múltiples áreas, que van desde medidas de ahorro energético y conservación del medio ambiente, hasta medidas para la conciliación de la vida laboral y familiar y accesibilidad de discapacitados, o apoyo a la industria nacional de Seguridad y Defensa.

Con la publicación de las Memorias de Responsabilidad Social, las FAS «rinden cuentas» a la sociedad española y le proporcionan un «valor añadido» al cumplimiento de su misión constitucional de la defensa de España.





AUTODEFENSA DE BUQUES MERCANTES CONTRA LA PIRATERÍA

Indalecio SEIJO JORDÁN



Introducción



A zona del Cuerno de África está experimentando uno de los despliegues navales más intensos de la historia reciente, llegando a albergar hasta 30 o 40 buques de guerra en continuas operaciones. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados en los últimos años, no se ha podido alcanzar la seguridad deseada.

El único dato positivo es que la tasa de éxito de los piratas ha decrecido, es decir, tienen que trabajar más para tener la presa en sus manos, pero al final acaban secuestrando el mismo número de buques y consiguiendo el dinero de los rescates.

El importe medio de cada rescate también crece, por tanto los piratas siguen consiguiendo el beneficio tan satisfactorio de siempre.

Hagamos unos simples números que tal vez puedan ayudar a entender por qué los propietarios de buques y empresas navieras deben hacerse cargo de la protección en lugar de confiar en las marinas y en los gobiernos: el golfo de Adén tiene una dimensión longitudinal de unas 500 millas. Esto significa que un buque mercante que viaja a 15 nudos requiere alrededor de 33 horas para atravesarlo. Una fragata a 30 nudos necesita 16 horas. Si se coloca una fragata a intervalos regulares de una hora con el fin de garantizar una intervención, se necesitarían hasta 15 fragatas sólo para proteger el corredor de tránsito. Si se incluye también la cuenca de Somalia y parte del océano Índico, ahora sometido a la actividad de la piratería, se debe añadir un área de más de dos millones de kilómetros cuadrados (es decir, casi el doble de todo el mar Mediterráneo), donde los ataques son posibles (como muestra la realidad cotidiana). Las consecuencias, en términos de activos navales necesarios para garantizar la seguridad son realmente impresionantes. Para que una fragata sea capaz de llegar a cualquier punto de esta inmensa zona en una hora se deben desplegar más de 350 buques de guerra. Si se usa un helicóptero, la cantidad se reduciría a unas 50 fragatas con un helicóptero de espera. Sin duda mucho más de lo que está disponible y es rentable.

Las compañías de seguridad privadas y la industria han olfateado el dinero que mueven las operaciones de lucha contra la piratería. Últimamente se

dispone de un gran número de medidas de protección y tecnologías no letales, que describimos en este artículo.



Cada uno por su cuenta

Hasta hace poco tiempo las barreras y alambradas han jugado un papel muy importante, ya que ningún buque con estas protecciones había sido asaltado. Hoy en día los piratas van provistos de mantas y cizallas para saltarse estas barreras. Solamente la colocación de estas barreras en un buque de 300 metros de eslora supone un trabajo de varios días para la dotación.

También es común la utilización de monitores, mangueras y otros obstáculos con flujo de agua. La firma sueca Unifire AB comercializa una familia de cañones de agua de alta presión con control remoto. Además del «golpe» producido por el chorro de agua, tienen también un importante efecto «inundación» dado el alto caudal de agua suministrado. Otras soluciones con agua las ofrecen las empresas holandesas Secure Marine que incluye el *Water Knife* (cuchillo de agua), un chorro de presión muy elevada que produce dolor (e incluso heridas) a personas que suban de manera ilegal, y el *Secure Ship*, una pulverización de agua a 80°C en boquillas alrededor del buque, calentada por los escapes del mismo.



Los capitanes suelen ser instruidos para mantener las mangueras de C. I. activas al transitar en áreas propensas a la piratería. En la foto, el MV *Dubai Princess* mantiene una efectiva «cortina de agua» en torno a las zonas de ataque más probables.





Desde hace varios años, la empresa holandesa Secure Marine ha estado produciendo sistemas electrónicos de protección de barrera, que se han instalado en más de 30 buques. Este sistema produce una fuerte (pero no letal) descarga eléctrica de aproximadamente 9.000 voltios al entrar en contacto, proporcionando también la advertencia en el puente. Debido a su efectividad se ha instalado ya en un buen número de buques.

Dasic Marina propone el sistema NEMESIS-5000, un chorro rotatorio de agua a alta presión que cubre toda la eslora de los barcos, creando una cortina de agua de chorro continuo alrededor de la nave, sin dejar puntos muertos. Para la protección de un carguero *Panamax* se necesitarían alrededor de 24 unidades.

Hay también algunos remedios de baja tecnología que en algunos casos han tenido éxito. Los troncos colgados por el costado se liberan cuando el esquiife pirata está tratando de abordar, provocando posiblemente que este vuelque.

Otras posibles soluciones incluyen diferentes tipos de inutilizadores de hélice. Lanzan líneas de 100 m de cuerda de polipropileno, diseñadas para enredar las hélices



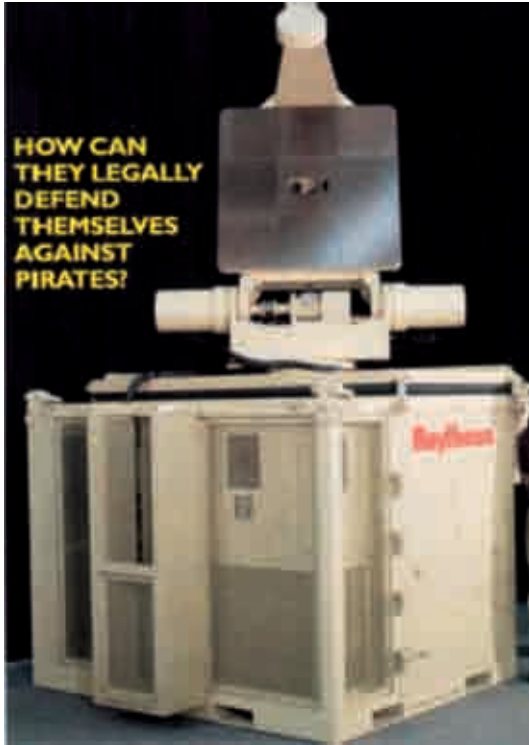


de una lancha que intenta abordar el buque. Se implementan en plumas de 10 metros a ambos lados del casco, creando un área no transitable para los piratas.

Las bombas de gasolina (cócteles molotov) han funcionado también con éxito en algún caso conocido.

Las ciudadelas también fueron clave para resolver algunos casos de secuestro recientes. Con ello se crea una zona segura donde la tripulación se puede retirar y esperar a que las fuerzas navales especiales entren en el buque secuestrado para la captura de los piratas. Sin embargo, esta solución solo permite ganar tiempo, es decir, solo funciona en caso de que algún buque de guerra haya sido alertado o esté cerca para venir al rescate. El uso de la ciudadela ha ido disminuyendo a medida que los piratas fueron encontrando la solución a esta protección.





Aunque con un toque de ciencia-ficción, la solución definitiva para proteger a los buques mercantes con eficacia contra los ataques piratas podría ser un *Active Denial System*. El sistema puede causar un dolor intenso: a través de ondas milimétricas excita los receptores nerviosos del dolor, sin llegar a quemar la piel. Se ha estudiado y probado durante años, pero las limitaciones legales y éticas todavía están siendo debatidas. El sistema trabaja de forma similar a un microondas.

BAE Systems está desarrollando un conjunto de tecnologías para la detección e identificación de actividades sospechosas a distancias de hasta 25 km, pudiendo así tener el tiempo necesario para tomar una acción evasiva o

alertar a algún buque de guerra del peligro. SELEX propone un sistema aún más sofisticado, capaz de analizar automáticamente un comportamiento inesperado, alertando al puente de una amenaza potencial, mediante una gran fila de sensores electro ópticos para identificar el objetivo.

Muchos buques de pasajeros están desplegando el controvertido L-RAD (dispositivo acústico de largo alcance). El éxito del L-RAD ha sido tal entre los armadores y las fuerzas del orden que la empresa creadora, American Technology Inc., ha cambiado su nombre por el de Corporación LRAD. Se trata de un sistema de comunicación y alerta por radio, no un arma, dado que la presión sonora utilizada es demasiado baja para causar dolor o malestar. De todas formas podría ser muy útil para advertir de la presencia de un intruso. Solo en caso de abordaje real se podría llegar al umbral del dolor (140 dB), contando siempre con una versión con control remoto.

También podrían ser una buena solución los láseres deslumbrantes, ya que son efectivos a varios cientos de metros y, además, ligeros y baratos. Trabajan mejor en la noche, ya que la luz del sol reduce mucho su eficacia.

Conclusiones

Parece claro que todo el esfuerzo militar desplegado por las naciones no es suficiente para garantizar la seguridad de los buques mercantes. No sólo porque serían necesarios más efectivos, sino también por las «vagas» instrucciones y órdenes que los comandantes de los buques de guerra reciben de algunos gobiernos, los cuales temen más los efectos colaterales de una intervención que a los propios piratas.

En este caldo de cultivo las empresas agudizan su ingenio para ofrecer sus productos a unos armadores que tienen que proteger obligatoriamente a sus trabajadores.

De esta manera están apareciendo en el mercado sistemas que rozan la frontera entre un arma y un sistema disuasorio.





Estación Naval La Algameca. (Foto: J. García Delgado).

EL PATRIMONIO DOCUMENTAL DE LA ARMADA. SALVEMOS LOS RESTOS DEL NAUFRAGIO

Enrique RUFILANCHAS MOLINA



La gran tarea pendiente, aquella en la que todos, cada uno en su lugar, hemos de comprometernos, es el ejercicio responsable de la propia vida y la promoción y educación en la responsabilidad.

Diego Gracia Guillén.

Introducción



NA mañana de la primera quincena de noviembre de 2008 recibí una llamada telefónica de la secretaria del almirante Rodríguez González-Aller, director del Órgano de Historia y Cultura Naval (OHCN), comunicándome que quería hablar conmigo. Ciertamente me sorprendió, ya que me encontraba en situación de reserva sin destino desde el año 2001, por razones que no vienen al caso; pese a ser compañeros de brigada, desde nuestra salida de la Escuela Naval no habíamos coincidido nunca a lo largo de la carrera; nuestro contacto había sido, hasta la fecha, meramente ocasional. Cuando entablamos la conversación, con la llaneza que le caracteriza, me expuso que el destino de subdirector del Subsistema Archivístico de la Armada estaba vacante, sin que existiera voluntario que quisiera desempeñarlo y, por los problemas existentes, precisaba que fuera cubierto a la mayor brevedad; en definitiva, se me ofrecía un cargo no por mi adecuación al puesto o en virtud de mis conocimientos, sino por reiterada ausencia de candidatos.

Sirva esta breve introducción para excusar las múltiples deficiencias que pueda contener el relato que a continuación expongo. Al día siguiente visité al almirante en su despacho y, en grandes líneas, me puso al corriente de la situación: El patrimonio documental de la Armada se encontraba en una situación

muy delicada y requería una acción inmediata. De la magnitud del impacto que me produjo puede dar idea el hecho de que, a partir de aquel momento, me incorporé al destino, pese a que el nombramiento oficial no se iba a producir hasta el día 1 de enero de 2009.

Para mí constituyó una desagradable sorpresa porque creía, como supongo le sucede a la mayor parte de mis compañeros, que la Armada estaba dotada de un sistema de archivos razonable, pese a haber sufrido algún incidente grave, como fue el incendio y pérdida, prácticamente total en 1976, del Archivo Naval de San Fernando (Cádiz), ubicado en un magnífico edificio del siglo XVIII en la Población Militar de San Carlos.

De general conocimiento es el caso singular, en cierto sentido deslumbrante, del Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB) con categoría de archivo nacional, ubicado en un magnífico palacio renacentista en El Viso del Marqués (Ciudad Real), cedido en 1948 a la Armada por los descendientes del marqués de Santa Cruz por un periodo de 90 años, a cambio del simbólico alquiler de una peseta anual, cuya aureola flota sobre todo el ámbito histórico de la Armada.

En un primer vistazo los problemas eran los siguientes:

- Desde el año 1968 el AGMAB había agotado su capacidad (12 km lineales), quedando saturado el flujo de documentación del conjunto de archivos de la Armada, al no poder recibir nuevas incorporaciones. Años después, en 1974 se alcanzó una solución provisional, al llegar a un acuerdo con el entonces Ministerio de Educación y Ciencia para acoger, en calidad de depósito, documentación de la Armada (seis kilómetros lineales) en el hoy conocido como Archivo General de la Administración (AGA) de Alcalá de Henares; sin embargo, en 1995, las propias limitaciones de capacidad del AGA obligaron a suspender la remisión de documentación de la Armada, quedando paralizadas las entradas a partir de entonces.
- Con la creación del Ministerio de Defensa, en el que se integraron los antiguos ministerios militares, se unificó la estructura de custodia de su documentación, integrándola en una de nueva creación: el Sistema Archivístico de la Defensa, promulgándose a continuación, en el año 1998, el Reglamento de Archivos Militares, en el que se establecía la articulación de un subsistema para cada uno de los Ejércitos y la Armada. A finales del 2008 el Subsistema Archivístico de la Armada se encontraba todavía pendiente del preceptivo expediente de regulación orgánica para su integración en el Sistema, por lo que mantenía la disposición administrativa de la etapa precedente, sin que fuera posible aplicar los cambios necesarios para su encaje en la nueva. Esto supuso un grave deterioro en todos los aspectos y, de forma muy destacada, en lo relativo a la adaptación de estructura,

dotación de personal y medios adecuados a la normativa archivística que, con carácter general, debe regir en todos los centros de esta naturaleza.

- A mediados de julio del 2008 el Archivo Central del Cuartel General de la Armada, situado en una zona de sótanos, había sufrido una inundación por la rotura de una tubería principal del Canal de Isabel II. El nivel del agua llegó a alcanzar más de un metro de altura, dañando seriamente la documentación.
- Finalmente, como dramático testimonio del mal estado de conservación de la documentación de los archivos periféricos, en el Archivo del Museo Naval se encontraban depositados, procedentes del de Cartagena, los denominados *Libros Generales de Galeras*, 25 ejemplares trasladados por orden del anterior almirante del OHCN a causa del extremado grado de deterioro que presentaban. Estos manuscritos, encuadernados en formato de libro, contienen el registro de tripulaciones, forzados y esclavos de la Escuadra de Galeras desde el año 1624 a 1748. Se trata, en consecuencia, de documentación sumamente valiosa, por su antigüedad y por la información que contiene, tanto desde el punto de vista sociológico como del jurídico, que afecta a personal de España, Nápoles y del Magreb, con grave riesgo de pérdida definitiva.

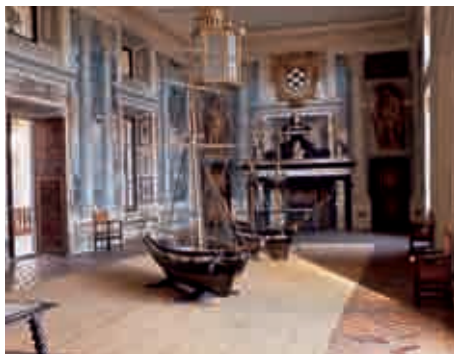
El factor más positivo que, posteriormente, tuve ocasión de verificar personalmente a lo largo de mi periodo de gestión, estaba constituido por la excepcional calidad del personal que atendía el Subsistema; escasísimo pero extraordinariamente dedicado y que ha realizado grandes esfuerzos para tratar de contener las pérdidas y mantener un nivel mínimo de funcionamiento. Desde la directora técnica del Subsistema, modelo de profesionalidad, hasta el último de los servidores, han prestado y prestan un servicio ejemplar.

En resumen, la esencia de lo expuesto en los párrafos anteriores es un patrimonio documental, todavía de valor excepcional, radicado en un Subsistema saturado (desde 1995), falta de regulación orgánica, en instalaciones inadecuadas por naturaleza y ubicación, con gravísimas carencias de personal y recursos materiales. A continuación se exponen brevemente los aspectos más relevantes y las acciones emprendidas.

Aspectos relevantes y acciones emprendidas

Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB)

Elemento esencial del Subsistema, ubicado en el Palacio-Museo de El Viso del Marqués, en la comarca del valle de Alcuñía de Ciudad Real, magnífico



edificio renacentista construido por el marqués de Santa Cruz hacia 1564 y decorado con frescos, al estilo genovés, de extraordinaria riqueza. Su estado en el momento de la cesión era deplorable, ya que anteriormente había sido utilizado, en distintas etapas, como granero, cárcel, acuartelamiento y colegio. Restaurado por la Armada, los depósitos de documentación se encuentran en las salas que carecen de frescos y en los sótanos de palacio que en la actualidad padecen humedades procedentes del alcantarillado municipal, lo que exige mantener el máximo de ventilación, anulando, en la práctica, el sistema de protección contra incendios. Su situación a 246 km de Madrid, alejado de ámbitos universitarios, dificulta dotarle del mínimo imprescindible de personal cualificado y, pese a ser un archivo histórico nacional, tan sólo su directora técnica es miembro de la carrera archivística, quedando vacante la otra plaza de facultativo existente por falta de solicitudes. Igualmente las consultas son relativamente escasas y, en gran medida sus fondos (12 km lineales) están todavía sin describir.

El Archivo del Museo Naval

Como el anterior, tiene la consideración de Archivo Histórico Nacional. Ubicado en instalaciones anejas al Museo Naval, en el Cuartel General de la Armada (CGA); a pesar de su reducida entidad, alberga planos y documentación de extraordinario interés. No presenta riesgos respecto de la custodia de sus fondos.

El Archivo Central del Cuartel General de la Armada (ACCGA)

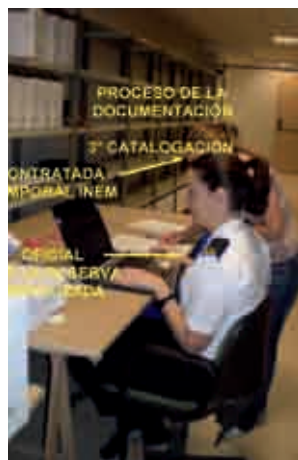
Tras la inundación, se habían adoptado todas las medidas de emergencia al alcance de los medios propios de la Armada para minimizar sus efectos (empaquetar y congelar los expedientes más dañados con la finalidad de retardar la acción de los microorganismos que proliferan en el papel mojado), a la espera de llegar a un acuerdo de indemnización que permitiera la contratación de una empresa especializada en la recuperación de la documentación. Al cabo de varias reuniones con la empresa aseguradora, hacia finales de noviembre se llegó a un acuerdo por valor de 640.000 euros, con la condición de que la Armada tuviera capacidad de libre disposición sobre el empleo de los fondos. Esta circunstancia tuvo su trascendencia porque en la estimación de daños se habían valorado, básicamente, el coste de la restauración por una empresa especializada, el alquiler de una nave industrial para su ejecución y el importe de su custodia por parte de una empresa de seguridad.



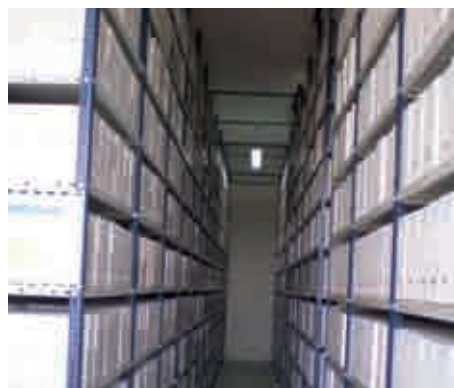
Tras un breve periodo de gestiones, se tuvo conocimiento de que la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid (AGRUMAD), por retraso en unas obras pendientes, disponía de un espacio libre en su acuartelamiento de la calle Arturo Soria que podía ser utilizado para la restauración de la documentación, lo que permitió ahorrar el importe del alquiler de una nave y su custodia.



De esta manera se pudo disponer de fondos para la limpieza y detallada descripción de la documentación del primer sótano que, pese a no haber sufrido inundación, se encontraba en deplorable estado.



Igualmente, con cargo a esa indemnización, se habilitó un antiguo polvorín para su utilización como archivo. Hubo que efectuar una obra de adecuación que incluía un cerramiento adicional para impedir el acceso de roedores e insectos, el tendido de una línea eléctrica desde el exterior del perímetro y la adquisición e instalación de las estanterías correspondientes. El transporte de la documentación fue realizado con vehículos del Parque de Automóviles de la Armada en Madrid (PARMAD) y personal de la empresa restauradora contratada. Es obligado, en este punto, destacar el entusiasta apoyo prestado por el personal de la AGRUMAD, dependencias en las que radica el antiguo polvorín, y del PARMAD, que hicieron cuanto estaba a su alcance para posibilitar la ejecución de los cometidos precisos.



Para permitir restablecer, siquiera de manera precaria y circunstancial, el flujo archivístico, se solicitó apoyo de la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Defensa (DIGENIN), que cedió dos barracones del antiguo Instituto Politécnico del Ejército en Carabanchel y un presupuesto de 80.000 euros para obras de acondicionamiento mínimo: repaso de tejados y oscureci-



miento de ventanas. Las estanterías instaladas lo fueron con cargo a la indemnización.

La disponibilidad de estos dos barracones y del antiguo polvorín ha permitido, además, no volver a utilizar los sótanos del CGA como recintos de archivo.

Archivo Naval de Cartagena

Con sus instalaciones parcialmente renovadas es el que, entre todos los de la Armada, cuenta con mejores y más modernos medios.

Se da la paradoja de que este archivo, de nivel intermedio, apto para albergar documentación de hasta unos vein-

te años de antigüedad, a causa —entre otras razones— de la carencia de espacio en el AGMAB, contiene más documentación de naturaleza histórica (supera los 14 km lineales) y con mayor antigüedad que la que alberga el propio AGMAB.



Como puede apreciarse en las imágenes, este archivo no es adecuado para la preservación de la documentación histórica que indebidamente alberga; sobre todo la más antigua, elaborada con papel fabricado a base de celulosas naturales y colas animales, muy vulnerables a la acción de insectos xilófagos, como la carcoma, que ven favorecida su proliferación por la conjunción de elevada humedad y temperatura, que son las condiciones ambientales que predominan en Cartagena. Es extremadamente urgente trasladar esta valiosísima documentación a un espacio con condiciones ambientales adecuadas.

En las imágenes se muestran los riesgos teóricos estimados por el denominado *Dew Point Calculator* (calcula los diferentes riesgos de deterioro en función de las condiciones ambientales que, en el caso de Cartagena, están todos fuera de límite; <http://www.dpcalc.org/>), con datos de una zona próxima a Cartagena (el aeropuerto de San Javier, si bien con menor índice de humedad que Cartagena) y, a título de ejemplo, los daños realmente sufridos en una Ordenanza General de la Armada de 1793 y uno de los *Libros de Galeras*.



Archivo Naval de Ferrol

Ubicado en los túneles de la antigua estación de La Graña, con elevadas humedades, carece de las más elementales condiciones para la función que desempeña. Contiene unos nueve kilómetros lineales de documentación, pero hay en la zona, al igual que en las demás, gran cantidad pendiente de entregar, como sucede con la del Tercio Norte que, en gran parte, debería encontrarse en un archivo histórico. En este caso, al igual que en Cartagena, también hay documentación atacada por carcoma.





Archivo Naval de San Fernando

Tras el incendio sufrido en el año 1976, en el que se perdió la práctica totalidad de la documentación que albergaba, la propia del departamento marítimo y la procedente de Cuba, además de la destrucción del edificio del siglo XVIII, contiene escasa documentación, posterior al incendio, pero su capacidad de 3,6 km lineales está agotada, ya que queda pendiente de recoger numerosa documentación de las unidades de su entorno. Con su reducida entidad, solo sería viable en el caso de que el flujo archivístico fuera muy ágil y pudiera remitir frecuentemente documentación al archivo histórico.

Archivo Naval de Canarias

Este archivo, radicado en Las Palmas, se encuentra igualmente en estado muy deficiente, pese a haberse realizado obras con carácter de urgencia en la terraza en el año 2010. No se entra en más detalle para evitar reiteraciones innecesarias, considerando que lo hasta el momento expuesto refleja claramente las deficiencias del conjunto.

Archivos científicos

El Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando y el Instituto Hidrográfico de la Marina en Cádiz, por su carácter científico, requieren

disponer de la totalidad de la documentación que originan y no efectúan remisiones de documentación al histórico y, en consecuencia, sus archivos no están integrados orgánicamente en el Subsistema, si bien sí dependen funcionalmente de él. Pese a sufrir importantes limitaciones, el estado de la documentación que albergan es aceptable y, aun cuando debieran mejorarse sus recursos, la intervención que requieren no tiene el carácter de emergencia de los propios del Subsistema.

Archivos: datos adicionales

Para mayor información sobre los archivos navales puede consultarse la dirección que figura a continuación: <http://www.portalcultura.mde.es/cultural/archivos/>.

En todo caso, dado el prolongado periodo de estancamiento del flujo archivístico, es importante reiterar que, aparte de la documentación perdida, existe en las unidades gran cantidad de ella pendiente de recoger que, en muchos casos, puede haber adquirido carácter histórico.

Personal y recursos materiales

Las deficiencias en este aspecto del Subsistema Archivístico de la Armada merecen calificarse de dramáticas. En lo relativo a personal pueden apreciarse en el enlace que figura a continuación: *Estadística de Archivos Militares 2009*, última publicada en Internet por el Ministerio de Defensa. A tenor de lo en ella expuesto, de las 264 personas que atienden, entre civiles y militares, el conjunto de los archivos del Ministerio, la Armada participa con 32, para cubrir las necesidades de dos históricos nacionales, cinco intermedios y dos científicos. Considerando estas cifras, con la cantidad y calidad de la documentación custodiada no es preciso realizar mayor comentario.

(http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/Estadistica_CECE_2009.pdf).

En cuanto se refiere a recursos materiales, baste afirmar que los archivos de la Armada, según datos fidedignos, disponen de menos de la treintava parte que sus homónimos del resto de la Defensa.

Regulación orgánica

El 16 de abril del 2010, se publicó en el BOD núm. 73, la Instrucción de Organización 15/2010 de 30 de marzo, del jefe del Estado Mayor de la Armada, por la que se establece la organización del Subsistema Archivístico de la Armada, con lo que este asunto, en el aspecto normativo administrativo,

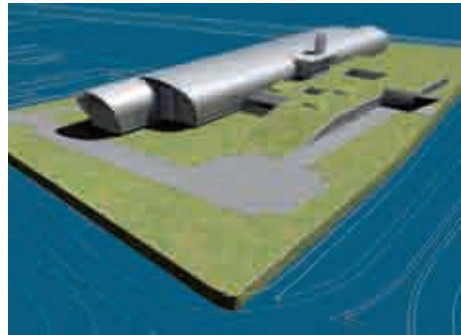
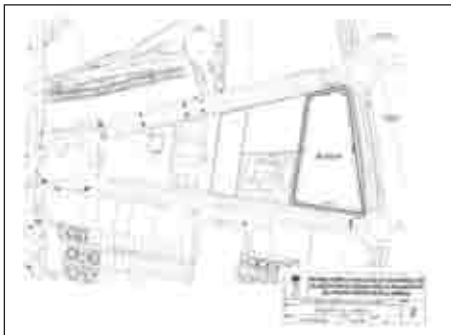
queda debidamente actualizado. Lo más destacable de esta instrucción es la creación de un nuevo Archivo General de la Armada que unifica las funciones de archivo intermedio para las instalaciones y dependencias de la zona centro y del Archivo General Histórico de la Armada, con la consiguiente concentración de la documentación originada por la Armada en un único archivo, lo que permitirá obtener un mayor rendimiento de los escasos recursos de personal y materiales.

El anteproyecto de Archivo General de la Armada

Tras un estudio apoyado por la Dirección de Infraestructura de la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada, se redactó el Acta de Definición de Necesidades (ADNE) del nuevo archivo, en el que se especifican los requisitos técnicos que debe cumplir, de acuerdo con la normativa vigente emitida por el Ministerio de Cultura, para este tipo de instalaciones en una zona con condiciones ambientales adecuadas.

Mediante gestiones del almirante del OHCN, se preparó un proyecto de acuerdo de cesión a perpetuidad, condicionada a su uso como archivo histórico de la Armada, de una parcela de 26.000 m² en el municipio de Villanueva de la Cañada. El 28 de diciembre de 2010 el Ministerio de Defensa firmó el convenio de colaboración con el Ayuntamiento de la citada localidad. y en marzo de 2011, el secretario de Estado. acompañado del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, visitó dicho municipio (Villanueva al día-marzo 2011, pp. 8 y 9). <http://www.ayto-villacanada.es/sites/default/files/imagenes/ficherosgaleria/marzo2011.pdf>.

Las condiciones ambientales de Villanueva de la Cañada son sumamente favorables para la preservación de la documentación, como se puede apreciar en la imagen del *Dew Point Calculator* con datos del aeródromo de Cuatro Vientos, próximo a esa zona. En la actualidad se está redactando un proyecto arquitectónico del nuevo Archivo General de la Armada, que se prevé esté





finalizado para antes del 30 de diciembre 2011, si bien esto no asegura que haya fondos para su construcción.

La restauración de los *Libros Generales de Galeras*

De los veinticinco *Libros Generales de Galeras* han sido restaurados, hasta el momento, ocho. Los cuatro primeros, mediante una subvención del BBVA, fueron restaurados en el Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE) que, con cargo a su propio presupuesto, restauró otros dos. Es obligado resaltar que el IPCE ha proporcionado una intensa y entusiasta colaboración y asesoramiento en todo el proceso de consultas generado a lo largo del periodo reflejado en este artículo, participando igualmente en la exposición inaugurada el 2 de diciembre de 2010 en el Museo Naval de Madrid bajo el título «Restaurando el testimonio del pasado: Los *Libros Generales de Galeras*» y trasladada posteriormente a Cartagena incluyéndola en la exposición «Cartagena, Puerto de Galeras» en mayo de 2011. Los dos libros de galeras restantes fueron restaurados por la empresa Barbáchano y Beny, contratada para la recuperación de la documentación dañada por la inundación del segundo sótano del Cuartel General de la Armada, con cargo a una subvención del Ministerio de Cultura y de la Asociación de Amigos del Museo Naval, gestionada con apoyo de la Fundación Museo Naval. Como el total no alcanzaba a cubrir los costes de la restauración, el resto lo puso la propia empresa restauradora.

En todos los casos tras la restauración, antes de proceder nuevamente a su encuadernación, los libros se digitalizan en formatos *tiff* y *jpg*, para permitir su difusión y consulta con las debidas garantías de calidad. Estos trabajos, así como la restauración de unos legajos, recientemente descubiertos, relativos al sumario instruido para la depuración de responsabilidades del «Combate Naval de San Vicente», fueron expresamente apoyados por el pleno de la Real Academia de la Historia, según expresa su director en carta dirigida al almirante del OHCN en 29 de enero de 2010.

El interés del patrimonio documental de la Armada

Como premisa inicial, es conveniente resaltar el importante matiz de que, aunque normalmente se hable del Patrimonio Documental de la Armada, esta

documentación no le pertenece, sino que es la Armada la que tiene la obligación de su adecuada custodia.

Su trascendencia viene reforzada por el hecho de que, a lo largo de la historia, la Armada ha desempeñado cometidos y competencias en campos sumamente amplios. Baste señalar que, además del específico de toda institución militar, ha ejercido jurisdicción sobre costas y vigilancia de costas, montes, pesca, comercio y salvamento marítimo, industria naval, régimen penitenciario (a nivel nacional en galeras), expediciones científicas y un largo etcétera, que comprende aspectos esenciales de la historia de España no sólo en el ámbito propio militar, sino en el cultural, científico, jurídico y sociológico. En consecuencia esta documentación constituye, aun después de las gravísimas pérdidas sufridas, un patrimonio de incalculable valor, abarcando, además, no solo campos temáticos muy amplios, sino también geográficos, como ha puesto en evidencia el reciente caso «Odyssey», respecto al patrimonio sumergido, en el que la documentación aportada por España, proporcionada por los archivos de la Armada, ha posibilitado que el Estado haya ganado los dos juicios celebrados.

Desde un punto de vista meramente profesional, para la Armada resulta esencial el estudio, análisis y crítica de las decisiones adoptadas en el pasado. Es la única forma de generar «mentalidad institucional». Y lo más importante, desde el punto de vista de la defensa nacional, es imprescindible que la opinión pública pueda comprender el papel y la necesidad de la Armada. Debe tenerse presente que el periodo de obtención de la fuerza naval es un proceso muy complejo y dilatado que requiere enormes dotes de previsión, ya que la Armada pone especial énfasis en la ejecución nacional de la construcción naval, para lo que precisa de duros esfuerzos técnicos y, por encima de todo, económicos, difíciles de afrontar en periodos de paz. Es muy sencillo claudicar y transitar por el fácil sendero de las concesiones a corto plazo, cuyas consecuencias no las sufrirá el que las adopta, sino el conjunto de la nación, cuando los efectos de los conflictos previsibles se presenten con todo su rigor, sin que haya tiempo ni ocasión para rectificar.

Desconozco las razones profundas del retraso en la acción. Quizá se deban en gran medida al deplorable maltrato que ha sufrido el estudio de nuestra historia, carente de objetividad desde tiempos lejanos. Desde luego no es el caso de una de las épocas de mayor esplendor naval, cuando, en 1789, el baillío Valdés comisiona prestigiosos oficiales de la Armada para realizar una exhaustiva recopilación documental; por ejemplo, Fernández de Navarrete, en el que brillantemente se basaba en 1946 el capitán de navío Julio F. Guillén de la Real Academia de la Historia, en su *Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete*, para resaltar la necesidad de un archivo que concentrase la dispersa documentación relativa a la Armada.

Pero no es solamente un pensamiento propio de épocas pretéritas. En una muy reciente obra británica, *The Development of British Naval Thinking*, del

prestigioso historiador Geoffrey Till, el que fue almirante de la flota británica entre los años 1989/93, Sir Julian Oswald, resalta que es explicable que los mandos navales de bajo nivel se preocupen casi exclusivamente por la operatividad, pero que los de alto nivel precisan una plataforma que les proporcione la altura de visión adecuada para el ejercicio de sus funciones: la historia naval, eso sí «científicamente» estudiada, es decir, con el carácter más riguroso y aséptico, y para ello es imprescindible el análisis y estudio de la documentación original.

La actitud actual de la Armada y del Ministerio de Defensa

En este punto es conveniente hacer una aclaración previa de carácter personal. Escribo estas líneas en situación de retiro, sin vinculación alguna con la Institución, salvo la propiamente afectiva de quien la ha servido durante toda su vida. Creo no haber sido una persona conformista, y a lo largo de mi carrera he expuesto mis opiniones con toda lealtad, por duras que fuesen, y he de decir que, en la mayoría de los casos, esta actitud no solo no me ha supuesto inconvenientes con mis superiores, sino todo lo contrario.

Por ello me siento libre para manifestar que todos a los responsables a los que se ha acudido en solicitud de ayuda para resolver los problemas expuestos han respondido con gran sensatez y preocupación, tanto dentro de la Armada como, hasta donde yo sé, en el Ministerio de Defensa, concretamente en la Dirección General de Infraestructura y la Subdirección General del Patrimonio.

Muestra evidente del interés de la Armada y del Ministerio de Defensa por impulsar este tipo de estudios fue la firma en Madrid el 2 de diciembre de 2010 de un convenio para fomentar, desarrollar y difundir los conocimientos sobre historia, patrimonio y cultura marítima a través de la creación de la primera cátedra interinstitucional de Historia Naval, impulsada por la Armada y la Universidad de Murcia. Aun cuando no tenga relación directa con el Subsistema Archivístico, esta cátedra será, probablemente, el mayor revulsivo para impulsar la demanda de documentación y, consecuentemente, de las exigencias sobre el Subsistema.

La conjunción de estas acciones supondrá un extraordinario incentivo para el estudio de nuestra historia marítima en todos sus campos, como manifestó el día 1 de marzo de 2011 en la conferencia de presentación, en la Universidad de Murcia, el catedrático de Historia Moderna Carlos Martínez-Shaw, al resaltar la necesidad de darle a la historia naval ese enfoque global análogo al que, en su momento, impulsó para el estudio del Mediterráneo el historiador Fernand Braudel, enmarcándolo en el análisis de su contexto sociológico y su influencia a lo largo del tiempo. La historia no puede reducirse a una mera descripción ordenada de acontecimientos. Son más necesarios que nunca el análisis, estudio y crítica profunda de todos los datos objetivos.

Lo que complica la situación es que ahora, en momentos de relativa conciencia de la riqueza e importancia de nuestro patrimonio documental y de la penuria de su estado de conservación, ha coincidido con la crisis económica más profunda de nuestra democracia, y a cada uno de estos responsables institucionales se les plantean problemas en los que deben tomar decisiones sobre las que, en algún caso, pueden pender incluso vidas. Es natural que vistas las cosas en su ámbito particular de competencia, den prioridad absoluta a lo inmediato, relegando aquello que, aun siendo trascendente, no aparenta urgencia imperativa en la acción.

Sin embargo, considerando este problema en su nivel real, constatando que tiene dimensión nacional y supera ampliamente el ámbito particular de la Armada e incluso de la Defensa, el esfuerzo requerido para su resolución es relativamente muy reducido y los beneficios que puede aportar a medio y largo plazo incommensurables.

Es un síntoma desgraciado que, en algún aspecto, la recuperación de nuestro patrimonio, como ha sucedido con el sumergido, haya sido ejecutada por saqueadores, únicos conscientes y consecuentes con su valor, aunque limiten su consideración al aspecto estrictamente material. Más triste aún resulta que permitamos que se hunda en un océano de descomposición nuestro pasado histórico, fundamento básico esencial de nuestro futuro. Es imperativo que acudamos a su salvación.

Además de una obligación legal, moralmente es nuestro deber ineludible actuar de inmediato, en opinión del que suscribe, en el único sentido éticamente responsable: emprender las acciones necesarias, promoviendo si es preciso un esfuerzo a nivel nacional, para poner a salvo el comúnmente denominado Patrimonio Documental de la Armada.



Gabinete dental con Force Protection.
(Foto: J. Álvarez Fernández).



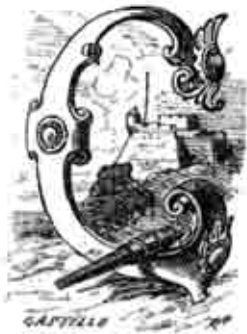
OCEAN SHIELD: LA CONTRIBUCIÓN DE LA ALIANZA ATLÁNTICA A LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA EN EL ÍNDICO

Commodore David WOLFE (UK RN). Knowledge management director-AJFC Lisboa

Coronel Jaime SEMPERE RAMÓN (SP EA). Joint Policy Application & Lessons Learned Branch Head-AJFC Lisboa
Tte. coronel Daniel M. AGRAMUT LÓPEZ (SP IM). Analista Marítimo (Sec. Inteligencia)-AJFC Lisboa

Comandante Carlos ZALOÑA GARCÍA (SP ET). Centro de Situación OOS-AJFC Lisboa
Antonio MARÍN (SP Civ). Analista Operacional-AJFC Lisboa

Introducción



OMO continuación a otros artículos aparecidos en la REVISTA GENERAL DE MARINA (octubre 2010, enero 2011) firmados por españoles destinados por aquellas fechas en el Mando Conjunto Aliado de Lisboa (AJFCLB), y como complemento también de muchas otras referencias aparecidas en ella sobre EUNAVFOR y la lucha internacional contra la piratería, nos ha parecido oportuno requerir de nuevo la atención del lector al objeto de dar a conocer, un poco más en profundidad, el papel que está desempeñando la OTAN en su contribución a la lucha internacional contra los piratas del siglo XXI.

Creemos que es oportuno dado que, como consecuencia de la transformación que está preparando la Organización Atlántica tras la Cumbre de Lisboa, el Mando Operacional de la Operación OCEAN SHIELD, ejercido por el comandante del AJFCLB, será transferido al comandante del que será el único Mando Marítimo dentro de la nueva estructura de mando de la OTAN, el actual MC Northwood. Esta transferencia de Mando está prevista para el próximo 15 de noviembre, por lo que tal vez ya se haya producido cuando este artículo vea la luz.

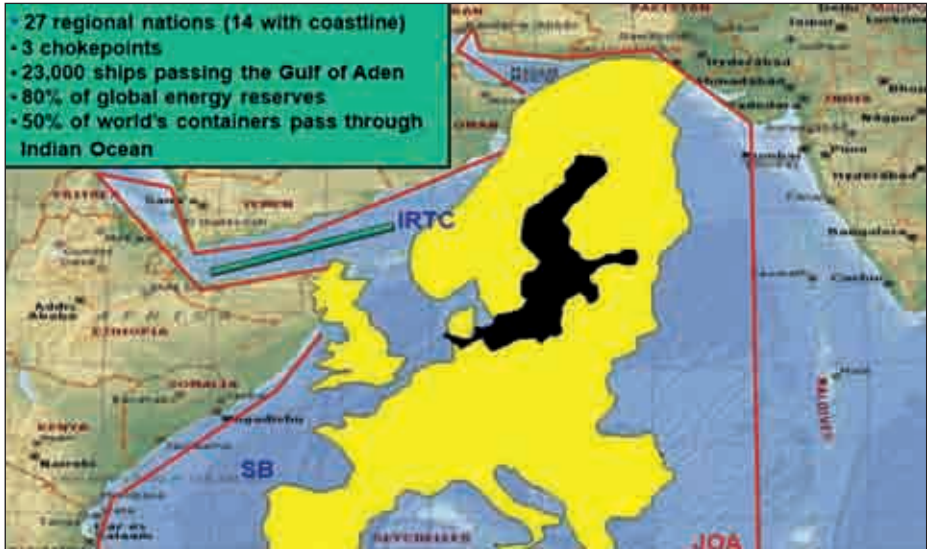


Figura 1.—Área de Operaciones Conjunta (JOA), con la superimpresión a escala del mapa de Europa occidental, mostrando la vasta extensión en la que operan las fuerzas de la OTAN. Un comandante de la TF508 comparó la misión con patrullar un área del tamaño de Francia con solo dos coches de policía.

Queremos que esta humilde contribución de algunos de los que nos hemos visto envueltos en esta operación por mor de nuestro trabajo cotidiano sirva para reafirmar la innegable necesidad de cooperación entre todas las fuerzas desplegadas en el área del Índico y también como un reconocimiento expreso a la Armada y a la Fuerza Aérea españolas que, integradas en la Operación ATALANTA, están ofreciendo con su esfuerzo, dedicación y buen hacer, un continuo ejemplo de profesionalidad que no pasa desapercibido a ninguno de los múltiples actores que operan en la zona; y como muestra más cercana, ahí queda la actuación del *Galicia*, con el rescate de la rehén francesa Evelyn Colombo y la detención de sus secuestradores.

Una de piratas

En Somalia son las 04:19 Z y el mercante con bandera maltesa Caravos Horizon surca las peligrosas aguas del golfo de Adén. La experiencia del capitán Jerry Bones, responsable del buque, la tripulación y de los más de doscientos contenedores de material electrónico que debe trasladar a Filipinas, le dice que en cualquier momento puede verse sometido a un ataque

pirata, y que una travesía tranquila puede verse convertida en una pesadilla de varios meses de duración. Por ese motivo, la tripulación, distribuida en turnos de servicio, vigila con denuedo los trescientos sesenta grados del horizonte.

Amanece por la proa, el clima es agradable y una ligera brisa apenas es capaz de mover la bandera maltesa que ondea en la popa. Las condiciones son las ideales para que los piratas intenten dar caza a otra de sus presas, un trofeo por el que exigirán una recompensa millonaria. El capitán Bones lo sabe porque ha atravesado decenas de veces el golfo de Adén y es plenamente consciente del peligro. Siempre al mando del Caravos Horizon, se considera un afortunado por haberlo hecho sin recibir nunca un ataque pirata.

La cubierta ha sido protegida con alambrada de espino, las mangueras contra incendios están listas para intentar abortar cualquier intento de abordaje y sabe que incrementar la velocidad y llevar a cabo maniobras zigzagueantes serán claves para eludir un potencial ataque. El propietario de la compañía ha modificado una de las cámaras seguras del mercante para que sirva como refugio (ciudadela) en la que se acogerá la tripulación en caso de abordaje. Desde ella se puede gobernar el buque y se la ha dotado de comunicaciones satélite. El armador tan solo ha denegado la petición de Bones de embarcar un equipo de seguridad privado; nunca antes la compañía ha adoptado tal medida y nunca lo hará, por lo menos a corto plazo.

Una vez cruzó el canal de Suez, el capitán se registró con UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Organization) y el NATO Shipping Centre. De esa manera sabe que podrá informar de cualquier intento de ataque a la organización que está en contacto con las fuerzas navales que patrullan el área, y que podría recibir ayuda militar en un breve plazo de tiempo.

El operador de radar del puente da la señal de alarma: dos contactos se aproximan a más de 20 nudos. Por su eco y velocidad, deduce que se trata de dos embarcaciones con motor fueraborda. Están a unas cuatro millas náuticas, pero si no se activan los protocolos de seguridad de manera inmediata, podría ser fatal para el Caravos Horizon. La vigilancia se fija en la orientación que marca el radar, pero aún no se tiene contacto visual.

El capitán Jerry Bones informa a UKMTO de la circunstancia, mientras se cerciora que todas las BMP (Best Management Practices-Medidas aconsejadas frente a un ataque) que dependen de su mando están listas para ser empleadas.

UKMTO ya ha reflejado el mensaje de alerta en el Sistema Mercury. Mercury es un chat que corre por Internet, en el que están registrados como usuarios todos aquellos actores, civiles y militares, que luchan contra la piratería en el océano Índico. UKMTO se alza en ese foro como el portavoz de todos los mercantes registrados que transitan sus aguas y, una vez más, acaba de remitir un mensaje de ataque inminente.

Todas las fuerzas navales desplegadas ya saben que el Caravos Horizon está en problemas o, al menos, puede estarlo en los próximos minutos. El navío Andrea Doria (ITA) es el buque insignia de la Agrupación Naval CTF508 que la OTAN tiene desplegada en la zona. El jefe de dicha fuerza, almirante Matezzi, ya ha impartido instrucciones al resto de buques en caso de que se presente un ataque similar al que puede sufrir el Caravos Horizon. Pero en el área no solo opera la OTAN: la UE tiene su propia fuerza (EUNAVFOR) y la Fuerza Marítima Combinada (CMF) la suya. Estas son las tres principales fuerzas desplegadas en el área (comúnmente denominados Big-3 —los 3 Grandes—) que coordinan sus actuaciones en el Pasillo de Tránsito Internacional Recomendado (IRTC). Por ello, de nuevo, deben aunar esfuerzos y no malgastar las escasas fuerzas que la comunidad internacional tiene en una zona de océano tan vasta. El resto de actores también contribuirán en esta coordinación. Y Mercury es el mejor foro para ello.

Rápidamente todas las fuerzas y buques desplegados en la zona analizan la situación y comienzan a enviar sus respuestas. Rusia no tiene barcos en la zona, Corea del Sur informa que su buque más próximo está a unas cien millas. Finalmente, la fragata norteamericana De Wert, integrada en la CTF508 de OTAN, informa que se encuentra a unas 27 millas del Caravos Horizon y que procede hacia él. Igualmente, el escuadrón de aviones de reconocimiento que Japón tiene en la zona informa de que tiene un aparato en vuelo y que se dirige a reconocer el lugar del incidente. En cuatro minutos habrá sobrevolado al Caravos Horizon. El resto de actores ya sabe que un buque de guerra asume el liderazgo de este incidente.

Mientras, un componente de la tripulación del Caravos Horizon contacta visualmente con las dos embarcaciones que siguen aproximándose a gran velocidad al mercante. Han pasado cinco minutos desde que el capitán Bones ordenara informar del incidente a UKMTO. Se pueden observar unos cinco tripulantes por embarcación y parece que portan fusiles de asalto y lanzagranadas. Se actualiza la información a UKMTO, quien procede a plasmarla en Mercury. La fragata De Wert ha lanzado ya su helicóptero, punta de lanza para intentar abortar el ataque. En unos once minutos se encontrará sobre el Caravos Horizon. El capitán Bones ordena incrementar la velocidad a 24 nudos, el máximo que dan sus motores, y comienza a realizar maniobras zigzagueantes. Los siguientes minutos serán decisivos. Las embarcaciones piratas están echándose encima. Apenas hay oleaje y eso les permite maniobrar, si cabe, con más agilidad. Repentinamente las alarmas saltan en el puente de mando del Caravos Horizon. Han recibido un disparo de lanzagranadas. El proyectil ha impactado en la parte superior y no hay heridos, pero todo indica que es tan solo un disparo de advertencia para obligar al Caravos Horizon a parar máquinas. El capitán continúa implementando las BMP y ordena la máxima protección a la tripulación.

Las maniobras del Caravos Horizon le permiten ir sorteando los ataques piratas que ya han disparado otros dos proyectiles y fuego de fusil. La situación es extrema y el capitán Bones, temiendo que la ayuda no llegue en los siguientes minutos, valora seriamente dirigirse y protegerse en la ciudadela del buque. Pero, tras varios intentos fallidos de abordaje, finalmente se escucha el sonido de un helicóptero que se aproxima por babor. El P3-C japonés ha informado en Mercury sobre un barco nodriza que espera a unas seis millas del Caravos Horizon, y del que parecen haber partido sendas embarcaciones.

El helicóptero del De Wert ya sobrevuela al mercante y observa a las dos embarcaciones que se revuelven con agilidad para encontrar un hueco por el que abordar el mercante. Las embarcaciones piratas no se sienten hostigadas por su presencia, y por ello realiza varios disparos de aviso. Finalmente parece que los atacantes sienten la amenaza y abortan el ataque. A la misma velocidad que se aproximaron, se retiran en la dirección del barco nodriza. El helicóptero los sigue a una distancia prudencial.

El Caravos Horizon está de enhorabuena porque ha conseguido evadir el primer ataque que recibe en aguas del golfo de Adén. El De Wert informa en Mercury del resultado fallido del ataque pirata y, mientras, trata de localizar y seguir al buque nodriza que ha lanzado los botes piratas. Tras cuarenta y cinco minutos se encuentra en sus inmediaciones, pero el pesquero que ha servido como lanzadera tiene nueve ciudadanos yemeníes (toda su tripulación) como rehenes a bordo. El abordaje y liberación del barco no podrá producirse conforme a las Reglas de Enfrentamiento (ROE) aprobadas en SHAPE debido a que tal acción pone en peligro la vida de la tripulación. No obstante el comandante en jefe de la fuerza de la OTAN ordena que se haga seguimiento a dicho barco para evitar nuevas escaramuzas e intentos de piratería. Esta vez ha sido imposible dar caza a los ejecutores, pero se ha impedido un nuevo secuestro por el que finalmente se pagarían no menos de cuatro millones de dólares americanos.

La Operación OCEAN SHIELD

Esta secuencia real, ocurrida hace unas semanas en el golfo de Adén, se produce decenas de veces a lo largo del año en las aguas del océano Índico próximas a Somalia. En la mayoría de los casos el ataque es repelido por el navío atacado o por las fuerzas militares desplegadas, pero también es cierto que en algunas ocasiones el ataque finalmente es exitoso, pasando a engrosar la lista de barcos secuestrados.

Tal y como se ha relatado, la coordinación es primordial para el éxito de la operación. Iremos desgranando a continuación diferentes aspectos de esta coordinación junto a otros de mando y control que se han demostrado clave durante los dos años de existencia de la Operación OCEAN SHIELD.

La Operación OCEAN SHIELD (OOS) se inició el 17 de agosto de 2009 como continuación a las Operaciones OTAN ALLIED PROVIDER y ALLIED PROTECTOR. La primera tenía como objetivo fundamental la protección de los buques del programa mundial de alimentos (WFP), y la segunda ampliaba dicho objetivo a la colaboración con las demás organizaciones internacionales y países con buques de guerra presentes en la zona con el objeto de luchar contra la piratería y permitir el libre tránsito de una forma más coordinada. Para su planeamiento se tuvieron en cuenta los principios de lo que conocemos como *Comprehensive Approach*, tratando de integrar todos los aspectos relevantes para el éxito de la operación. Como resultado, el plan de operaciones se focaliza en cuatro campos de actuación diferentes: no tolerar actos de piratería; coordinación integral entre todos los actores participantes; divulgar normas de conducta para buques mercantes que transiten la zona junto a la implementación de redes de alerta y; por último, ayudar a los países del Cuerno de África a mejorar sus propias capacidades para poder hacer frente a la amenaza pirata.

La fuerza naval de OTAN en la zona se integra en la Task Force 508 (TF 508), formada por buques del Standing NATO Maritime Group 1/2 (SNMG1 o SNMG2) asignados a la OOS bajo el control táctico del Allied Maritime Component Command en Northwood, y bajo el mando operacional del Allied Joint Force Command Lisbon en Portugal.

El ejemplo que hemos utilizado al inicio de este artículo, da una clara idea de parte de las actividades que la OTAN desarrolla dentro del primer campo de actuación que hemos señalado. En este cometido también se empeñan la mayor parte de las fuerzas militares que operan en el Índico, y

	OTAN	EU	CMF	Otros	TOTAL
Intervenciones decisivas	3	3	5	9	20
Disrupciones	81	85	42	165	373
TOTAL	84	88	47	174	393

Figura 2.—Datos sobre intervenciones directas contra la piratería por los diferentes actores. Por intervenciones decisivas entendemos aquellas sobre barcos secuestrados con piratas a bordo y que tras intervención militar pudieron ser liberados.

especialmente las fuerzas de la Unión Europea integradas en la CTF 465 (Operación ATALANTA) que opera bajo mando operativo del Cuartel General Operacional de la Unión Europea (EU OHQ) en Northwood. Otro importante actor militar en la zona es la Combined Maritime Forces (CMF) que, liderada por Estados Unidos, integra a unidades de diferentes países y mantiene su cuartel general en Bahrein. Esta última coalición conduce tres diferentes misiones en el área a través de tres distintas CTF: CTF 150 (contra-terrorismo), CTF 151 (contra-piratería) y CTF 152 (que opera en el golfo de Arabia para impedir la desestabilización). Otro significativo conjunto de países también despliega sus medios militares en el área con mayor o menor regularidad, y podríamos cifrar el número de buques militares que diariamente participan en operaciones relacionadas con la piratería en una media de treinta unidades.

El cuadro de la figura 2 muestra la contribución de los diferentes actores en zona a esta faceta de interceptar las acciones de la piratería desde el inicio de la Operación OCEAN SHIELD.

Con respecto al segundo campo de actuación de OCEAN SHIELD, es evidente que ante la gran afluencia de distintas fuerzas aeronavales en la zona (pertenecientes a diferentes organizaciones, coaliciones o países), la necesidad de colaboración entre todas ellas emerge como primera necesidad.

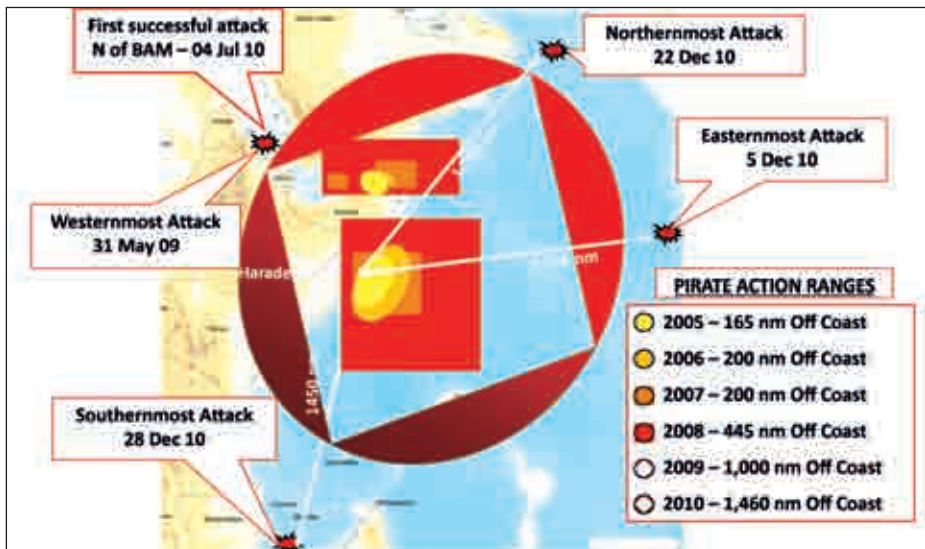


Figura 3.— Tras un año de operación, la presencia naval de forma continuada en el IRTC redujo de forma considerable el número de buques atacados por los piratas en dichas áreas, con lo que les obligó a modificar tácticas y a expandir sus zonas de actuación desde el mar de Arabia hasta las costas de Tanzania y Mozambique, internándose en el océano Índico hasta las costas de la India.

En realidad la colaboración de tantos diferentes actores sobre el mar no tiene precedentes en la historia. La OOS está inexcusablemente concentrada en la respuesta global contra la piratería, aunque hemos de reconocer que aún existen limitaciones y algunos despropósitos, cuando no fronteras, a la hora de hacer operativo el concepto entre todos los actores. No obstante, desde el inicio de la operación se ha mejorado considerablemente la coordinación entre las diferentes fuerzas, especialmente entre los denominados *Big 3* o también NEC (NATO-EU-CMF). La mejor muestra de esa coordinación es que han sido elaborados Conceptos de la Operación (CONOPS) de forma coordinada entre sus tres cuarteles generales para dos áreas de interés especial: *Internationally Recognized Transit Corridor* (IRTC) y *Somali Basin* (SB).

Las tres CTF se alternan como Coordinadores del IRTC y de la SB cada seis meses aproximadamente, y para la vigilancia de dichas áreas se dedican buques de las tres fuerzas navales operando de forma conjunta, cooperativa y lo más eficazmente posible para evitar las acciones directas de los piratas sobre sus presas.

Debido a la enorme extensión de la JOA (*Joint Operations Area*) y a la escasez de medios disponibles para controlarla en su totalidad, se hace necesario mejorar la coordinación de esfuerzos en la lucha contra la piratería. Para ello se realizan reuniones Combinadas de Coordinación (CCB) por videoconferencia entre los tres Estados Mayores de NEC, donde se ponen en común todos los puntos de vista. Uno de los principales asuntos tratados en dichas videoconferencias es la valoración de la amenaza pirata a corto y medio plazo, lo que algunas veces redundaba en una nueva distribución de la fuerza naval y aérea, tratando de repositionarlas donde se prevea una mayor actuación de los piratas. Todas las decisiones que se adoptan son por consenso. Entre estas podemos destacar la prioridad en los reconocimientos aéreos y de superficie de los posibles campos piratas y de las áreas de operaciones de los piratas en la mar (POA), zonas en las que estos actúan con asiduidad dependiendo del tiempo atmosférico (periodo de monzón o entre monzones).

La lucha contra la piratería es una experiencia única en cuanto a los distintos grados de cooperación, no formalizados en su totalidad, con otros importantes actores presentes en el área, como India, China, Japón, República de Corea o Rusia, que actúan bajo su mando nacional, proporcionando principalmente escolta a convoyes de su propio país u otros países con los que mantienen acuerdos. Dado que actúan en la misma área de operaciones, es necesario mantener cierto control sobre estas fuerzas, por lo que el mando encargado de coordinar el IRTC supervisa también los convoyes y escoltas que transitan el corredor, a fin de compartir información y en caso necesario apoyarse mutuamente ante cualquier acción pirata que se produzca.

Sobre el tercer campo de actuación, focalizado en la industria mercante, es oportuno recordar que tras el primer año de esta nueva operación aliada, un informe de la Organización Marítima Internacional (IMO) reflejaba que en los

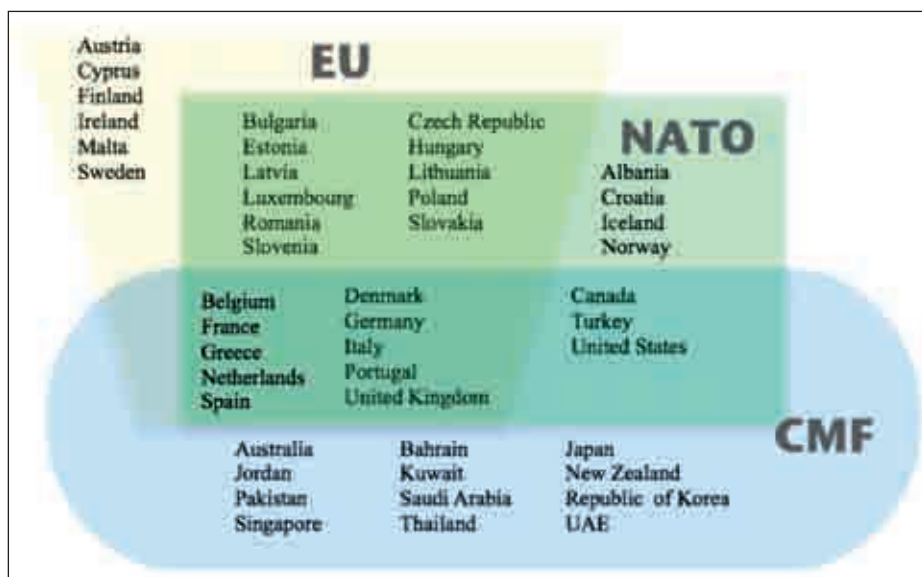


Figura 4. — Naciones pertenecientes a NEC. Nada menos que diez países pertenecen a la vez a las tres diferentes coaliciones presentes en el Índico.

nueve primeros meses del 2010 habían ocurrido 164 ataques contra buques en las costas de Somalia, con el resultado de 37 secuestrados. Durante el mismo periodo del año 2009, los datos se referían a 193 ataques y 33 buques secuestrados. Con estas estadísticas no podía inferirse que se hubiera conseguido una mejora sustancial de la situación, pero en el mismo documento se alertaba de un incremento en la violencia empleada por los piratas y se reconocía una mejora en la efectividad de las operaciones navales.

Desde la visión militar, se hizo un esfuerzo conjunto para la progresiva implementación por parte de la industria de lo que se vino a llamar *Best Management Practices* (BMP). Se trata de una publicación dirigida a la comunidad marítima que en sucesivas ediciones recomienda una serie de medidas de autoprotección y procedimientos para minimizar las posibilidades de éxito de un ataque pirata. A finales del 2010, las medidas de protección de los buques mercantes ya habían sido suficientemente difundidas y mayoritariamente implementadas por las compañías. Mientras que en octubre de 2010 había 18 buques secuestrados con 389 rehenes, a la hora de redactar este artículo hay 11 buques secuestrados y 268 rehenes. Algunas de las medidas y procedimientos de comunicación de alerta han quedado recogidos en el ejemplo que abre este artículo y su implementación puede considerarse, al menos, tan importante como la propia presencia de unidades militares en el área.

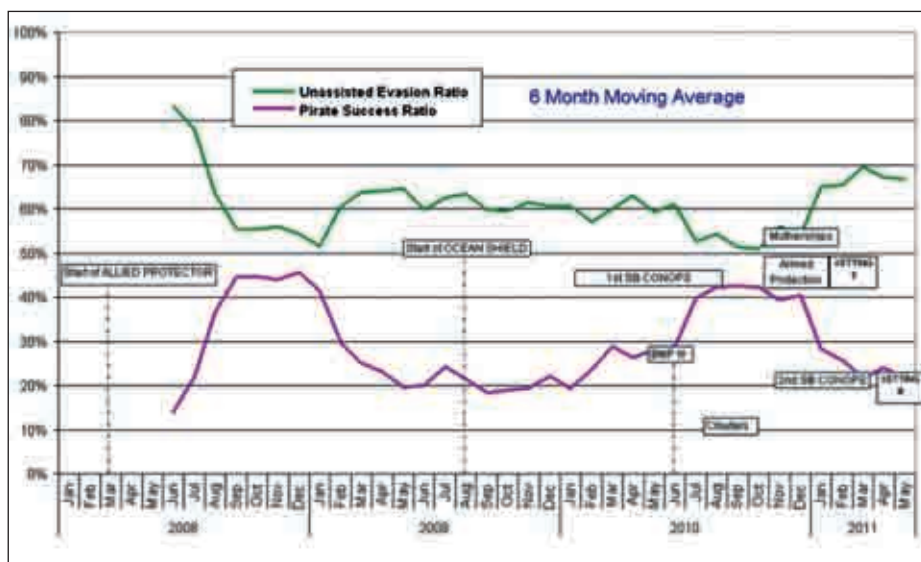


Figura 5.—Evolución de la tasa de éxito de los abordajes piratas frente al ratio de evasión (sin asistencia militar) conseguido por los mercantes.

Se estima que más del 50 por 100 de las buques mercantes que transitan la JOA emplean equipos armados de protección, proporcionados por compañías privadas de seguridad, con el consiguiente peligro de convertir el océano Índico en un nuevo *far west*. La Organización Marítima Internacional (IMO) ha emitido dos circulares que contienen instrucciones provisionales para los países de bandera y los operadores privados acerca de la selección de esas compañías privadas de seguridad, su responsabilidad, mando y control, embarque y desembarque de armas, normas de actuación en caso de incidente, y un largo etcétera.

Estas instrucciones provisionales están siendo revisadas y completadas en un esfuerzo coordinado por el Grupo de Trabajo 3 del CGPCS (1). Los PCASP (Personal Armado de Seguridad Contrato Privadamente) no son aprobados ni recomendados, con carácter general, por las instrucciones. Su uso debe considerarse muy cuidadosamente, caso por caso, y no debe suponer una alternativa a las BMP, sino un nivel adicional de seguridad.

(1) El CGPCS (*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*) se estableció el 14 de enero de 2009 por Resolución 1851 del Consejo de Seguridad de UN para facilitar el diálogo y la coordinación de acciones entre estados y organizaciones en contra de la piratería en las costas de Somalia.

El gráfico de la figura 5 muestra la fuerte relación inversa existente entre el ratio de evasión no asistida conseguido por los buques mercantes, a través del empleo de BMP y PCASP, y el fracaso de los ataques piratas. Hacia junio de 2011, los barcos mercantes estaban evadiendo los ataques piratas, sin asistencia militar, en un 70 por 100 de los casos. Este es un dato revelador de la importancia que tiene la implantación y el cumplimiento de las BMP.

La solución a largo plazo

El último campo de actuación de la OOS es el *Regional Capacity Building* o RCB. Los aspectos que contempla esta iniciativa de desarrollo regional de capacidades se dirigen esencialmente al desarrollo de la seguridad marítima y consecuentemente al refuerzo de la ley y del orden jurídico.

El CGPCS¹ estableció cuatro grupos de trabajo abiertos a la participación de todos sus miembros. Reino Unido dirige el Grupo de Trabajo 1, sobre coordinación operacional y *capacity building* en la región, con el apoyo del IMO. Con él se trata de proveer de una coordinada y unificada actuación entre las diversas organizaciones internacionales que colaboran con los estados regionales para ayudarles a restaurar un entorno marítimo seguro y sostenible en el Cuerno de África. La OTAN, bajo los auspicios del CGPCS, mantiene relaciones de trabajo con otras organizaciones como el IMO, UE, CMF, USAFRICOM y los estados de la región para maximizar el potencial de los limitados recursos y evitar la duplicación de esfuerzos en apoyo de los distintos actores regionales.

A nivel operacional, para las fuerzas navales de OTAN en la zona, esta colaboración se traduce en adiestramiento y apoyo a las fuerzas de guardacostas de los países de la zona (Somalia, Yemen, Tanzania, Kenia, Seychelles, Etiopía y Yibuti), aprovechando las visitas que realizan a sus puertos con el fin de reaprovisionarse para sus largas estancias en la mar.

En la actualidad, se están desarrollando planes para que personal del NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre imparta entrenamiento a los Destacamentos de Protección de Barcos (*VPD-Vessel Protection Detachments*) que, provistos por los países de la región, embarcarán en mercantes evitando así las escoltas de barcos de guerra, que podrán dedicarse a otras tareas esenciales de la lucha contra la piratería. La Alianza también está involucrándose en la serie de ejercicios CUTLASS EXPRESS que, liderados por Estados Unidos, intentan aumentar las capacidades antipiratería de algunos de los países africanos bañados por el Índico.

El planeamiento y la coordinación de las actividades RCB resultan complejos e incluyen un amplio abanico de partes involucradas. Son también varios los foros que aportan al Grupo de Trabajo 1 del CGPCS sus contribuciones en esta materia, entre los que cabe destacar el SHADE (*Shared Aware-*



Figura 6. — Área de amenaza.

sus aguas territoriales seguras no han sido claro objeto de la amenaza pirata.

Es justo resaltar también que los estados regionales están realizando un esfuerzo para el desarrollo de sus capacidades propias y extender su mutua colaboración para poder enfrentarse a la amenaza de los piratas.

Epílogo

A pesar de los esfuerzos de las fuerzas navales y otras muchas organizaciones que contribuyen a la contención de la piratería, el control completo del fenómeno parece utópico, teniendo en cuenta la gran diversidad de aspectos que inciden en el problema y que no pueden ser resueltos únicamente por la presencia marítima militar, por ejemplo, implicaciones legales, zonas tribales en tierra, inestabilidad en el país, etcétera.

A pesar de la progresiva mejora en la coordinación de todos los actores participantes en la JOA y de la disminución de la tasa de efectividad de los

ness and Deconfliction), en el que los recursos disponibles son identificados y asignados a tareas específicas y el *Training Awareness and Deconfliction Meeting*, que gestiona las necesidades de adiestramiento.

En definitiva, el objetivo que se persigue con el RCB es capacitar a los actores regionales para que puedan desarrollar su propia capacidad de actuación en contra de la piratería, de modo que en el futuro sea posible reducir la presencia de unidades militares navales internacionales. Más aún, esta suficiencia de medios regionales se considera clave para la estrategia de salida de OTAN de las operaciones en el Cuerno de África.

La figura 6 muestra claramente esta necesidad, ya que aquellos países con un poder naval suficiente para mantener

piratas, el problema se nos antoja de lejana resolución. La falta de expectativas de futuro para muchos jóvenes y el incentivo de conseguir dinero rápido facilitan el que estos caigan en las redes de los distintos clanes piratas que se extienden a lo largo de toda la costa somalí. Es ahí, en tierra, donde las verdaderas causas de la piratería se encuentran, y para frenar su expansión se requiere implementar la seguridad en todo el territorio de Somalia, no solamente en la mar.

Actualmente, el Gobierno Federal de Transición somalí (TFG) está tratando de establecer estructuras de gobierno y de justicia, pero todos estos esfuerzos serán baldíos si la situación de inseguridad que padece el país no se soluciona. Somalia continuará siendo un estado fallido mientras no controle la totalidad de su territorio y no disponga de los medios necesarios para ejercer su autoridad. Una de las principales causas de esa inestabilidad es la presencia de Al Shabaab, una organización islámica ampliamente extendida por todo el territorio somalí, principalmente en el sur y en continua lucha con el TFG por el control del país.

Además Somalia está padeciendo una de las sequías más importantes de su historia, cuatro millones de somalíes están afectados por la hambruna, y de éstos tres millones se encuentran en el sur de Somalia (territorio controlado por Al Shabaab). Se estima que 750.00 personas están en riesgo de muerte en los próximos cuatro meses.

Todo lo anterior imposibilita al TFG para desarrollar una fuerza de policía y guardacostas que pueda actuar contra la piratería, dado que su principal esfuerzo está enfocado en su propia supervivencia.

Tras dos años de Operación OCEAN SHIELD, también parece evidente que la industria mercante debe dar un paso más al frente y descargar parte del peso de la protección que actualmente desempeñan las fuerzas navales. La protección de los navíos mercantes con equipos de seguridad, privados o militares, empieza a valorarse como una de las mejores opciones para evitar la piratería; ciudadelas seguras y equipadas, medidas de autoprotección y otra serie de BMP, recogidas en la última edición (recientemente publicada) del manual BMP v.4, comienzan a alzarse como el mejor complemento a una protección militar, siempre escasa en un área de más de 1,1 millones de millas cuadradas.

Desde el puente, trinquete y canales patagónicos.
(Foto: S. Gallego Pérez).



OFICIAL E INGENIERO

Alfredo PARDO MARTÍNEZ



UAN del Águila y Arellano, maestre de campo, con 30 años al servicio en la Infantería, ya había participado prácticamente en todas las campañas militares de la época (Sicilia, Flandes, África) cuando desembarcaba con sus tercios en la Bretaña francesa, en 1593, para auxiliar a los católicos franceses que luchaban contra Enrique IV, el nuevo rey de Francia, protestante y aliado de los ingleses. Tomó la ciudad de Brest y mandó crear un pequeño fuerte al otro lado de la rada, en su zona más angosta, para cerrar la bahía y proteger el acceso al puerto.

La guarnición de dicho fuerte, en la península de Crozón, fue atacada por mar y tierra por un ejército franco-británico muy superior. Después del asedio y duros combates, el fuerte fue tomado, quedando únicamente 13 supervivientes. Desde entonces aquella punta defendida por los tercios mantiene el nombre de la *Pointe des Espagnols*.

Actualmente, la Escuela Naval francesa se encuentra en la profunda campiña francesa, en la península de Crozón, en la pequeña comuna de Lanveoc, vecina de la Punta de los Españoles; cada vez que alguien me pregunta qué se le ha perdido por allí a un militar español, le digo que no soy el primero y le cuento la historia del bravo Juan del Águila.

El puesto de oficial de intercambio entre las escuelas navales francesa y española se creó en 2008 con el objetivo de preparar el terreno para futuros intercambios entre alumnos y profesorado de ambas escuelas, dentro de la iniciativa europea de buscar una convergencia en las formaciones iniciales de oficiales de carrera, y como parte del proceso necesario para una mejor cooperación entre los ejércitos europeos.

Las funciones que me asignaron al llegar a esta escuela fueron en principio las de profesor de astronomía y navegación. Pasado el primer año y conocidas mis referencias como antiguo oficial de submarinos embarcado en un SNA francés durante dos años, el jefe de estudios de esta escuela me propuso mandar la brigada de aspirantes de primero. Mi sorpresa no fue poca, pues era la primera vez que un oficial extranjero mandaba una promoción de recién

École navale. Un officier espagnol à un poste clé



re du Poulmic. Des enseignants ou des instructeurs, également. Mais des officiers étrangers à ce poste, il s'agit d'une première. Il fallait oser, quitter à boussuler les habitudes et les traditions les mieux ancrées !

Alfredo Pardo est le directeur de cours de cette nouvelle promotion d'élèves-officiers, les « fistots », dans le jargon. Cette pièce rapportée a la responsabilité de la motivation et du suivi des 100 élèves. Inachevement arrivés. C'est à lui d'insuffler la dynamique et de faire respecter le cadre militaire de la promotion. C'est dire la responsabilité et l'honneur qui lui a été fait. « J'ai bien conscience que c'est une première dans la Marine et au sein des différentes écoles militaires ».

Sous-marinier de métier
 À 41 ans, le capitaine de corvette (quatre galères) a véritablement le profil de l'emploi. Sous-marinier de formation, habitué à travailler auprès des marins français (deux années passées à bord de sous-marins français à Toulon), il embarque cette fois-ci pour deux années entièrement dédiées à une marine amie.

« C'est un beau défi. Je me dois d'être à l'écoute de ces jeunes filles (10%) et garçons qui font leurs premiers pas dans l'instruction ». Plutôt à l'aise en français, l'officier espagnol s'efforce aussi d'être irréprochable sur la forme, la grammaire, le vocabulaire, les mots choisis. « Ma crédibilité passe déjà par là. Le plus difficile, c'est de trouver les mots justes et les bonnes intonations en français », et particulièrement auprès de ces jeunes aussi brillants, attentifs, débordant d'énergie et d'envie de bien faire. La question se pose surtout lorsque j'ai besoin de hausser le ton et de faire preuve d'autorité. J'ai d'ailleurs toujours les plus grandes difficultés à me lâcher en français... ».

Pour le reste, son expérience de plus de dix années passées à bord des sous-marins d'attaque l'aide au jour le jour. « La vie, la discipline et le langage des marins sont universels ».

Jusqu'à 10% d'abandons
 Des différences notables avec l'école navale espagnole ? « En France, j'ai l'impression qu'il y a plus de pragmatisme, notamment au niveau de la représentation et des défilés militaires. Je crois aussi que les élèves français acquièrent plus rapidement leur autonomie ».

Son objectif principal ? Aider à l'épanouissement des nouveaux élèves et limiter le nombre d'abandons, qui peuvent approcher les 10% dans certaines promotions.

Stéphane Jézéquel

Entrevista en el diario nacional *Télégramme*, octubre de 2009.

ingresados en una academia militar en toda Francia; sin embargo, solo cabía aceptar y confiar en que el espíritu de Juan del Águila me guiara en la contienda.

La política aperturista del almirante-director de la escuela, entonces el contralmirante Soudan, era la de promocionar la École Navale hacia lo internacional para liderar la formación de oficiales de las marinas en Europa, en consonancia con la entonces presidencia francesa de la UE. Para él no bastaba con mantener o abrir nuevas relaciones con las escuelas navales en Europa, sino que había que romper moldes y abrir camino, de ahí el interés de proponerme para tal puesto. Enseguida la decisión llegó al Estado Mayor (EM) en París, que no puso veto a tal propuesta e incluso en la prensa nacional hubo un eco de que algo estaba cambiando en la tradicional Marina Nacional, la Royale.

Este pasado verano finalizó mi periodo como comandante de brigada de la promoción EN 09, con mando sobre tres oficiales (dos capitanes de corbeta y un teniente de navío), tres suboficiales y 93 alumnos, que continuarán su formación ya con el grado de oficial.

Sobre la organización de la École Navale

La École Navale tiene tres departamentos de enseñanza que son los pilares de la formación de los guardias marinas: la humana y militar, la marítima y la científica. Esta última está impartida y dirigida por profesorado civil. Esta

école entra dentro del club de las prestigiosas escuelas de ingenieros (*grande école d'ingénieurs*) y como tal su departamento de ciencias debe responder a unos parámetros comparables al resto de escuelas de ingenieros en Francia.

La necesidad de mantener unos estándares en la formación científica, cada vez más exigentes, obliga a una gran coordinación y flexibilidad en la programación del conjunto de la formación y a no pocas renunciadas de proyectos puramente específicos del ámbito marítimo-militar.

Por tanto, aunque la escuela está mandada por un contralmirante, éste está sometido a las vicisitudes que tiene cualquier escuela de ingenieros, entre las cuales se encuentra competir dentro del *ranking* nacional del resto de escuelas (puesto 33 de entre las mejores 60 del país en 2010). Para ello debe alcanzar una serie de indicadores anuales, como son el número de publicaciones de su instituto de investigación, número de doctorados, porcentaje ocupacional a la salida de la escuela (en este caso tienen ventaja, ya que el 100 por 100 de los alumnos son empleados por la Marina nacional), entre otros.

¿Y por qué deben prestarse a esta competición entre escuelas de ingenieros? Por un lado porque las subvenciones económicas a su instituto de investigación dependerán de estos datos, así como el dinero invertido por los grandes patrocinadores de proyectos como la GPEN (la regata del gran premio de la Escuela Naval de alcance nacional). Por otro, un buen *ranking* es un reclamo, y por tanto un factor de captación de los jóvenes candidatos que después de un bachiller y una preparación de base científica obligatoria de dos años (la «prépa») opositan para las escuelas de ingenieros en todo el país, entre ellas las escuelas militares. Así, de hecho ocurre que alumnos que no han ingresado en la escuela de ingenieros deseada encuentran que tienen nota para una escuela de ingenieros prestigiosa que además es militar, de donde a veces nace una vocación y otras una renuncia (de cien alumnos que entran, cinco abandonan la escuela el primer mes (datos 2005-2011; después las renunciadas son excepcionales).

En un país de gobierno centralizado como es Francia, la Marina tiene una organización descentralizada; en particular la École Navale es una institución con una gran autonomía que da cuentas de sus resultados ante su Dirección de Personal, a la vez que a la Comisión de Títulos de Ingenieros (CTI). Para ello, aparte de los departamentos de instrucción clásicos de una escuela militar, cuenta con departamentos propios de Prensa, Relaciones Internacionales (DIRINT), Relaciones Institucionales y un Instituto de Investigación Científica. Esta organización le permite proyectarse y abrir relaciones en el campo científico, académico, social, industrial y militar como mejor lo estime para conseguir los objetivos marcados por la Dirección de Personal en París.

Así, ejemplos de esta autonomía, sin necesidad de pasar por la bendición expresa del EM en París, son entre otros: poder coordinar el embarque de oportunidad de alumnos en unidades operacionales (gestión a nivel de coman-

dante de brigada-comandante unidad); intercambio semestral de alumnos extranjeros (gestión a nivel departamento de relaciones internacionales); pasantías de alumnos en universidades y empresas nacionales o extranjeras (gestión a nivel profesorado), o acuerdos con otras universidades para promover un doble diploma de ingeniero (nivel jefatura de estudios).

Para conseguirlo la École Navale cuenta con una política de financiación independiente, lo que le permite una flexibilidad para, entre otros, poder recibir donaciones económicas o materiales de patrocinadores; obtener beneficios impartiendo cursos a personal procedente del exterior, como los de liderazgo que se imparten a DCNS o másteres MBA. Los patrocinadores de la escuela son normalmente las grandes empresas y asociaciones que trabajan con la Marina: Thales, DCNS, NAFCO, AEN (asociación de antiguos alumnos de la École Navale) y otras de índole diversa.

No es fácil entender una organización de una escuela en constante cambio, pues en tres años la programación de estudios se ha ido adaptando a las nuevas necesidades, el régimen interior ha evolucionado y no parece que vaya a dejar de evolucionar. La impresión que me llevo es que la constante evolución forma parte de su buen funcionamiento.

Como muestra un botón, el *benchmarking* o seguimiento del mercado extranjero, para evitar anglicismos. El actual almirante-director de la escuela, contralmirante de Briancon, visitó recientemente un instituto de liderazgo en la escuela naval británica, y dentro de las líneas de progresión que periódicamente marca para la École Navale, ha copiado nuevas ideas en este área como es el caso de la implantación de un ejercicio de liderazgo en un ambiente en el que se complementa un alto componente intelectual a la vez que el estrés y la fatiga; como es el escenario de la reparación de fortuna de un vehículo para poder continuar y cumplir una misión dada, donde los alumnos deben mostrar sus conocimientos adquiridos en ingeniería al mismo tiempo que sus capacidades de liderazgo y control de estrés.

Además la École Navale participa en un proyecto social de tutoría escolar de adolescentes de institutos públicos de la región (proyecto *Horizons*). El objetivo es dedicar un equipo de alumnos de la escuela al seguimiento de jóvenes socialmente desfavorecidos con cierto potencial escolar. A través de visitas de unidades de la Marina, embarques en veleros, cursos de apoyo o ceremonias, los guardias marinas les incentivan a trabajar y obtener buenos resultados en el instituto para que puedan explotar en un futuro ese potencial. Esto podría analizarse como parte de una política de integración regional, al igual que la de cualquier empresa, con el valor añadido que se le da a la formación humana de los futuros oficiales.

De la materia prima al producto final

Los jóvenes guardias marinas franceses, como supongo en el resto de Europa, son impacientes y muy exigentes, tienen demasiada información a su alcance y están acostumbrados a buscar lo mejor en el menor tiempo y al menor coste-esfuerzo, lo que les hace en algunos casos alumnos brillantes y en otros simplemente supervivientes del sistema. Tienen un mayor espectro de propuestas, incluida la civil, y las decisiones que influirán en su futuro las toman cada vez a una edad más temprana. Eso les crea la ansiedad de ver si lo que estudian está directamente relacionado con aquello en lo que van a trabajar, porque se dispersan fácilmente.

En fin, el ser compatible obliga a ser competitivo, si no la retención no está asegurada, y mientras la École Navale procura hacerse atractiva ofreciéndoles una preparación cada vez más compatible, se debe desprender, poco a poco, de una formación militar inicial rigurosa y de peso si quiere ser competitiva. Desde hace años, para conseguir este objetivo se imparte la formación militar de forma discontinua durante toda la carrera, permitiendo a los alumnos concentrarse en sus estudios de ingeniería, de la misma forma que ocurre en Gran Bretaña y Alemania. La formación militar debe continuar después de la carrera en las primeras unidades donde embarquen, cuyos mandos se quejan de desempeñar cometidos que le deberían corresponder a la academia.



Preparación del desfile del 14 julio en los Campos Elíseos.

Siendo conscientes de las desventajas de esta formación militar discontinua, que se distancia de las academias militares más conservadoras, la École Navale pone durante los periodos de formación militar toda su atención en la progresión de la formación del liderazgo del alumno, organizando ejercicios de dirección de un equipo de hombres en situaciones de estrés físico y mental, al estilo anglosajón, con una dificultad gradual a lo largo de toda la carrera. Estos ejercicios, de poco valor táctico, tienen como fin mostrar a cada uno de los alumnos sus capacidades para el mando, el conocimiento de sus propios límites y aprender a mejorar sus resultados.

Por tanto, teniendo en cuenta que la variable «tiempo de formación» en la escuela tiene poco de variable, y en ella va la necesidad de dar una formación doble, la de oficial e ingeniero, la cuestión del millón es la siguiente: ¿formación de ingeniería de calidad a expensas de una formación marítimo-militar más superficial que sea recuperada durante los primeros años de destino o una formación de ingeniería básica para cumplir con la temida CTI y obtener el codiciado diploma, a la vez que una formación militar con garantías para que el oficial recién egresado se integre perfectamente en su primera unidad operacional?

Esa es la espada de Damocles en la École Navale, la lucha interna entre los civiles responsables de la formación científica y los cuadros de mando que exigimos más tiempo para formar a marinos y militares. Los primeros se quejan de la designación y gran movilidad de los alumnos para comisiones de todo tipo: ceremonias, captación, acción social, torneos deportivos, embarques de oportunidad, ejercicios de liderazgo... y en general exigen un funcionamiento de la École Navale igual que el de cualquier otra escuela de ingenieros, argumentando que no es serio el permitir tanta movilidad a los alumnos, con la consecuente pérdida de horas lectivas que después están obligados a recuperar de forma individual, negociando directamente con los profesores de las materias y a través de cursos *on line*. A ello hay que añadir la doble responsabilidad de los profesores de apoyar la investigación en la escuela para mantener los estándares requeridos.

Si traslado la pregunta ¿qué tipo de formación prefieres? a mis alumnos, hastiados de tanta integral y filtro de Kalmman, ellos responden sin dudar «más formación militar y menos científica»; y me contraatacan con la pregunta ¿para qué queremos una ingeniería si no vamos a aplicarla inmediatamente después en una unidad operativa? Razón no les falta, pero esta es una visión corta, lo interesante es reflexionar haciendo un *zoom* a toda una proyección de su carrera militar, y el hecho de haber tenido una formación científica exigente les proporcionará en el futuro una capacidad de identificar y resolver problemas. Lo que pierden en formación específica militar y táctica, lo ganan en autonomía y «saber hacer», aunque el «saber estar» no lo lleven tan bien. Un ejemplo: en tercero los alumnos deben buscar una empresa o universidad, proponer un proyecto de interés para la Marina y efectuarlo durante tres

meses, bien sea en Francia o en el extranjero. Su participación personal en el proyecto es clave, debiendo incluso buscar patrocinadores o el apoyo logístico necesario, por parte de la institución anfitriona, para ahorrarle gastos a la escuela. En efecto, a la vuelta de esta pasantía regresan con un porte militar algo desinflado, pero con un gran valor añadido en autonomía y madurez. Algunas de las tesis captan el interés de industrias asociadas a la Marina.

Deduzco por tanto que el objetivo de esta formación no solo es ofrecer un diploma de ingeniero como una plusvalía para etiquetar a un oficial en la sociedad, sino dar una formación de fondo que le ofrezca una capacidad de reflexión más profunda que la de un ingeniero técnico, una capacidad que les permita comprender y dirigir los complejos proyectos de la Marina. Un objetivo que apunta a medio y largo plazo pues, efectivamente como los alumnos argumentan, los primeros años los oficiales tendrán una ocupación más operacional que de ingeniero, incluso muchos quizás no lleguen a poner nunca en práctica los conocimientos adquiridos; pero a todos les espera el temido filtro del Curso de Guerra que a mitad de carrera hace la gran criba en el escalafón (solo aprueba la mitad y es determinante para la progresión de su carrera). De ahí que sea una preocupación constante el desarrollar desde la formación inicial de la *École* una sana capacidad de reflexión oral y escrita, donde se dé mayor valor a la capacidad de defender y explicar sus ideas y proyectos (tres proyectos durante la carrera) que al hecho básico de aprender la teoría, y eso es un plus en la formación inicial de un líder.

Conclusiones

La *École Navale*, pionera entre las academias militares francesas, aceptó hace tiempo el reto de abrirse a la sociedad para competir como otras escuelas de ingenieros y pretender ser referente de la formación marítima en Francia, y en un futuro en Europa. Ello le obliga a entrar en un proceso de continua regeneración para atraer al nuevo alumnado, teniendo que cumplir con las exigencias que le impone la Marina y la comisión de títulos de ingenieros.

Desde su especificidad, que en parte le da ventaja respecto a otras escuelas de ingenieros comunes, consigue, no sin dificultades, rendir los indicadores exigidos para mantener su título de gran escuela de ingenieros a causa de la doble formación que imparte.

Para ello ha necesitado dotarse de una organización independiente, que le permite trabajar con gran autonomía para poder relacionarse con otras universidades, empresas, actores regionales y marinas de otros países.

Las ventajas de este sistema de formación son múltiples: un producto más flexible (capacidad de adaptar la formación constantemente); exportable, lo que genera una mayor captación y por tanto una mejor selección del recurso humano, y una mayor sensibilización social. La desventaja principal es la

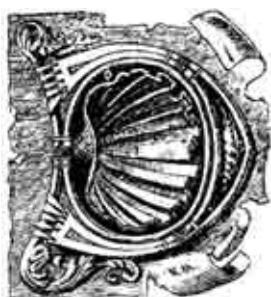
continua amenaza de pérdida de rumbo para infundir los valores militares durante la formación inicial de los alumnos, años clave para inculcar un espíritu militar a los oficiales, y una formación técnica marítima comprimida que tendrán que desarrollar durante sus primeros años en las unidades operacionales.

Es difícil, si no imposible, comparar la École Navale con la Escuela Naval Militar, que ahora está comenzando su andadura por el nuevo sistema de doble titulación debido a numerosos factores intrínsecos de cada escuela y cada marina. Lo que sí entiendo es que sin autonomía es difícil garantizar una continua adaptación a la formación, punto clave para conseguir la flexibilidad necesaria en el cumplimiento de los objetivos y exigencias de cada programa. A fin de cuentas es poder tener un buen control de calidad del producto final deseado, «un oficial de la Armada», y es que hablamos en términos de empresa, pero no encuentro otra forma de expresarlo, pues por buena o mala fortuna hemos entrado de lleno en el mundo de la competencia.



EL ESFUERZO PERSONAL PARA APRENDER UN IDIOMA

Andrés A. BREIJO CLAUD
Director de Enseñanza Naval



ESDE que allá por 2009 el Bureau for International Language Co-ordination- BILC de la OTAN realizara la inspección de los tribunales de la EMID (Escuela Militar de Idiomas de la Defensa) y de los correspondientes niveles de acreditación del idioma en las Fuerzas Armadas españolas, de acuerdo con lo estipulado en el STANAG 6001, se implantó en la EMID un endurecimiento de las condiciones para acreditar los niveles que hasta ese momento se concedían.

La prueba BAT (Benchmark Advisory Test) demostró que hasta ese año los tribunales habían sido demasiado benévolos y que los niveles reales estaban entre medio y un punto por debajo de los otorgados hasta entonces.

Todo ello desencadenó reacciones diversas en los Ejércitos y la Armada, y un impacto directo en la gestión del personal, al estar la mayoría de los destinos y cursos de relevancia, como mandos de UCO, puestos en estados mayores internacionales, agregadurías, cursos de Altos Estudios Militares, etc., asociados a un determinado nivel de inglés.

El Ejército de Tierra y el de Aire han reaccionado ante esta situación revisando todos los puestos y rebajando el SLP requerido a muchos de ellos, pero no así la Armada, que mantiene el mismo criterio que el EMAD, lo que significa una dificultad añadida por parte de sus miembros para optar a los destinos de mando y de especial responsabilidad en su estructura orgánica. Alguien podría cuestionarse si esta postura es correcta o no, pero la realidad es que rebajar los niveles SLP requeridos no soluciona el problema del bajo nivel de conocimientos, y si en realidad lo que se quiere es estimular el aprendizaje del inglés, habrá que tomar medidas radicales aunque supongan sacrificios y renunciaciones.

Porque no nos engañemos, la realidad es que el sistema de enseñanza que se está implantando en la mayoría de nuestras autonomías no permite que el personal ingrese en los centros de formación de la Armada con un nivel de

inglés suficiente para que al egreso hayan podido alcanzar unos niveles adecuados a la demanda de los puestos que este personal tiene que ocupar. Y no se trata ya de si se han elevado los índices, o que la aplicación del STANAG 6001 es más o menos rigurosa. La realidad es que la enseñanza general tiene un mal endémico de base que de alguna forma debemos subsanar.

Desde la Dirección de Enseñanza Naval se han impulsado importantes mejoras, como han sido la modernización de laboratorios, la potenciación del profesorado, los refuerzos en cursos y horas de inglés, los «premios» de inmersión lingüística en el extranjero, e incluso el aprendizaje y mentalización de profesores con los nuevos sistemas de exámenes. Pero nada de esto parece suficiente. ¿Por qué? La misma Escuela de Idiomas de la Defensa certifica que para alcanzar un nivel 3,3,3,3 se requieren 3.000 horas de dedicación exclusiva al aprendizaje. Teniendo en cuenta que el nivel de un alumno de Bachiller raramente tiene una dedicación (que además es discontinua y de discutible calidad) superior a las 500 horas, por mucho que nos esforcemos en la enseñanza de formación (en la que se aporta un máximo de 400 horas), el nivel al egreso va a ser insuficiente.

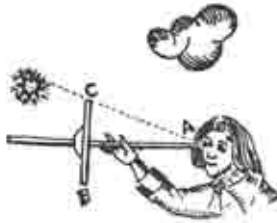
Ante esta situación el único recurso que nos queda es que las horas restantes para suplir ese déficit sean sustituidas por la dedicación y esfuerzo personales, principalmente en el tiempo libre. Y es aquí precisamente donde debemos poner el énfasis y conseguir que toda la Armada, y no únicamente la Dirección de Enseñanza Naval, se vea involucrada en el proyecto de mejora del nivel de inglés de sus miembros.

Durante la enseñanza de formación va a ser difícil aumentar el esfuerzo personal y dedicación al inglés, pues los alumnos ya tienen asignada una parte importante de su tiempo de ocio al estudio. Aún así, en todas las escuelas de formación se está recalcando la importancia del aprendizaje del inglés y que es necesario un esfuerzo personal adicional, porque de este esfuerzo y de los niveles SLP obtenidos va a depender el perfil de carrera al que se pueda optar. Y así es, todos los puestos de relieve (mandos incluidos), e incluso el ascenso a oficial general, están hoy en día condicionados a la acreditación de un SLP mínimo de 3,3,3,3 en inglés, referenciados al nuevo STANAG.

Pero esta labor de mentalización en las escuelas debe tener una continuidad en los destinos. Los jefes de unidad tienen el deber moral de apoyar y fortalecer la labor iniciada en las escuelas. Y no estoy hablando solo de permitir y proponer a su personal para realizar cursos intensivos de inglés. Estoy hablando de una labor diaria, de hacer que la familiarización con los textos en inglés sea continua, de fomentar el intercambio de oficiales y suboficiales, de visualizar películas en su versión original, de estimular y aprovechar en general todas las oportunidades que la vida diaria de las unidades ofrece y, en definitiva, de conseguir que el esfuerzo personal no termine en «la salida de francos», sino que continúe más allá, aprovechando los medios personales y materiales en forma de cursos intensivos para los diferentes niveles, ofertados

por la Sección de Idiomas de la DIENA en Madrid y por los departamentos de idiomas de las diferentes escuelas de formación y perfeccionamiento radicados en la periferia, debiendo ser plenamente conscientes de que sin el esfuerzo y sacrificio personales que supone la asistencia a las clases y el estudio será muy difícil lograr el objetivo que se persigue.

Quizá este rigor de la EMID haya entrado con demasiada brusquedad y no estábamos preparados; quizá haya que buscar soluciones imaginativas para que la Armada no colapse en la asignación de determinados puestos, pero estas soluciones deberán ser temporales, ya que nunca debemos perder de vista el objetivo final, que no es otro que mejorar los niveles de inglés de todo el personal de la Armada.



SUSCRÍBASE A
REVISTA GENERAL DE MARINA
FUNDADA EN 1877

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

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

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

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

- Por el periodo de un año, a partir del mes de _____
- Indefinidamente (mínimo un año), a partir del mes de _____

Nombre	Primer apellido	Segundo apellido	
Domicilio, calle, plaza	Número	Piso	Cód. Postal
Ciudad	Provincia		Teléfono
Correo electrónico		<u>DATOS BANCARIOS</u>	

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA

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



HISTORIAS DE LA MAR

EL CAPITÁN QUE MURIÓ DE PENA

Luis JAR TORRE



...Toda mi vida he amado la mar; ahora la odio.

(Piero Calamai, antiguo capitán del *Andrea Doria*).



A noche del 25 de julio de 1956, el pequeño buque de pasajeros sueco *Stockholm* embistió frente a la costa este de los Estados Unidos al italiano *Andrea Doria*, uno de los más modernos trasatlánticos en servicio, con más del doble de tonelaje. Fue un abordaje muy embarazoso porque, aunque había niebla y ambos buques navegaban a elevada velocidad, tenían toda la mar para ellos solos y se habían detectado mutuamente a más de 12 millas. Todavía fue más embarazoso que el buque italiano (al que se suponía casi insubmersible) acabara en el fondo por una clamorosa y en apariencia negligente falta de estabilidad, que puestos a abandonarlo no hubiera botes

salvavidas para casi la mitad de sus ocupantes y que, la mitad de los disponibles, hicieran mutis medio vacíos y con muchos más tripulantes que pasajeros. En último extremo hubo que lamentar 51 muertos, 46 de ellos pasajeros del buque italiano que, en su mayoría, perecieron en sus camarotes en el momento del abordaje. Con tales antecedentes y la moral por los suelos, el capitán italiano declaró en la vista previa que se estaba cruzando con el sueco de vuelta encontrada, estribor con estribor y completamente libres tras haber caído 4° extra a babor, cuando avistaron el resplandor de sus luces en la niebla abiertas 20 o 25° por estribor y a 1,1 millas. El sueco debía mostrar los topes abiertos y “la verde” pero, según los italianos, al acercarse más apreciaron que estaba cayendo rápidamente a estribor, dando «la roja» y echándoseles encima. Se ordenó «todo a babor», pero el abordaje fue inevitable.

El capitán italiano reconoció que no habían punteado el contacto, pero el oficial de guardia sueco declaró que él sí lo había hecho (aunque luego borró el *plotter*) y que, lejos de estar cruzándose estribor con estribor, lo estaban haciendo babor con babor. Con todo lujo de detalles aclaró que donde él navegaba no había niebla, y había visto desde el alerón los topes del italiano completamente libres (dando «la roja») abiertos entre 15° y 25° por babor a 1,8/1,9 millas; tras volver al puente y consultar el radar ordenó caer unos 20° de rumbo a estribor para aumentar la distancia y, justo entonces, tuvo que atender el teléfono. Según él, cuando colgó y pudo volver al alerón el buque italiano había caído a babor, mostrando ahora la verde y cruzándose ante su proa sin margen para evitar el abordaje pese a haber ordenado «todo a estribor» y «atrás toda». Ambas versiones eran irreconciliables y, tras cuatro meses de vista sin que nadie diera su brazo a torcer, las navieras alcanzaron un acuerdo extrajudicial por el que se fijaba un fondo de 5,7 millones de dólares (su límite conjunto de responsabilidad) para las víctimas y cada armador asumía sus propios daños, evitando ir a juicio. En teoría no había culpables, pero como los daños suecos eran una proa chafada por valor de un millón de dólares y los italianos un flamante trasatlántico de treinta millones hundido para siempre, quedó en el aire la idea de que si estos últimos no querían ir a juicio sería por algo.

La vista se celebraba en la Norteamérica de posguerra, con los prejuicios contra los italianos a flor de piel, pero estereotipos al margen su estrategia mediática fue catastrófica y, cuando se alcanzó el acuerdo, los «chapuceros» latinos ya habían perdido la batalla mediática frente a los «eficientes» nórdicos. La prensa recogía vergonzosas historias de cobardía y desorganización, y los expertos insinuaban la conveniencia de repasar la *Teoría del Buque* y el *Reglamento de Abordajes*. En este contexto, casi pareció normal que el capitán y el oficial de guardia suecos fueran destinados al nuevo buque insignia de su compañía, mientras el capitán italiano era «destinado» a esperar la jubilación en su casa con la boca cerrada. Como el abordaje había ocurrido en aguas internacionales no hubo informe del Coast Guard, y como los resultados de la



Fuera o no la *piú bella nave del mondo*, el *Andrea Doria* era bastante más agraciado que los cruceros actuales, y su interior se ha descrito como una galería de arte flotante. Para aligerar pesos altos, los botes salvavidas y parte de la superestructura eran de aluminio, pero la estabilidad demostró ser su talón de Aquiles y la causa última de su pérdida.

(Foto de autor desconocido procedente de www.ssmaritime.com).

investigación italiana nunca se hicieron públicos, la impresión de que el capitán del *Andrea Doria* había rematado una organización chapucera y una maniobra imprudente con una caída final a babor particularmente estúpida se instaló en la cultura marítima. Con el tiempo, el rompecabezas empezó a tener sentido gracias a una pieza que siempre había estado allí: las gráficas de los *course recorder* de ambos buques, que con el dato conocido de sus velocidades permitieron a los estudiosos reconstruir el abordaje. Por desgracia, estos trabajos llegaron tarde para reconfortar a la víctima número 52: el capitán italiano, que además de cargar con sus propios errores tuvo que apechugar con los ajenos hasta morir, según sus compatriotas, de *crepacuore* (angustia, aflicción). Este artículo no pretende relatar el naufragio del *Andrea Doria*, sino sintetizar sus circunstancias y aspectos más polémicos con la información hoy disponible.

Demasiado rápido

El *Andrea Doria* era para los italianos un icono de lo que habían sido, de lo que eran capaces y de lo que podían volver a ser. Sus 213,4 metros de eslora,

27,5 de manga y 29.083 TRB condensaban en once cubiertas las capacidades técnicas y artísticas de un país amante de la belleza, y el fruto de este esfuerzo llegó a considerarse la *più bella nave del mondo*. Construido en los Astilleros Ansaldo, era un buque tan genovés como el almirante italiano que le daba nombre y el almirante español que se lo daría a su gemelo, el *Cristoforo Colombo*. Tras superar las pruebas de mar con una velocidad máxima de 26,2 nudos y sostenida de 25,3, el 19 de diciembre de 1952 fue entregado a su armador, la estatal Società di Navigazione Italia, y al mes siguiente empezó a cubrir la ruta Génova-Nueva York. Tenía capacidad para 1.241 pasajeros, pero solo la tercera parte del tonelaje del *Queen Elizabeth* (el más grande), 10 nudos menos de velocidad de servicio que el *United States* (el más rápido) y tardaba uno o dos días más en cruzar el charco que la competencia «anglo». En cambio, nada le impedía ser el buque más *chic* del Atlántico, y durante tres años no le fue nada mal.

El *Doria* había sido construido según normas del Convenio SOLAS de 1948, y sobre el papel era más seguro que la mayor parte de los buques de su época. Tenía once compartimentos estancos, estando diseñado para resistir la inundación de dos contiguos sin comprometer la estanqueidad del resto ni superar una escora de entre 7° y 15°. En realidad la cosa andaba muy justa, porque, si bien había botes salvavidas para 2.032 personas, la máxima escora previsible coincidía con la escora límite para operar los pescantes de gravedad de la banda elevada. Además, los mamparos estancos solo se extendían verticalmente hasta la cubierta «A» (una cubierta y media sobre la flotación), lo que significaba que, a partir de 20° de escora con averías, la estanqueidad podía escurrirse a través de los 21 troncos de escalera de la citada cubierta. Cuatro más abajo y a media eslora estaban los tres compartimentos de máquinas, que de proa a popa consistían en la cámara de generadores (cinco grupos electrógenos diesel de 3.750 kW en total, con el cuadro eléctrico principal), la de calderas (cuatro calderas y dos calderetas) y la de turbinas (seis acopladas a dos ejes para propulsión, con 50.000 HP de potencia máxima, y dos turbodinamos de 2.000 kW en total con un cuadro auxiliar). Es evidente que, en caso de inundación, la propulsión no tenía «diversificados» los riesgos, pero al menos estos tres compartimentos tenían doble casco hasta la cubierta «B».

Durante su corta vida el *Andrea Doria* no conoció otro capitán titular que Piero Calamai, un marino genovés que en 1956 tenía 58 años de edad, acumulaba 39 de embarque y era toda una institución. Apenas terminados los estudios de Náutica, se había estrenado en la mar en 1916 (en plena Primera Guerra Mundial) con una «mili» que finalizó en 1919 condecorado y con galones de alférez de navío. Ya en la «mercante», siendo primer oficial del *Conte Grande* se ganó la *Medaglia d'Argento al Valore Civile* por arrojar al mar en pleno Atlántico para salvar a un pasajero; en 1936 obtuvo su primer mando, pero en 1940 fue movilizado y le tocó sufrir el ataque británico a Tarento a bordo del acorazado *Duilio*. Cuando su buque fue torpedeado, el ahora capitán de corbeta

Calamai demostró tal entrega intentando salvar a sus compañeros atrapados que, al cabo de año y pico, le concedieron la *Croce di Guerra al Valor Militare*; finalizada la contienda regresó a «su» naviera (en el argot, la «Italian Line»). Cuando no tenía que salvar a nadie Calamai era más circunspecto: su tercer oficial le recuerda como «modesto, casi tímido», a lo que había que sumar su condición de abstemio y una alergia proverbial a relacionarse con el pasaje. La tripulación le reverenciaba por su discreción y buenas maneras a la hora de «chorrear» al prójimo. Tenía esposa, dos hijas... y una cuñada *nobildonna italiana*, que su hermano menor Marco (vicealmirante de la Marina italiana) había conocido durante su destino como agregado naval en Madrid.

El 17 de julio de 1956 el *Andrea Doria* zarpó de Génova, y tras hacer escala en Cannes, Nápoles y Gibraltar, el día 20 inició la travesía del Atlántico en demanda de Nueva York. A bordo viajaban 572 tripulantes y 1.134 pasajeros, además de 401 toneladas de carga, nueve vehículos y 1.754 sacas de correspondencia. Hacia las 1500 del día 25, ya a la altura del golfo de Maine, la afamada nariz del capitán olió la niebla y se dejó caer por el puente. Si (como dicen) Calamai era también un *human barometer*, su aguja debió señalar «retraso»: el ataque en Nueva York estaba previsto para las 0900 del día siguiente y cualquier demora no solo afectaría a los enlaces de los pasajeros, sino a las cuentas de la naviera, que tendría que pagar a los estibadores ya contratados, trabajaran o no. Con todo, en julio y en esta zona la niebla era parte del paisaje, y por enésima vez en su vida Calamai ordenó cerrar los compartimentos estancos, encender un radar, colocar un serviola «extra» a proa y emitir una pitada larga cada 100 segundos (60 habrían estado mucho mejor, pero no querría incordiar al pasaje). También ordenó moderar la velocidad: la jurisprudencia de la época consideraba «velocidad moderada» la que permitía detener un buque en la mitad de la visibilidad, pero Calamai colocó la máquina en *stand-by* y redujo la velocidad de 23 a 21,8 nudos, hábil jugada que, sin duda, le permitió apuntar «se modera» en su Diario sin mentir. Pedir otra cosa a un buque de línea con radar y navegando en aguas abiertas no habría sido realista. En 1956 los buques procedentes de Europa con destino a Nueva York recalaban en el buque-faro (chata) de Nantucket, fondeado 51 millas al SSE de esta isla, en aguas claras 17 millas al S de los bajos Nantucket. Desde aquí aprobaban a la chata de Ambrose, 198 millas al oeste y ya a la entrada de Nueva York, aunque todavía a 23 millas de las terminales de pasaje de Manhattan. Hacia las 2130 el radar del *Doria* detectó la chata de Nantucket a unas 17 millas por la proa, y diez minutos después Calamai ordenó una caída a babor (del 267 al 261) para pasar una milla al sur. Para entonces el «viejo» llevaba casi siete horas sin apenas moverse del puente, donde había cenado un bocata, y le acompañaban los dos oficiales de guardia, el timonel y un serviola. A las 2220 el *Doria* pasó a una milla del buque faro sin ver su luz, y Calamai ordenó caer al 268 resignado a llegar con una hora de retraso a Ambrose Pilot y a la perspectiva de una noche en blanco.

Demasiado cerca



El capitán Piero Calamai en el alerón del *Andrea Doria*; después de tres años y medio mandando este buque, lo perdió el último viaje antes de desembarcar de vacaciones para pasar a mandar el *Cristoforo Colombo*. Fue una broma del destino que un capitán tan conservador, que confiaba más en sus ojos que en los inventos «modernos», protagonizara la más famosa de las *radar-assisted collisions*. (Foto procedente del libro *Alive on the Andrea Doria!*, de Domenica Simson).

fumar ni tomar café, y hasta es posible que anduviera de puntillas. Durante medio siglo se ha descrito a este buque como el paradigma de la «eficiencia nórdica» frente al *Andrea Doria*, arquetipo de la «chapuza latina», lo que no es del todo exacto.

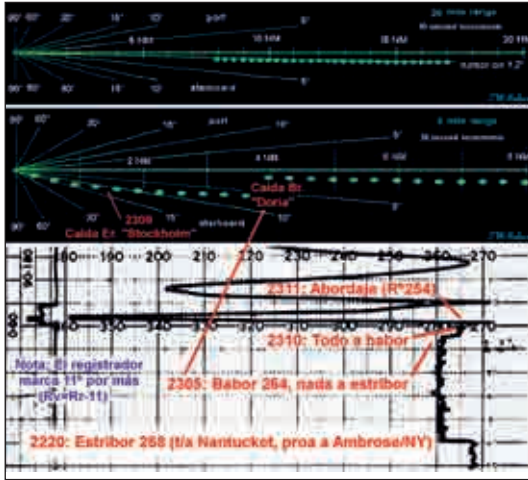
El *Stockholm* había heredado el gafe de su nombre, pues, aunque era el cuarto en llevarlo en la Svenska-Amerika Linien, los dos anteriores (construidos en Italia) habían resultado destruidos antes de poder ser entregados. Este último, construido en Göteborg y entregado en 1948, era objeto de hilaridad

Nueve horas antes de que el *Doria* aproara a Ambrose desde una milla al sur de Nantucket, el *Stockholm* había hecho justo lo contrario; se recomendaba que los buques con dirección a Europa pasaran 20 millas al sur de Nantucket, pero solo era una recomendación y al *Stockholm* le venía fatal. Su derrota a Suecia y Dinamarca vía Escocia aconsejaba costear hasta Terranova, y desviarse 20 millas al sur suponía dar un rodeo para, pasado Nantucket, tener que cruzar la derrota de los buques procedentes de Europa. Tras el abordaje, el capitán sueco (que tenía 63 años y llevaba treinta y seis en aquella ruta) declararía que *meeting ships head-to-head, or nearly so, is safer than to meet them crossing*; podía haber añadido «normalmente», pero tenía razón. En realidad el capitán Nordenson era un hombre de muy pocas palabras y en voz baja: descrito como *a strict disciplinarian*, en su buque el oficial de guardia no podía confraternizar,

entre la «peña» no ya por ser el menor *liner* en servicio, sino porque un exceso de «eficiencia» le había hecho nacer con la estabilidad de un tentetieso. Considerado *one of the worst rollers on the North Atlantic*, no era raro que vajilla y pasaje salieran despedidos en todas direcciones, y se decía que su orquesta tocaba al compás de las arcadas. Tras salir del paso con apéndices en la carena y piedras en los entrepuentes, el problema se resolvió del todo añadiendo superestructuras en 1953 e instalando aletas estabilizadoras en 1956: tras las obras su capacidad se incrementó de 395 a 568 pasajeros. Por lo demás era un barco de una solidez excepcional, y sus 159,9 metros de eslora, 21,1 de manga y 12.644 TRB tenían toda la belleza de la funcionalidad. De la economía se encargaban dos motores diesel, con dos ejes y una potencia total de 12.000 BHP para 19 nudos de velocidad máxima. Por desgracia para el *Doria* el *Stockholm* estaba diseñado para navegar en el Báltico, en la estela de los rompehielos, y su proa reforzada era mortal de necesidad.

A las 2030, con las últimas luces del día y Ambrose ya a siete horas por la popa, el tercer oficial Carstens entró de guardia en el puente del *Stockholm* navegando con rumbo este y a 18,5 nudos. Había una ligera brisa del sudoeste, mar de fondo poco significativa, cielo parcialmente cubierto y calima, sin otro fenómeno potencialmente tormentoso que el capitán paseando por el alerón. El meteo que consultó Carstens anunciaba niebla al este de Nantucket, pero todavía estaban unas 68 millas al oeste y tenían 5 o 6 de visibilidad. Hacia las 2100 Nordenson dejó su paseo para estudiar la carta donde Carstens se situaba (por radiofaros) cada aproximadamente media hora, y cuarenta minutos después le ordenó caer tres grados a babor (al 087). Finalmente, hacia las 2200 el «viejo» se retiró a su camarote dejando al tercer oficial con instrucciones de avisarle antes de llegar a Nantucket, llamarle si había niebla y no pasar a menos de una milla de ningún buque; aquella noche Carstens no haría ninguna de las tres cosas. En el puente del *Stockholm* montaba guardia un único oficial, acompañado por tres marineros que rotaban cada ochenta minutos entre los puestos de timonel, serviola de puente y serviola de proa. Tras volver a situarse, a las 2210 Carstens ordenó caer al 089, y a las 2240 al 091 (había corriente N), hasta que a las 2253 apareció un eco en el radar a 12 millas y abierto 1° por babor; ocho minutos antes los italianos le habían detectado a él a 17 millas.

Calamai y sus oficiales declararon que, cuando apareció en su pantalla, el *Stockholm* abría 4° por estribor, pero la reconstrucción forense indica que solo abría 1° (durante la vista ambas partes se tomarían «licencias» similares). El que no puntearan el contacto en un *plotter* no tiene nada de raro porque casi nadie lo hacía: con el cursor mecánico y un poco de gimnasia mental, un oficial con experiencia podía «clavar» los datos esenciales para maniobrar con seguridad... ¡pero no hacer virguerías! De haber mantenido su rumbo, ambos buques habrían pasado a una mínima distancia (CPA) de 0,10-0,25 millas (según qué autor), algo temerario con o sin niebla en dos unidades de pasaje a



Samuel Halpern (ver bibliografía) ha reconstruido la presentación radar de ambos buques: los dos gráficos de la mitad superior corresponden al radar del *Andrea Doria* en la escala de 20 (arriba) y ocho millas (abajo), a los que he añadido un fragmento de su *course recorder* (mitad inferior) con anotaciones propias. El radar está en «relativo no estabilizado», con el *Doria* inmóvil en el extremo izquierdo, y para verlo como lo haría el operador hay que girar el gráfico 90° a la izquierda. El *course recorder* tiene un desfase de +11° introducido el día anterior, según Halpern *to avoid recording near the edge of the paper*, pero quizá tratando de evitar que, a rumbo 270, el indicador de cuadrante (a la izquierda) saltara de continuo. Su indicador horario (a la derecha) está ajustado al minuto, pero la hora (que debería ser GMT) está «a bulto», posiblemente para ahorrar papel tras la última parada. Obsérvese que el timonel mantiene el rumbo «clavado», con apenas un par de guiñadas de 2° en 45 minutos, y que (a mi juicio) tras el abordaje el buque continúa cayendo a babor unos 243° (desde Rr 265 hasta Rr 022). Ni el análisis de Halpern, ni el de Nordling, ni el indicador de cuadrante concuerdan con mi apreciación, pero eso es lo que veo y lo que confirma un relato desde el punto de vista suco. Despistan el papel desplazado 1° a la izquierda y el indicador de cuadrante, claramente desajustado a partir del Rr 180. (Montaje y edición propios sobre dos gráficos de Samuel Halpern y un fragmento de *course recorder*).

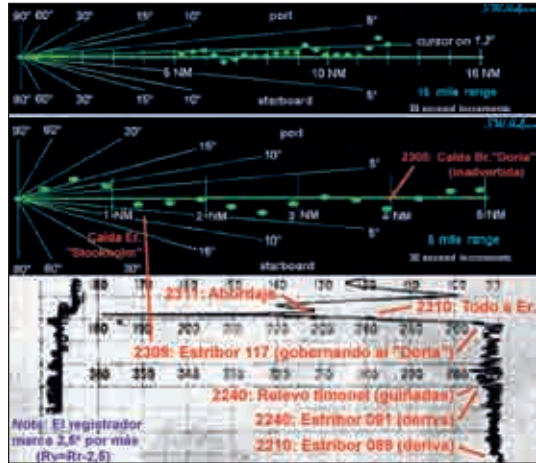
cosas, hasta podría haber alegado que el Reglamento desaconsejaba tal maniobra. En efecto, el Art. 18 del antiguo Reglamento (que regulaba las

una velocidad relativa de 40 nudos. Calamai esperó a tener el eco a 4 millas y abierto 2° por estribor para, a las 2305, caer 4° de rumbo a babor, ampliando el CPA hasta las 0,25-0,42 millas. Seguía siendo una distancia muy apurada, pero a él debió parecerle suficiente porque, tras ordenar *babor 264, nada a estribor*, se quedó a verlas venir. Juzgándole con criterios modernos ya había acumulado cuatro errores asombrosos: la distancia a la que maniobró (con niebla y a su velocidad debería haber sido seis u ocho millas), la banda de caída (debería haber sido Er.), su amplitud (un mínimo de 30° habría sido más ortodoxo) y, sobre todo, dar por bueno un CPA que no dejaba margen para imprevistos.

Dicen que todo el mundo tiene derecho a un abogado, y el de Calamai habría dicho que el CPA inicial era de una milla escasa y su caída a babor lo amplió (eso dijeron). Los informes periciales habrían reducido esta cifra, pero no habrían podido demostrar que el *Stockholm* viniera a rumbo de colisión y, en consecuencia, según la letra (que no el espíritu) del Reglamento de Abordajes en vigor en 1956, Calamai no habría tenido una obligación clara de caer a estribor. Forzando las

situaciones de vuelta encontrada y, por ello, la obligación de caer a estribor), especificaba que *...no se aplica a dos buques que, conservando su derrota, puedan pasar francos uno de otro; otrosí, el Art. 22 disponía que, para separarse de la derrota de otro, se evitara en lo posible cortar la proa de aquél* (sic). El nuevo Reglamento (en vigor desde 1977) cortó por lo sano tal ambigüedad disponiendo en su Regla 14 que, *cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación* (de vuelta encontrada), *supondrá que existe y actuará en consecuencia*: la pauta es que, si cruzándose estribor con estribor conviene ampliar distancias, es que hay «dudas» y se cae a estribor. Meses antes de entrar en vigor este Reglamento, montando guardia en un enorme petrolero me crucé de vuelta encontrada con otro similar que a 10 millas abría 2° o 3° por estribor con un CPA de menos de media milla por estribor; mi temible y prestigioso capitán estaba dando su paseo diario por el alerón, así que no había margen de error. Según la mejor doctrina, a 7.9 millas caí a estribor en una maniobra impecable... y según su mejor estilo el «viejo» me dio un tirón de orejas, obligándome a caer de nuevo a babor para pasar a poco más de media milla estribor con estribor. Valga este rollo para recordar que, en la mar, cuando se habla de tiempo o combustible conviene esperar lo inesperado.

Aún así, sorprende que aquella noche el premio a la imprevisibilidad lo acabara ganando un «nórdico». Uno de los aspectos menos «eficientes» del



Este gráfico es el equivalente del anterior desde el punto de vista del *Stockholm*: su radar utiliza las escalas de 15 (arriba) y cinco millas (abajo), y el eco del *Doria* se acerca haciendo «eses» por la pantalla dificultando su punteo. La explicación está en el *course recorder* (parte inferior), donde a partir de las 2240 (relevo de timonel) se aprecian continuas guiñadas de entre 2° y 3° a banda y banda. Tras el abordaje (Rr 132), se observa que la caída a estribor se detiene bruscamente a Rr 229 (estaban «fondeados» tras enredarse en el fondo las cadenas de las anclas); la inmediata pero limitada caída a estribor (hasta Rr 261) parece confirmar un relato según el cual Nordenson intentó alejarse (infructuosamente por el «fondeo») del *Doria*, que tras el abordaje habría efectuado un círculo casi completo pasando finalmente a menos de 0,3 millas. El registrador tiene un desajuste de 2,5° y, aunque en este fragmento ampliado no se aprecia, marca hora GMT. (Montaje y edición propios sobre dos gráficos de Samuel Halpern y un fragmento de *course recorder*).

Stockholm era el timonel que entró de guardia a las 2240; el *course recorder* registra su «debut» con un concierto de guiñadas que, desgraciadamente, pudieron «desafinar» la orquesta. Hasta los años setenta, los mercantes solían montar radares de movimiento relativo no estabilizado; en esta presentación («proa arriba»), cada vez que el buque propio cambiaba de rumbo los contactos repetían el movimiento en la pantalla, complicando un seguimiento preciso. Naturalmente las marcaciones se hacían preguntando el rumbo al timonel, pero si el buque no navegaba estabilizado se producían errores, a los que podía sumarse algún gradito «extra» del generador de la línea de proa del radar. Carstens declaró haber marcado al *Doria* a diez y a seis millas (según él abierto respectivamente 2° y 4° por babor), calculando que pasaría libre por babor a más de media milla; en realidad debió ver algo parecido a la «presentación radar» (ver gráfico) de la reconstrucción forense, deduciendo (en mi opinión) que el *Doria* venía prácticamente a rumbo de colisión y mentalizándose para caer a estribor en cuando viera sus luces. Y así, al igual que Calamai se quedó a verlas venir, pero Calamai tenía un cuadro exacto de la situación y Carstens no.

Siempre me han mortificado los relatos que tachan a este oficial de «inexperto», porque en 1956 tenía la misma edad (26), titulación (capitán) y experiencia (unos ocho años) que las mías cuando ingresé en la Armada, y yo me sentía el «rey del mambo». Carstens acertó al decir que el *Doria* venía abierto por babor, pero con tanta guiñada no debió captar que, entre las 2245 (cuando el *Doria* le avistó a 17 millas) y las 2305 (cuando Calamai cayó 4° a babor a cuatro millas), el contacto había pasado de abrir 2° por babor a estar justo por su proa (del 089 al 091). De haber caído entonces francamente a estribor (digamos unos 60°) la cosa habría quedado en un distante *porca miseria*, pero al no hacerlo la pequeña caída a babor del italiano pronto le colocó en la amura de estribor del sueco. Un auténtico «inexperto» habría puesto pies en polvorosa (¡estribor 180!) o llamado al capitán, pero sospecho que Carstens ya había perdido el temor de Dios navegando por el norte de Europa, donde gobernar buques a milla y media es un mal necesario. Ahora, sin sospecharlo estaba a punto de entrar en el banco de niebla donde navegaba el *Doria*; debió preguntarse por qué no veía sus luces a cuatro millas, pero quizá lo achacó a la luna llena, abierta 25° por estribor y a 22° de altura; el cielo cubierto pudo camuflar el banco de niebla, y la luna sus delatores «bigotes» en el tope de proa. A las 2309 Carstens cayó 26° de rumbo a estribor, en mi opinión siguiendo una idea preconcebida y sin percatarse de la posición relativa del *Doria* por las limitaciones y aberraciones del radar a corta distancia. Cuando cayó debía tener al italiano abierto 5° por estribor (del rumbo teórico) a cosa de milla y media (hay discrepancias), pero no debió ver nada alarmante porque se ciñó a su maniobra «prevista»; un minuto después de caer (y no antes, como declaró) vería las luces del *Doria* abiertas 18° por babor a unos 3/4 de milla, ordenando «todo a estribor» y «atrás toda». Se especuló con la posibilidad, a mi juicio

remota, de que Carstens creyera estar a más distancia por confundir la escala (no iluminada) de su radar. En el puente del *Doria* estaban preguntándose por qué no oían las señales de niebla del *Stockholm* (que nunca sonaron), cuando vieron aparecer sus luces abiertas 15° por estribor; al apreciar sus topes un horrorizado Calamai ordenó *tutta sinistra*, dos pitadas cortas y seguir «avante toda» pero, según las simulaciones, al avistarlo ya no había maniobra evasiva posible, y a las 2311 el sueco incrustó su proa en el costado de estribor del italiano.

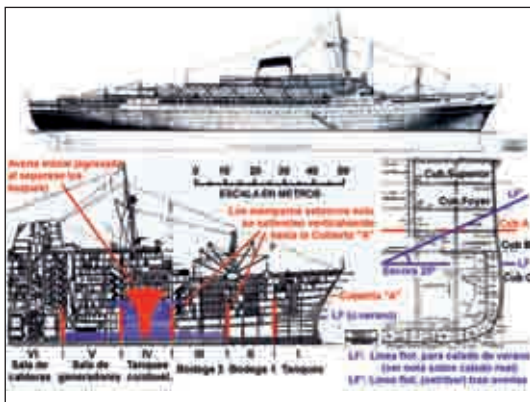
Demasiado escorado

El *Stockholm* embistió al *Doria* a popa del puente con un ángulo de unos 56°, ideal para transmitir sobre un único punto del costado un máximo de energía cinética (rondó el 55 por 100 de la combinada de ambos buques). Cuando la proa del sueco se detuvo ya había producido un boquete en forma de «V» que afectaba siete cubiertas, con una anchura y penetración máximas de unos 15 metros y 1/3 de la manga. Pero el *Doria* seguía navegando (ahora a unos 16 nudos) con el *Stockholm* profundamente clavado en su costado, y la hidrodinámica se lo extrajo haciéndole pivotar unos 90° dentro de la herida, ensanchándola y arrasando sus entrañas. El impacto estaba casi centrado en el compartimento IV (que se inundó en el acto), de unos 17 metros de eslora y situado entre la cámara de generadores y la bodega núm. 2. Sobre su doble



Este gráfico también es de Samuel Halpern, y me he limitado a añadir la rotulación en rojo y azul: pese a la discutible caída a babor del italiano, es la errónea apreciación y maniobra del sueco la que desencadena el abordaje. Considerando que ambos buques ya eran culpables de permitir una aproximación imprudente, a mi juicio habría sido razonable una sentencia que asignara 2/5 de culpa a los italianos. Su oferta de ir al 50 por 100 no fue aceptada y, forzados por las circunstancias, tuvieron que asumir alrededor del 87 por 100 de los daños.

(Edición propia de un gráfico de Samuel Halpern).



Perfil del *Andrea Doria* y aspectos de la inundación. En el gráfico inferior derecho he trazado sobre la cuadrana maestra una escora de 25° (donde se «medio estabilizó») para el calado de verano (9,24 m). El calado real era significativamente menor (en el punto de impacto, la flotación debía estar algo por debajo de la cubierta «C»), pero la inundación inicial originó una inmersión que permite utilizar el calado de verano para estimar *grosso modo* los efectos de la avería; las primeras fotos (unas tres horas después del abordaje) muestran el agua ya a media altura entre la cubierta «Foyer» y la «Superior». La huella en rojo del *Stockholm* (abajo a la izquierda) es la proyección teórica de su sección bajo cubierta afectada; en realidad, la avería en el *Doria* se extendió una cubierta hacia arriba por el impacto de la amurada y elementos del castillo del suco y por la escora del italiano durante su brusca caída a babor. Al pivotar unos 90° antes de separarse, el *Stockholm* originó destrozos mucho más extensos a ambos lados, especialmente hacia popa. (Elaboración propia sobre tres planos procedentes del libro del *Andrea Doria*, *Cento Uno Viaggi*, de Maurizio Eliseo).

pasmo mirando el clinómetro, que tres minutos después del abordaje ya marcaba 18° de escora a estribor (adiós botes salvavidas de babor) y a los cuatro unos 20° (adiós estanqueidad y adiós buque). A las 2320 se lanzó un SOS, pero la siguiente decisión «lógica» ya no lo parecía tanto: ahora solo había botes para 1.016 de las 1.706 personas que viajaban a bordo, y la orden de «abandono» podía provocar una situación muy delicada. Discretamente, Calamai ordenó que el personal destinado a los botes ocupara sus puestos y, ya por la red general, que los pasajeros acudieran a sus puntos de reunión en la cubierta de paseo. Seguramente querría tener controlado al pasaje y alista-

fondo había diez tanques de combustible, cinco por banda separados por un túnel de registro (con ramificaciones laterales) procedente de la cámara de generadores y que finalizaba en una pequeña cámara de bombas. Con el viaje casi terminado los tanques iban vacíos, pero la roda del suco inundó los de estribor con unas 500 toneladas de agua, anegando de paso el túnel e imposibilitando el acceso a la cámara de bombas para contra inundar. Al pivotar y salir, lo que quedaba de la proa tuvo que dañar los mamparos contiguos, porque la bodega núm. 2 y la cámara de generadores empezaron a inundarse; la última pudo hacerlo también por la inexistente (y en teoría innecesaria) puerta estanca del túnel de registro. Obviamente, ni las normas constructivas ni los diseñadores habían previsto un impacto de tal energía y penetración, con tres compartimentos afectados y una odiosa inundación asimétrica.

En el puente Calamai había pasado de la desolación al



Esta foto está obtenida desde el *Île de France*, casi con seguridad entre las 0530 y las 0600 y con el buque «recién abandonado»; los relatos (que he respetado en el texto) señalan 40° de escora, pero la foto sugiere algo menos. Bajo el alerón de estribor, donde se aprecia la huella de la amurada del *Stockholm*, el agua está a punto de alcanzar la cubierta «Superior». La iluminación de emergencia está alimentada por un grupo diésel de 250 kW situado en la cubierta «A».
(Foto: Loomis Dean-Time & Life).

dos los botes de estribor a la espera de una solución para los de babor (la escora), pero decididamente aquella no era su noche. El procedimiento exigía arriar los botes hasta la cubierta de paseo (una más abajo) y trincarlos contra los ventanales, donde embarcarían sus ocupantes, pero inicialmente los botes 1 y 3 tampoco pudieron ser arriados y, al arriar los seis restantes, quedó claro que con la escora colgaban a una distancia que imposibilitaba el embarque. Como la cosa no estaba nada clara, por si acaso los botes se arriaron al agua, donde ahora el embarque exigía un procedimiento... ¡inexistente! Calamai se encontró con diez botes inoperativos y los seis restantes inaccesibles, y todo apunta a que con los esquemas rotos y la posibilidad de zozobrar en cualquier momento, durante un par de horas en cubierta se esfumó todo asomo de actuación organizada. La escora hacía impensable utilizar las portas de costado, pero dejaba la cubierta de maniobra de popa a cinco o seis metros del agua y allí se dirigieron los botes: aún inaccesibles para la mayor parte del pasaje, pero no para alguien capaz de usar una escala de gato o deslizarse por un cabo. Y entonces ocurrió.

El *Stockholm* había perdido en el abordaje unos 20 m de su proa, aplastada como un acordeón; las anclas seguían en el amasijo, pero las cadenas se habían soltado y enganchado en el fondo dejándole inextricablemente «fon-

deado» en unos 70 metros de sonda. No fue la única carambola porque, aunque a proa habían muerto cinco tripulantes, una pasajera del *Doria* apareció entre los restos, herida pero todavía en su colchón. A las 0015, con ambos buques a la vista y separados una milla, Calamai solicitó a Nordenson que se acercara (¡ja!), y a las 0021 que al menos le enviara sus botes; tras un tenso tira y afloja el sueco solo pudo ofrecerle hacerse cargo de los suyos, porque con la bodega núm. 1 inundada no las tenía todas consigo. Sobre las 0045 llegaron al costado del *Stockholm* los primeros tres botes del *Doria*: para estufación de los suecos estaban medio vacíos y ocupados casi exclusivamente por tripulantes que, tras saltar a bordo, dejaron una (probablemente dos) de las embarcaciones a la deriva. Pasada la 0100 Nordenson se arriesgó a enviar algunos botes propios que no tuvieron que dar muchos viajes, porque el italiano se alejaba con la corriente y enseguida hubo un par de buques más próximos. Cuando se hicieron cuentas resultó que el *Stockholm* había rescatado a 308 pasajeros (el 28 por 100 del pasaje superviviente) y 234 tripulantes (el 41 por 100 de la dotación) del *Andrea Doria*; los relatos coinciden al describir estos tripulantes como *stewards, waiters, kitchen help and chambermaids, protected by the life preservers issued to the Andrea Doria's crew*. Contra toda



En esta foto (obtenida probablemente hacia las 0800) la escora del *Andrea Doria* ha aumentado significativamente, aunque su calado medio sugiere una importante reserva de flotabilidad. Son evidentes los inutilizados botes salvavidas de babor, la red y la cabullería utilizadas para acceder a los botes salvavidas desde popa y lo que parece la descarga del grupo diesel de emergencia, todavía en funcionamiento. (Foto: US Coast Guard).

evidencia, Calamai se negaría a admitir estas deserciones con una pasión que solo pudo ser fruto de su dolor.

Aquella noche tampoco le faltaron motivos para desesperarse: a las 0030 hubo que abandonar la sala de generadores, transfiriendo carga a las turbodinamos de la sala de turbinas y perdiendo capacidad de achique. Ahora la escora aumentaba con más lentitud, pero los esfuerzos del personal de máquinas para corregirla eran inútiles o contraproducentes (se cargaron parte de la estabilidad al achicar dos tanques de doble fondo de estribor). Estaban «fuera de tablas» y solo era cuestión de tiempo que zozobrarán o se hundieran: lo sabía Calamai, que emitía desesperados mensajes pidiendo botes, y se lo olía el pasaje, que tras una considerable «barba» esperando unos guías en buena parte «ausentes», se agrupó instintivamente en la banda elevada entre gritos, rezos y llantos. Por suerte, a las 0045 había llegado a la zona el carguero *Cape Ann* (dos botes), y a la 0123 el USNS *Pvt. William H. Thomas* (que arrió otros dos), pero el punto de inflexión se produjo a las 0200, cuando ya sin niebla el trasatlántico *Île de France* se colocó a 400 metros del costado del *Doria*, iluminándole con sus reflectores y arriando 11 botes. La cubierta del italiano recuperó cierta organización: ahora los pasajeros eran guiados en grupos hasta popa, donde se les «arriaba a mano» a los botes o, si podían, bajaban por la red de una piscina tendida en el costado (fue idea del tercer oficial, que recordó una película de «desembarcos»); quienes denunciaron más agriamente las deserciones suelen apreciar el comportamiento de los *true seamen* que permanecieron a bordo.

A las 0238 Calamai solicitó remolcadores al Coast Guard, que a las 0308 le notificó la llegada de unidades con gancho propias en unas cuatro o cinco horas; aún podía salvar el buque varándolo en sondas de 11 metros 21 millas al NNW. Hacia las 0400 el *staff captain* informó que ya no quedaban pasajeros a bordo; a esa hora tenían 35° de escora, habían perdido las salas de calderas y turbinas y seguían a bordo unos 77 tripulantes. Calamai se quedó a esperar el remolque con unos veinte voluntarios y el último bote al costado, autorizando al resto a embarcar en otros dos que se mantendrían en *stand-by* a cierta distancia. A las 0500 la escora ya era de unos 40°, y el *staff captain* sugirió esperar en el bote: Calamai accedió, pero cuando solo quedaba él por embarcar les indicó que se alejaran, porque esperaría a bordo. El *staff captain* dijo que en ese caso reembarcarían todos los oficiales (había unos doce), y como predicó con el ejemplo Calamai abandonó su buque a las 0530, justo cuando salía el sol; ni siquiera tuvo la satisfacción de hacerlo el último. En Gibraltar había embarcado un marinero norteamericano descalabrado; viajaba en la enfermería, pero la tarde anterior se dio de alta «por libre» instalándose en su camarote donde, con los analgésicos, durmió a pierna suelta hasta despertar en un buque fantasma: lo rescató hacia las 0730 un bote del petrolero *Robert E. Hopkins*, que le vio de chiripa gesticulando a popa. Durante casi tres horas Calamai permaneció a unos 500 metros del *Doria* (con los otros dos

botes algo más alejados) para evitar que alguien pudiera «echar un cabito» a su buque sin nadie a bordo hasta que, a las 0800, llegó el *Hornbeam*, un tiendeboyas del Coast Guard. Calamai subió a bordo con sus hombres para urgir el remolque, pero los mensajes que elevaban al Coast Guard sus unidades auguraban un mal desenlace (0920: *Doria listing badly to starboard. Main deck line at water's edge*) y se prohibió el intento. Hicieron bien, porque a las 0945 el *Doria* zozobró lentamente sobre su costado de estribor, apoyando la proa en el fondo hasta hundirse por completo a las 1009. Cuando desapareció de la superficie, algunos de los *true seamen* que habían abandonado el *Doria* en los últimos botes (sin duda, lo mejor de la dotación) se hurgaron los bolsillos y devolvieron al mar llaves, linternas y cualquier otro objeto que hubiera pertenecido al buque.

Demasiado caro

Aquella noche Calamai desembarcó en Nueva York y lo hizo con mal pie; había llegado en el destructor USS *Edward H. Allen* (DE-531), cuyo comandante (CC Hemen) tuvo la cortesía de prestarle su camarote, pero la prensa publicó una foto donde parecía desembarcar detenido, del brazo de un uniformado que sin duda solo intentaba ayudarlo. El «malentendido» pudo obedecer a que las malas noticias le habían precedido en el carguero norteamericano *Cape Ann*: marineros de este buque dijeron haber amenazado con sus remos a tripulantes del *Doria* que intentaban colarse en sus botes, y cuando desembarcó Calamai la prensa ya tenía una declaración firmada por 90 de los 91 pasajeros rescatados por el mercante poniendo a la tripulación italiana como chupa de dómine. Al día siguiente (27 de julio) llegó a Nueva York el *Stockholm*, por sus propios medios y en olor de multitudes: a fin de cuentas el capitán Nordenson (un sueco natural de Massachusetts) era «de la casa», y había «salvado» 542 náufragos y su buque. Sin perder un minuto Nordenson convocó la prensa a bordo donde, de riguroso uniforme y flanqueado por un asesor legal, dio una perfecta imagen de «seriedad» sin necesidad de decir casi nada. Al día siguiente Calamai dio una rueda de prensa similar, pero había perdido la iniciativa y estaba mal asesorado. Siempre a la defensiva, cuando le preguntaron si los tres primeros botes llegados al *Stockholm* llevaban únicamente tripulantes lo negó con vehemencia; técnicamente tenía razón, pero en el *Stockholm* venían los rescatados de «primera hora» y el porcentaje de tripulantes era escandaloso. Además, el capitán italiano estaba tenso y demacrado, vestía de paisano y hablaba fatal el inglés: como dijo una vez Homer Simpson: *son los malos, ¿no oyes la música?* Poco después ingresó en un hospital, oficialmente por flebitis, pero al parecer porque su estado de ánimo hacía temer un suicidio; tras nueve días internado regresó a Génova, donde permanecería con su familia hasta regresar para la vista solo recuperado en parte.



El indestructible *Stockholm* navegando por sus medios a unos ocho nudos camino de Nueva York. Pese a su aparente relax (los botes están cubiertos), le escoltan dos unidades del Coast Guard (fuera de encuadre) porque tiene la bodega núm. 1 inundada y los 542 supervivientes del *Doria* que transporta elevan el total de ocupantes a unas 1.319 personas, muy por encima de sus medios de salvamento. Con semejante *proa* debe gobernar fatal (lleva izadas las «bolas de sin gobierno»), pero ahora no da guiñadas: puede que el capitán esté paseando por el alerón. (Edición propia de una foto de Yale Joel-LIFE).

Con la normativa de seguridad marítima en entredicho por una escora «imposible» y unos botes inutilizables, el Congreso norteamericano abrió otro frente al ordenar una investigación sobre las causas del naufragio. Su informe concluyó que el *Doria* cumplía las normas sobre compartimentación del convenio SOLAS de 1948 *by a very narrow margin*, que para cumplir las de estabilidad debía estar sustancial y específicamente lastrado y que su comportamiento tras el abordaje era inexplicable *except on the assumption that she was not*. Se estimó que navegaba con un tercio de la estabilidad prevista por el astillero, señalándose con el dedo a la tripulación por no lastrar los tanques de combustible vacíos para ahorrar gastos de limpieza en puerto. La altura metacéntrica transversal (GM) prevista para el *Doria* a fin de viaje debía rondar los 0,85 m, en teoría más que suficiente, pero hay razones para pensar que la curva de brazos adrizantes (que no he visto) no era gran cosa; los planos sugieren que su sección transversal podía complicar la estabilidad en caso de escora, y el barco ya había dado algún «aviso». Al final, una inundación

asimétrica, inaccesible (túnel inundado), y difícil de corregir (la escora dejó «en seco» algunas tomas de mar) dio la puntilla a un buque que «rascaba» la normativa de estanqueidad, liquidando de paso sus dispositivos de salvamento. Los italianos sugieren que el *Doria* cumplía el GM previsto sin necesidad de lastrar los tanques de combustible, pero lo cierto es que escoró 25° hasta «medio estabilizarse» a los quince minutos. Trabajando con el GM que sugieren los norteamericanos (0,28 m), a mí me sale una escora de 18° solo con las 500 toneladas de inundación asimétrica de los tanques (para D: 25.286 toneladas y dt estimada: 4,5 metros); los 7° restantes corresponderían en su mayor parte a la inundación (sin duda instantánea) de las cubiertas B, C y D del compartimento IV. Sumergida la cubierta A, los daños sufridos por los mamparos contiguos tras el abordaje solo habrían rematado un cadáver.

El Derecho Marítimo permite y la legislación norteamericana admite que, en caso de naufragio (aunque sea culpa de sus empleados), un naviero «no negligente» pueda limitar su responsabilidad civil al valor residual del buque y los fletes; suecos e italianos acordaron que el caso se viera en los Estados Unidos, acogiéndose a este límite para esquivar demandas millonarias. Los italianos ofrecieron un acuerdo de culpa compartida al 50 por 100, pero los suecos se negaron, informando que si veían amenazada su «limitación de responsabilidad» (por acusaciones de negligencia del naviero) tratarían de demostrar que el *Doria* se había hundido por mal diseño o *egregious error* en el control de averías, y que muchas de las muertes habían sido causadas por *bad behavior of the crew of the Doria .../... which was the result of lack of discipline .../... and emotional instability*. Tras cuatro meses de audiencias previas con el ventilador de la porquería a tope, quedó claro que si había juicio y se apreciaba negligencia de algún armador (por ejemplo, tolerando rutas o velocidades inadecuadas), su «limitación de responsabilidad» se evaporaría y tendría que hacer frente a demandas por valor de unos 117 millones de dólares (cuatro veces el valor del *Doria*). En último extremo ambas navieras estaban cubiertas por los mismos aseguradores, y en enero se impuso un acuerdo: no habría juicio, cada cual pagaría sus daños, se establecería un fondo para indemnizaciones hasta el límite conjunto de responsabilidad (5,7 millones: 1,8 del italiano y 3,9 del sueco) y no volvería a hablarse de culpables. La encuesta italiana (que culpaba a los suecos) desapareció bajo siete llaves, y la Italian Line hizo del *no comment* su política de imagen, negando autorización a la prensa norteamericana para entrevistar a Calamai. Así, durante un cuarto de siglo su capitán resultó un «culpable» de lo más conveniente.

Victima de las circunstancias, el orgulloso pero íntegro Calamai tuvo que tragar la humillante versión sueca del abordaje por lealtad a su armador: la afrenta definitiva para un profesional que, tras el espectáculo dado por algunos de sus hombres, solo debía querer que se lo tragara la tierra. Nunca volvió a la mar, pero la mar no había terminado con él y en agosto su hermano (el

vicealmirante Marco Calamai) desapareció arrastrado por una ola del cúter de 12 metros en el que regresaba de Mallorca a Italia tras visitar a su familia española. El pobre hombre ya no levantó cabeza: un veterano capitán que le conoció en Génova años más tarde me dijo que daba pena verlo por la calle, y un antiguo pasajero del *Doria* remachó por escrito: *I can still remember seeing Captain Calamai walking the streets like a zombie*. Durante el resto de su vida no habló del naufragio con su familia hasta que, el 9 de abril de 1972, debió sentirse mal, fue a un hospital y falleció antes de poder ser diagnosticado; su hija mayor, Marina, dijo que murió murmurando *¿va todo bien? ¿están los pasajeros a salvo?* En 1960 los suecos se desembarazaron del *Stockholm*, pero el indestructible *liner* continúa navegando (horriblemente modificado) bajo el nombre de *Athena*, el octavo en sus 64 años de vida. El *Andrea Doria* sigue hundido en 71 metros de sonda; con el tiempo se ha convertido en el Everest del buceo deportivo y ya ha costado la vida a 15 buceadores.

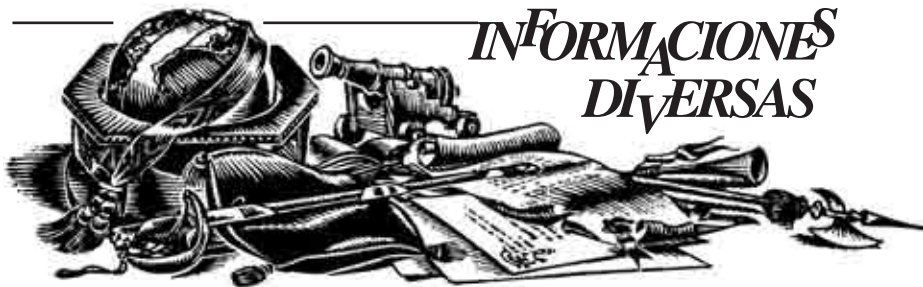


BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Los datos sobre el abordaje proceden fundamentalmente del trabajo de Samuel Halpern (*An Objective Forensic Analysis of the Collision Between Stockholm and Andrea Doria*) y, en menor medida, del de Carl O. Nordling (*A Reconstruction of the Andrea Doria/Stockholm Collision*); ambos están disponibles en Internet. También usé la obra del capitán Richard A. Cahill (*Collisions and Their Causes*; Fairplay Pub, 1983), valorando mucho sus conclusiones ante discrepancias puntuales. Para una visión general del naufragio utilicé las monografías de William Hoffer (*Saved!; The Story of the Andrea Doria, the Greatest Sea Rescue in History*; Summit Books, 1979), Richard Goldstein (*Desperate Hours; The Epic Rescue of the Andrea Doria*; John Wiley & Sons, 2001) y Domenica Simpson (*Alive on the Andrea Doria!*; Morgan James Pub, 2006), sin olvidar otras tres docenas de documentos y artículos de prensa. En el aspecto técnico me han sido de gran utilidad los planos y datos del libro de Maurizio Eliseo (*Andrea Doria; Cento Uno Viaggi*; Hoepli, 2006), la página www.andreadoria.org y un trabajo de Paolo Angeletti en colaboración con oficiales supervivientes del *Doria* (*L'Affondamento dell'Andrea Doria in Diretta*; Il Bollettino di A.Ma.Re, 2009). Algunos datos del *Stockholm* son de las páginas www.salship.se/stock.asp y www.ssmaritime.com/Stockholm.htm. Ahora estoy en ljartor@gmail.com

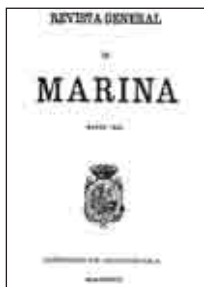


Fragata *Reina Sofía* en la mar.
(Foto: OCS EMA).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



El número de enero comienza con el artículo *Política actual y Marina*, del teniente de navío Juan Cervera Valderrama, al que siguen *La educación de la marina*, del teniente de navío Enrique Pérez y Fernández-Chao; *Del tiro del cañón*, del alférez de navío Jaime Janer Robinsón; *Manejo marinerío de los modernos buques de guerra*. Segunda parte. *Resistencia de materiales e Historia oficial de la guerra ruso-japonesa*. Tercera parte,

de la *Revue Maritime*.

El número de febrero incluye: *Los regentes de marina de la época constitucional*, del vicealmirante Victor M.^o Concas; *Francia, España e Inglaterra en Marruecos*, de *Le Correspondant*; *Máquinas de esencia. Turbinas de vapor*, traducción del teniente de navío Álvaro Guitián; *Los oficiales maquinistas en la Marina inglesa. Una campaña en la prensa*, del teniente de navío de la Armada francesa H. de Vazelles; *Manejo marinerío de los modernos buques de guerra*. Segunda parte. *Resistencia de materiales e Historia oficial de la guerra ruso-japonesa*. Tercera parte, de la *Revue Maritime*.

Las notas profesionales incluyen: *Botaduras en el año 1911* (Inglaterra); *Botadura del acorazado Giulio Cesare* (Italia); *Organización de la Fuerza Naval* (Portugal); *Señales fónicas en el Estrecho de Gibraltar*; *Botadura del acorazado España*; *Tipo de buque necesario* (España); *Los restos del Maine*; *El desarrollo del submarino Holland*; *Número de submarinos construidos y en construcción* (Estados Unidos); *Presupuestos* (Alemania); *El crucero de instrucción Jign Swei* (China); *El programa Delcassé*; *Las pruebas del Verguian*; *Flotillas en el Mediterráneo*; *El destroyer Bouclier* (Francia); *Torpedero sumergible* (Holanda).

La *Miscelánea*, *Factor Personal*, *El Poder Naval* y *Sumario* de revistas en el número de enero, y *Bibliografía* y *Sumario* de revistas en el de febrero completan el contenido de ambos tomos.

A. M. P. F.

HACE CINCUENTA AÑOS



Los números de estos meses de 1912 abren sus páginas con las siguientes cuatro noticias, dos por mes: *El presidente portugués almirante de la Armada española*; *El ministro de Marina visita Cartagena*; *Palabras del Caudillo en el palacio de El Pardo el día de la Pascua Militar*; *La pascua Militar en el Ministerio de Marina*.

En lo que respecta a los artículos, en el mes de enero se incluían los siguientes: *Navegaciones célebres*.

Nearco, almirante de Alejandro (Años 326 y 327^o. J. C.), del capitán de navío M. Pastor y Fernández de Checa; *El HMS Reclaim en aguas españolas*, del teniente de navío A. Ríos Alonso; *Carta abierta a un compañero joven*, del teniente coronel de Intendencia J. López Rapallo y *De la alimentación de gasolina por inyección directa al cilindro*, del capitán de Máquinas M. Sastre del Río.

El número del mes de febrero comenzaba con *Abarzua*, el del Vulcano, del contralmirante Julio F. Guillén, al que seguían *Continúa el divertimento sobre las unidades*, del capitán de fragata Macarta; *Desarrollo de las armas y de la estrategia naval en la época contemporánea*, del capitán de fragata T. Leste Cisneros; *Los nueve cruceros de la Trasatlántica*, de R. González Echegaray; *La logística como parte fundamental del arte de la guerra (I)*, del capitán de corbeta J. Salgado Alba; *La turbina de gas y la Marina Mercante*, del comandante de máquinas L. Rivera Barral, y *Técnica. Mando. Investigación de operaciones*, del capitán de corbeta J. J. Pérez Aguirre.

Las *Notas profesionales* de enero se refieren a: *Peligro sobre los flancos de la NATO*; *Papel de apoyo del helicóptero sanitario en un ejercicio de heridos en masa*; *Clasificación de los buques de guerra*; *El portacomando*; *La política naval francesa*; *La operación Argueros y Situación y evolución de las flotas submarinas en el mundo en 1961*. Las contenidas en febrero versaban sobre: *Navegación interplanetaria*; *La nueva era de la mar*; *La política y el oficial de marina*; *El portahelicópteros Resolue*; *Las academias militares y la enseñanza superior*.

Terminan con las secciones *Miscelánea* y el *Noticario* en ambos números, a lo que se añade una noticia sobre *Historia y futuro de la Escuela Naval Francesa*, y *Libros y Revistas* en la de enero.

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 FEBRERO

Día Año

1 1502.—Ante la necesidad de poblar La Española con familias procedentes de España, se ofreció el viaje gratuito y la propiedad de las tierras asignadas al cabo de cinco años de explotación. Sale de España la expedición de Luis de Arriaga con setenta familias para establecer colonias en La Española.

2 1520.—Hernando de Magallanes, al frente de su expedición compuesta por cinco naves navegando costearon frente a Montevideo en busca de un paso al sur de las Indias españolas que comunicase el océano Atlántico con el mar del Sur descubierto por Balboa.

3 1498.—Como avanzadilla del tercer viaje de Colón a las Indias, sale del puerto de Sanlúcar su amigo Pedro Hernández Coronel con dos naves, una de ellas llamada la *Vaquina*, costeadas por Sus Altezas y una viuda de Palos; llevaban noventa hombres y suministros para La Española.

4 1536.—Iniciada la rebelión incaica, el núcleo principal estaba en la región de Cuzco, alrededor del inca Manco. Este logra reunir un poderoso ejército y comienza a sitiar la ciudad de Cuzco, donde se encontraban los españoles.

5 1504.—Alonso de Ojeda, preso en La Española y al que habían embargado sus bienes y quitada su autoridad sobre sus naves por la traición de sus socios Vergara y De Campos, en su segundo viaje a Venezuela es restituido en su honra y propiedades por el Consejo de Indias, que decidió en contra de la Audiencia de La Española.

6 1527.—Pedrarias, al ser nombrado gobernador de Nicaragua y relevado del cargo de gobernador de Panamá, sale de la compañía formada por Pizarro, Almagro y Luque en la futura conquista del Perú.

7 1518.—Carlos I fue proclamado rey en la iglesia de San Pablo, Valladolid, restaurada por el cardenal Juan de Torquemada. Los procuradores, los obispos y los nobles de las ciudades le tomaron juramento.

8 1541.—Francisco de Ulloa, al mando de la nave *Trinidad* en su viaje de exploración por la península californiana, sigue explorando su costa occidental en demanda de la isla de Cedros.

9 1586.—Francis Drake, pirata inglés, en su tercer viaje a las Indias españolas, llega con su flota al puerto de Cartagena, ataca la ciudad exigiendo un fuerte botín al gobernador y al obispo para no seguir quemando el resto de la ciudad, en la que se encontraba su catedral.

10 1571.—Francisco Hernández, médico y naturalista nombrado por Felipe II «Protomédico general de las Indias, islas y Tierra Firme del Mar Océano», desembarca en Veracruz para dirigir una expedición destinada a estudiar la historia natural americana.

11 1584.—Pedro Sarmiento de Gamboa fue comisionado para fortificar los márgenes del estrecho de Magallanes y protegerlo de la piratería inglesa. Cerca del cabo Vírgenes, Gamboa funda la colonia Nombre de Jesús, en el valle de las Fuentes.

12 1501.—Probablemente, la primera expedición privada a las Indias sale de España para Santo Domingo a cargo de Francisco Riberol y Juan Sánchez, llevando ropa, caballos y cabezas de ganado ovino y vacuno, obteniendo grandes beneficios económicos.

13 1528.—Álvaro de Saavedra Cerón, a bordo de la nave *Florida*, llega a las costas de Mindanao, donde encontraron a Sebastián del Puerto, desertor de la expedición de Loaysa, que les dio valiosa información sobre el país y la navegación entre las islas.

14 1493.—Colón, en la travesía de su regreso a España del primer viaje a las Indias, escribe dos cartas a los tesoreros Luis Santángel y Gabriel Sánchez, contándoles que en treinta días había llegado a las Indias y encontrado muchas islas densamente pobladas. Colón introdujo las cartas en un barril con una nota para que el que lo encontrara lo entregara a los reyes de España.

15 1558.—García Hurtado de Mendoza, hijo del virrey del Perú, recorre el sur de Chile construyendo numerosas fortificaciones.

16 1503.—El adelantado Bartolomé Colón, hermano del almirante, estando en la tierra firme de Veragua sale con una expedición por tierra y mar en dirección del río Urirá, buscando las ricas minas de oro que los nativos decían que había.

17 1547.—Pedro de La Gasca manda a Aldana que salga de Panamá con cuatro barcos hacia el Perú y por la costa recoja a los españoles que desertan de las filas de Gonzalo Pizarro, para pasar al servicio del rey.

18 1543.—Muerto Juan Rodríguez Cabrillo en su viaje de exploración por la península californiana, su flota, bajo el mando de Bartolomé Ferrello, navega con vientos favorables hacia punta Mendocino.

19 1547.—Alonso Pérez de Tolosa, hermano del gobernador de Venezuela, sigue explorando el territorio de los Llanos hasta llegar al río Apurí arriba.

20 1579.—Francis Drake, en su segundo viaje de piratería a las Indias españolas, cruzado el estrecho de Magallanes y costeano por el Mar del Sur, llega en este día a la altura del puerto de El Callao en Perú.

21 1502.—La flota de fray Nicolás de Ovando, nuevo gobernador de La Española, a mitad de la travesía hacia Canarias es sorprendida por una fuerte tormenta, naufragando la nave *Rábida* con ciento veinte pasajeros.

22 1498.—Cristóbal Colón, durante los preparativos de su tercer viaje a las Indias, redacta el mayorazgo de su hacienda, por el que sus títulos pasarían a su hijo Diego, y si Diego no tenía herederos pasarían a su hijo Fernando. Sus hermanos Bartolomé y Diego serían herederos residuales.

23 1535.—Estando de obispo en Castilla del Oro el dominico Tomás de Berlanga, Carlos I le manda ir a Perú a mediar en las disensiones de límites entre Pizarro y Almagro. Sale de Panamá este día para el Perú.

24 1521.—Julián de Alderete llega con tres navíos y doscientos hombres al puerto de Veracruz. Participó posteriormente en la batalla de Tenochtitlán junto a Cortés.

25 1542.—Hernando de Soto, gobernador de Cuba y adelantado de la Florida, en su largo peregrinar por aquellas tierras llega por estas fechas a la provincia de Autiamque (noroeste de Arkansas) donde pasó el invierno reponiendo las fuerzas de sus extenuados hombres cerca de Washita.

26 1526.—Cortés en su desgraciada expedición a las Hibueras, ante las contrariedades que sufría durante el viaje y una probable conspiración para matarle, mandó ahorcar a Guatomicín, último emperador de México, en las selvas de Tehuantepec. El cronista Bernal Díaz calificó la muerte de injusta y de pesar de cuantos iban en aquella jornada.

27 1521.—En Santo Domingo se preparó una expedición, dirigida por el extremeño Gonzalo de Ocampo, para sofocar la rebelión de los nativos en la isla de Cubagua. En este día llega Ocampo con su expedición a San Juan.

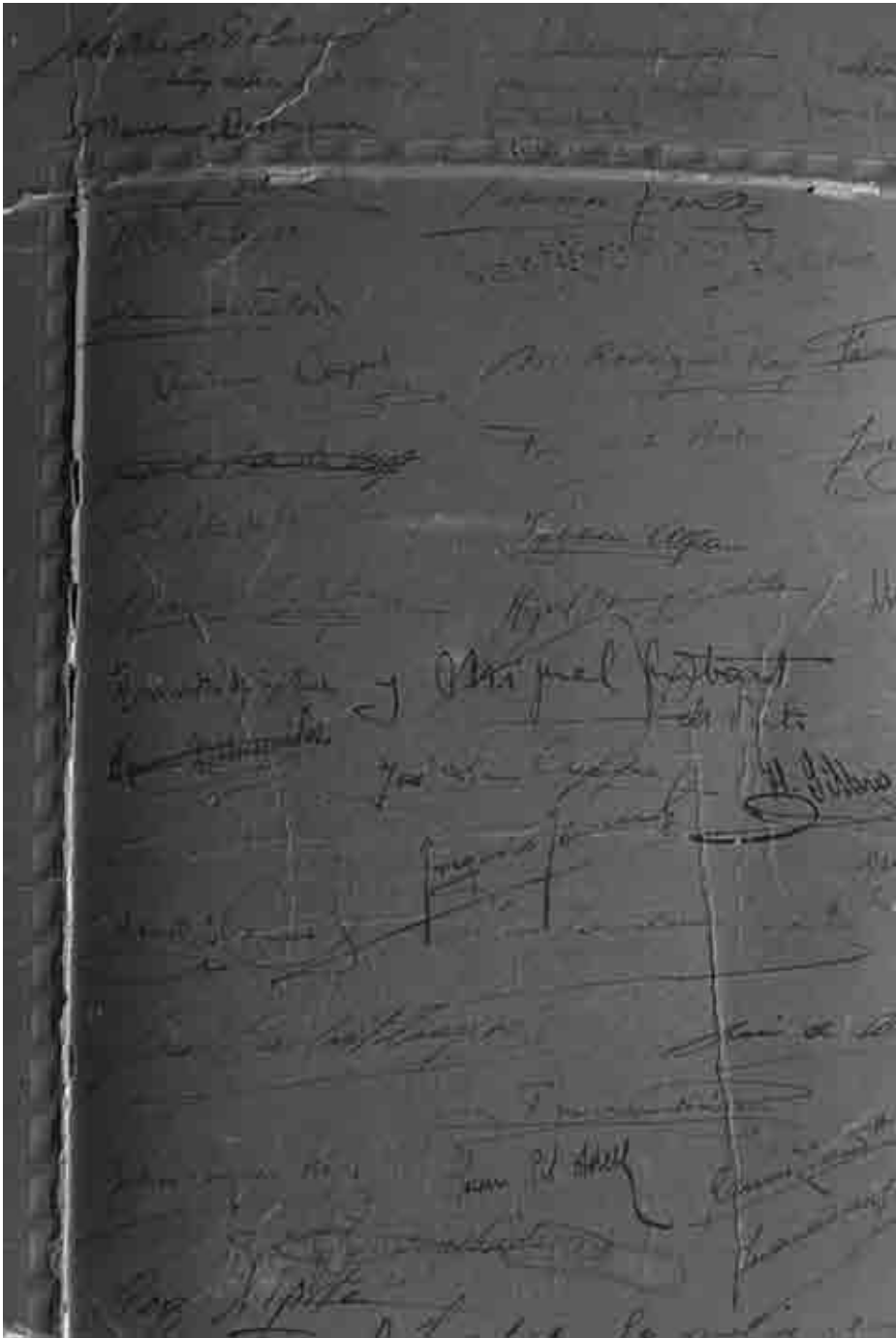
28 1510.—Juan de la Cosa, navegante y cartógrafo español, conocido por haber diseñado el primer mapa del mundo que mostraba los territorios descubiertos en América durante el siglo xv, muere en Turbaco (Colombia) a consecuencia de una flecha envenenada.

CAPITÁN JIM

VIEJA FOTO



Promoción que egresó de la Escuela Naval Militar en el año 1931 o 1932. El primero de esa promoción era don José Ramón de Dolarea. El guardia marina Julio Marra-López Argamasilla, padre de este colaborador, se encuentra en el centro de los tres que están sentados en el suelo en primer término. En el dorso de la foto (página siguiente) se pueden reconocer varias de las firmas: Dolarea, Albarracín, Mariano Rodríguez, Caso, León, de la Rocha, Rodríguez Rey, Campos, Alfaro, Ortiz, Domínguez Sotelo, Goytía, Guitart, Cappa, Ciriquian, Gómez, Jáude-nes, Núñez, Vázquez Reyes, Gil Adel, y Toubes. El resto no se lee y algunas están cortadas. (Foto: Julio Marra-López Pardo de Donlebún).



MARINOGRAMA NÚMERO 470

Por TAL

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

Un poema de Luis Rosales.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Man.: En sentido neutro y absoluto, ir lenta y perezosa una embarcación cuando navega con otras.
- B.—Hidr. Toca la mar blandamente las costas o las playas.
- C.—Mit.: El barquero que transportaba a los muertos siempre y cuando hubiesen pagado el viaje (por ello en la antigua Grecia los cadáveres se enterraban con una moneda debajo de la lengua)
- D.—Man.: Lona (acepción antigua)
- E.—Zool.: Pez marino acantopterio, de la familia de los triquinos. De enorme cabeza cuadrangular, tiene los ojos en la parte superior. Entra en la composición del plato de cocina conocido como «la bullabesa»
- F.—Mit.: En la mitología griega, el dios del frio viento del norte, que traía el invierno

11	2	86	64	105	73	92
6	12	75	91			
1	30	59	103	66	48	16
14	77	85	7	34		
53	93	29	8			
45	4	89	100	54	74	

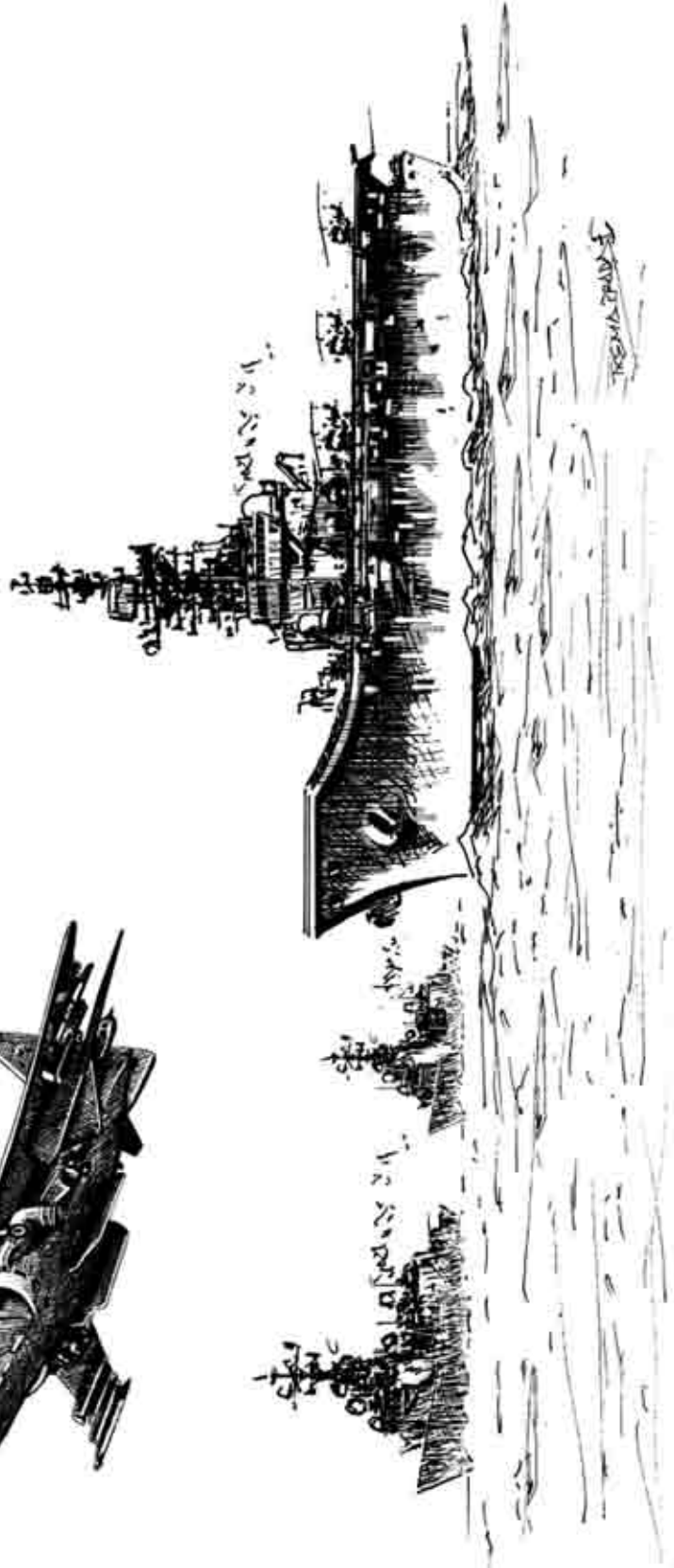
- G.—Der. Mar.: Compromiso solidario que pueden exigir las compañías navieras para asegurarse el cobro del flete
 88 95 83 33
- H.—Geogr.: Esta es una preciosa aldea de los alrededores de Ferrol que tiene varias playas, a cada cual más bonita
 84 18 78 38 106
- I.—Biogr.: Almirante británico que estando retirado estuvo al mando, durante la Segunda Guerra Mundial, de varias acciones importantes, entre ellas la evacuación de Dunkerque
 57 98 3 35 46 71
- J.—Biogr.: De nombre Martín de los..., este marino acompañó a Juan de la Cosa y a Juan Correa en un supuesto quinto viaje de Vesputio en 1507 y 1508.
 99 70 60 42 31
- K.—Der. Mar.: Congregación bajo la advocación de San Telmo, patrono de los navegantes, constituida por los gremios de marentes con fines religiosos o piosos
 21 76 10 101 49 19 58 68
- L.—Org.: Hombres de mar experimentados y buenos conocedores de las faenas típicamente marineras.
 26 65 50 67 104 52 15 62 5 81
 87 102 44 63
- M.—Man.: Abrace o enganche con la eslinga
 25 69 37 96 28 13 41 32
- N.—Man.: Pequeño corte que dan los veleros en los bordes de los paños para indicar el sitio por el que deben ser cortados (plural)
 51 20 23 24 94 17 82 47
- O.—Arq. Nav.: Pongo la quilla a una embarcación
 40 9 79 61 43 27
- P.—Arq. Nav.: Las últimas cuadernas de popa
 90 80 97 36
- Q.—Man.: Canto de la vaina de una vela antes de coserle la relinga (plural)
 72 22 55 56 39

MARINOGRAMA NÚMERO 469

Por TAL										
1 L	2 A	3 H	4 I	5 S	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
A		N	A	V	E	G	A	B	A	C
22 K	23 N		24 F	25 K		26 I	27 A	28 C	29 H	30 L
O	N		L	A		V	E	L	A	M
31 J	32 K	33 K	34 I		35 N		36 I	37 G	38 A	39 C
A	Y	O	R		Y		D	O	S	F
40 N	41 E	42 P	43 E	44 P		45 B		46 G	47 F	48 K
O	Q	U	E	S		Y		L	A	B
49 G	50 H	51 L	52 K		53 O	54 N	55 H	56 M		57 M
E	L	L	A		L	O	N	A		B
59 O	60 I	61 G	62 P		63 G	64 L	65 O	66 J	67 M	68 O
A	N	C	A		R	E	S	P	L	A
70 M	71 N	72 C	73 I	74 M		75 L	76 J		77 H	78 E
D	E	C	I	A		A	L		S	O
	80 A	81 E	82 H	83 G		84 C	85 G		86 H	87 Q
	C	U	A	L		S	I		F	U
89 H	90 D		91 B	92 A		93 F	94 E	95 M	96 N	97 I
R	A		D	E		N	I	E	V	E
98 C		99 Q	100 A	101 F	102 Q	103 B				
O		P	L	A	T	A				

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

Príncipe de Asturias y Harrier. Colección de dibujos a plumilla de buques y aeronaves de diferentes épocas. (Autor: José M.ª Prada).



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Nudo de cartucho de artillero

Historia

Cuentan los historiadores que la flota castellana nació en el siglo XIII tras la ocupación de Cartagena en 1245 y Sevilla en 1248, en cuyas atarazanas almohades se establece el recién creado cuerpo de oficiales de marina o *cómitres castellanos*. Hacia 1250 aparece la figura del almirante (1) como encargado de la guerra naval.

Uno de sus grandes almirantes fue don Gil Ambrosio Bocanegra, cuya victoria más sonada se produjo contra la escuadra inglesa en la batalla de La Rochelle en 1372, en la que hizo prisionero a su comandante en jefe, el conde de Pembroke. Es esta la primera batalla documentada en la que se emplearon cañones a bordo de buques. Posteriormente, Sánchez Trovar, al mando de la flota castellano-francesa, inicia una serie de ataques y saqueos sobre la isla de Wight y los puertos ingleses de Rye, Rottingdean, Lewes, Folkestone, Plymouth, Portsmouth y Hastings, llegando incluso a remontar el Támesis y atacar en 1380 la ciudad de Gravesend, año en el que Inglaterra solicitó la paz. En estas batallas se hace común el empleo de artillería embarcada, aunque todavía no fuese posible considerarla propiamente como artillería naval.

La pólvora se embarcaba en pequeñas vasijas de madera. La carga del cañón se hacía por la boca del mismo, mediante una especie de cuchara unas veces y chifles las otras. No fue hasta bien entrado el siglo XVII cuando por facilidad y rapidez en las maniobras de recarga de los cañones, apareció el cartucho de pólvora. Este se confeccionaba con un pergamino o lienzo relleno de pólvora que se introducía por la boca del cañón, un trozo de estopa para presionar y el proyectil.

Para evitar que el cartucho se aflojase y desparramase la pólvora durante estas rápidas labores de recarga, se les anudaba de una forma peculiar.

El detalle gráfico más antiguo de este tipo de amarradura se encuentra en la lámina número 80, *Artillería de marina con todos sus utensilios*, del libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (2).

Etimología

De igual manera que en casos anteriores, esta amarradura toma su nombre de la aplicación que se hace de ella; así pues *nudo de cartucho de artillero* es su verdadero nombre. Debido a las sucesivas traducciones, un tanto dispares, surge el nombre de *nudo de constrictor*, aludiendo a la manera en cómo actúa. Ahora bien, esta definición no es del todo correcta porque cualquier amarradura tiene esta función, apretar o constreñir para evitar soltar aquello sobre lo que se constriñe.

(1) La palabra almirante viene del árabe *emir* o *amir* (el que ordena), a la que se le añade *al-bahr* (del mar).

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



Confección del nudo y usos más comunes

Para hacerlo, se toma un cabo **aa'** y se da una vuelta alrededor de la boca del saquete, pasando el firme sobre la primera vuelta e iniciando la segunda al lado contrario de la primera. El chicote **a'** se pasa por encima de la segunda vuelta y se introduce por debajo del firme de la primera de forma que queda aprisionado por este y evite que se afloje la amarradura.

Otras aplicaciones son aquellas que emplean para cerrar todo tipo de saco usado para guardar cualquier tipo de material.

Otras denominaciones

El *nudo de cartucho de artillero* se denomina en italiano *nodi cartoccio*; francés, *noeud de gargousse*; inglés, *cartridge knot*; en alemán, *würgeknoten, würgestek*; en portugués, *nó torto ou nó esquerdo*.

Juan OZORES MASSÓ





LEXICOGRAFÍA

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

INMERSIÓN LINGÜÍSTICA... A COTA PERISCÓPICA

*El umbral del templo de la sabiduría
es el conocimiento
de nuestra propia ignorancia.*

(Charles H. Spurgeon).

Reconozco que cuando empezó a ponerse de moda esto de la inmersión lingüística, a mí la palabra «inmersión» me sonaba a sumergirse, bien buceando o en un submarino. Y así era, pues en la edición XXI del DRAE (la anterior a la que está en vigor) solo aparecía lo siguiente:

Del lat. *immersio*, *-onis*.

1. f. Acción de introducir o introducirse una cosa en un líquido.
2. Astron. Entrada de un astro en el cono de la sombra que proyecta otro.

Pero en la XXII se introdujeron dos nuevos significados y algunos matices:

1. f. Acción de introducir o introducirse algo en un fluido.
2. f. Acción de introducir o introducirse plenamente alguien en un ambiente determinado.
3. f. Acción y efecto de introducir o introducirse en un ámbito real o imaginario, en particular en el conocimiento de una lengua determinada.
4. f. Astr. Entrada de un astro en el cono de sombra que proyecta otro.

Antes de analizar la tercera entrada, me llama la atención que en la primera se sustituya «una cosa» por «algo»: claro, los ilustres académicos habrán pensado que no todos los

«algos» son «cosas»; por ejemplo, si yo me dedico a bucear en la mar, soy algo o alguien sumergido, pero no una cosa, ¿o no? Bueno, sobre esto habría que puntualizar mucho porque los dos primeros significados de «cosa» son:

Del lat. *causa*.

1. f. Todo lo que tiene entidad, ya sea corporal o espiritual, natural o artificial, real o abstracta.

2. Objeto inanimado por oposición a ser viviente.

O sea, según la primera acepción soy una cosa, pero no lo soy en virtud de la segunda. ¡Uf! Mejor es cambiar de rumbo.

Ya con la caña a la vía afirmo que la sustitución de «líquido» por «fluido» es acertada porque un líquido es un fluido, pero los gases son fluidos, no líquidos.

Y cambiando de rumbo otra vez, ahora a colisión, remarco la tercera entrada de «inmersión: Acción y efecto de (...) introdu-

cirse (...) en el conocimiento de una lengua determinada». Como no es la REVISTA GENERAL DE MARINA el lugar adecuado para avivar este tipo de polémicas muy mediáticas, no voy a bajar a mayores profundidades en esto de la inversión lingüística, me quedaré a cota periscópica y sólo introduciré un matiz lingüístico: para ello copio el primer significado del vocablo «inversión: Acción y efecto de invertir». Y la primera acepción de «invertir» es: «Cambiar, sustituyéndolos por sus contrarios, la posición, el orden o el sentido de las cosas». ¿Qué opina el paciente lector? Me sospecho que no son pocos los que confunden o pretenden confundir inmersión con inversión. Claro, solo se diferencian en una letra.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES





MISCELÁNEA

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

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

24.690. — Monumentos



Existen muchos monumentos en los puertos españoles dedicados a honrar las gestas de los marinos y sus barcos; recordamos especialmente tres:

El primero, costeado por suscripción popular en Cartagena, en honor de los «Héroes de Cavite», inaugurado en 1923, obra del escultor Julio González Poli en el estilo propio de la época. En 1982 el monumento fue restaurado, sustituyendo la piedra por granito y bronce. Simboliza la Gloria y la Patria española junto a sus marinos. En su momento la ubicación fue objeto de polémica, ya que la ciudad de Cádiz también lo



Monumento a los «Héroes de Cavite». Cartagena.



Detalle del monumento en Getxo.

pretendía, pero teniendo en cuenta el origen cartagenero de buena parte de los 161 caídos, cuyos nombres figuraban esculpidos en las lápidas, se optó por esta ciudad.

El segundo, situado en Getxo, se inauguró en 1939 en memoria del ingeniero Evaristo de Churrua y Brunet, artífice del puerto del Abra de Bilbao. Obra del escultor Miguel García Salazar, simboliza la lucha del hombre contra la mar, en donde se representa al hombre venciendo al dios Neptuno, en un estilo que recuerda el del alemán Arno Breker, considerado el Miguel Ángel del siglo XX.

El tercero, inaugurado en 1963, suscitó polémica por el nombre, ya que se le pretendía llamar *Als homes del mar* (A los hombres del mar). Teniendo como principal elemento de construcción la chatarra naval, fue bautizado como *Ferroestructura n.º 5* por su autor, el pintor y escultor Salvador Aulestia Vázquez, un expresionista plástico con tendencias abstractas. En aquellos años se desguazaron en Barcelona los trasatlánticos

Cabo de Buena Esperanza, Berwick Castle, Columbus y el portaaviones *Triumph*. Actualmente está ubicado en el testero del muelle de Pescadores de la Barceloneta. Su origen se remonta a 1961, cuando la Junta de Obras del Puerto de Barcelona encargó a este prestigioso artista la realización de un monumento que por su emplazamiento diera la bienvenida a Barcelona a todos los que arribaban en barco a la Ciudad Condal. Su emplazamiento original se encontraba al final de la Escollera, es decir, en la misma boca de entrada del puerto. Con unas dimensiones de 60 x 17 m es conocido como el *Sideroploide*, nombre con cierta reminiscencia astronómica. En 2001, aprovechando la necesidad de una restauración, ya que se encontraba muy deteriorado por la erosión marina, fue resituado frente a uno de los edificios en forma de cono invertido que enriquece la zona portuaria, llamado Barcelona Trade Center.

A. C. i R.

24.691.— Vientos propicios

Las especias producidas en la costa malabar (canela, jengibre, cardamomo, pimienta, etc.) gozaban de gran aceptación por los habitantes de los pueblos ribereños del Mediterráneo. Las embarcaciones indias eran incapaces de burlar el acoso a que eran sometidas por los piratas árabes y somalíes (la historia se repite tristemente ahora veintiún siglos más tarde), por lo que el transporte se hacía por tierra, a través de Petra, hasta los puertos de Seleucia y Cesarea. Allí se iniciaba el transporte por mar hacia los puertos del Mediterráneo, principalmente griegos y romanos.

Cuando los romanos, a finales del siglo I a. C., dominaron Egipto, decidieron transportar ellos mismos los ricos condimentos, abaratando los precios al librarse de los intermediarios. Lo primero que hicieron fue eliminar a los piratas para así efectuar el transporte por mar desde la costa india hasta el mar Rojo. Tras un corto transporte por tierra, reanudaban el marítimo por el Mediterráneo hasta los puertos de destino.

Al principio la navegación, como era costumbre, se hacía costeano, pero un intrépido navegante, Hippalo, se aventuró a hacerla por alta mar aprovechando los vientos propicios del sudoeste; desde entonces a este viento se le denomina por su nombre.

A. L. T.

24.692.— Gravina y Churruca, héroes y caritativos

No solo *sin acha y sin miedo* (sic), como lo calificó la madre Vázquez de Castro en su preciosa biografía, sino como correspondía a un caballero de Malta, hospitalario y generoso.

Trascribimos del libro de actas del Santo Hospital de Caridad de Ferrol:

«Don Angel García, Tesorero del Hospital de la Sta. Caridad en esta Plaza. Recivi del Sir. D. Dionisio Sánchez Aguilera,

Hermano Mayor de él, un mil reales de vellón, limosna que remite el Excmo. Sr. Dn. Federico Gravina durante el mes de Agosto que fenece, para los pobres enfermos de dicho Hospital, de esos comunicados un mil reales de vellón, me ago cargo en fuerza de esa carta de pago que visada por dicho Hermano Mayor a de tomarse razón de ella por la Contaduría del mencionado Hospital. Ferrol treinta y uno de agosto de mil ochocientos y dos.»

Viene firmado por «Angel García con el Vº Bº de Sánchez» y debajo continúa:

«En la contaduría del Hospital de la Santa Caridad de mi cargo se tomó razón y formó la correspondiente.

Firmado Pedro Zuloaga.»

Pero también sabemos que en 1785 don Cosme Damián Churruca entregó a la misma congregación la cantidad de 202 reales de vellón, mérito tremendo para el que, por entonces, se quejaba del atraso de pagas en que les tenía el rey.

J. B. N.

24.693.— Caballeros guardias marinas... arrestados

Por R. O. firmada en Madrid el día 3 de septiembre de 1867, convulsas vísperas de «La Gloriosa», el ministro don Martín Belda trasladaba a todos los mandos de la Armada lo siguiente:

«Excmo. Sr. He dado cuenta a la Reina (Q. D. G.) de la sumaria instruida con motivo de la quedada en tierra de varios guardias-marinas de la corbeta *Villa de Bilbao* y fragata *Esperanza* (...) no obstante de la gravedad del delito (...) atendiendo á que con la corta edad que estos cuentan, es de suponer no reflexionen sobre la importancia del caso y consecuencia a que diera lugar; esperando en que en lo sucesivo no se repetirán faltas de esta naturaleza, y dispuesto siempre su real ánimo á ejercer su innata clemencia, se ha servido determinar por vía de corrección, que

los Guardias-marinas D. N. N. y D. N. N. (nombres ocultos por discreción) sufran dos meses de arresto, uno D. N. N. y D. N. N. y tres D. N. N., todos sobre el tiempo que ya llevan. Que se sobresea en las actuaciones practicadas para la averiguación de los hechos, y que se encargue al comandante del buque á que sea destinado N., ejerza la más estrecha vigilancia sobre el comportamiento de dicho joven (se ve que citan al cabecilla, al que ahora denominamos líder), al cual deberá apercibirse de que si este no es cual corresponde á quien como él se encuentra en el deber de borrar la desagradable impresión que sus faltas han causado en el ánimo de S. M. se usará con él todo el rigor de la Ley. De R. O. lo digo a V. E. para su noticia (...) Belda. Excmo. Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz. Se traslada a los Capitanes Generales de Ferrol y Cartagena, a los Comandantes Generales de los Apostaderos y al de la Escuadra del Pacifico, para su noticia y debida publicación en la comprensión de su mando.»

J. B. N.

24.694.—Marinos en tierra



Era un 30 de julio de 1762 en Cuba, la prodigiosa Antilla. Un marino de origen navarro, el capitán de navío Vicente González-Valor de Bassacourt, marqués de González, asumió la defensa del Morro frente a una formidable escuadra inglesa situada ante La Habana. La ola creciente del desembarco inglés fue derribando castillos y allanando defensas; aguantó la furiosa carga de las bayonetas que talaron su cuerpo. Los británicos, en recuerdo del valor demostrado en la defensa de este fuerte, levantó un monumento en la abadía de Westminster para ejemplo de los suyos.

J. A. G. V.

24.695.—Flotas de naves de composición absurda



El historiador italiano C. Manfroni (1863-1935), en su *Storia della Marina Italiana*, critica al gran erudito Augustin Jal (1795-1873), autor del memorable *Glossaire Nautique* (1848), que en su *Archéologie navale* se inspirara en el poema titulado *De bello balearico*, relativo a la expedición pisana a Mallorca del año 1113, de un autor contemporáneo, para establecer en la acción naves de los tipos siguientes: gatas, dromones, cárabos, galeras, barcas, barquetas y grandes saginas, entre otros, diciendo que el autor los seleccionó basándose en su interés por las palabras que rimaran entre sí. Algo similar hizo Víctor Hugo (1802-1885) en unos versos relativos a la batalla de Navarino (1827), en la que hace intervenir naves, yates, galeras, caiques, tartanas, balandras, guinches, mahonas, yolas, balancelas y otros tipos de leños de todas las épocas.

L. C. R.

24.696.—Juan Bautista Aznar



De este capitán general de la Armada y último jefe del Gobierno del reinado de Alfonso XIII, dijo Maura, refiriéndose a su bajo nivel político, que:

«Procedía geográficamente de Cartagena y políticamente de la luna.»

Espardell

24.697.—Arsenales



La necesidad de nuevos diques en el Arsenal de Cartagena, como receptor de buques de alto bordo donde holgada y cómodamente penetran y se acomodan para sus reparaciones, comenzó a ponerse de manifiesto a mediados del siglo XIX, debido a

la filtración de aguas potables que en ellos se agolpa. *La Gaceta de Madrid* de 25 de agosto de 1850 recogía esta noticia que en la prensa nacional se trataba refiriéndose a las sumas invertidas en construirlos, ya que de los 123.696.520 reales a que ascendió el costo total de la obra, «...se invirtieron 10.383.620 reales en los diques mayor y menor, y esto sin adicionar el gasto de la casa de bombas, e importe de la entonces máquina de vapor que hacía el desagüe, máquina que pide reemplazo y cual documento histórico debiera conservarse»; y en cuanto al modo de conseguirlo «...sería abriendo dos o más pozos artesianos, de corto diámetro y no mucha profundidad y es seguro que así, creando dos fuentes para aguada, las filtraciones desaparecerían».

J. A. G. V.

24.698.—Respeto por los navegantes y descubridores



Aunque muchas veces las grandes gestas quedan en el olvido, vale la pena que saquemos a relucir esta breve sentencia extraída de la obra *Agamenón*, de Esquilo (525-456 a. C.), que refleja el mérito que se merecen:

«Justo es que a la luz del sol que nos alumbraba se celebre la gloria de los que atravesaron intrépidos tierra y mares.»

L. C. R.

24.699.—Pagas de tocas



En los diarios oficiales de Marina de hace, más o menos, cien años, se podía leer muy a menudo la concesión o denegación a una viuda o a unos huérfanos de las pagas de tocas por ella o ellos solicitadas.

Estas eran pagas de supervivencia. A ellas tenían derecho las viudas o huérfanos de todos los individuos de Marina incorporados al Montepío Militar que no les quedase por ese concepto, ni por otro alguno, derecho a pensión. El importe de las pagas era el de dos mensualidades del sueldo que disfrutaba el causante a su fallecimiento y eran satisfechas por el presupuesto de Marina si el causante fallecía en acto de servicio, o por el de Hacienda si el óbito ocurría en situación pasiva.

Se hilaba muy fino para su concesión, que estaba sujeta a una estricta reglamentación; un caso puede servir de ejemplo: en 1910, doña Manuela González solicitó pagas de tocas para sus tres hijas por fallecimiento del padre de éstas y marido de doña Manuela, el tercer contraamaestre don Policarpo Conde. Le fue desestimada la solicitud porque cuando Manuela casó con Policarpo era viuda de un cabo de mar de 1.ª clase, Emilio Pérez; al morir éste, le fue asignada a Manuela una pensión, que dejó de percibir al matrimoniarse con el contraamaestre, pero que le fue rehabilitada al quedar nuevamente viuda, y como para obtención de pagas de tocas el orden de beneficiarios lo encabezaba la viuda, si existía, y a ella no le correspondía, su instancia era denegada.

P. G. F.

24.700.—Lord Fisher



Este almirante fue el gran reorganizador de la Royal Navy, a la que creía «dormida en sus laureles victorianos». Dispuesto a acabar con rutinas de todas clases, abolió en 1905 el entrenamiento en esgrima de las dotaciones, dudando acertadamente de que en los modernos buques pudiera combatirse al abordaje.

IBOSIM



REEMBARQUE DE UNA ESPECIDIÓN A TIERRA.—Después de los ejercicios del día, desmóntanse los cañones, pléganse las camillas y se instalan con el personal en las lanchas de desembarco, para ser conducidos nuevamente al buque de donde proceden.
(Colección de autotipias de Alía Plana).





UN *FILM* OLVIDADO

El estreno de *El pirata de los siete mares*, hace ya casi sesenta años, tanto a nivel de crítica especializada como a nivel comercial y número de espectadores no tuvo ciertamente una resonancia especial. Más bien se diría que lo contrario, pasó desapercibida y, sin pena ni gloria, pronto fue olvidada, retirada de la cartelera, arrollada por el torrente de excelentes películas que en aquella década de los cincuenta Hollywood producía sin cesar, colapsando las pantallas del mundo.

Aunque ahora, por cierto, también ocurre el mismo fenómeno, no son iguales las circunstancias; las cintas ambientadas en la mar, en el mundo de los piratas, estaban entonces en su apogeo. De *El hidalgo de los mares* a *Todos los hermanos eran valientes*, pasando por *Los bucaneros*, el género parecía reinventarse temporada tras temporada. En este clima nació *El pirata de los siete mares*, dirigida por Sidney Salkow, un correcto artesano en cualquier género. No obstante, repa-

sando archivos y documentación sobre la película, los elogios no son, la verdad, excesivos. Personalmente creo recordar al cabo de tantos años que la cinta no me resultó satisfactoria la primera vez que la vi, a principios de los años sesenta.

Vista de nuevo recientemente, *El pirata de los siete mares* me ha permitido, en parte, reconciliarme con ella. No es lógicamente una obra maestra, ni una película que, como tantas y tantas veces sucede en la historia del cine, rejuvenece con el paso de los años, pero sí se puede considerar que desprende un aroma, una sensibilidad, una geografía y un sentir especial, algo *naïf*, que permite ya en 2012 encontrar algunos valores ignorados en su día. Tiene el sabor de las cintas clasificadas de serie «B», tan clásicas y representativas en el cine americano de siempre.

El pirata de los siete mares, rodada en 1953, dispone en el arranque principal de una trama que liga con el género de piratas y



bucaneros. Inspirado el guión en el mítico personaje de Barbarroja, legendario en aguas del Caribe, tiene su principal campo de acción en la dura confrontación con representantes de la Marina española. La audacia de tan temido pirata se hace visible apenas iniciada la película. Una aproximación bastante tópica y en algunos rasgos vulgar del célebre personaje. Una vida de acción directa y abordajes, hasta que el amor surge al encontrar a una bellísima mujer, lo que da un vuelco a la narración. Aquí, la película se ajusta en todo momento a las reglas del género, las respeta y las hace patentes y potentes a la menor ocasión que se presenta. La cinta se

resiente en ocasiones de un ritmo —lejos, casi en las antípodas, de Raoul Walsh, todo un experto en cintas de odiseas y aventuras— que la aleja un tanto del resto de sus compañeras de viaje.

Sidney Salkow, un nombre absolutamente olvidado, hacedor de un cine que difícilmente sería hoy recuperado, tenía no obstante un cierto sentido del ritmo, de la variedad de planos, lo que se haría evidente en algunas de sus películas, como por ejemplo: *El barco de la muerte*, *Sitting Bull*, *casta de guerreros*, *El almirante* y *la dama* o *La gran matanza sioux*, una de sus últimas películas. Técnico, estudioso y aplicado, cuidadoso a la hora de elegir los planos y distribuirlos para crear una puesta en escena y creíble cuando de ofrecer intensidad a la historia se trataba. Un artesano fiel y ortodoxo a las reglas convencionales de la industria que le pagaba. No está entre los grandes de la serie «B», pero sí he creído, al cabo de los años, ver cualidades que tal vez en su momento no supe detectar.

En el reparto, una pareja de actores por entonces muy célebres, John Payne —algunos lo confundían con John Wayne, y la diferencia era enorme— y Donna Reed. Ella, seductora, sugestiva, siempre mejor que él. John Payne, actor limitado pero que llegó a tener su cartel y una biografía intensa, da una correcta visión de un terrible Barbarroja, que no hace olvidar actores de los cuarenta y los cincuenta en cintas de aventuras. En cambio, Donna Reed —su mejor trabajo, extraordinario, sin duda lo logró en *De aquí a la eternidad*— ofrece sensibilidad, belleza y atractivo junto a una notable capacidad para el arte más dramático.

No es, pues, *El pirata de los siete mares* una gran película. Pero su revisión me ha satisfecho.

Toni ROCA

La Mar en la Filatelia



COSME GARCÍA Y SUS *GARCIBUZOS*

Investigadores e inventores

Siempre ha habido gente interesada en investigar aquello que se encontraba más allá de su entorno, y dispuesta a moverse por el aire como las aves o sumergirse en la mar como los peces. Y es de uno de aquellos investigadores del que voy a hablar: Cosme García, creador de uno de los primeros sumergibles españoles, del que en 2011 se conmemoró el 150 aniversario de su patente en Francia.

La navegación submarina

El hombre ha sido capaz de trabajar de forma estática bajo la superficie del mar desde el siglo XVII, utilizando campanas de buceo —grandes recipientes invertidos que al sumergirse mantienen el aire y no permiten la entrada del agua— que, a pesar de ser muy peligrosas por sus primitivos diseños, resultaron muy eficaces en trabajos submarinos de todo tipo, como el rescate de galeones hundidos. Y hay noticias de que incluso antes de la

era cristiana se habían llegado a utilizar artefactos de este tipo.

También ha habido proyectos antiguos para navegar bajo el agua, como un diseño de Leonardo da Vinci (1452-1519). El holandés Cornelis Drebbel construyó hacia el 1620 un artefacto de madera cubierto y cerrado por cuero, con el que cruzó el Támesis bajo el agua impulsado por 12 remeros, que recibían el aire por tubos con flotadores. Bushnell construyó en 1776 su *Tortuga* con forma de huevo. Podía transportar a una persona, se mantenía vertical con la ayuda de lastres, la



Sumergible *Brandtaucher* de Wilhelm Bauer en un matasellos de 1986.



Cartel de la XLI Exposición Filatélica y Numismática celebrada en 2011 en el Ayuntamiento de Logroño en homenaje a Cosme García. (Cortesía A. Sanvicens, José P. Gómez Agüero).

propulsión era por dos tornillos movidos a mano y se sumergía por inundación de un compartimento, que era bombeado a mano para volver a superficie.

En 1800, Fulton construyó su *Nautilus* de madera y forma de elipsoide, de 6,4 m de eslora, que en inmersión se desplazaba por la acción de una hélice movida a mano, en superficie lo hacía por velas unidas a un mástil plegable, y para la inmersión también inundaba tanques, que eran bombeados a mano para volver a superficie. En 1858, el bávaro Bauer construyó su *Brandtaucher* de 35 toneladas, con sección elíptica y ocho metros de eslora, que también tenía una hélice movida a mano y tanques de lastrado con bombas para su achique. Añadía la novedad de un peso, que se desplazaba de

proa a popa para inclinar el sumergible y navegar hacia arriba o hacia abajo.

Y en la segunda mitad del siglo XIX aparecieron proyectos e inventos de barcos con cierta autonomía bajo el agua, de los que muchos, con sus protagonistas, han sido motivo de sellos de correos.

Los primeros sumergibles españoles

Los españoles no permanecieron ajenos a estas ansias investigadoras. Al parecer, hacia el 1538 se probó en el Tajo un artilugio submarino de cuero, en el que dos hombres recibían el aire a través de una caña. En 1602, Jerónimo de Ayanz probó en el Pisuerga su *barca buzo* de madera, con lastres y remos. El catalán Cervó falleció en el puerto de Barcelona, en el año 1831, cuando probaba un sumergible de su invención. Y en tiempos más recientes, además de Cosme García, podemos citar a



Matasellos fechador de la máquina de timbrar de Cosme García, del 5 de noviembre de 1858.



Matasellos especial usado en la Exposición Filatélica y Numismática dedicada a Cosme García.

Narciso Monturiol, que realizó la primera inmersión de su *Ictíneo* en junio de 1859, y apareció en un sello emitido por España en 1987; Isaac Peral, que en septiembre de 1888 botó su sumergible *Peral*, reproducido en otro sello español de 1964, y Sanjurjo Badía, que probó su *Submarino Portaminas* en Vigo en 1898.

Cosme García

Cosme García Sáenz nació en Logroño el 27 de septiembre de 1818. A los 15 años se hizo cargo del cuidado de su madre y hermano menor. Aficionado a la mecánica, fue aprendiz de relojero, aunque como primera profesión figuró la de guitarrero. A los 18 años entró de corneta en la Milicia Nacional. En octubre de 1837 contrajo matrimonio con Úrsula Porres, con la que llegó a tener cuatro hijos. Continuó como granadero en la Milicia hasta su disolución en 1843, volvió a ella cuando en 1854 fue restablecida, y poco después se trasladó a Madrid en busca de mejores horizontes.

Era un hombre inquieto, de gran imaginación y un talento innato que dedicó a sus inventos, de los que en mayo de 1856 presentó tres: una «máquina tipográfica», una

«escopeta relámpago» y otra «máquina para toda clase de timbre en tinta».

La máquina tipográfica (imprenta) tuvo poco éxito y, al parecer, con ella solo se imprimió una gramática de griego. Su primera escopeta relámpago (fusil), presentada en 1856, no fue admitida. La segunda, presentada en Madrid en enero de 1862, falló en las pruebas. Y la tercera, presentada en junio de 1863, recibió la patente el 1 de octubre siguiente, pero por problemas de la industria española, algunas piezas tuvieron que ser adquiridas en el extranjero y solo se fabricaron unas 500 armas que no fueron usadas.

En cambio la máquina para timbres (matasellos y fechadora) fue un éxito que proporcionó dinero a Cosme. El 16 de mayo de 1856 efectuó la inscripción de su patente, y la consiguiente acta notarial de septiembre de 1857 decía que era «...una máquina pequeña, que se compone de armadura de hierro, un émbolo y varios rodillos que recogen y distribuyen la tinta contenida en el bote sobre una platina de bronce...» y que contaba con cambio automático de fecha.

Cosme García se convirtió en el proveedor oficial de máquinas de este tipo para el Servicio de Correos de España, que adquirió muchas y las tuvo en uso durante unos 20 años. Además, entre 1857 y 1864, Cosme fue contratado por la Dirección General de Correos para instruir al personal sobre su conservación y manejo. Hoy se conservan marcas procedentes de dichas máquinas.



Narciso Monturiol y su *Ictíneo* en un sello de España emitido el 7 de septiembre de 1987.



Sumergible *Peral* en un sello emitido por España el 16 de julio de 1964.

Con el dinero conseguido con su máquina de timbrar, Cosme se dedicó a trabajar en sus sumergibles, *barcos buzo* o *garcibuzos*. Primero construyó un prototipo pequeño, y más adelante otro de mayor tamaño que, aunque tuvo éxito, cayó en el desinterés general y fue olvidado.

A mediados de los años 1860, Cosme abandonó a su mujer Úrsula y a sus hijos para vivir con su sirvienta María Egaña, con la que tuvo otros dos hijos. Y falleció pobre y desilusionado en Madrid el 23 de junio de 1874.

El primer *garcibuzo*

En uno de sus viajes a Barcelona, Cosme vio el mar por primera vez y tuvo la idea de construir un artefacto para poder descender al fondo, verlo y volver a superficie.

Con el dinero conseguido con su máquina de timbrar, unos 45.000 duros, decidió construir su sumergible. Para las primeras pruebas hizo un prototipo pequeño en la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. Era de hierro, medía tres metros de eslora, 1,5 de manga, 1,6 de puntal y tenía capacidad para dos personas muy apretadas. Parecía un tonel aguzado por los extremos. Tenía una escotilla en la parte alta central, cuatro portillos laterales para ver el exterior y cuatro aberturas en



Sello personalizado, dedicado a Cosme García y puesto en circulación en octubre de 2011 durante la exposición en su homenaje.

el casco para otros tantos remos articulados, que se manejaban a mano desde el interior y constituían el sistema de propulsión. Para la inmersión inundaba cuatro tanques ubicados en la parte central y más ancha del casco, dos por banda, que achicaba con bombas para salir a superficie. Probó su primer *garcibuzo* en 1858 en aguas de Barcelona, y aunque los resultados no fueron buenos le sirvieron para perfeccionar su invento y construir un segundo barco de mayores dimensiones. Por otra parte, fue el primer sumergible del mundo construido en hierro.

El segundo *garcibuzo*

El segundo *garcibuzo* también fue construido por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. Era de hierro como el primero. Medía 5,75 m de eslora, 1,75 de manga y 2,25 de puntal. Parecía un bote con la cubierta cerrada. Tenía una escotilla de entrada en la parte superior, en popa tenía otra para entrar o recibir un cañón y en proa llevaba una abertura que también podía servir para recibir un arma. Para la propulsión tenía una hélice a popa que era movida manualmente. Para cambiar de rumbo contaba con dos remos a los costados y un timón de codaste. Para cambiar la cota de navegación tenía otros dos remos o aletas en proa, que actuaban a modo de timones de profundidad y fueron una de sus grandes aportaciones.

Contaba con una palanca para acoplar un sistema de recogida de elementos del fondo. En la parte alta mostraba 12 portillos para permitir la entrada de luz, y en la parte baja con otros dos para ver el exterior. Tenía dos tanques en el doble fondo para su inundación y achique, y hacer inmersión o salir a superficie. Y al centro de la quilla llevaba un lastre de seguridad.

Realizó las primeras pruebas en el verano de 1859 en Alicante. Pero por diferentes circunstancias las pruebas definitivas se retrasaron, y tuvieron lugar con éxito en dicho puerto en agosto de 1860 ante notario y diferentes personalidades. El barco navegó unos 45 minutos en inmersión y realizó varias evoluciones sin problemas.

El 9 de julio de 1959, Cosme había solicitado en España la patente de su aparato, que le fue concedida en Madrid el 8 de mayo de 1860. También lo patentó el 25 de abril de 1861 en el Instituto de la Propiedad Industrial de París, en el que aparece con la denominación *bateau-plongeur*.

Cosme García, que pensaba utilizar el sumergible para rescates del fondo y con fines militares, tras el éxito de sus pruebas y después de los ánimos que recibió, construyó un modelo en cobre del *garcibuzo* y lo llevó a Madrid para presentarlo a la reina Isabel II. Pero la visita fue una decepción, ya que tras elogiar el modelo, Isabel II le dijo que por los gastos de la guerra de África el Gobierno no podía financiar el proyecto.

Decepcionado, Cosme viajó a París para presentar su proyecto. Tras un detenido análisis del barco, Napoleón II le invitó a construir un sumergible en Tolón bajo contrato. Pero el

inventor no aceptó, pensando que el sumergible debía quedar en España.

A la larga, la falta de dinero, la escasa atención prestada por las autoridades y el desinterés general no permitieron a Cosme García continuar las investigaciones y, cansado, terminó por abandonar el proyecto. El barco quedó arrumbado en el puerto de Alicante hasta que pasados unos años las autoridades portuarias le notificaron que el sumergible molestaba al tráfico. Fue entonces cuando uno de sus hijos lo mandó al fondo



Tarjeta máxima de la exposición dedicada a Cosme García.

LA MAR EN LA FILATELIA

del mar, y con él se hundieron muchos detalles técnicos, que siguen siendo desconocidos.

En la guerra con Norteamérica en 1898, otro de los hijos de Cosme ofreció de nuevo el proyecto al Gobierno español, que desestimó la oferta diciendo que el submarino solo podría ser considerado arma de guerra en casos muy excepcionales.

Cosme García y su *garcibuzo* en la filatelia

Con motivo del 150 aniversario del registro de la patente del *garcibuzo* en París, del 1 al 9 de octubre de 2011 se celebró en la sala de exposiciones del Ayuntamiento de Logroño la XLI Exposición Filatélica y Numismática, organizada por el Grupo Filatélico y Numismático Riojano y dedicada a Cosme

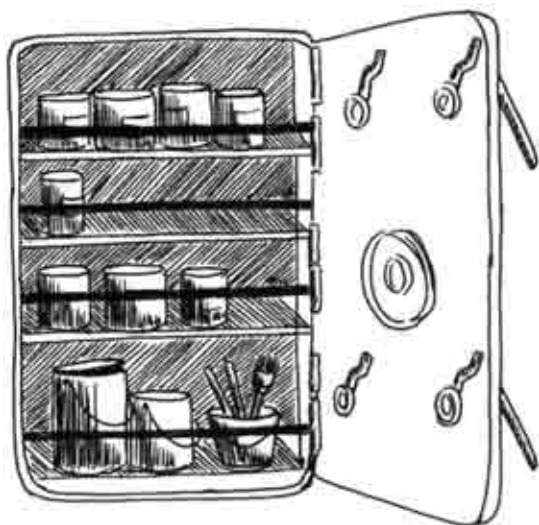
García. Para la muestra fue emitido un sello personalizado en el que aparece la efigie del inventor con la silueta de su *garcibuzo*, y se usó un matasellos especial, un sobre de primer día y una tarjeta máxima.

Reconocimiento

En reconocimiento a su labor, en 1917, la Armada española dio el nombre *Cosme García* al submarino A2. Y en 1972, también fue bautizado *Cosme García* (S-34) el submarino estadounidense *Bang* cuando fue cedido a la Armada.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Pañol de Pinturas

MARÍA DEL CARMEN MAS LACAVE

Muchas de las crónicas aparecidas en esta sección del *Pañol de Pinturas* se han originado por la información recibida de compañeros que conocían la dedicación y habilidad de otras personas en este campo de las Bellas Artes que es la pintura.

En el caso de la protagonista de hoy, María del Carmen Mas, supe de su dedicación en un encuentro casual en el Cuartel General de la Armada con el capitán de fragata, allí destinado, Cruz Garrido, consuegro de nuestra pintora, casada con el capitán de navío Francisco Gómez Conde. Es hija del coronel de Intendencia (fallecido) Eugenio Mas Sánchez y nieta del general jurídico Álvaro Lacave de la Rocha.

He de reconocer que María del Carmen ha contestado a mi petición para «estibarla» en el *Pañol* con una rapidez y diligencia que agradezco sinceramente.

Su entrada en este mundo del arte tiene su origen, según sus palabras, cuando aún era una niña, «decorando» con tizas el suelo de la





Alameda Moreno de Guerra de San Fernando, de donde es natural, y tal vez por la herencia genética de dos tías maternas que practicaban este arte.

Llevada por esta natural inclinación a la pintura, se matriculó y realizó estudios en la Escuela de Bellas Artes de Cádiz, especializándose en la rama de decoración; allí aprendió principalmente dibujo artístico, sin olvidar otras técnicas, como acuarela, *gouache*, cera, carboncillo, plumilla y témperas.

Nos cuenta María del Carmen que de igual forma que los marinos que pintan no pueden dedicar mucho tiempo a esta afición, ella también ha sido objeto de esta circunstancia a causa de los cambios de destino de su marido: Vigo, San Fernando, Cádiz, París, Madrid y finalmente de nuevo Cádiz. Ya en su momento último, y con sus tres hijos relativamente mayores, se inscribe en un curso de

óleo (años 1988-89) con el profesor Manolo Virela, que imparte la docencia en su estudio de Cádiz. Desde entonces comenzó y sigue trabajando con esta técnica.

María del Carmen no ha expuesto públicamente, pero su obra es conocida, dándola a conocer en su propia casa y pintando por encargo, de manera especial para conocidos y familiares, y en ocasiones ha donado cuadros a instituciones benéficas.

Aunque suele pintar del natural, no desdeña aceptar encargos basados en otras obras, láminas, etcétera.

La preferencia en su quehacer se decanta hacia paisajes y bodegones, inspirándose, según sus propias palabras, en la obra del admirado Cándido Conde Dixon, primo hermano de su marido. De Cándido, con el que compartí cuarto de baño en la residencia del Campo de Batallones de Ferrol, tengo un



PAÑOL DE PINTURAS

gratísimo recuerdo; tal vez al verle pintar en su habitación se reanimó en mí el deseo de hacerlo; evoco con satisfacción su pintura, llena de luz, que siempre he admirado. Le recuerdo salir de la residencia con todo el material y subir en la Vespa camino del Santuario de la Virgen de Chamorro, y volver, después de dos días (a la misma hora y con el mismo sol), con un delicioso cuadro titulado *Ferrol visto desde Chamorro*.

De esta época más bien gris de Ferrol pasó, como dice nuestra protagonista, a esa luminosidad de Sóller.

Sus pintores favoritos son los impresionistas franceses, que tanto han enseñado a generaciones posteriores.

La obra de María del Carmen está basada en un excelente dibujo, que en ocasiones abandona para adentrarse, por su oficio

consolidado, en un impresionismo que agradece el observador de su obra. Colores entonados, fuertes a veces, que no desmerecen del resultado final.

Complicados y excelentes bodegones cuya realización requiere profesionalidad y que como hemos comentado a veces no son valorados, en general, como se merecen.

Deseo que María del Carmen se decida a exponer, augurándole un gran éxito, pues su obra lo merece.

Con mi admiración a su trabajo, un fuerte abrazo, extensivo a Paco Gómez Conde.

Rafael ESTRADA



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A) (septiembre de 2011-enero de 2012).—Encuadrado en ASPFOR XXIX despliega un TACP/FAC en Qala-e-Naw compuesto por cinco efectivos de la FIM que se encuentran en zona desde el 10 de septiembre y tienen relevo previsto para febrero de 2012. La ASPFOR XXX partió hacia la zona en dos fases, la primera salió el día 17 de enero y la segunda lo hará el día 23, está previsto que la ASPFOR XXIX regrese a TN el uno de febrero después de completar la fase de relevo. A partir de esta rotación se desplegarán dos equipos TACP/FAC de 5 pax cada uno.

Operación LIBRE HIDALGO (L/H) (septiembre de 2011-



Fusileros del primer batallón de la BRIMAR en combate urbano.
(Foto: F. Herráiz Gracia).



El *Patiño* escoltando a buques del Programa Mundial de Alimentos. (Foto: www.armada.mde.es).

febrero de 2012).—Se encuentra desplegada la FIMEX LH-XV desde la TOA del pasado día 22 de septiembre, con un contingente en zona de 116 efectivos de la FIM, además de 20 más de la FLOAN, que integran la unidad de helicópteros LISPUHEL XII 4.ª rotación, que se incorporaron a la zona el pasado 14 de diciembre.

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo de 2006-finalización).—Desde el pasado 25 de febrero de 2010 la Armada mantiene un buque alistado para menos de seis horas para actuar ante posibles solicitudes del Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC) relacionadas principalmente con la inmigración ilegal. El patrullero *Cazadora* es la unidad asignada los días 21 y 22.

Operación ATALANTA (23 enero de 2009-finalización).—Participa en esta operación la TF 465, bajo el mando del capitán de navío (ESP) Manso Revilla, compuesta actualmente por las siguientes unidades: SPS

Patiño como buque de mando, con equipo MIO/FP, UGNE, UNAEMB y ROLE 2; el FGS *Luebeck* y el FS *Floreal*. Como medios aéreos de patrulla marítima la TF 465 cuenta con un *P3M* del EA (ESP) y dos *SW-3 Merlin* de Luxemburgo.

El *Patiño* ha finalizado una escala en el puerto de Mombasa (Kenia) hasta el día 19 de enero 2012.

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—El cazaminas *Turia* se encuentra integrado en la agrupación desde el pasado día 1 de enero, en la que permanecerá hasta el próximo 31 de mayo. La agrupación está formada además por el TCG *Sokulu Mehmet Pasa* (buque de mando), ITS *Alghero*, FGS *Suiz Rosemberg*, TGC *Akcakoca*, HMS *Ledbury* y un buque griego por determinar.

El cazaminas *Turia* relevó el pasado día 1 de enero al cazaminas *Duero*.

La agrupación permanecerá en periodo de Winter Dispersal hasta el día 20 de enero. Tienen previsto entrar en el puerto de El Pireo (Grecia) entre los días 21 al 23 de enero del 2012 para la fase Reassembly.

Ejercicios

Desde el 25 de noviembre se han realizado los siguientes ejercicios:

MAAL-02 (28-30 de noviembre de 2011).—Cincuenta integrantes de la BIA *Mistral*, pertenecientes al GAD del TEAR, realizaron este ejercicio en Medano del Loro (Huelva).

LANTOR FLOSUB (12-15 de diciembre de 2011).—*Tramontana* realizó ejercicio LANTOR FLOSUB para incrementar el nivel de adiestramiento en ASUW y lanzamiento de armas en aguas próximas a Cartagena.

INTEVAL (11-22 de diciembre de 2011).—Participó un TACP/FAC, compuesto

por 15 pax pertenecientes al contingente ASPFOR XXX, desplegado en el CENAD Álvarez de Sotomayor (Almería).

Ejercicio de Tiro (17 de enero de 2012).—Infanta Elena efectuó inspección II

Adiestramientos

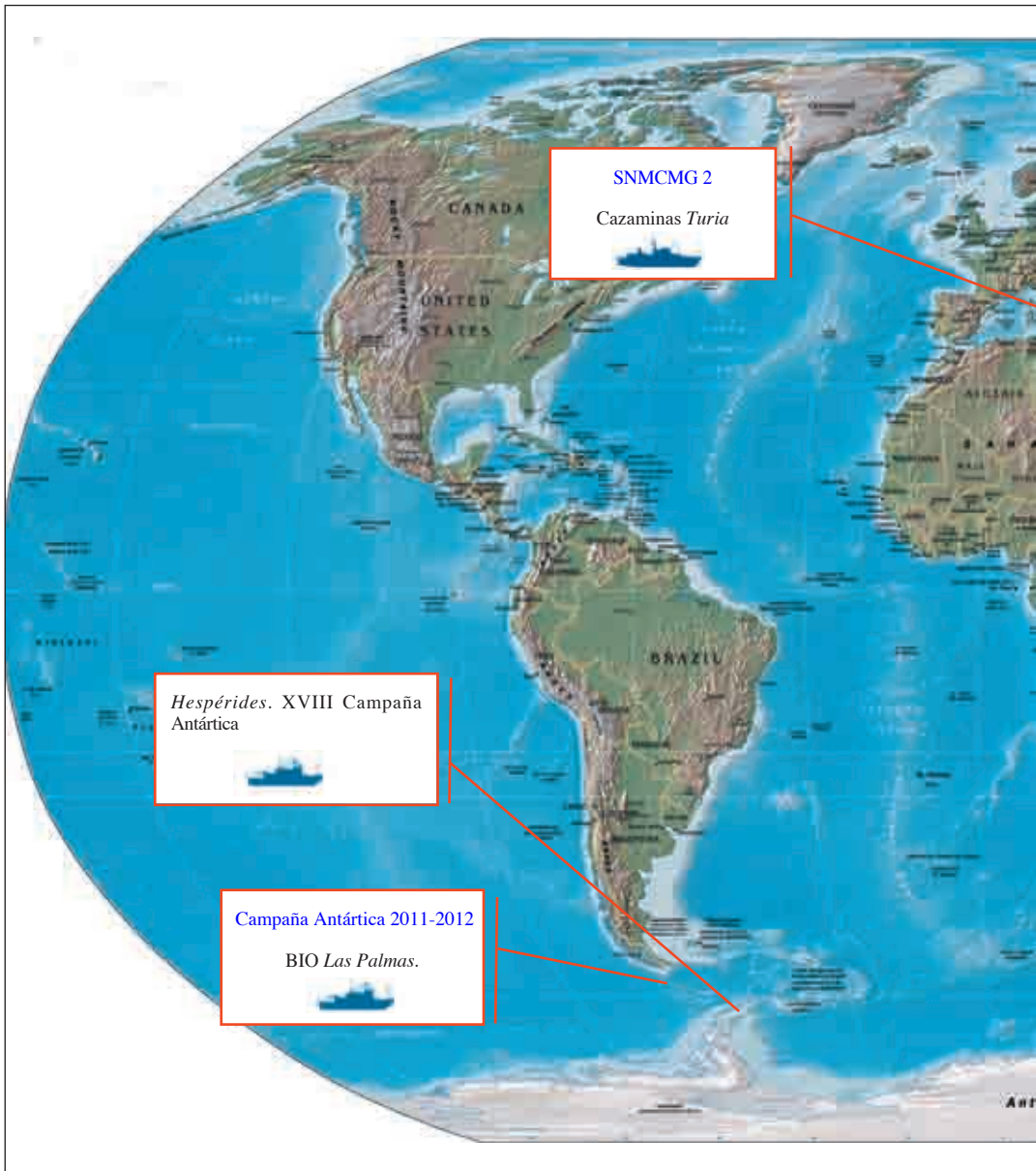
Desde el 25 de noviembre han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

Adiestramiento individual: (2 de diciembre) *Blas de Lezo*; (1-02 de diciembre) *Méndez Núñez*; (1-6 de diciembre) *Hespérides*; (1-2 de diciembre) *Serviola*; (28 de noviembre-2 de diciembre) *Neptuno*; (30 de noviembre) *Victoria* y *Santa María*; (14 de diciembre) *Santa María*; (14 de diciembre) *Victoria*; (12-15 de diciembre) *Tramontana*; (12-16 de diciembre) *UBMCM*; *Mahón* (20-21 de diciembre); *Mar Caribe* (16 de enero); *Serviola* (17-29 de enero); *Tramontana* (16-19 de enero).

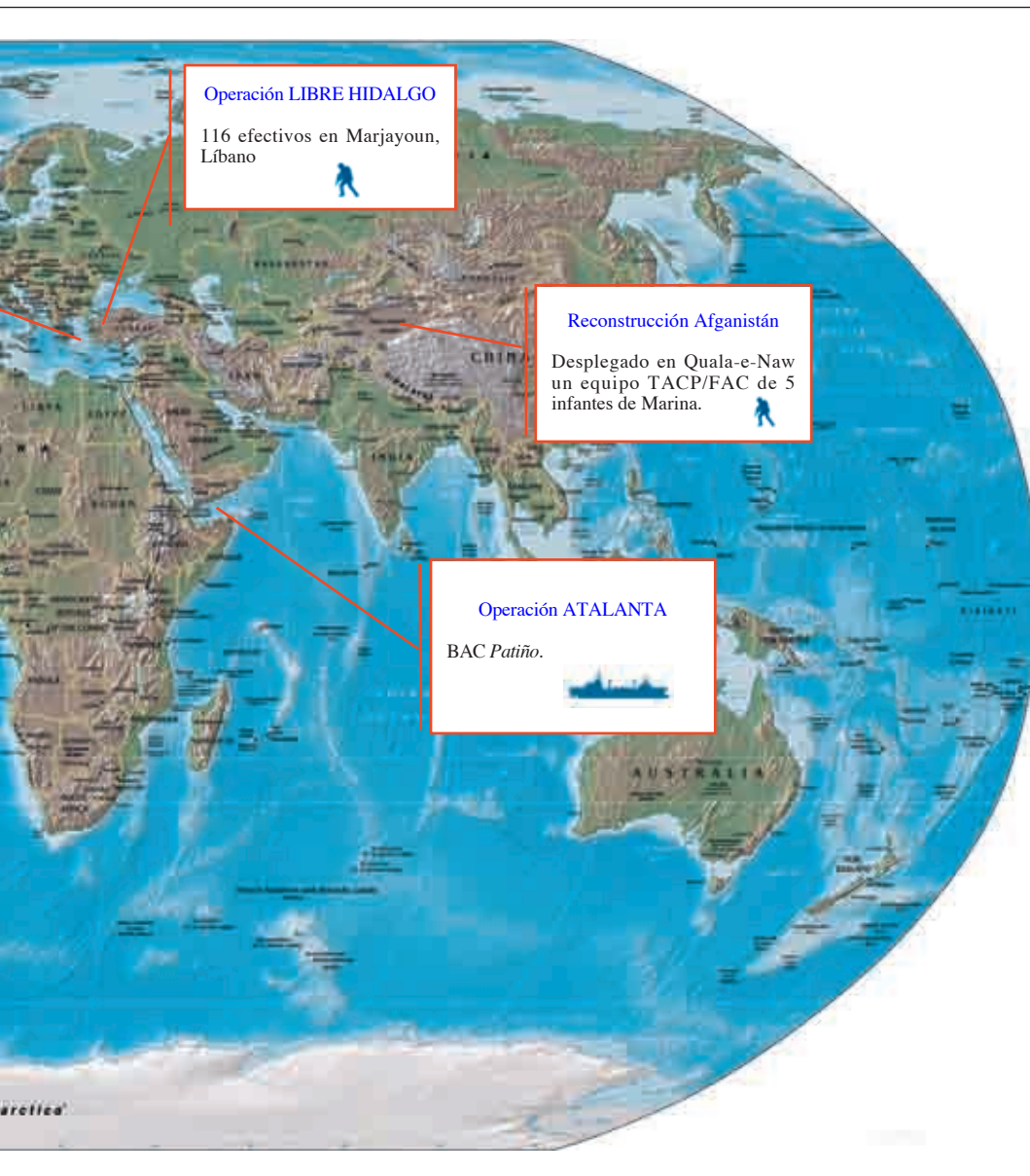


Tramontana en NOBLE MARINER 2011. (Foto: Camil Busquets).

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA



NOTICIARIO

IVALO I, II y III: (28 de noviembre-16 de diciembre de 2011) *Rayo*.

CALOP: (14 de noviembre-19 de diciembre de 2011) *Juan Carlos I*; (14 de noviembre-2 de diciembre) *Turia*.

Adiestramiento preparatorio a su despliegue en el Líbano: (20 de noviembre de 2011-10 de febrero de 2012) 114 pax SGT FIMEX L/H VI en Ceuta.

Adiestramiento específico y conducción RG31: (21 de noviembre-2 de diciembre de 2011) seis pax BDE-1 OMLT 1/3 VI.

Adiestramiento específico en el TEAR como preparatorio a la operación R/A: (28 de noviembre de 2011-3 de enero de 2012) BRIMAR (BDE-1/FUPRO).

Adiestramiento y ambientación nuevo comandante: (30 de noviembre-1 de diciembre) *Segura*; (12, 14 y 16 de diciembre)

Vencedora; (13-14 de diciembre) *Serviola*; (13 y 15 de diciembre) *Álvaro de Bazán*; (12 y 13 de diciembre) *Mahón*; (12 y 13 de diciembre) *Vigía*; (12 y 13 de diciembre) *Tarifa*; (20-21 de diciembre) *Chilreu*.

VIVAC: 60 pax de TERNOR y 70 pax TERLEV.

Inspección I1 y I2 por próxima CALOP: (13-14 de diciembre) UGNE (FG20).

Adiestramiento propio con apoyo de COMFLOAN: (13 y 14 de diciembre) *Príncipe de Asturias*.

Adiestramiento individual previo a CALOP: (11-24 de enero) *Reina Sofía*.

Ejercicios de adiestramiento específico en ambiente invernal: (16-20 de enero) BDE-I, BDE-II, BDMZ-III1 y U.RECOM de la BRIMAR en Candanchú.



PDA saliendo de Cartagena. (Foto: J. García Delgado).

FTX FCRR-1 (16-20 de enero de 2012). El BDMZ-III en el CASR.

EVALO V con helicópteros CH-47 del Ejército de tierra: (17 de enero de 2012). Juan Carlos I.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

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

Malaspina (28 de noviembre-2 de diciembre de 2011).—Efectuó campaña hidrográfica en la costa de Cádiz y Huelva.

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	

Meteoro (18 de noviembre-18 de diciembre de 2011).—Realizó el cruce de resistencia durante el cual efectuó presencias navales en distintos puertos además de adiestramiento propio y colaboraciones, también mediciones de ruido, calibración magnética y mediciones CEMEDM. Cumplimentó 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.	29 de nov.
Cartagena	30 de nov.	5 de dic.
P. Mallorca	6 de dic.	12 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.	

Contramaestre Casado (16-29 de noviembre de 2011).—Efectuó 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 colaboró en el ejerci-

PUERTO	ETA	ETD
La Carraca		16 de nov.
Cartagena	18 de nov.	18 de nov.
P. Mallorca	24 de nov.	25 de nov.
Valencia	26 de nov.	29 de nov.
Almería	26 de nov.	25 de nov.
Rota	29 de nov.	29 de nov.
La Carraca	29/30 de nov.	

cio FAMEX-11 en accesos y puerto de Valencia dentro del escenario III del ejercicio.

Durante el transporte de material siguió el siguiente calendario de puertos (pág. anterior).

Mar Caribe (21 de noviembre-2 de diciembre de 2011).—Efectuó suministro de agua, combustible y otros apoyos a la isla de Alborán, Chafarinas/peñón de Alhucemas y Vélez de la Gomera, efectuando relleno en Melilla.

Pizarro (1 de diciembre de 2011).—Realizó colaboración con la CALOP A2 del LHD *Juan Carlos I* en aguas próximas a Rota. El 7 de diciembre de 2011, colaboración en aguas de Cádiz con el *Juan Carlos I*.

Segura (28 de noviembre de 2011).—Efectuó colaboración con la CALOP del *Turia* en aguas de Cartagena.

Sella (30 de noviembre de 2011).—Realizó pruebas del sistema de propulsión Voith Scheneider en aguas de Cartagena.

Tambre (1-2 de noviembre de 2011).—Realizó calibración acústica y magnética en aguas de Cartagena.

Hespérides (28-29 de noviembre de 2011).—Efectuó una inspección de capacidades en las cercanías de Cartagena.

La Graña (1 de diciembre de 2011).—Salió a la mar para colaborar con el programa de construcción de patrulleros para la Marina de Venezuela.

Medas y Tagomago (30 de noviembre de 2011).—Realizaron inspección de capacidades en aguas de Canarias.

Camino Español (3-6 de diciembre de 2011).—Realizó transporte de material del E. T. entre los puertos de Ceuta y Cartagena.

Alborán (10-16 de diciembre de 2011).—Efectuó relevo de la agrupación de la isla de Alborán, pruebas CEMEDEN, adiestramiento aeronaval y colaboraciones en el ejercicio FTX FGNE y con IM-080.

Hespérides (15 de diciembre de 2011-3 de abril de 2012).—Se encuentra realizando Campaña Antártica 2011-2012, colaborando con los proyectos científicos del Ministerio de Ciencia e Innovación en aguas del continente antártico y América del Sur. Durante su comisión efectuará la Campaña Hidrográfica y Fondeo Essasi, cumplimentando el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		15 de dic.
Mar del Plata	5 de enero	8 de enero
Punta Arenas	13 de enero	16 de enero
Ushuaia	28 de febrero	3 de marzo
Buenos Aires	15 de marzo	18 de marzo
Cartagena	3 de abril	

Numancia (13-14 de diciembre de 2011).—Efectuó pruebas de mar en aguas próximas a Rota.

Diana (13 de diciembre de 2011).—Colaboró en la EVALO del BAM *Rayo* en aguas próximas a Cartagena.

Tajo (14 de diciembre de 2011).—Salió a la mar para realizar pruebas de mar en aguas próximas a Cartagena.

Neptuno (13-14 de diciembre de 2011).—Colaboró en el ejercicio LANTOR FLOSUB que realizó el submarino *Tramontana* en aguas próximas a Cartagena.

Príncipe de Asturias (12 de diciembre de 2011).—Realizó tránsito de Rota a Cádiz para iniciar varada restringida en Navantia.

Tramontana (12-15 de diciembre).—Efectuó colaboración con ESUBMAR

Serviola (16 de diciembre).—Relevo de mando.



Tarifa en dársena del puerto de Cartagena. (Foto: A. Galán Cees).

Álvaro de Bazán (14 de diciembre).—Relevo de mando.

Mahón (14 de diciembre).—Relevo de mando.

Vigía (16 de diciembre).—Relevo de mando.

Tarifa (15 de diciembre).—Relevo de mando.

Segura (14 de diciembre).—Relevo de mando.

Tofiño (12-16 de diciembre 11).—Efectuó con sonar de apertura sintética en periodos de puerto y de mar en aguas próximas a Cádiz.

Escandallo (12-16 de diciembre de 2011).—Efectuó pruebas en el equipo y *software* conjunto del SBL Klein y magnetómetro Geometrix en periodos de puerto y mar en aguas próximas a Cádiz.

Martín Posadillo (19 de diciembre de 2011).—Relevo de mando.

Chilreu (19-20 de diciembre).—Relevo de mando.

Antares (21 de diciembre de 2011).—Salió a la mar para realizar una inspección previa a su siguiente campaña hidrográfica en aguas del golfo de Cádiz.

Rayo (16 de enero-11 de febrero de 2012).—Crucero de residencia según el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Las Palmas		16 de enero
Palermo	23 de enero	25 de enero
Izmir	30 de enero	1 de febrero
Las Palmas	11 de febrero	

Reina Sofía (19 de diciembre de 2011).—Salió a la mar para realizar inspección II.

Segura, Sella y Duero (20 de enero de 2012).—Entrega de mando del jefe de Escuadrilla (COMANDRAG).

Relámpago (16-18 de enero de 2012).—Realizó pruebas de mar en aguas del golfo de Cádiz.

Mahon (18 de enero de 2012).—Realizó colaboración con escuelas de Ferrol.

Infanta Cristina (19 de enero de 2012).—Realizó colaboración con el patrullero *Infanta Elena*.

Tarifa (19 de enero de 2012).—Realizó colaboración con el patrullero *Infanta Elena*.

Galerna (17 de enero de 2012).—Pruebas de mar.

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

P-101 (1-30 de noviembre de 2011, 1-31 de diciembre de 2011 y 1-31 de enero de 2012).—Entre la frontera con Portugal y Punta Umbría. Del 1 al 23 de diciembre, colaboró con INTA en pruebas y ensayo con HC «Tigre», y del 12 al 16 de diciembre tuvo inspección y mantenimiento SEGOP.

P-114 (1-30 de noviembre de 2011, 1-31 de diciembre y 1-31 de enero de 2012).— En aguas de Ceuta.

Cabo Fradera (1-30 de noviembre, 1-31 de diciembre y 1-31 de enero de 2012).— Presencia naval y vigilancia de pesca entre Tuy y Camposancos.

Tagomago (21-26 de noviembre de 2011).—Realizó vigilancia marítima en aguas del archipiélago canario. El día 25 de noviembre efectuó EJEDAN WHISKEY con 802 SQN MACAN EA y EVACSAR diurno con 802 SQN MACAN EA. También participó en el ejercicio FAMEX-11 (9-13 de diciembre de 2011) y realizó vigilancia marí-

tima en aguas de Canarias. (19-22 de diciembre de 2011).

Vigía (16-28 de noviembre de 2011).— Realizó vigilancia marítima en el mar de Alborán, durante la cual efectuó presencia naval en la isla de Alborán. Participa en el ejercicio FAMEX-11.

Formentor (12-16 de diciembre de 2011).— Efectuó vigilancia marítima en aguas de Levante.

Atalaya (6-16 de diciembre de 2011).— Efectuó vigilancia marítima en aguas del litoral de Galicia.

Medas (10-14 de enero de 2012).— Realizará vigilancia marítima en las aguas orientales de las islas Canarias.

Cazadora (16-22 de enero de 2012).— Realizó vigilancia marítima en aguas de Canarias. El día 16 efectuó ejercicio EVACSAR con 802 SQN MACAN Ejército del Aire.

Atalaya (15-27 de enero de 2012).— Se encuentra efectuado vigilancia marítima en aguas de norte de Galicia.

A. P. F.

Despliegue por aguas de África occidental del patrullero *Cazadora*

El pasado 10 de diciembre, el patrullero de altura de la Armada *Cazadora* regresó a su base de Las Palmas después de haber permanecido dos meses desplegado en aguas del golfo de Guinea y del África occidental subsahariana, donde colaboró en la formación en materia de seguridad marítima de países como Mauritania, Senegal, Benín, Camerún, Gabón, Ghana, Guinea Conakry. El buque, que partió el día 9 de octubre de Las Palmas de Gran Canaria, ha contado a bordo con un equipo de protección de Infantería de Marina procedente de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid. Durante este despliegue el *Cazadora* también ha efectuado representa-



EOS español y de Benin, octubre de 2011. (Foto: www.armada.mde.es).

ción y presencia naval en los puertos de Dakar (Senegal), Cotonou (Benín), Douala (Camerún), Libreville (Gabón), Lagos (Nigeria), Tema (Ghana), Conakry (Guinea Conakry) y Mindelo (Cabo Verde).

La seguridad marítima en el golfo de Guinea ha empeorado de forma clara y paulatina en los últimos años. Se ha producido un incremento en el número de actos de piratería, tráficos ilícitos y ataques a infraestructuras críticas. Por otra parte, los medios de vigilancia y seguridad marítima de los países de la zona son limitados o inexistentes. Es de resaltar que de esta zona se extrae el 25 por 100 de los recursos energéticos de Estados Unidos y China y más de un 20 por 100 de los que se consumen en Europa.

Como instrumento de la Acción Exterior del Estado, la Armada es un actor clave en el Plan África del Gobierno de España y del Plan de Diplomacia de Defensa. Forma parte

de la iniciativa «Instrumentos para la Estabilidad» de la Comisión Europea, en la que se llevan a cabo acciones relativas a la seguridad del tráfico marítimo en el golfo de Guinea.

La Armada lleva a cabo este plan progresivo de actividades en colaboración con la Secretaría General de Política de Defensa y el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación. El objetivo es mejorar el conocimiento del entorno marítimo en la zona, establecer contactos con los diferentes actores relacionados con las actividades marítimas de la misma y contribuir al desarrollo de las marinas de los estados ribereños en operaciones de estabilidad y seguridad marítima. Esta iniciativa forma parte del plan de la Armada de despliegue de unidades navales en la zona, como el que realizó el patrullero *Centinela* durante el primer semestre del 2011.

La Armada cuenta con una amplia experiencia en el planeamiento y ejecución de



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

operaciones de lucha contra la piratería, como ATALANTA y OCEAN SHIELD, y participa activamente en diversas iniciativas multinacionales orientadas a la mejora de la seguridad marítima en el continente africano, como el África Partnership Station (APS).

G. R. P. del Mando Naval de Canarias

La Armada científica

Después de un acto de despedida presidido por el almirante de Acción Marítima, vicealmirante Francisco Javier Franco Suances, el buque de investigación oceanográfica (BIO) *Hespérides* zarpó en la mañana del día 15 de diciembre del muelle «Don Juan de Borbón» del arsenal militar de Cartagena para iniciar su XVIII Campaña Antártica. El buque, con una dotación de 55 hombres y mujeres, no regresará a su base hasta principios de abril de 2012, tras una campaña de casi cuatro meses.

Esta constará de dos proyectos de investigación que involucrarán a elementos de

diversos organismos militares y públicos, encuadrados en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y universidades españolas, así como a personal del Instituto Hidrográfico de la Marina.

El primer proyecto consistirá en el fondeo de diferentes equipos científicos para la obtención de muestras de sedimentos y agua.

El segundo de los proyectos programados es responsabilidad del Instituto Hidrográfico de la Marina, que efectuará levantamientos hidrográficos como continuación de los trabajos ya realizados en febrero de 2009 y enero y febrero de 2010 a bordo del BIO *Las Palmas*.

Este proyecto supondrá la edición de nuevas cartas náuticas que cancelarán las existentes y que cubrirán zonas que actualmente no están incluidas en la Cartografía Náutica Nacional.

Las zonas de trabajo comprenderán la costa sur de la isla Livingston, isla Decepción, islas Shetland del Sur y el estrecho de Bransfield, todas en el continente antártico.

S. L.



Alemania

Bautismo del submarino U-35.—La Marina alemana bautizó el submarino *U-35* con el nombre de *Zweibrücken*, siendo este nuevo buque el primero de dos unidades con propulsión independiente del aire (AIP), de los astilleros Howaldswerke Deutsche Werft (HDW), clase *U212A* modificados y adquiridos por la BWB o Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (equivalente a la DGAM española), encargados a Thyssen Krupp Marine System (TKMS) en septiembre de 2006.

Comparado con la primera serie de *U-212* (*U-31* a *U-34*), el *U-35* tiene el nuevo sistema de comunicaciones *Gabler Maschinen Callisto B*, capaz de operar en redes NCW (*Network Centric Warfare*), un sistema integrado de sensores, armas, mando y control, nueva disposición de los sensores del sonar, ahora dispuestos en los flancos (*flank array*), mástil optrónico *Karl Zeiss Optronics OMS*, antena flotante y un nuevo dispositivo eyectable para las fuerzas especiales transportadas.

Los dos nuevos submarinos estarán preparados para que puedan operar en aguas muy cálidas, como las del golfo Pérsico. La entrega del *U-35* está prevista para el verano de 2013, seguido seis meses más tarde por el *U-36*. Los dos *U-212A* desplazan 1.450 t en

superficie, con una eslora de 58 m; su dotación estará compuesta por tan sólo 28 personas. La propulsión diésel eléctrica está asegurada por los motores diésel MTU de Friedrichshaven y un motor eléctrico Permasyn de Siemens. En inmersión a cota profunda podrá utilizar la propulsión independiente del aire o AIP de células de combustible de hidrógeno

Argentina

Capitán de fragata retirado por no controlar a su esposa.—La historia se remonta al año 2007, durante la ceremonia de entrega de despachos a los cadetes de los tres ejércitos en el Colegio Militar de la Nación, en la que estaba presente la presidenta Cristina Kirchner. En una parte de su discurso, la mandataria señaló que en más de una ocasión los militares argentinos tomaron las armas contra el pueblo. En ese momento, Mónica Liberatori, esposa del capitán de fragata Marcelo Toulemonde, que asistía a la graduación de su hijo Agustín, gritó «¡Larrabure! ¡Larrabure!», en alusión al militar secuestrado en 1974 por el Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP), y que apareció asesinado en 1975 tras un año en terrible cautiverio durante el Gobierno de María Estela Martínez de Perón.

Liberatori fue identificada por agentes de inteligencia, y los hechos fueron comunicados a los superiores de su marido. De regreso a su domicilio, el capitán de fragata Toulemonde recibió una citación para presentarse al comandante de la Armada, almirante Jorge Godoy, quien le puso una sanción de siete días de suspensión de empleo por los gritos de su consorte. Poco después fue cesado en su destino de jefe del Arsenal Naval de Mar del Plata por presuntas demoras en la entrega de los repuestos de un barco. Asimismo quedó sin efecto su próximo ascenso a capitán de navío y, hace unas semanas, la Junta de Calificaciones resolvió pasarlo al retiro forzoso.

Sin embargo el caso ha dado un giro radical, pues la diputada nacional Patricia Bullrich, en un hecho sin precedentes, ha solicitado estar presente como observadora cuando la Junta Especial de Calificaciones analice, de forma extraordinaria, la hoja de servicios del capitán de fragata Toulemonde y su petición de reconsideración de su pase a retiro. La diputada considera que la situación actual del capitán de fragata es de indefensión y «viola las elementales libertades ciudadanas y conllevan una discriminación a un profesional de las FAS por la acción de su mujer, lo que convertiría a la Armada en una Institución que podría asimilarse a un régimen troglodita» (*sic*).

Brasil

El portaaviones Sao Paulo vuelve a la operatividad.—El portaaviones *Sao Paulo*, tras cinco años de modificaciones y reformas, así como de una intensa preparación y adiestramiento de su dotación, ha realizado la calificación operativa con éxito para volver al servicio activo.

En una primera fase el portaaviones operará tan sólo con helicópteros, para pasar en una segunda fase más avanzada a operar con aviones de ala fija, así como para realizar la calificación operativa de sus pilotos (CALPIL).

El responsable de la vuelta al servicio operativo del portaaviones es el inspector jefe de la Comisión de Inspección y Asesoramien-

to de Adiestramiento (CIASA), contralmirante Carlos Augusto de Moras Rosende, comandante de la 1.^a División de Escuadra. Asimismo el almirante jefe de la Escuadra, vicealmirante Wilson Barbosa Guerra, embarcó durante las pruebas de mar para conocer de primera mano el estado del navío después de su larga inmovilización.

Brasil adquiere tres OPV de Trinidad y Tobago.—Tres OPV (*Offshore Patrol Vessel*) conocidos como clase *Port Spain*, construidos por los astilleros BAE System para la Guardia Costera de Trinidad y Tobago, y que fueron cancelados posteriormente por demoras en el pago después de haber adiestrado a sus dotaciones, han sido adquiridos el 23 de diciembre por un importe de 134 millones de libras, por la Marina brasileña para su próxima incorporación, con opción a la construcción de otros cinco navíos similares que podrían ser ensamblados en astilleros de Brasil. Esta cifra incluye lotes de municiones, adiestramiento de las dotaciones, repuestos y toda la documentación de los diferentes equipos. Se trata prácticamente de la primera compra de navíos oceánicos extranjeros nuevos en las últimas décadas. Estos buques, de 1.800 t de desplazamiento y 90 m de eslora, cuentan con cubierta de vuelo, aunque sin hangar, para el helicóptero. Sus dos motores diésel MAN mueven dos ejes separados que les permiten dar 25 nudos sostenidos. La autonomía supera las 5.500 millas. Su cañón popel de 30 mm está complementado por otros dos de 20 mm a proa y dos ametralladoras de 12,7 mm, especialmente indicados para la lucha contra la piratería. La dotación es de 60 personas.

Inauguración del Centro de Operaciones de la Escuadra.—En el área correspondiente al comandante en jefe de la Escuadra, en la Base Naval de Río de Janeiro, se inauguró el Centro de Operaciones, Naval y Aeronaval, con amplias posibilidades en materia de mando y control, que involucran las comunicaciones, tecnología de satélites y multimedia. Con la puesta en servicio de este Centro de Operaciones, la Escuadra mejora considerablemente el mecanismo de la toma de decisiones, pudiendo comunicar en tiempo

real con un Centro de Comando de Teatro de Operaciones Marítimas (CCTOM). El comandante de la Escuadra, vicealmirante Wilson Barbosa Guerra, monitorizó en la inauguración a la fragata *Uniao*, actualmente en aguas del Líbano, integrada en la Operación LÍBANO 1 de UNIFIL, y a nivel local realizó videoconferencias con diversos buques, tanto en aguas brasileñas como internacionales.

Dos monitores de LCD Full HD Multitouch, uno de ellos de 55" en la sala de operaciones, permite al personal de guardia monitorizar en tiempo real las distintas unidades y dependencias navales, mientras que el otro monitor, de 70" en la sala de reuniones, permite a su vez monitorizar en tiempo real videoconferencias de diversas actividades de distintas organizaciones nacionales e internacionales.

Chile

Transferencia del buque anfibio Foudre.—La Marina francesa transfirió el buque anfibio *Foudre* a la Armada chilena, tras su reciente adquisición en el marco de una visita oficial a Francia del ministro de Defensa de Chile, Andrés Allamand, que junto con su homólogo francés, Gerard Longuet, realizaron una visita de inspección al buque, atracado en la Base Naval de Tolón.

La comitiva chilena estaba compuesta por el secretario de estado para las FAS, Alfonso Vargas, y por el comandante general de la Armada, almirante Edmundo González, que pudieron comprobar en persona las facilidades y versatilidad de este buque del tipo *LPD*, visitando su dique, cubierta de vuelo, hangar, enfermería, centro de operaciones, etcétera.

En la transferencia del buque estaba comprendida también la fase de adiestramiento de la dotación chilena, no sólo en el manejo de la plataforma y operaciones de vuelo, sino también en la realización de operaciones anfibas. Ambos ministros de Defensa acordaron reforzar las relaciones entre ambas naciones en lo referente a ejercicios militares combinados y conjuntos.

Ecuador

Modernización del submarino Huancavilca.—En virtud de un contrato firmado en enero de 2008, entre el Ministerio de Defensa Nacional de la República de Ecuador y Astilleros y Maestranzas de la Armada de Chile, ASMAR, a finales de 2011 llegaba a la planta industrial de ASMAR en Talcahuano el submarino de la Armada ecuatoriana BAE *Huancavilca*.

Se trata del segundo de los dos submarinos de la clase *U-209* que serán sometidos a una modernización y recorrido similar al que se está efectuando desde el año 2009 al BAE *Shyri*, y a la ya efectuada por este mismo astillero a los submarinos de la misma clase de la Armada de Chile.

Este proceso fue adjudicado a los astilleros de ASMAR en una licitación internacional, en la que participó este arsenal, junto a otras empresas del área de reparaciones y modernizaciones de navíos. Los trabajos de modernización y recorrido finalizarán en el año 2014.

Estados Unidos

El almirante Locklear, nuevo PACOM.—El secretario de Defensa León Panetta anunció el 28 de diciembre que el presidente Barack Obama había nombrado al almirante Samuel J. Locklear III como comandante del Mando del Pacífico (PACOM), con sede en Honolulu.

Locklear era hasta el momento el comandante de las Fuerzas Navales de Estados Unidos en Europa y comandante del Mando de Fuerzas Aliado en Nápoles, Italia. El Mando del Pacífico tiene actualmente el máximo de importancia dentro de la estrategia de Estados Unidos, en detrimento del Atlántico.

El ascenso de Locklear se debe sin duda al éxito de la *Task Force Odyssey Dawn*, que bajo su mando contribuyó eficazmente a la derrota de las fuerzas leales a Gadafi, dentro del contexto de la Operación UNIFIED PROTECTOR de la OTAN, que en el reciente conflicto con Libia, finalizó con la muerte del dirigente libio y el establecimiento de un

nuevo gobierno en Trípoli. Locklear salió de la Academia Naval de Annapolis como alférez de navío en 1977. Su carrera como oficial de buques de superficie culminó con el mando del destructor USS *Leftwich*. Posteriormente mandó la 2.ª Escuadrilla de Destrucciones, el Grupo de Combate del portaaviones *Nimitz* y la III Flota.

Entre sus destinos en tierra cabe destacar el de 2.º jefe de Operaciones Navales, director de la Academia Naval y director del Estado Mayor Naval. En 1992 se graduó en el Industrial College de las FAS y tiene además un máster por la Universidad de George Washington.

El almirante Locklear releva en el cargo de PACOM al almirante Robert F. Willard, que ocupaba este destino desde octubre de 2009.

Francia

Pruebas del Camcopter en el patrullero L'Adroit.—El sistema aéreo no tripulado o

UAS (*Unmanned Air System*) *Schiebel Camcopter S-100* ha realizado con éxito vuelos de prueba de comprobación de sus capacidades marítimas en el nuevo patrullero oceánico francés OPV *L'Adroit*, de la clase *Gowind*, construido por la DCNS y que está siendo operado por la Marina francesa, presumiendo de ser el primer navío específicamente diseñado para operar con este tipo de UAS.

En total se realizaron 11 vuelos y 89 tomas y despegues en la cubierta de vuelo del patrullero, utilizando el arpón de trinca diseñado por el fabricante austriaco para facilitar el trincado del helicóptero en condiciones extremas de mar y viento. Asimismo se comprobaron los sensores electroópticos e infrarrojos del UAS con diferentes tipos de blancos de superficie.

Recepción de la primera embarcación anfibia.—La Dirección General de Armamento o DGA recibió la primera de cuatro embarcaciones rápidas de desembarco anfibia EDA-R (*Engin de Débarquement Amphibie Rapide*), que sustituirán a las tradi-



Camcopter S-100. (Foto: Wikipedia.org).

cionales *CTM* o *Chaland de Transport de Matériel* utilizadas hasta ahora en los dos buques de mando y proyección o *BPC* (*Bâtiment de Projection et Commandement*) operativos, los *Mistral* (*L9013*) y *Tonnerre* (*L9014*), y a partir de febrero de 2012, el *Dixmude* (*L9015*).

Cada uno de estos tres *BPC* tiene capacidad para transportar dos embarcaciones *EDAR*, adquiridas a CNIM (Construcciones Industriales de la Méditerranée) en junio de 2009 y construidas en los astilleros de Socarenam. Estas embarcaciones están diseñadas para transportar carga general, vehículos tácticos y blindados, personal y ayuda humanitaria, así como apoyo logístico a poblaciones afectadas por catástrofes naturales o conflictos.

Las otras tres unidades se entregarán a mediados de 2012, si bien se espera la adquisición de otras dos más para de esta forma equipar a los tres *BPC*. El diseño de estas embarcaciones deriva del concepto L-CAT (*Landing Catamaran*), es decir un catamarán de 30 m de eslora y un desplazamiento de 175 t, capaz de dar 25 nudos (18 a plena carga), con una autonomía de 400 millas. Su capacidad de carga es de 80 t, lo que le permite transportar un carro de combate. Dispone de cuatro propulsores de agua y de rampas de embarque y desembarque a proa y popa.

Continúa la cooperación con Rusia.—Tras haber vendido dos buques anfibios tipo *LHD* a la Marina rusa, Francia está dispuesta a ofrecerle las armas y equipos militares más modernos, salvo los misiles balísticos, equipos de guerra electrónica y sistemas automáticos de mando y control. En ese aspecto la negociación entre París y Moscú sobre el contrato para la construcción del tercero y del cuarto *Mistral* avanza con éxito, debiendo firmarse el documento final en este año de 2012. En 2014 y 2015, Francia deberá entregar a la Marina rusa los dos primeros buques anfibios.

Por el contrario, los cascos de las tercera y cuarta unidades de esta serie se construirán en Rusia, y todo apunta a los astilleros *Baltiyski Zavod* de San Petersburgo y a los de *SevMashPredpriyate* de Sevrodvinsk como los candidatos para la construcción de

estos dos *LHD*. Rusia pagará por estos buques un total de 2.500 millones de euros. La participación de la Corporación Unificada de Construcciones Navales de Rusia aumentará hasta un 70 por 100 en los dos últimos cascos, siendo tan sólo el del 30 por 100 en los dos primeros.

India

Llegada del primer submarino nuclear de ataque.—El primer submarino nuclear de ataque propiedad de la Marina llegó a la base naval de Vishakapatnam el 31 de enero de este año, después de finalizar las pruebas de mar en aguas rusas. El sofisticado submarino de la clase *Akula* llevaba el nombre de *Nerpa* en la Marina rusa, y en principio ha sido cedido por un periodo de 10 años. Su nombre será cambiado por el de *Chakra*, al izar el pabellón indio. Este *leasing* costará a la Marina asiática 920 millones de dólares. El *Nerpa* fue dado de alta en la Marina rusa en diciembre de 2009, siendo modificado posteriormente de acuerdo con los requerimientos de la India. Durante un año la dotación india se ha estado adiestrando con instructores rusos hasta hacerse cargo del submarino en diciembre de 2011. Inicialmente estaba prevista la transferencia a principios de 2011, pero un desgraciado accidente, con la pérdida de vidas humanas por el disparo accidental del sistema contraincendios, tuvo como consecuencias el retraso de la entrega en un año. *De facto* el *Chakra* será dado de alta en la Marina india en la primera semana de febrero. Este *SSN* es de doble casco y puede dar 10 nudos en superficie y hasta 30 en inmersión.

Irán

Lanzado misil de medio alcance en el estrecho de Ormuz.—La República Islámica de Irán realizó una demostración naval en aguas del estrecho de Ormuz, que ha durado diez días a partir del 24 de diciembre de 2011, para ensayar su posible control de tan importante paso marítimo, crucial para el tránsito de petroleros procedentes del golfo Pérsico y que supone la sexta parte del crudo

mundial. En el curso de esa demostración naval, la Marina iraní disparó un misil de alcance medio, el Mahrab, desarrollado por científicos iraníes y que puede evadir los radares de seguimiento enemigos.

Un portavoz oficial iraní aclaró que este despliegue de la Marina iraní supone un ensayo de un posible cierre del estrecho de Ormuz por si Occidente cumplía sus amenazas de bloquear las ventas de petróleo iraní. Después de que altos funcionarios iraníes hicieran la misma amenaza la semana anterior, los altos mandos de la Marina corrigieron posteriormente para indicar que sus buques no tenían la intención de cerrar el estrecho de Ormuz.

El despliegue naval cubrió un tramo de unas 1.200 millas de aguas centradas en el Estrecho, incluyendo parte del océano Índico y el golfo de Adén. Los movimientos de los buques iraníes al cruzarse con diversos buques de guerra norteamericanos han provocado momentos de gran tensión.

Paraguay

Presencia naval en el Chaco.—La Base Aérea de Pozo Hondo cuenta con un nuevo hangar para aviones ligeros de la Aviación Naval; de esta forma la Armada paraguaya retornó a esta antigua base naval, que fue orgullo de los marinos y que se encontraba semidestruida tras quedar abandonada en manos del Ejército. Hoy los marinos intentan recuperar su presencia en el Chaco, trabajando duramente para darle la prestancia debida. Durante la transición democrática, las FAS fueron prácticamente abandonadas a su suerte sin casi presupuesto de Defensa.

El personal de la Armada destinado en Pozo Hondo tiene ante sí un duro camino por la proa, pues levantar unas instalaciones en ruinas no es tarea fácil. El hangar para aviones ligeros ya está reparado, al igual que el edificio de Comandancia y la sala de motores, donde se montará un nuevo generador. En el 2012 se levantará un nuevo pabellón de tropas, sala de guardia y enfermería. El paso del Ejército paraguayo por las instalaciones navales no dejó nada en pie, en parte por falta de presupuesto y en parte por falta de personal. La población civil ha celebrado el retor-

no de la Armada, sobre todo por la esperanza de que vuelva a ser una gran unidad y no un simple destacamento del Ejército. A lo largo de los 300 km del Chaco paraguayo no hay otra instalación militar, debiendo llevar a territorio argentino las evacuaciones médicas de urgencia.

Polonia

Cancelada la modernización de las fragatas FFG.—El Ministertwo Obrony Narodwej (MON), o Ministerio de Defensa polaco, ha cancelado el programa de modernización de las dos fragatas clase *Oliver Hazard Perry* (FFG-7, con que cuenta la Marina polaca, alegando que sería tecnológicamente inútil y oneroso hacerlo con unos buques que superan los 20 años de servicio y con una reducida capacidad operativa.

La modernización prevista contemplaba, entre otras obras, la actualización del sistema antimisil CIWS, Vulcan Phalanx Block 0 a Block 1B de Raytheon a las fragatas *General Kazimierz Pulawski* (F-272) y *General Thaddeus Kociusko* (F-273), construidas por los astilleros de General Dynamics en Bath Iron Works y cedidas a Polonia en 2000 y 2002 respectivamente. La modernización hubiese tenido un coste de 100 millones de euros durante tres años, dentro del marco del *Foreign Military Sales o FMS*.

El Ministerio de Defensa prevé invertir en la modernización de la Marina un total de 1.240 millones de euros hasta el año 2018, incluida la construcción local de corbetas clase *Gawron* inspiradas en la *Meko A-100* de los astilleros alemanes Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) y la adquisición de cazaminas *Kormoran II*, patrulleros y un buque anfibia de mando y proyección. Hasta ahora se han recibido torpedos Euro Torp MU 90, helicópteros multipropósito *Kaman SH-2G Seasprite* y misiles antibuque Saab Bofors Dynamics RBS15 Mk3.

Reino Unido

Las mujeres podrán servir en los submarinos.—La última batalla por la igualdad en

las FAS británicas la han ganado las mujeres pertenecientes a la Royal Navy a las que hasta el 9 de diciembre de 2011 se les impedía servir a bordo de los submarinos de Su Majestad. El ministro de Defensa del Reino Unido, Philip Hammond, ha anunciado la supresión de este veto de forma que a partir de ahora la dotación de los submarinos nucleares británicos podrá contar con personal femenino, estando prevista su incorporación una vez superadas las pruebas físicas y el curso de especialización correspondiente a partir de 2013.

Hasta ahora la Marina británica excluía las mujeres por «motivos de salud» relacionados con los altos niveles de dióxido de carbono o CO₂ presentes en la atmósfera de los submarinos, y que recientes estudios fisiológicos han considerado infundados.

Los informes médicos del Instituto Naval de Medicina «demuestran claramente que no hay razones para excluir a las mujeres en el servicio de submarinos», dijo el secretario de Defensa Hammond; por ello anunció que «a partir de ahora las mujeres tendrán la misma oportunidad de servir en los submarinos que los hombres, desarrollando tareas vitales para la seguridad del Reino Unido en todo el mundo».

La Royal Navy admite mujeres en sus buques desde 1990, y actualmente ellas representan el 9 por 100 de la Marina, con un total de 3.420 efectivos. Con la eliminación de este veto, la Marina británica sigue aguas a la de los Estados Unidos, que levantó esta prohibición un año antes, si bien solo para los submarinos clase *Ohio* SSBN y SSGN.

La noticia ha sido acogida de forma irregular por los temores de las esposas de los marinos a posibles escándalos sexuales, si bien es cierto que esos mismos temores surgieron cuando las primeras mujeres se incorporaron a los buques de superficie, sospechas que luego se demostró eran infundadas.

Despliegue en el golfo Pérsico en medio de disputa con Irán.—El ministro de Defensa Philip Hammond declaró públicamente a los medios que el posible bloqueo iraní al estrecho de Ormuz, por el que pasa el 35 por 100 del crudo mundial, era ilegal e ineficaz y que el Reino Unido haría todo lo posible para

garantizar la libre circulación del tráfico marítimo internacional.

En medio de la disputa nuclear con Irán, el Gobierno británico envió a su buque más moderno al golfo Pérsico, reforzando así su presencia naval en la región del conflicto, siendo esta la primera misión operativa del novísimo destructor HMS *Daring* (D-32) (Osado) del *Tipo 45*, que va armado con el sistema antimisil de alta tecnología Sea Viper

El estrecho de Ormuz, que separa a Irán y Omán, es la principal ruta de salida del petróleo destinado a los Estados Unidos, Japón y Europa Occidental. A fines del pasado mes de septiembre, el vicepresidente iraní, Mohamed Reza Rahimi, había amenazado con bloquear el Estrecho si se imponían nuevas sanciones al régimen iraní como reacción al controvertido programa nuclear y al enriquecimiento de uranio con fines poco claros.

Los países de Occidente pretendían imponer sanciones a Irán para que el gobierno de Teherán finalizase su programa de enriquecimiento de uranio al sospechar que el uranio enriquecido podría ser utilizado para desarrollar armas nucleares, que transportadas por los misiles balísticos Shahab III, que las FAS iraníes ya poseen, pudiesen alcanzar en el futuro a la Europa occidental, además de a Israel.

Rusia

Nueva fragata para la Flota.—La fragata *Almirante Grigorovich*, primera del Proyecto 11356, se incorporará a la Marina rusa en el 2014, estando prevista la construcción de otras dos unidades similares. Las tres fragatas del Proyecto 11356 estarán destinadas a realizar operaciones de combate contra buques de superficie y submarinos en océanos y mares, así como ser utilizadas para la defensa aérea, tanto de forma individual como integradas en agrupaciones navales.

Para ello este nuevo tipo de fragata estará dotado de misiles antibuque, antiaéreos, torpedos y cañones, teniendo a popa una cubierta de vuelo y un hangar para el helicóptero antisubmarino *Helix-A* (Ka-28) o el helicóptero de alerta temprana AEW *Helix-B* (Ka-31).

La Flota del Báltico recibirá una nueva corbeta en 2012.—La Flota del Báltico, con sede en Kaliningrado, recibirá este año la corbeta *Boyki*, que se encuentra actualmente en los astilleros Severnaya Veerf en San Petersburgo realizando las pruebas de mar previas a su entrega a la Marina.

La *Boyki* será la tercera corbeta del Proyecto 20380. La cabeza de serie es la corbeta *Stereguschi*, entregada a la Flota del Báltico en 2007; la segunda corbeta, *Soobrazitelni*, se incorporó a la Flota en octubre de 2011.

Las tres corbetas del Proyecto 20380, tienen un desplazamiento de 2.000 t y 100 m de eslora, pudiendo dar 27 nudos de velocidad máxima y siendo su autonomía de 4.000 millas. Su principal ventaja es la multifuncionalidad, junto con un diseño compacto, alto nivel de automatización y elevada potencia de fuego, dada variedad de sus armas.

Incendio en un submarino balístico nuclear clase Delta IV.—Un violento incendio estalló el 29 de diciembre en el submarino nuclear balístico *Yekaterinburg (K-84)* de 18.200 t, que se encontraba en un dique flotante en la base naval de Roslyakovo, en la ribera del mar de Barents, al norte de Rusia, en la región de Murmansk y a 1.500 km de Moscú. El fuego comenzó en los andamios de madera colocados para acceder al casco y donde se estaba procediendo a soldar. Las llamas se propagaron por el recubrimiento anecoico del buque, que es de goma y muy inflamable, y parece ser que el incendio se produjo por el incumplimiento de cinco normas de seguridad del astillero. Según las declaraciones del capitán de navío Vadim Serga, el fuego solo afectó al casco exterior del submarino, no propagándose al interior ni dañando el reactor del buque, gracias a los esfuerzos de un centenar de bomberos que combatieron las llamas de 10 metros de altura. El método por el que finalmente se apagó el fuego después de nueve horas de lucha fue sumergiendo el dique flotante, una vez cerradas todas las escotillas del submarino. El reactor, que se encontraba parado, no tuvo ninguna pérdida radiactiva y tampoco hubo que lamentar daños personales.

El *K-84* es uno de los siete submarinos

nucleares balísticos operativos que posee la Marina rusa, asignados todos ellos a la Flota del Norte y que llevan el peso de la disuasión nuclear por las sucesivas bajas de los SSBN *Typhoon*. Fue construido en 1980, entrando en servicio en 1985. En el año 2003 sufrió una gran carena y modernización. Su vida operativa útil se calcula en diez años más, si bien las reparaciones a efectuar después del incendio se calcula puedan durar un año. El *Yekaterinburg* puede llevar 16 misiles balísticos Sineva (Skiff OTAN) con cuatro ojivas nucleares, aunque en el momento del accidente no tenía misiles a bordo por encontrarse en obras. El *K 84* lanzó un misil balístico intercontinental en el mar de Barents hacia un polígono de tiro en las proximidades de la península de Kamchatka, en el mes de julio de 2011.

El presidente Dimitri Medvédev ordenó a los dos vicepresidentes, Igor Sechin y Dimitri Rogozin (antiguo embajador ante la OTAN), realizar una investigación exhaustiva para esclarecer las causas del incendio, así como a los responsables de que no se aplicasen las medidas de seguridad en vigor.

J. M. T. R.

Otras noticias de la Marina rusa

Contrato para nuevas unidades de SSGN Yasen.—Parece que solo la intervención personal del primer ministro Vladimir Putin ha permitido despejar el futuro de los SSGN 885 *Yasen*. Putin visitó los astilleros Sevmash en Severodvinsk durante la segunda semana de noviembre y cumplimentó a la tripulación del SSBN K-550 *Alexandr Nevsky* por su primer periodo de pruebas en la mar para validar los sistemas del submarino. También mantuvo varias reuniones con directivos de Sevmash y, según ha trascendido en medios de comunicación rusos, en ellas se confirmó parte del contenido de los contratos de construcción naval firmados la semana anterior entre el Ministerio de Defensa y United Shipbuilding Corporation (USC) y, en concreto, el contrato de producción de cinco unidades adicionales de la clase *Yasen* por un



Ekaterinburgo (K-84). (Foto de internet proporcionada por L. V. P. G).

importe unitario de 955 millones de euros. Actualmente, la primera unidad, K-329 *Severodvinsk*, desarrolla el programa de pruebas previo a su entrega, mientras que la segunda unidad (*Kazan*) se halla en construcción en los astilleros *Sevmash*. Ahora bien, el excesivo coste por unidad de la clase *Yasen* hace insostenible la construcción de una serie amplia, por lo que Rusia realiza estudios para el desarrollo de una nueva clase de SSN siguiendo el modelo de la clase *Virginia* de los Estados Unidos. Por otra parte, hasta ahora nada se ha dicho sobre la construcción de nuevas unidades de la clase *Borei*, cuyo coste (557 millones de euros) es la mitad del anterior.

Lanzamiento simultáneo de cohetes Bulava.—El 23 de diciembre de 2011 el SSBN K-535 *Yury Dolgoruky*, cabeza de serie de la clase *Borei*, efectuó el lanzamiento simultáneo de dos cohetes R-30 3M30 *Bulava*. El disparo se realizó en inmersión desde

el mar Blanco y los cohetes ejecutaron la trayectoria balística programada impactando sus cabezas inertes en el polígono de Kura, en la península de Kamchatka.

El anterior lanzamiento, realizado en el mes de junio por el mismo submarino, resultó también un éxito. Esta importantísima prueba, decimonoveno lanzamiento del programa de pruebas del *Bulava*, supone la validación definitiva del SLBM de combustible sólido que dotará a los nuevos SSBN de las Fuerzas Submarinas Estratégicas durante los próximos decenios. Cuatro días después, el presidente Medvédev anunció que el cohete *Bulava* entrará en servicio operativo en 2012 en los SSBN *Yury Dolgoruky* y *Alexandr Nevsky* y, posteriormente, equipará a las nuevas unidades de la clase *Borei* según vayan siendo entregadas a la Armada.

L. V. P. G.

Iniciando toma. (Foto: J. Máiz Sanz).





Autopista del mar entre El Musel y Nantes-Saint Nazaire

La autopista del mar entre el puerto gijonés de El Musel y el francés de Nantes- Saint Nazaire está estudiando incorporar en 2012 un segundo buque para el transporte de carga y pasajeros. Hasta ahora la línea ha movido unas 520.000 t en camiones y semirremolques, transportando entre ambas orillas unos 34.000 vehículos (de los cuales 20.000 camiones) y 53.000 pasajeros.

La línea, abierta el 8 de septiembre de 2010, estuvo asignada en su origen al *ferry* ro-pax *Norman Bridge*. Sus características principales son 22.152 GT de desplazamiento, 180 m de eslora, 25 de manga, 5,4 de calado, velocidad máxima de 20 nudos, capacidad de 2.000 m lineales de carga (unos 130 vehículos y 65 remolques) y construido en 1999 en Sevilla. Su capacidad es de 400 pasajeros.

A partir de primeros de abril 2011, la naviera LD Lines, que tiene adjudicada esta línea, sustituyó el buque alquilando el *Baltic Amber*, renombrado como *Norman Asturias*, para aumentar la capacidad de la línea en carga y pasajeros. Sus características principales son 26.904 GT de desplazamiento, 195 m de eslora, 26 de manga, 6,8 de calado, velocidad máxima de 22 nudos y con capacidad para 520 pasajeros y 2.250 m

lineales de carga (unos 120 remolques o camiones).

Posteriormente, a mediados de noviembre 2011, este ha sido sustituido por su gemelo *Norman Voyager*, ya propiedad de LD Lines.

La Comisión Europea autorizó, el 27 de enero de 2010, a los gobiernos francés y español a subvencionar con 15 millones de euros cada uno la creación y mantenimiento de las líneas entre ambos países, con las que se pretende absorber entre un 3 y un 5 por 100 del tráfico por carretera que atraviesa la parte occidental de los Pirineos.

Esta línea, y la todavía prevista desde Vigo, se enmarca en el acuerdo entre el Reino de España y la República francesa sobre la selección, puesta en marcha y financiación de dos proyectos de autopistas del mar entre España y Francia en la fachada atlántica-La Mancha-mar del Norte, firmado en Madrid el 28 de abril y 10 de noviembre de 2009.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de El Musel está gestionando la apertura de dos líneas ro-ro para transporte de camiones, semirremolques y pasajeros entre el puerto asturiano y los puertos de Cork (Irlanda) y Poole (Gran Bretaña). Estas líneas no estarían ligadas a ningún tipo de subvención de la Unión Europea, a pesar de estar claramente incluidas en la filosofía del *short sea shipping* o transporte marítimo de corta distancia.

Seguro de los propietarios de buques civiles

El día 11 de noviembre se aprobó por real decreto el establecimiento y regulación del seguro de responsabilidad civil o garantía financiera equivalente del que deben disponer los propietarios de los buques civiles españoles o extranjeros, con arqueo igual o superior a las 300 TRB, para cubrir las reclamaciones de derecho marítimo.

De esta forma se transpone a la legislación española la Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, que obliga a los estados miembros de la Unión a exigir este tipo de seguro a los propietarios de buques civiles con el mencionado arqueo que enarbolan su pabellón, o bien enarbolando pabellón distinto al suyo, a que entren en un puerto bajo su jurisdicción o naveguen por el mar territorial.

En la norma se incluyen los buques mercantes, pesqueros o de recreo, siempre que su tonelaje se incluya en los límites citados.

De esta forma se cubrirán las reclamaciones de derecho marítimo establecidas en el Convenio de 1996.

La posesión del seguro se demostrará mediante la exhibición del documento original o certificado con copia autenticada expedido por las entidades aseguradoras. Deberán presentarse en las capitanías marítimas al acceder a puerto español.

El Ministerio de Fomento regulará el procedimiento de expulsión de los buques civiles que no lleven a bordo los certificados de cobertura. También se establecerá un sistema de control sobre buques civiles de cualquier nacionalidad que naveguen por el mar territorial español.

Este real decreto entró en vigor en España el 31 de diciembre de 2011.

A. P. P.

Hacia una política marítima integrada

El Parlamento Europeo aprobó en el último trimestre del año destinar cuarenta millones de euros para apoyar en 2012 las actividades de transporte marítimo, pesqueras y

otras acciones incluidas en una política marítima integrada.

La política integrada de la Unión Europea fue puesta en marcha en 2007 para introducir un enfoque integrado en la gestión de los océanos, mares, costas y regiones insulares y ultraperiféricas (como el archipiélago canario), y fomentar la interacción de todas las políticas comunitarias relacionadas con el transporte, la pesca, el turismo, la protección medioambiental y la biodiversidad.

El pleno del Parlamento Europeo reunido en Estrasburgo dio su conformidad a un informe que incide en las posibilidades que esa política ofrece para impulsar el crecimiento económico y el empleo; el presupuesto aprobado de 40 millones de euros cuenta también con el respaldo del Consejo.

Después de 2013 y según el texto aprobado, el Parlamento Europeo dispondrá de «recursos suficientes que permitan el desarrollo y la aplicación de objetivos de la política marítima integrada, sin comprometer los recursos destinados a otras políticas».

La naviera Balearia acoge un congreso de un proyecto de investigación

El buque *Abel Matutes*, ferry de la naviera Balearia, ha servido de sede de un congreso del proyecto de investigación Troughlife, una iniciativa financiada por la Unión Europea y que tiene por objeto desarrollar innovaciones para alargar el ciclo de vida de los buques y optimizar los costes de explotación.

La naviera forma parte del consorcio creado por Troughlife, integrado por expertos en diferentes áreas (astilleros, industrias marítimas, armadores, operadores y universidades y centros tecnológicos de investigación) procedentes de Suecia, Alemania, Holanda, Italia, Croacia e Inglaterra. En el congreso, que se ha realizado a bordo del buque mientras cubría los trayectos entre Palma y Valencia, participaron quince expertos, que mostraron su complacencia ante las facilidades otorgadas por el buque anfitrión.

J. C. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Feria Internacional de la Industria Naval Navalia 2012

Los organizadores de la Feria Internacional de la Industria Naval Navalia han confirmado ya la presencia de cerca de 200 empresas para la celebración de este certamen bienal, a pesar de la actual crisis económica. La celebración de la 4.ª edición de la Feria tendrá lugar en las Instalaciones Feriales de Vigo (IFEVI) entre los días 22 y 24 de mayo de 2012.

Navalia nació en 2006 como feria especialmente dedicada a los sectores de equipamiento de buques, ingeniería y diseño, astilleros, construcción y reparación de buques e industria auxiliar.

En esa primera edición, en 2006, contó con 200 expositores de 30 países y 8.000 visitantes profesionales, cifras que en la segunda edición ya se doblaron con casi 400 expositores y 500 firmas procedentes de medio centenar de países, con una superficie de exposición de 27.500 m² (un 10 por 100 superior a la superficie empleada en la edición de 2006). La segunda edición, en 2008, alcanzó los 20.000 visitantes y 50 países representados. La tercera, celebrada en 2010, contó con una

superficie de 30.000 m² y la presencia de 500 expositores con más de 750 firmas representadas. El volumen de negocio en esta edición ascendió a los 7.000 millones de euros con acuerdos firmados o iniciados en la feria.

En los meses que restan para la celebración de la feria se espera llegar a los 300 expositores. Además, la mayoría de ellos aumentarán su espacio de exhibición en un 15 por 100 para tener más capacidad de mostrar sus productos y celebrar reuniones, con lo que se espera cubrir la práctica totalidad de la superficie del IFEVI.

Entre los expositores ya confirmados figuran también diversos astilleros argelinos: precisamente a finales del mes de diciembre representantes de los astilleros E.RE.NAV, especializados en la construcción y reparación de buques y con tres sedes en Argelia, mostraron su intención de participar en la muestra viguesa. Para ellos Navalia puede convertirse en una buena plataforma de conocimiento del mercado del acero, bombas y hélices y de la industria naval auxiliar en general.

Coincidiendo con la edición del certamen se celebrará el segundo Simposio Internacional de Eficiencia Energética e-Fishing y

diversas jornadas técnicas, entre las que destacarán las dedicadas a la instalación de parques eólicos *off-shore*.

Continuos problemas para desbloquear el *tax lease* para la construcción naval

Desde la decisión del 29 de junio de 2011 de la Comisión Europea de suspender el sistema de bonificaciones fiscales utilizado en España para la construcción naval, conocido como *tax lease*, los esfuerzos por poner en marcha un sistema similar al autorizado a otros países comunitarios no han tenido resultado.

En septiembre España presentó un nuevo modelo que ni siquiera fue admitido a trámite, por no ajustarse tampoco al marco establecido.

A la hora de escribir estas líneas, mediados de diciembre, con un gobierno en funciones, el comisario de la competencia y vicepresidente de la Comisión Europea ha declarado no haber recibido de momento ninguna nueva propuesta formal del gobierno español para instaurar un sistema similar, por ejemplo, al autorizado a Francia.

La fórmula que está prevista presentar en Bruselas limitará el margen de rentabilidad financiera al 20 por 100 (como el modelo fiscal francés), frente al 30 por 100 del sistema anterior, lo que se traduce en un encarecimiento de los buques a construir en España del 10 por 100. Se incluirá también, al menos, la amortización acelerada del buque; el inicio del plazo para comenzar la amortización está en estudio en cuanto si debe ser a la entrega del buque o puede anticiparse al momento de firma del contrato.

La suspensión del *tax lease* ha supuesto un parón de las posibles contrataciones de nuevas construcciones que estaban en marcha en los astilleros españoles, lo que unido a la crisis económica actual ha supuesto la iniciación de ERE en muchos de ellos.

A. P. P.

Astilleros Gondán construye un buque de apoyo a campos petrolíferos

El *Stril Merkur*, construido por astilleros Gondán, es un diseño de una avanzada tecno-

logía en la ingeniería naval, concebido como un buque de apoyo a determinadas plataformas petrolíferas.

Está programado para cumplir con las normas y reglamentos sobre la materia y para dar servicio a todo el mundo, con una serie de actividades y funciones, entre las que pueden destacarse la actuación como buque de reserva, rescate y vigilancia; realizar misiones de buque de primera línea y de recuperación de vertidos, así como realizar funciones de remolcador de emergencia y prestar ayuda a los buques cisterna a su llegada o salida del sistema de carga de la plataforma.

Igualmente puede realizar funciones de ocupación de la carga de cubierta y lodos; realizar una botadura y recuperación segura y eficiente de las embarcaciones rápidas de salvamento y de botes salvavidas de caída libre en un entorno cerrado y resguardado, así como recuperación de naufragos del mar.

Entre sus características principales destacan su eslora total de 97,55 m, manga de 19,20, ocho de puntal y velocidad de 20 nudos.

El buque oceanográfico *Ramón Margalef*, nuevo producto de astilleros Armón

El *Ramón Margalef* es el primero de los dos buques encargados por el Instituto Español de Oceanografía (IEO) construido en los astilleros Armón de Vigo, y está destinado al estudio de geología marina, oceanografía física, química, biología marina, pesquerías y control medioambiental, y cuenta con la tecnología más avanzada para el estudio de estas disciplinas.

El *Ramón Margalef*, que ha realizado con toda normalidad sus pruebas oficiales, es uno de los buques oceanográficos más avanzados del mundo. Con base en Vigo, desarrollará su actividad en aguas españolas. El buque tiene una autonomía de 20 días y puede alojar, además de 12 tripulantes, hasta un total de 11 científicos o técnicos.

Sus características principales son: eslora total, 46,70 m; manga máxima, 10,50; calado, cuatro; arqueo bruto 988 GT y una velocidad máxima de 13 nudos.

J. C. P.



Los grandes puertos peninsulares tendrán conexión directa con Europa gracias a los nuevos corredores

La decisión adoptada por la Comisión Europea reconociendo como proyectos prioritarios cinco corredores ferroviarios (Mediterráneo central-Atlántico, Cantábrico-Mediterráneo y Atlántico-Mediterráneo), abriendo parte de la financiación para su desarrollo a ayudas comunitarias, beneficiará de manera directa a un total de 22 autoridades portuarias que representan la totalidad de las grandes dársenas peninsulares.

Los 22 grandes puertos incluidos o próximos a algunos de los corredores quedarán interconectados a las redes transeuropeas de transporte, pudiendo optar por fórmulas más eficientes, rentables y respetuosas con el medio ambiente. El tráfico total de esos puertos superó los 375 millones de toneladas en 2010, y en desglose de cifras, el 75 por 100 de esas mercancías, algo más de 283 millones de toneladas, correspondieron a puertos ubicados en el Mediterráneo y Atlántico Sur, mientras que el restante 25 por 100, cerca de 94 millones de toneladas, se registró en puertos de la fachada del Cantábrico y Atlántico norte.

Según la presidencia de Puertos del Estado, «los puertos se habían venido preparando

para la llegada de este momento, realizando un enorme esfuerzo inversor, actualmente más contenido, para que las actividades logísticas y el desarrollo de la intermodalidad estuvieran aseguradas».

Ampliaciones portuarias: un objetivo a cumplir

La mayoría de las dársenas del sistema portuario español están, han estado o proyectan estar de obras. Entre los proyectos ejecutados caben destacar por su presupuesto los de Isla Verde en la bahía de Algeciras, con 510 millones de euros; Bilbao, con 680 millones, y El Musel en Gijón con 715 millones, debiéndosele sumar a estos los proyectos en desarrollo de punta Langosteira en La Coruña, que ha pasado de un presupuesto inicial de 630 a casi los 1.000 millones de euros. La remodelación y ampliación del puerto de Palma alcanza también un presupuesto cercano a los 1.000 millones, y Barcelona asume un plan director de 1.630 millones. Además están el Gorguel en Cartagena y el puerto de Pasaia, que cuentan con proyectos para construir nuevos puertos industriales por valor de 1.500 y 756 millones de euros respectivamente.

En una pormenorización abreviada, el puerto de Barcelona está capacitado para



Grúas en el puerto de Algeciras. (Foto: *Wikipedia.org*).

mover 10 millones de teus y alcanzar 130 millones de toneladas de tráfico total. La construcción del nuevo puerto exterior coruñés de punta Langosteira ha supuesto un desafío para la ingeniería marítima, debido al gran calado del dique de abrigo en una zona —la costa arteixana— expuesta a niveles de grandes oleajes durante los temporales, y la ampliación de El Musel ha tenido como prin-

cipal objetivo la reubicación de la terminal granelera Ebhil.

Todo apunta, sin embargo, a que el tráfico de contenedores se ha convertido en la justificación de gran parte de las ampliaciones que se han llevado a cabo en las dársenas españolas.

J. C. P.





Espacio marino «Estrecho Occidental»

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente propuso a finales del mes de noviembre la creación del espacio marino «Estrecho Occidental» como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de la Red Natura 2000.

El Ministerio sostuvo que el Estrecho Occidental cumple todos los requisitos para ser declarado LIC por ser un espacio exclusivamente marino y adyacente a los LIC existentes en el área que incluyen superficie marina y que ya fueron incluidos en la Lista de Lugares de Importancia Comunitaria de la Comisión Europea.

El Estrecho es la única conexión natural entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, lo que produce un sistema de corrientes que es responsable del equilibrio hídrico-salino de la cuenca mediterránea. La zona se caracteriza por la presencia habitual de numerosas especies de cetáceos, con una importante población de delfín mular (*Tursiops truncatus*), especie incluida en la Directiva Hábitats y en la Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y de marsopa (*Phocoena phocoena*).

Además, la zona es un lugar clave para la conservación de la tortuga boba (*Caretta caretta*), pues esta especie utiliza el Estrecho

como corredor en sus viajes migratorios entre los lugares de desove y alimentación. También están presentes en sus tránsitos migratorios especies como la orca (*Orcinus orca*), el delfín común (*Delphinus delphis*), delfín listado (*Stenella coeruleoalba*), calderón común (*Globicephala melas*), cachalote (*Physeter macrocephalus*) y rorcual común (*Balaenoptera physalus*).

Con esta propuesta se ha iniciado el proceso de información pública para la presentación de las alegaciones y sugerencias por las partes físicas o jurídicas que así lo determinen y crean pertinente.

La Red Natura 2000 es uno de los instrumentos fundamentales de la política europea de conservación de la biodiversidad. Está compuesta por los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), por Zonas Especiales de Conservación (ZEC) y por Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

España es el estado miembro que mayor superficie terrestre aporta a la Red Natura 2000.

Área marina protegida «El Cachucho»

El día 11 de noviembre se aprobó el real decreto por el que se declara como primera área marina protegida en España el espacio

marino de «El Cachucho». Además dicho espacio se declara como Zona Especial de Conservación de la Red Natura 2000 y se aprueban las correspondientes medidas de conservación.

«El Cachucho» está situado en el mar Cantábrico, a unas 36 millas náuticas al norte de la costa asturiana de Ribadesella y en la plataforma continental española. Se trata de una gran montaña submarina que se eleva de la llanura abisal cantábrica desde los 4.000 m de profundidad de su base hasta los 425 m de profundidad de su cumbre.

Por su riqueza natural, la zona cumplía todos los criterios para ser declarada inicialmente como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y actual Zona Especial de Conservación. También, desde 2009, forma parte de la Red de Áreas Marinas Protegidas del Convenio OSPAR (Convenio Oslo-París para la protección del medio marino del Atlántico nordeste).

El plan de gestión previsto repercutirá positivamente sobre la actividad pesquera, ya que se protegerán los complejos hábitats presentes en la zona, esenciales para las poblaciones de multitud de especies de interés comercial e imprescindibles para el mantenimiento de las pesquerías que se realizan en las zonas próximas.

Las actividades turísticas y de observación de especies silvestres se podrán llevar a cabo siempre que se garantice el estado de conservación favorable de los recursos naturales.

La gestión de la zona será ejercida por la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

ZEPA en las zonas marítimas españolas

El Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha sometido a información pública el borrador por el que se declaran las Zonas de Especial Protección para las

Aves (ZEPA) en las zonas marítimas españolas.

Durante ese proceso de información pública se pudieron presentar las alegaciones o sugerencias oportunas.

La identificación de las áreas marinas que van a ser declaradas ZEPA es el resultado de un proceso de intenso trabajo científico y de investigación previa que comenzó con los resultados científicos y técnicos de los proyectos europeos LIFE «Áreas importantes para las aves marinas en España», coordinado por SEO/Birdlife, y que continúa con el proyecto «Indemares», coordinado por la Fundación Biodiversidad.

El objetivo del Ministerio es disponer una red de áreas marinas protegidas integradas en la RED Natura 2000 para asegurar la conservación en un estado favorable de las especies protegidas por las Directivas de Aves y Hábitats, así como alcanzar el objetivo de disponer en 2020 de un 10 por 100 de superficie marina protegida, como marca el Plan Estratégico para la Diversidad Biológica 2011-2020.

Tras los resultados del proceso de información pública y de los informes de las comunidades autónomas se ajustarán los límites geográficos de las ZEPA marinas.

La Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad establece que los espacios del territorio nacional y de las aguas marítimas bajo soberanía o jurisdicción nacional, incluida la zona económica exclusiva y la plataforma continental, más adecuados en número y superficie para la conservación de las aves de la misma ley y para las aves migratorias de presencia regular en España, serán declarados como Zonas de Especial Protección para las Aves.

Por su parte, la Ley de Protección del Medio Marino atribuye a la Administración General del Estado la declaración y gestión de las Zonas Especiales de Conservación y las Zonas de Especial Protección para las Aves en el medio marino.

A. P. P.



Indicadores de Acuicultura 2010

El estudio «Indicadores de Acuicultura 2010», recientemente publicado por la Fundación Observatorio Español de Acuicultura, recoge los datos de producción, regionalización, importaciones, exportaciones, empleo, consumo y producción científica de la acuicultura española.

En él se analiza el estado de la acuicultura española a partir de una serie de indicadores distribuidos en ocho módulos: producción, regionalización de la actividad, posición internacional, importaciones y exportaciones, establecimiento y empleo, alimentación y consumo, I + D + i y producción científica y economía.

Según los datos de Eurostat España encabeza la producción acuícola de la Unión Europea, seguida de Francia, Italia y Reino Unido. Sin embargo, por valor de los productos ocupa el quinto lugar, debido al menor valor de la producción de moluscos (mejillón) frente a las especies piscícolas.

La producción de 2009 alcanzó las 268.000 t, con un incremento del 6,8 por 100 respecto al año anterior. De este total el 75 por 100 es producción de moluscos.

Con respecto a la regionalización, Galicia mantiene su liderazgo, con un total de

210.000 t, de las que 198.000 corresponden a cultivo de moluscos.

La producción española procede de 5.170 establecimientos y da trabajo a casi 29.000 trabajadores, de los que un 75 por 100 está dedicado a la acuicultura marina.

El informe recoge también la existencia de 63 centros de I + D + i y 257 científicos dedicados a la acuicultura. Ocupamos el octavo lugar en producción científica, con casi 8.700 documentos publicados entre 1996 y 2008.

Este estudio pretende convertirse en un instrumento de apoyo a la toma de decisiones, la planificación y el desarrollo sostenible del sector en España, y en un documento de referencia para el seguimiento y análisis de la evolución de la actividad acuícola.

Plan de recuperación del atún rojo

El Comité Científico del ICCAT ha incluido en su informe final anual una referencia a «los indicios positivos registrados en la situación de este *stock*».

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha señalado que estos datos no supondrán una relajación de la aplicación del Plan de Recuperación hasta que

los datos actuales no se vean consolidados en futuras evaluaciones.

Desde 2008 se han venido adoptando medidas restrictivas sobre la gestión del Total Admisible de Capturas (TAC) y del Plan de Gestión de la capacidad y control de la pesquería, en particular sobre los buques de cerco y las granjas.

También ha puesto de manifiesto la importancia de la fase de desarrollo alcanzada en la cría en cautividad del atún rojo. En este aspecto, ha resaltado que el trabajo coordinado entre el sector, los institutos científicos y las administraciones debe ser la línea de actuación para lograr el objetivo común de mantener esta especie y su explotación sostenible.

Por otra parte se seguirá la recomendación del ICCAT de proporcionar a la comunidad científica más información biológica sobre las capturas realizadas por los buques cerqueros y de los ejemplares enjaulados en las granjas marinas.

A. P. P.

Veto a la prórroga del acuerdo pesquero con Marruecos

El Parlamento Europeo, por 326 votos en contra, 196 a favor y 58 abstenciones, vetó la prórroga del acuerdo pesquero con Marruecos que habían pactado la Comisión de la Unión Europea y el gobierno de ese país el pasado 27 de febrero de 2011. La Eurocámara señaló la necesidad de negociar un nuevo acuerdo con Marruecos desde otras perspectivas.

La noticia ha supuesto un auténtico revés para la flota pesquera española que faena en el caladero marroquí, que tuvo que abandonar sus aguas nada más conocerse por las autoridades de Rabat la decisión del Parlamento Europeo, lo que ha llevado a la Administración española a solicitar a Bruselas compen-

saciones económicas para los armadores ante la imposibilidad de faenar en aquellos caladeros un centenar de barcos y más de 600 tripulantes.

Existen serios interrogantes sobre las posibilidades de negociación de un nuevo compromiso, temiéndose que Marruecos endurezca su postura, ya que en la decisión europea ha habido un trasfondo político, al oponerse varios países por estar en contra de la política de Rabat hacia el Sáhara.

Plan para el desmantelamiento de barcos de caladeros internacionales

El Gobierno español ha puesto en marcha un plan para el desmantelamiento de una parte de las flotas que faenan en caladeros internacionales con ayudas comunitarias y nacionales, dando así respuesta a las peticiones de Cepesca.

Para el desarrollo de este plan, el Gobierno debe transferir a las comunidades autónomas 28 millones de euros durante los años 2011, 2012 y 2013, en función de los barcos que tengan su puerto base en la misma. Según la distribución hecha por la Administración Central, de los 28 millones de euros, 8,06 corresponden a Andalucía, 5,01 a Galicia, 11,24 a Canarias y 3,7 al País Vasco.

Este plan de desmantelamiento debe conllevar la paralización definitiva de la actividad de esos barcos para la pesca, lo que puede lograrse bien mediante el simple desguace o por la vía de la reconversión bajo el pabellón de un mismo país, pero para dedicar el mismo a actividades ajenas a la pesca o para la creación de arrecifes artificiales.

La medida afecta a 108 barcos y el objetivo es reducir la flota al menos en un 10 por 100.

J. C. P.



Cultura Naval

PREMIOS «ARMADA ESPAÑOLA»

El jueves 24 de noviembre tuvo lugar en el Museo Naval de Madrid la ceremonia de entrega de los Premios «Armada Española 2011», que con esta denominación engloban por primera vez todos los premios de la institución, alguno de ellos de larga historia y tradición, como los «Virgen del Carmen» y «REVISTA GENERAL DE MARINA». El acto tuvo como marco la sala de exposiciones temporales del museo y estuvo presidido por el secretario de Estado de Defensa Constantino Méndez Martínez, al que acompañaban el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo García (AJEMA), el secretario general de Política de Defensa Luis M. Cuesta Civis y los jefes de Estado Mayor de los Ejércitos de Tierra y Aire, general de Ejército Fulgencio Coll Bucher y general de Aire José Jiménez Ruiz.

El acto comenzó con unas palabras del AJEMA, quien resaltó la importancia del evento, el significado de cada uno de los



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



(Foto: OCS AJEMA).

galardones que iban a ser entregados, felicitó a los premiados por su interés y esfuerzo y agradeció a las autoridades y al público asistente su presencia en tan entrañable ceremonia. Para finalizar tuvo un recuerdo especial para las mujeres y hombres de la Armada que en aquellos momentos se encontraban desplazados en misiones fuera de España.

A continuación se proyectó un vídeo institucional en el que se presentó una muestra de las actividades y cometidos que la Armada tiene asignados, desempeñados a lo largo del año 2011 gracias al esfuerzo, dedicación y buen hacer de las mujeres y hombres que integran sus unidades, tanto en la mar como en tierra.

Finalizada la proyección, la relatora procedió a hacer una semblanza de los premios y al nombramiento de los premiados y de los méritos que les hacían acreedores a tales galardones. La entrega fue efectuada por las principales autoridades presentes y por los directores del Órgano de Historia y Cultura Naval y de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

En la secuencia de entrega de premios, los primeros fueron los «Virgen del Carmen 2010», creados en 1939, que en esta edición reconocieron a los siguientes autores y trabajos:

— *Premio de libros* a Pedro Fondevila Silva por su obra *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*, obra que recoge más de 7.500 voces de la lengua usadas por marineros y comerciantes en el Mediterráneo entre los siglos XIII y XVIII.

— *Premio Juventud* para alumnos de Enseñanza Secundaria Obligatoria o Formación Profesional de Grado Medio a Patricia Cervera Gómez, alumna del Colegio Salesiano de la Santísima Trinidad de Sevilla, por su trabajo *La Sevilla marinera de la Torre del Oro*; y a Manuel Felipe Vega Castañeda, profesor director del trabajo.

— *Premio de poesía* a Jorge de Arco por su obra *Secuencia lírica de mujer y mar*.

— *Diplomas de honor* a don Romualdo Alvargonzález Figaredo y a don Manuel Maestro López, por su destacada vinculación a la Armada española y contribución al fomento de los intereses navales españoles.

— *Premio de pintura* a Juan José Vicente Ramírez por su obra *Ría*.

Los Premios «REVISTA GENERAL DE MARINA 2010», publicación con 134 años de antigüedad, creados en 1973 y que reconocen los mejores trabajos aparecidos durante el año, fueron otorgados a los siguientes autores y trabajos:

— *Diploma acreditativo REVISTA GENERAL DE MARINA* al general auditor (R) José Cervera Pery, por su dilatada, asidua y entusiasta colaboración con la REVISTA.

— *Premio Álvaro de Bazán* al capitán de corbeta Joaquín Ruiz Escagedo, por su artículo *Mar implacable. El naufragio del crucero Reina Regente*.

— *Premio Roger de Lauria* al brigada del Cuerpo General de la Armada Juan José López Toimil, por su artículo *La historia de la búsqueda de la longitud..*

— *Premio Francisco Moreno* al capitán de fragata Luis Díaz-Bedia Astor, por su artículo *La yihad y el terrorismo marítimo*.



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

— Premio *Antonio de Oquendo* al capitán de fragata Gonzalo Sanz Alisedo, por su artículo *La estrategia marítima aliada. Nuevas tendencias*.

Los galardones a los mejores deportistas de la Armada en el año 2011 correspondieron al soldado de Infantería de Marina Salvador Gil Martínez y a la marinero María José Astorga Somoza. El primero de ellos ha sido campeón absoluto en los campeonatos nacionales militares de pentatlón militar, pentatlón naval y triatlón, así como en los campeonatos de la Armada en dichas especialidades y de campo a través en la modalidad de fondo largo. La segunda ha sido campeona absoluta de pentatlón militar y naval en los mismos campeonatos, así como de *cross* en el campeonato de la Armada

La mención especial a la difusión de la imagen de la Armada española 2010 correspondió al Salón Náutico Internacional de Barcelona, que este año ha celebrado su quincuagésimo aniversario, en reconocimiento a la difusión de la imagen de la Armada española que ha realizado en Salón a lo largo de su historia. Recogió el premio Luis Conde Moller, presidente del Salón Náutico.

A la finalización de la entrega de premios, el Sr. Conde pronunció unas breves palabras de agradecimiento en nombre de los galardonados, destacando la importante colaboración de ambas instituciones desde la primera edición del Salón en 1963; la creación de los bautismos de mar en 1980, por iniciativa del entonces presidente del Salón, Jorge Salvat, y del entonces jefe de Estado Mayor de la Armada, Luis Arévalo Pelluz, iniciativa que ha permitido dar a conocer la Armada, a bordo de sus buques, a más de 148.000 escolares desde entonces. Por último solicitó a la audiencia un aplauso para el ahora presidente emérito del Salón y coautor de la iniciativa, Jorge Salvat, presente en la ceremonia.

Tras la clausura del acto, y mientras los galardonados posaban para la foto de rigor junto a las autoridades en la escalera monumental del Cuartel General de la Armada, los asistentes tuvieron ocasión de contemplar la exposición de las pinturas que optaron a los Premios «Virgen del Carmen». Posteriormente se sirvió un vino de honor a los invitados al acto.

A. M. P. F.

INAUGURADA LA EXPOSICIÓN «LA ARMADA: UNA INVERSIÓN SEGURA» EN LA ESCUELA DE INGENIEROS NAVALES DE LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID (UPM)

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), almirante general Manuel Rebollo, inauguró el pasado 21 de diciembre la exposición «La Armada: una inversión segura» en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la UPM.

Abierta hasta el 30 de diciembre, esta exposición temática daba a conocer la importancia de disponer de una industria naval competente, competitiva, tecnológicamente avanzada y cómo esas inversiones revierten en importantes beneficios industriales y económicos para España. En los expositores se presentaron informaciones sobre los cuatro principales programas de construcción de

buques actualmente en marcha en la Armada: las fragatas *F-100*, el buque de proyección estratégica *Juan Carlos I*, los buques de acción marítima (*BAM*) y los submarinos *S-80*.

Antes de la inauguración, el almirante Rebollo asistió al acto académico de entrega de diplomas, premios y distinciones a los alumnos que terminaron sus estudios en el curso académico 2010-2011 en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la UPM. El rector de la Universidad Politécnica de Madrid, Javier Uceda, entregó una placa al AJEMA.

E. L. V.3



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

ACTIVIDADES CULTURALES DE LA ARMADA EN CANARIAS

IV Jornadas Navales

Con ocasión de las IV Jornadas Navales en Las Palmas, desarrolladas entre el 7 y el 11 de noviembre pasados, organizadas por la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria (RSEAPGC) en colaboración con la Armada, y dedicadas a la Marina Ilustrada y Científica, se han desarrollado en esa capital insular una serie de actos encaminados a la difusión de la historia y cultura naval españolas.

La inauguración, en la Casa de Colón el día 7, corrió a cargo del director general de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria, acompañado por el director de la RSEAPGC, Tomas Van del Walle Sotomayor, y por el almirante comandante del Mando Naval de Canarias (ALCANAR), Salvador Delgado Moreno. En dicho acto se procedió a la apertura de una interesante exposición de fotografías antiguas, titulada «Los hombres y los barcos», propiedad del Ministerio de Defensa, que fue presentada por la subdirectora de Documentación y Publicaciones del

Ministerio, Margarita García Moreno, y que se exhibió en la Casa de Colón hasta el 10 de diciembre. El almirante Rodríguez González-Aller, director del Órgano de Historia y Cultura Naval, hizo también entrega al Museo Naval de Las Palmas del cuadro *Trafalgar, la mar y el cosmos*, obra del prestigioso pintor canario Francisco de Miguel.

En nombre de la Armada, el contralmirante Rodríguez González-Aller entregó al director general del Patrimonio Histórico del Cabildo, Fernando Pérez, la reproducción del primer mapamundi elaborado por el cartógrafo español Juan de la Cosa en el año 1500, cuyo original se expone en el Museo Naval de Madrid. Por la especial vinculación de Juan de la Cosa con el descubridor del Nuevo Mundo, la réplica del mapamundi será expuesta en la Casa de Colón.

El colofón a la jornada inaugural corrió a cargo del capitán de navío Guillermo Moreu, que en el Salón de Actos de la Casa de Colón impartió la conferencia titulada «La cartografía náutica española y canaria desde Colón hasta nuestros días».



(Foto: GRP Mando Naval Canarias).



(Foto: GRP Mando Naval Canarias).

El día 8 se desarrolló la conferencia titulada «La Universidad y la Armada, punto de encuentro de investigadores y marinos: El desafío de la Expedición Malaspina. Vicisitudes a bordo del *Hespérides*», que fue impartida por el catedrático de Biología y jefe científico a bordo del *Hespérides*, Santiago Hernández León, y por el capitán de fragata comandante del buque, Juan Antonio Aguilar Cavanillas.

El día 9 se descubrió una placa conmemorativa, en la Plaza de las Conmemoraciones del puerto, en honor del vicealmirante Rafael Clavijo Socas, ingeniero constructor del primer muelle de Las Palmas. El acto, presidido por el presidente de la Autoridad Portuaria, Luis Ibarra Betancort, contó con la presencia del alcalde de Las Palmas, el director de la RSEAPGC y el ALCANAR. También se efectuó la entrega al Museo Naval de Canarias de un cuadro del vicealmirante Clavijo por parte del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Hizo la entrega el decano del Colegio de Ingenieros al conservador del Museo. La jornada finalizó con la conferencia titulada «Las Palmas, puerto regional, puerto internacional», impartida por el presidente de la Autoridad Portuaria.

El día 10, el director del Órgano de Historia y Cultura Naval impartió la conferencia «La Armada española y la Cultura Naval». En la jornada de clausura se procedió al descubrimiento de dos placas, colocadas en la Plaza de Armas del Arsenal y en la Residencia de Oficiales y Suboficiales en homenaje a los almirantes canarios Francisco Díaz Pimienta y Wenceslao Benítez Inglott.

GRP Mando Naval Canarias

Nueva cátedra de Historia Naval en Canarias

El Ministerio de Defensa y la Universidad de Las Palmas firmaron, el pasado 10 de noviembre, en la capital gran canaria un convenio de colaboración para la creación de una cátedra de Historia Naval, la segunda de España tras la iniciativa emprendida en diciembre de 2010 con la firma de un acuerdo similar con la Universidad de Murcia para la creación de la primera cátedra, que desde septiembre imparte ya el posgrado en Historia Naval. El documento fue rubricado por el rector magnífico de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, José Regidor García, y por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval (DIROR-CUN), contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, por delegación de la ministra de Defensa. Al acto asistió el almirante comandante del Mando Naval de Canarias (ALCANAR) Salvador Delgado Moreno.

La cátedra, que pretende ser un estímulo para profundizar en los fondos históricos de la Armada, fuente imprescindible para ilustrar la dimensión marítima de España y su vinculación con la historia hispanoamericana, tiene como objetivos promover el conocimiento de la historia naval y fomentar la investigación en este ámbito. El convenio prevé la colaboración en actividades de investigación e innovación y en el desarrollo de estudios técnicos por parte de la Universi-

dad en apoyo al patrimonio histórico de la Armada. Para contribuir a la difusión de estas iniciativas se organizarán conferencias, seminarios, cursos, mesas redondas, exposiciones y otras actividades académicas.

El acuerdo establece también la colaboración en materia de personal y la utilización de las instalaciones de ambas instituciones. La Universidad de Las Palmas de Gran Canaria aportará un equipo multidisciplinar de profesores, expertos e investigadores de sus centros universitarios, así como los medios más adecuados para desarrollar las labores docentes. Por su parte, la Armada, además de personal docente y técnico, facilitará la investigación tanto en sus museos navales como en sus archivos, en especial los dos históricos, de carácter nacional, situados en El Viso del Marqués (Ciudad Real) y en el Museo Naval de Madrid.

La cátedra se ubicará dentro del inmueble del Archivo Intermedio de la Armada en Canarias, en el barrio de Vegueta de la capital grancanaria. La Universidad de Las Palmas asumirá la financiación de las obras necesarias para la adecuación inicial y su manteni-

miento posterior. Coincidiendo con la firma del convenio, también se efectuó la visita institucional del ALCANAR y del DIROR-CUN a la Fundación Canaria Universitaria de Las Palmas de Gran Canaria, donde fueron recibidos por su presidente, vicepresidente y director gerente, Manuel Campos Gómez, Carlos Estevez y Eduardo Manrique de Lara Martín-Neda, durante la cual se le expusieron los proyectos que tenía dicha fundación en beneficio de la propia Universidad de Las Palmas.

Órgano Historia y Cultura Naval

**«Jornadas sobre Conciencia de Defensa.
La piratería ayer y hoy»**

Con el patrocinio del Ministerio de Defensa y organizadas por la centenaria Sociedad Cosmológica, con la colaboración del Mando Naval de Canarias, han tenido lugar, desde el 8 hasta el 21 de noviembre, en la isla de La Palma las «Jornadas sobre Conciencia de Defensa. La piratería ayer y



(Foto: GRP Mando Naval Canarias).

hoy», a cuya sesión inaugural asistió el almirante comandante del Mando Naval de Canarias Salvador Delgado Moreno.

Comenzaron las jornadas la tarde del martes 8 de noviembre con la impartición por parte de Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, duque de Tetuán y conde de Lucena y comandante de Infantería de Marina (retirado), de la conferencia «La Monarquía española en la defensa contra la piratería en el siglo XVI». A continuación se procedió a la inauguración, en el Salón de Actos de la Casa Salazar, de la exposición sobre la defensa militar en La Palma, en cuyo acto se presentó también el grabado titulado *San Miguel y el dragón inglés*, realizado para la ocasión por el artista palmero José Alberto Cabrera Rodríguez.

Al día siguiente, el miércoles 9, en el mismo lugar, tuvo lugar una mesa de debate sobre el ataque del pirata Drake a Santa Cruz de La Palma, en el que intervinieron Emilio Abad Ripoll, general de Brigada; Jesús Manuel Lorenzo Arrocha, director del Gabinete Numismático de Canarias; Manuel Poggio Capote, cronista oficial de Santa Cruz de La Palma, y el investigador José Guillermo Rodríguez Escudero.

El jueves 10, el coronel del Cuerpo Jurídico Jerónimo Domínguez Bascoy pronunció una conferencia sobre la piratería en la actualidad y los retos que plantea, tema de especial relevancia en estos momentos.

Al mediodía del domingo 13 se conmemoró el ataque y derrota de Drake en Santa Cruz de La Palma con un acto que comenzó con las salvas de defensa, seguido de un concierto de la Banda de Música «La Victoria» en el Castillo de Santa Catalina, para terminar con el desfile y concierto de la Banda de Guerra del Centro de Formación de Tropas de Canarias.

Durante la siguiente semana continuaron los actos programados. El lunes 14, en las instalaciones de la Casa Salazar, el capitán de corbeta ayudante naval de la isla, Francisco José Sequeiro Leira, impartió la conferencia «El arte de navegar en los siglos XVI y XVII».

El último día de las jornadas, 21 de noviembre, se clausuró la exposición «La defensa militar en La Palma», con la presentación del libro *Las Islas Canarias en las fuentes históricas antiguas*, de Peter Borschberg.

GRP Mando Naval Canarias



SEMINARIO COMPLUTENSE DE HISTORIA MILITAR

El día 1 de diciembre de 2011, finalizó en el salón de actos del Cuartel General de la Armada el tercer «Seminario Complutense de Historia Militar», que estuvo organizado por la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid y el Órgano de Historia y Cultura Naval de la Armada. El objetivo principal de dicho seminario fue ofrecer un punto de encuentro entre estudiantes y gentes interesadas en los temas de todo tipo relacionados con la historia naval. Su celebración tuvo lugar del 22 de noviembre al 1 de diciembre de 2011, con sesiones en el Salón de Actos de la Facultad de Geografía e Historia (calle Profesor Aranguren, s/n, Madrid) los días 22, 23, 24, 29 y 30 de noviembre, y cierre por el Instituto de Historia y Cultura Naval en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada (calle Juan de Mena, 3, Madrid) el 1 de diciembre.

Ha sido el tercer Seminario de Historia Militar de la Universidad Complutense, ya que el primero se celebró en el otoño de 2010 y el segundo tuvo lugar en la primavera del año 2011, en ambos casos en colaboración con el Instituto de Historia y Cultura Militar.

En esta ocasión se expuso una panorámica general de actividades y acciones llevadas a cabo en el seno de la mar desde el comienzo de los barcos y las primeras armadas hasta nuestros días, siguiendo dos líneas bien diferenciadas. Una línea técnica presentó a la mar como gran escenario de relación de los países ribereños, continuó con la evolución del buque y de la navegación y finalizó con los últimos inventos en la guerra naval. La otra línea estudió la evolución de la capacidad naval española desde los primeros tiempos, siguió con un análisis de la piratería y el corso y finalizó con el impacto producido por la segunda revolución industrial y el rearme en la guerra en la mar.

Las conferencias desarrolladas fueron las siguientes:

El martes 22 de noviembre, el almirante José Ángel Sande Cortizo habló sobre la mar y sus factores diferenciales y condicionantes,

con una amplia exposición de lo que la mar representa para el mundo en todos sus aspectos: extensión, características físicas, escenario de acciones, concepto estratégico, vía de comunicaciones, camino del comercio, etc. Y el profesor Pablo Martín Prieto disertó sobre el despertar de las armadas peninsulares, con referencia a su desarrollo en la Edad Media, los comienzos de las marinas de Castilla y Aragón, su evolución y sus actividades.

El miércoles 23 de noviembre, el capitán de navío Marcelino González Fernández habló sobre la evolución del buque, con un recorrido por la prehistoria y la historia, desde los barcos primitivos hasta los actuales, comentando los cambios técnicos de cada etapa. Y el profesor Jaime González Rodríguez disertó sobre la expansión naval castellana y la esfericidad del mundo, con referencias a las actuaciones de España y Portugal en la mar, los descubrimientos y las rivalidades desde el siglo xv en adelante.

El jueves 24 de noviembre, la conferencia del profesor José Cepeda Gómez fue sobre piratería y corso, causas de su existencia, actividades, áreas de actuación, normas y formas de hacerles frente. Y el capitán de navío Ramón Márquez Montero versó su presentación sobre la navegación y su paso de arte a técnica, en la que comentó los instrumentos y conocimientos de navegación de los primeros tiempos y su evolución hasta los sistemas actuales.





(Foto: M. Juan y Ferragut).

El martes 29 de noviembre, la profesora María Dolores Herrero Fernández de Quesada habló sobre la guerra y la revolución, la rivalidad terrestre y marítima, las armas en la mar y en tierra y las formas de combatir. Y el capitán de navío José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán comentó la lucha por la hegemonía naval en las diferentes épocas, con referencias a los principios de la actividad naval y sus aplicaciones, citando varios ejemplos de hechos de armas en la mar.

El miércoles 30 de noviembre, la profesora Rosario de la Torre del Río centró su conferencia en la segunda revolución industrial y el rearme, en la que comentó lo que dicha revolución supuso para los avances de la industria a todos los niveles, y su inmediato efecto sobre los rearmes. Y el capitán de navío Mariano Juan y Ferragut habló sobre el vapor, el submarino, el avión y la revolución en la guerra naval, citando los grandes avances que supuso la aparición del vapor en la propulsión de los barcos, junto con la entrada en escena de dos nuevas máquinas de guerra, el avión y el submarino, y los cambios que supusieron para las formas de la guerra naval.

El jueves 1 de diciembre, el profesor Juan Carlos Pereira Castañares hizo un amplio y detallado recorrido por los conflictos más significativos del siglo XX, sus escenarios, resultados, enseñanzas y consecuencias. Y para terminar, el almirante José María Treviño Ruiz disertó sobre la evolución de la batalla naval a lo largo del siglo XX, con referencias a tres escenarios concretos: batalla de Jutlandia en la primera Guerra Mundial, batalla de Midway en la Segunda Guerra Mundial y campaña de las Malvinas en el último cuarto del siglo XX.

Fue un interesante y muy completo ciclo de conferencias, que contó con una masiva presencia de alumnos de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid. Todos los asistentes mostraron un gran interés por conocer datos y detalles de la vida y la guerra en la mar, como demostraron con su presencia a lo largo de todo el seminario y con sus preguntas durante los diferentes periodos del coloquio al finalizar las conferencias de cada día.

M. G. F.

CONFERENCIA EN EL MUSEO NAVAL DE CARTAGENA

En el Museo Naval de Cartagena se desarrolló, el pasado 17 de noviembre, la conferencia «La Construcción Naval y Obras Hidráulicas en la Cartagena contemporánea». La conferencia fue impartida por Cristina Roda Alcantud, doctora en Historia y profesora de Historia Contemporánea de la Universidad de Murcia, además de miembro de la Cátedra de Historia Naval, integrada por la Universidad de Murcia y la Armada Española.

La conferencia se centró especialmente en la trascendencia técnica de las importantes obras hidráulicas que se llevaron a cabo

en el astillero durante el siglo XIX, y que marcaron la actual configuración de la dársena del arsenal y del astillero. Resaltó el significado del astillero para Cartagena, que ha condicionado, desde la construcción del arsenal en el siglo XVIII, la historia de la ciudad. En el estudio de la evolución y de todo lo relacionado con la actividad de ambas instalaciones navales, pormenorizó los aspectos técnicos, económicos, sociales y laborales de los diversos colectivos integrantes.

Órgano Historia y Cultura Naval



(Foto: A. Arévalo)).

ACUERDO ENTRE EL INSTITUTO CERVANTES Y LA FUNDACIÓN MUSEO NAVAL

La directora del Instituto Cervantes, Carmen Caffarel, y el presidente de la Comisión Ejecutiva de la Fundación Museo Naval, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, firmaron el día 21 de diciembre en la sede central del Instituto en Madrid un convenio marco de colaboración.

Con la firma de este documento, cuya vigencia es de dos años prorrogables, ambas instituciones establecen los términos de cooperación para la difusión de la cultura naval española en el exterior mediante actividades culturales que la promuevan y la difundan.

Este acuerdo consolida una colaboración ya iniciada con otras iniciativas. El pasado mes de septiembre, el contralmirante González-Aller, también director del Órgano de Historia y Cultura Naval, pronunció una conferencia sobre la Armada y la Cultura Naval en la sede del Instituto Cervantes en Shanghái.

La Fundación Museo Naval, constituida en 2009, tiene entre sus misiones la protección y difusión del patrimonio histórico de la Armada y la promoción de la investigación de la historia y la cultura naval. Entre el patrimonio gestionado por la Armada destaca por su importancia el Museo Naval de Madrid. Inaugurado en 1843 por la reina Isabel II, es uno de los museos más antiguos de Europa y



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

su fondo museográfico asciende a 10.500 piezas que configuran una de las mejores colecciones navales del mundo.

La Armada posee también un valioso patrimonio documental, con 45 kilómetros lineales de fondos datados desde el siglo XVII. Sobresalen sus dos archivos históricos de carácter nacional, el del Museo Naval, ubicado en Madrid, y el Archivo General de la Marina, situado en El Viso del Marqués (Ciudad Real), en el Palacio de Álvaro de Bazán.

D. R.



ENCUENTRO CON LA MAR. FORMACIÓN MARÍTIMA

Dentro de la colaboración habitual entre la Armada y el Clúster Marítimo Español (CME), del que la Armada es Socio de Honor, el pasado 23 de noviembre tuvo lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada un «Encuentro con la Mar», bajo el título «Formación Marítima».

La cooperación de las entidades que forman parte del CME y que ofrecen formación ha permitido desarrollar, dentro de uno de los ejes estratégicos que sustentan las actividades del Clúster como es la *Formación*, una gran oferta formativa para el sector marítimo, con diferentes duraciones y titulaciones. El acto tuvo como finalidad la presentación en público de dicha oferta de formación.

Esta sesión de «Encuentros con la mar» tuvo como acto previo una visita guiada al Museo Naval de Madrid, en la que participaron los ponentes y los asistentes al encuentro.

El encuentro fue inaugurado en nombre de la Armada por el contralmirante director

de Enseñanza Naval (ADIENA), y moderado por el presidente del CME, que presentó un avance del estudio realizado por los expertos sobre la situación de la formación en el sector marítimo. En este sentido expuso que se había detectado una gran dispersión y duplicidad de cursos que superaban el número de 600. Igualmente, puntualizó que este es solo un primer paso, ya que ahora es necesario adaptar esta formación a la demanda real de las empresas, ya que todavía existen sectores de formación a los que nadie presta cobertura. En el encuentro participaron ponentes del Instituto Marítimo Español, la Fundación «Ingeniero Jorge Juan», Bureau Veritas, la Universidad Politécnica de Madrid, el Grupo ATISAE y el Grupo Germanischer Lloyds. A la finalización de las ponencias tuvo lugar un coloquio abierto a todos los asistentes.

F. L. A. B.



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

EXPOSICIÓN FILATÉLICA NACIONAL «EXFILNA 2011»

El capitán de navío Marcelino González Fernández obtuvo la medalla de Plata Grande en el apartado «Publicaciones periódicas y artículos periodísticos» del grupo de «Literatura filatélica» de la 49 Exposición Filatélica Nacional «EXFILNA 2011» por la obra «Artículos filatélicos mensuales en la REVISTA GENERAL DE MARINA».

La exposición (Campeonato de España de Filatelia) se celebró del 30 de septiembre al 8 de octubre de 2011 en la Cúpula del Milenio de Valladolid. La muestra estuvo organizada por el Grupo Filatélico y Numismático Vallisoletano, y contó con un total de 144 colecciones y obras relacionadas con la filatelia, seleccionadas entre las muchas peticiones efectuadas para participar en la exposición.

De las colecciones y obras seleccionadas, una correspondía a la Clase Maestra y las 143 restantes a los diferentes grupos de la Clase Competición: filatelia tradicional, historia

postal, filatelia temática, aerofilatelia, astrofilatelia, enteros postales, maximofilia, filatelia fiscal, colecciones de uno y tres cuadros, clase abierta y literatura filatélica. Y dentro del grupo de literatura filatélica, se encontraban los siguientes apartados: libros, manuales y estudios; catálogos; publicaciones periódicas y artículos periodísticos, y sistemas audiovisuales y programas de filatelia informatizados.

El capitán de navío Marcelino González Fernández es colaborador de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, en la que desde el mes de marzo de 1998 se encarga de redactar los artículos de la sección *La Mar en la Filatelia*, habiendo publicado hasta la fecha un total de 123.

M. G. F.



PRESENTACIÓN DEL LIBRO LA FRAGATA LIGERA, DE LUIS DELGADO BAÑÓN

El pasado 12 de diciembre tuvo lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada la presentación del libro de Luis Delgado Bañón *La fragata Ligera*, vigésima entrega de su colección «Una saga marinera española», con la que a través de los personajes de la misma abarca un concienzudo estudio de la historia marítima española desde los comienzos del siglo XVIII, siendo el propósito del autor continuarla hasta la última guerra civil en el mar.

El acto fue presidido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Manuel Rebollo García, que expresó su satisfacción por la publicación del libro, que tanto enaltece la labor de la Armada en sus difíciles cometidos. A continuación intervinieron: el escritor Alfonso Ussía que, tras resaltar la personalidad histórico-literaria del autor, deleitó a la amplia concurrencia con una serie de anécdotas llenas de sentido del humor y que fueron muy celebradas; la escritora, ganadora de un premio *Planeta*, Soledad Puértolas, que confesó su amor a la mar y a sus gentes, influida también de una manera directa por la obra de Luis Delgado; el escritor Fernando Martínez Laínez, experto en temas navales, sobre los que tiene publicados diferentes y notables ensayos, glosó pormenorizadamente el libro presentado, con claridad expositiva, señalando sus valores y la importancia de su contribución histórica, sin que por ello se pierdan las señas de identidad del excelente narrador que es Delgado, destacando cómo libro tras libro sabe captar la atención del lector no solo por el interés argumental, sino por la riqueza documental que aporta. Un esfuerzo de concreción y puntualidad, un lazo de fide-



(Foto: OCS AJEMA).

dad con sus lectores, factores todos ellos muy dignos de tener en cuenta.

Por último, el propio Luis Delgado cerró el acto agradeciendo la presencia de tantos amigos y compañeros y exponiendo con brillantez y acierto las líneas maestras que han caracterizado a su saga, que ya afronta su tercera generación, siendo su propósito prolongarla hasta nuestra última guerra civil, buscando siempre la conjunción entre la historia y la ficción sin que ni una ni otra puedan sentirse desvalorizadas. De aquí que todos los libros de la serie tengan un capítulo introductorio para que los lectores no «pierdan el hilo narrativo» y exista el necesario acoplamiento obra-autor como señas de identificación precisas.

Entre el numerosísimo auditorio que llenaba el salón, podía apreciarse la presencia de almirantes y altos jefes de la Armada, representantes del mundo de las letras y la investigación, con una amplia representación femenina, para la que el autor también tuvo palabras de elogio y gratitud.

J. C. P.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *AVATARES DE LA GUERRA
EN EL MAR (CONTADOS DE OTRA MANERA)*

El pasado 20 de diciembre, en el Salón de Actos del Ateneo de Madrid y ante una numerosísima concurrencia, tuvo lugar el acto de presentación del último libro de José Cervera Pery, *Avatares de la guerra española en el mar (contados de otra manera)*, auspiciado por la Agrupación «El mar y sus Ciencias, Antonio de Ulloa. Cátedra Méndez Núñez con la Fundación Philippe Cousteau».

La presentación del acto corrió a cargo de Juan Manuel Gracia Menocal, presidente de la agrupación, que glosó la personalidad del autor y su amplia experiencia en el tema. A continuación intervino Pablo Zendreras, director de la Editorial Noray, en la que el libro ha tenido su acogida, expresando su satisfacción de incorporar un nuevo autor a la colección de narrativa marítima de tan amplia difusión en un nutrido censo de lectores. El almirante Gabriel Portal, presidente de la fundación, trazó una breve semblanza de Cervera Pery y de sus inquietudes históricas; y el capitán de navío y doctor en Historia Antonio de la Vega entró a fondo en la disección del libro, al que consideró como impres-

cindible para conocer con profundidad nuestra última Guerra Civil en el mar, resaltando sus valores.

Por último el autor, tras rendir un homenaje a la memoria del almirante Pita Da Veiga, que en unos momentos difíciles le franqueó las puertas del Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada para realizar una investigación que dio como fruto su libro *Alzamiento y Revolución en la Marina*, que en cierto modo abrió el camino para posteriores e importantes aportaciones, se refirió a este último que, dentro de una línea de objetividad, se convierte en producto de la reflexión y análisis de aquellos documentos, de los que puede pasarse de la mera exposición a la interpretación valorativa tanto de su letra como de su espíritu. Por eso —concluye—, sin dogmatizar ni buscar nuevos parangones, los avatares pueden contarse de otra manera.

El acto de la presentación finalizó con la habitual firma de ejemplares por el autor en un ambiente cordial y distendido.

P. C. J.





GACETILLA

Nombrado nuevo JEMAD el almirante Fernando García Sánchez

El pasado 30 de diciembre el Consejo de Ministros nombró jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) al hasta entonces segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Fernando García Sánchez. Por el Real Decreto 1903/2011 de la fecha anteriormente reseñada se efectuaba el nombramiento y se le promovía al empleo de almirante general.

En un acto presidido por el ministro de Defensa, Pedro Morenés, desarrollado el pasado 2 de enero en el patio de armas del Ministerio de Defensa, se llevó a cabo la toma de posesión del nuevo JEMAD. A la ceremonia asistieron, además de su predecesor el general del



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



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

Aire José Julio Rodríguez, el jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo, los jefes de Estado Mayor de los dos Ejércitos y otras autoridades civiles y militares del Ministerio.

En nuevo JEMAD nació el 25 de septiembre de 1953 en Granada e ingresó en 1971 en la Escuela Naval Militar. Es diplomado de Guerra Naval, especialista en submarinos, buceador de combate y posee la aptitud Tedax. En sus más de cuarenta años de servicio, ha estado embarcado en diferentes unidades durante 21 años y ha ejercido el mando de la Unidad de Buceadores de Medidas Contraminas, del patrullero *Villaamil*, de

la corbeta *Infanta Elena*, del buque de aprovisionamiento *Marqués de la Ensenada* y del Centro de Evaluación y Calificación para el Combate.

Además ha desarrollado su labor profesional como jefe de Órdenes del Grupo de Escoltas y 41.^a Escuadrilla de la Flota, jefe del Estado Mayor del Grupo Alfa, jefe del Departamento de Operaciones de la Escuela de Guerra Naval, jefe de la Sección de Planes Estratégicos en la División de Planes del Estado Mayor de la Armada y jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Acción Marítima.

S. L.

Primera visita del jefe de Estado Mayor de la Defensa al Cuartel General de la Armada

En el marco de la primera toma de contactos con los cuarteles generales tras asumir su nuevo puesto, el jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), almirante general Fernando García Sánchez, efectuó su primera visita oficial al Cuartel General de la Armada el pasado día 11 de enero, donde estuvo destinado como segundo jefe del Estado Mayor de la Armada hasta el pasado día 2 de enero.

El JEMAD fue recibido por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), almirante general Manuel Rebollo García, en la entrada principal del Cuartel General de la Armada, donde se le rindieron

los honores reglamentarios. A continuación, se reunió con todos los oficiales generales destinados en la estructura orgánica de la Armada en el área de Madrid. Durante esta reunión de trabajo transmitió las nuevas directrices del ministro de Defensa para la presente legislatura y se produjo un posterior intercambio de opiniones.

Posteriormente, el JEMAD firmó en el Libro de Honor del Cuartel General de la Armada, finalizando su estancia con un almuerzo de trabajo con el AJEMA.

A. P.



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

La exministra de Defensa presidió la entrega de los Premios Defensa 2011 en el Museo Naval

El día 15 de diciembre se celebró en el Museo Naval la ceremonia de entrega de los Premios Defensa 2011, que este año cumplen su duodécima edición. Los Premios Defensa, que fueron creados en 1999, incluyen las modalidades de Medios de Comunicación Social, Trabajos de Investigación y Premio «José Francisco de Querol y Lombardero».

El acto fue presidido por la ministra de Defensa en funciones, Carme Chacón, y contó con la presencia, entre otras autoridades, del jefe del Estado Mayor de la Defensa, general del Aire José Julio Rodríguez, del secretario de Estado de Defensa Constantino Méndez y de los jefes de Estado Mayor de la Armada y del Ejército del Aire, almirante general Manuel Rebollo y general del Aire José Jiménez.

La ministra felicitó a todos los galardonados con los Premios Defensa de este año, que fueron los siguientes en las modalidades que

se detallan: Modalidad de Medios de Comunicación Social, categoría de periodismo audiovisual, Esperanza Calvo y Bernardo Vila, reporteros de Informativos Telecinco. En la de Trabajos de Investigación, categoría de trabajos relacionados con la defensa, la paz, la seguridad, la geografía o historia militar, Justo Alberto Huerta Barajas, y en la categoría de Trabajos de Investigación realizados en los centros docentes de estudios militares, de manera compartida, Vicente Gonzalvo Navarro y Antonio Armada Vázquez. En la modalidad «Querol y Lombardero» a la investigación sobre aspectos jurídicos relacionados con el ámbito de la defensa, Juan José Herbón Costas. Cada uno de los premios está dotado con una figura en bronce de Miguel de Cervantes y 6.000 euros.

D. R.



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

Consejo Superior de la Armada

La ministra de Defensa en funciones Carme Chacón presidió el día 15 de diciembre la reunión del Consejo Superior de la Armada, que tuvo lugar en el Cuartel General de esta institución en Madrid.

La reunión contó con la asistencia del jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo; el almirante de la Flota, almirante Santiago Bolívar Piñeiro; el jefe de Apoyo Logístico, almirante Manuel Otero Penelas; el jefe de Personal, almirante José Francisco Palomino; el director del Gabinete Técnico de la ministra de Defensa, almirante Javier Pery; el segundo jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante Fernando García Sánchez; el comandante general de Infantería de Marina, general de división Pablo Miguel Bermudo, y como

secretario del Consejo, el contralmirante José Antonio González Carrión.

Durante su intervención, Carme Chacón expresó a los componentes del Consejo el honor que le ha supuesto haber estado al frente del Ministerio de Defensa durante estos años, así como la gratitud por el trabajo y dedicación de los miembros de las Fuerzas Armadas y el apoyo que le han mostrado todos los militares.

El Consejo Superior de la Armada es un órgano colegiado asesor y consultivo del ministro de Defensa y del jefe del Estado Mayor de la Armada.

E. L. V. 3



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

Premios anuales del Clúster Marítimo

El Clúster Marítimo Español entregó el día 13 de diciembre de 2011, durante un acto que se celebró en el Hotel Ritz de Madrid, los premios anuales que otorga esta entidad y cuyo objetivo es distinguir a las personas y a las iniciativas llevadas a cabo por diferentes entidades en las distintas áreas y subsectores de actividad relacionadas con el mundo marítimo.

A la ceremonia de entrega, que se desarrolló bajo la presidencia de honor de S. A. R. el Príncipe de Asturias, asistieron diferentes personalidades de la vida pública y privada de los sectores políticos, de la Administración y del mundo marítimo en sus diferentes sectores, entre los que se encontraba el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada.

Se inició a la conclusión de un almuerzo con la intervención del presidente del Clúster Marítimo Español (CME), Federico Esteve, quien expuso a los asistentes la importancia del Clúster, tanto en términos de representación sectorial, más de 67 socios que representan a 900 entidades de todo el país, como de valor añadido y empleo que supone para la economía española la actividad marítima en España. Al abordar la dimensión internacional del CME, Federico Esteve señaló que «formamos parte, y somos miembros, de la red de clústeres de Europa, donde por volumen somos los terceros, lo que pone de relieve la potencialidad del sector marítimo español».

Los premiados en los distintos apartados han sido: en competitividad, Ingeteam y Vicinay Cadenas; en proyección internacional, Navantia;

en impulso a la formación, el Instituto Marítimo Español; en tecnología e innovación, el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR); en bienestar social, Mapfre, y en medio ambiente, el Ayuntamiento de Santander.

Tras la entrega de los premios tomaron la palabra Iñigo de la Serna Hernáiz, alcalde de Santander, y Theresa Zabell, miembro de honor del CME y número 1 del *ranking* mundial de vela y regatista más laureada del mundo. El primero, en nombre de todos los premiados, agradeció los galardones concedidos y destacó los esfuerzos que las entidades premiadas y todo el sector del mar realizan en sus diferentes ámbitos. Por su parte, Theresa Zabell glosó la importancia del sector marítimo en España, con especial incidencia en la náutica deportiva. El discurso de clausura del acto corrió a cargo de Joan Rosell, presidente de la CEOE.

T. Ñ.



(Foto: WEB Clúster Marítimo Español).

Celebración de la Pascua Militar en San Fernando y Cartagena

La tradicional celebración de la Pascua Militar que fue instaurada por Carlos III el 6 de enero de 1782 para felicitar a las tropas que recuperaron la ciudad de Mahón, con el fin de dar prueba por parte del monarca del entrañable aprecio a sus ejércitos, tuvo lugar el pasado día 6 en Cádiz y Cartagena en los edificios de la antigua Comandancia General de la Zona Marítima del Estrecho de San Fernando y del Cuartel General de Acción Marítima.

En Cádiz, los actos han consistido en la formación y revista de la Fuerza, una alocución del almirante de la Flota Santiago Bolívar Piñeiro en el Salón del Trono y el desfile militar de la Fuerza.

En Cartagena se ha celebrado un desfile y una recepción oficial en el Salón del Trono

de la Capitanía General, actos presididos por el almirante de Acción Marítima Javier Franco Suances.

A ambas celebraciones asistieron todos los comandantes de buques y unidades y otros invitados en representación de distintas instituciones militares, dando así cumplimiento a lo ordenado en 1782, que establecía la instauración del día de la Pascua Militar en la Epifanía del Señor (día de los Reyes Magos), y ordenaba a todas sus autoridades que en esa jornada reuniesen a sus guarniciones y les notificasen en su nombre una emotiva felicitación.

D. R.



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

Actividades en la ESUBO

Reunión de trabajo de los directores de Enseñanza Militar en la Escuela de Suboficiales de la Armada

Los responsables de enseñanza de la Dirección General de Reclutamiento y Enseñanza Militar, junto con los directores de Enseñanza de los Ejércitos, de la Armada y de la Guardia Civil, se reunieron durante los días 17 y 18 de noviembre en la Escuela de Suboficiales de la Armada para la celebración de dos jornadas de trabajo en las que se trataron los temas que definen la actualidad de la enseñanza en las Fuerzas Armadas.

Los principales asuntos tratados tuvieron como foco de atención la enseñanza de formación de oficiales y de suboficiales, donde en los últimos años se han producido importantes cambios, impulsados por el nuevo modelo de enseñanza que promueve la Ley de la Carrera Militar.

En lo concerniente al modelo educativo de la enseñanza de Oficiales, los temas más destacados fueron los puntos de situación de los Centros Universitarios de la Defensa (CUD), la problemática de la Universidad Virtual Corporativa de la Armada (UVICOA) respecto al Campus Virtual Corporativo de la



(Foto: ESUBO).



(Foto: ESUBO).

Defensa, creado en 2009 con el fin de establecer un sistema corporativo común para llevar a cabo el proceso enseñanza-aprendizaje en un entorno virtual. También se debatió sobre los estudios de posgrado y másteres para oficiales.

Respecto a la enseñanza de formación de suboficiales, se presentó el estado de las titulaciones de técnico superior que se obtendrán tras la superación de la enseñanza de formación de suboficiales, así como los resultados de las visitas de inspección que el Ministerio de Educación ha realizado en relación con las titulaciones de técnico superior.

Conmemoración de pase al retiro de los componentes de la promoción de oficiales de la Armada de 1968

El día 18 de noviembre se celebró en la Escuela de Suboficiales de la Armada los actos conmemorativos del pase al retiro de la totalidad de los oficiales que componen la

promoción que terminó su formación como oficiales en la Escuela Naval Militar en el año 1968, obteniendo los empleos de alférces de navío o tenientes.

A dicha celebración asistieron unos cuarenta integrantes de la promoción junto con sus esposas y familiares. El acto comenzó con la celebración del Santo Sacrificio de la Misa en el Panteón de Marinos Ilustres, que fue presidido por el almirante del Apoyo Logístico de la Bahía de Cádiz (AJALDIZ), vicealmirante José Ángel Pita Rodrigo.

Tras la celebración de la misa se realizó una ofrenda floral a los pies de la Virgen del Carmen en recuerdo a los componentes de la promoción fallecidos. La corona de laurel fue depositada por uno de ellos, el almirante Sande Cortizo, junto con el AJALDIZ.

Finalizado el acto se trasladaron a la escalera del atrio del Panteón, donde se fotografiaron junto con sus familiares en recuerdo de la conmemoración.

ESUBO

Concesión de la Cruz del Mérito Naval con distintivo amarillo a un suboficial de la Armada por el rescate de 33 inmigrantes en la isla de Alborán

El almirante jefe de Acción Marítima, vicealmirante Javier Franco Suances, presidió el pasado 30 de noviembre la ceremonia de imposición de la Cruz del Mérito Naval con distintivo amarillo al sargento primero de la Armada Carlos Javier Trujillo García en la Estación Naval de Puntales (Cádiz).

El Reglamento General de Recompensas Militares establece que la Cruz del Mérito Naval con distintivo amarillo se concederá a aquellas personas que hayan realizado acciones, hechos o servicios que entrañen grave riesgo y en los casos de lesiones graves o fallecimiento, como consecuencia de actos de servicio, siempre que impliquen una conducta meritoria.

El 12 de diciembre de 2010, los componentes de la dotación del Destacamento Naval de la isla de Alborán llevaron a cabo la complicada operación de rescate de los 33

inmigrantes de una patera que embarrancó en las proximidades de un acantilado. El jefe del Destacamento Naval, al conocer la situación, activó el plan de actuación, abriendo una vía de escape de unos 100 metros desde el acantilado hasta el muelle por medio de cabos guía e informó al Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima de la Armada.

Desde la rompiente, el sargento primero Trujillo, auxiliado por los miembros del destacamento, comenzó a evacuar uno a uno a todos los inmigrantes. Su pericia y decisión hicieron posible el arriesgado rescate de las 33 personas, asumiendo el riesgo que entrañaba esta operación nocturna y en condiciones adversas por lo escarpado del terreno y el estado de la mar.

A. M. P. F.



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

España asume el mando de la Operación ATALANTA

En un acto celebrado el día 6 de diciembre en Djibouti a bordo de la fragata de la Marina alemana *Bayern*, el capitán de navío Jorge Manso Revilla relevó al contralmirante alemán Thomas Jugel en el mando de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR), cuya misión es la lucha contra la piratería en el océano Índico. Esta es la tercera ocasión en la que España asume el mando de esta Fuerza Naval.

La EUNAVFOR opera en aguas del golfo de Adén, Cuerno de África y océano Índico desde finales de 2008 al amparo de diversas resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Entre sus cometidos se encuentran la protección contra la piratería de los buques del Programa Mundial de Alimentos que transportan ayuda humanitaria a Somalia, así como el apoyo a buques de las Fuerzas de la Misión Africana en Somalia y a otros mercantes que transitan por la zona.

La Operación ha permitido que los buques del Programa Mundial de Alimentos puedan desarrollar su misión proporcionando alimentación diaria para más de 1,2 millones de personas. Además, su actuación ha reducido en gran medida los buques y personas secuestradas por los piratas.

La lucha contra la piratería en Somalia es una tarea colectiva en la que participan, además de las unidades de la UE, fuerzas



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

navales de la OTAN y de otras naciones, entre las que se encuentran Rusia, China, Japón o la India.

El capitán de navío Manso también asumió el mando de la Fuerza Marítima Europea (EUROMARFOR) durante un periodo de cuatro meses. La EUROMARFOR está compuesta por unidades navales de España, Francia, Italia y Portugal.

S. L.

Actividades de MARINETEA

La Asociación de Antiguos Marineros de la Escuela de Transmisiones y Electrónica (ETEA) y de la Armada, cuyos miembros prestaron su servicio en la Base Naval de Ríos o en la Armada, ha desarrollado un significativo programa de actividades en el último semestre del año 2011.

El día 17 de septiembre, incluido en el programa de un viaje de los socios a Segovia y Madrid, efectuaron una visita al Museo Naval de la Armada en Madrid, donde hicieron entrega de una metopa como recuerdo de la visita.

El día 1 de octubre, aprovechando la escala del buque de proyección estratégica *Juan Carlos I* en el puerto de Vigo, efectuaron una visita a esta unidad, donde también entregaron la metopa de la asociación al comandante del buque.

El 18 de noviembre se desarrolló en la Sala de Conciertos de Novacaixagalicia de Vigo el III Concierto MARINETEA. El evento musical, al que asistieron más de un millar de personas, contó con la presencia de autoridades civiles y militares, entre las que se

encontraban el almirante jefe del Arsenal de Ferrol, el comandante naval de Vigo, el comandante director de la Escuela Naval Militar, el delegado de Defensa de Galicia y el subdelegado de Defensa de Pontevedra. Las composiciones musicales interpretadas corrieron a cargo del Orfeón Airiños de Vigo y de la Banda de Música de la Escuela Naval Militar; entre ellas, la más esperada de todas fue el Himno de la asociación, que celebró su bautismo en dicho acto.

El 26 de noviembre la Junta Directiva efectuó una visita al patrullero *Meteor* (P-41), atracado en el puerto de Vigo, portando la metopa de la asociación como presente al comandante del buque.

La asociación alcanzó en el año 2011 uno de sus objetivos, la reunión en una exposición de todos aquellos elementos con los que sus miembros convivieron durante el desempeño de sus servicios en la Armada, los cuales están expuestos en su sede.

D. R.



(Foto: MARINETEA).

Armada y Real Asamblea Española de Capitanes de Yate juntos en la Operación Bautismo de Mar

En el marco del 50 aniversario del Salón Náutico Internacional de Barcelona, la colaboración de la Armada española, del propio Salón Náutico y de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate ha dado como fruto una nueva edición de la Operación Bautismo del Mar.

La actividad, desarrollada desde el 7 al 10 de noviembre con grupos de escolares, mostró a los más jóvenes las normas de seguridad en la mar y la realización de diversos ejercicios durante unas jornadas de navegación donde reinó la camaradería y el interés por la vocación marinera.

Como es tradicional, la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate (RAECY) organizó un almuerzo en honor de los comandantes y oficiales de los buques de la Armada destacados en Barcelona, que se celebró el 8 de noviembre en los salones del RCNB.

Al encuentro entre las dos marinas asistieron el comandante del P-41 *Meteoro*,

David Fernández-Portal, el segundo comandante del buque David Durán, el comandante naval de Barcelona José Luís García Velo, el capitán-presidente de la RAECY Ernesto Domínguez, acompañado de la Junta Directiva, el presidente emérito Jaume Rabinad y representantes del Salón Náutico, como Miguel Negre.

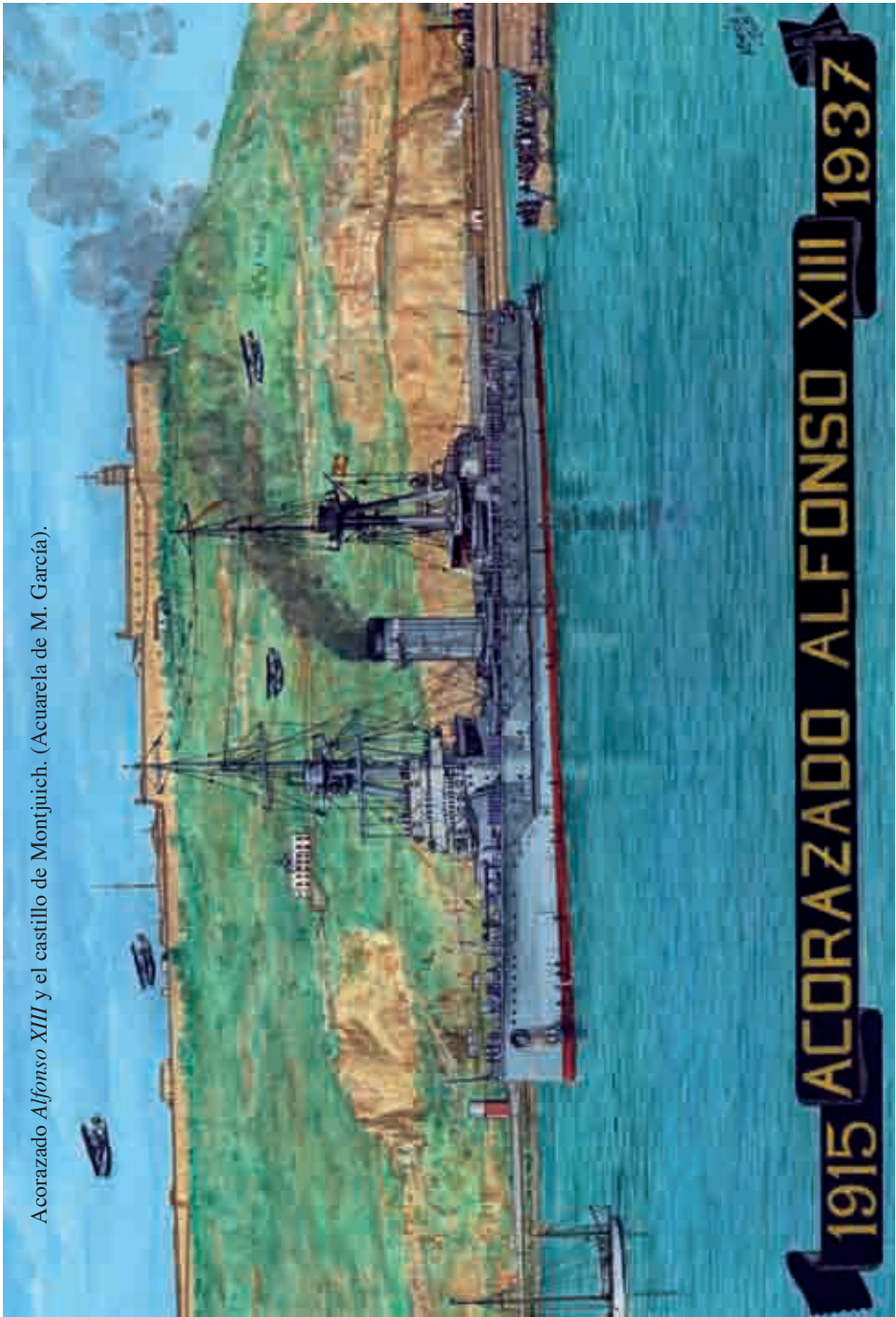
Durante el acto se destacaron las magníficas relaciones entre la Armada e instituciones navales, que redundan en el conocimiento por la sociedad de su labor. El presidente de la RAECY hizo entrega de un ejemplar de la metopa de la institución al comandante del *Meteoro*, así como obsequios al resto de oficiales. A su vez, el capitán de corbeta Fernández-Portal hizo entrega a Ernesto Domínguez de una fotografía dedicada del buque de acción marítima en recuerdo del encuentro.

RAECY



(Foto: RAECY).

Acorazado *Alfonso XIII* y el castillo de Montjuich. (Acuarela de M. García).





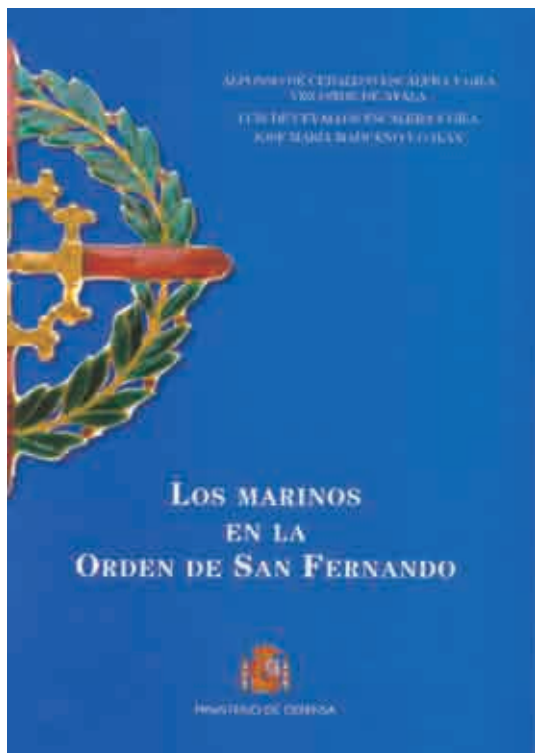
LIBROS

DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso y Luis; MADUEÑO y GALÁN, José María: **Los marinos en la Orden de San Fernando.**— (ISBN: 978-84-9781-662-5). Ministerio de Defensa, Madrid 2011; 341 pp.; ilustraciones; 25 euros.

Desde hace bastante tiempo, digamos más bien decenios que lustros, se echaba de menos un estudio completo que aportara luz sobre los marinos en la Real y Militar Orden de San Fernando, hija de las Cortes de Cádiz, nacida cuando España, con su rey —de infausta memoria— preso y cautivo en Francia, luchaba contra las invasoras tropas napoleónicas, y que recientemente ha cumplido dos siglos de vida.

Poner al día una relación de marinos laureados, en su estricto sentido, es decir, los que han obtenido una recompensa, que implica honor y gloria, que les hace merecedores de pertenecer a la Orden de San Fernando, sin que necesariamente tal recompensa haya sido la Laureada, no ha resultado tarea fácil, sino más bien lenta y penosa, agravada por los ocho reglamentos sucesivos que han regulado la citada Orden, siendo el último el del año 2001. En el empeño se embarcó hace años el vicealmirante don José Luis Torres Fernández —a quien los autores han dedicado esta obra—, quien primero se ocupó de que se colocara en la Escuela Naval una lápida con los nombres de los más señeros marinos condecorados con una Cruz Laureada y después instó al EMA a acometer la relación completa.

El esfuerzo de los autores ha sido ímprobo, tanto el de los hermanos Ceballos-Escalera —que en 2003 publicaron la obra más completa existente sobre



la Orden que nos ocupa —, que hace cinco años iniciaron sus trabajos para el caso particular de los marinos que pertenecían a ella, así como el del capitán de navío Madueño, que desde hacía seis años había acometido, en solitario, idéntica labor. Los tres autores fueron intercambiando datos hasta que decidieron unir sus esfuerzos. El fruto es el libro que nos ocupa, y en él se dan a conocer nada menos que 319 marinos laureados, cuando inicialmente solo 33 de ellos habían sido identificados, y además otros 153 laureados por hechos de mar, pertenecientes al Ejército, paisanos y extranjeros.

Por otro lado, dado que el actual Reglamento de la Orden incluye entre sus miembros a todos los condecorados con la Medalla Militar (que

desde 1918 sustituye a las cruces sencillas de tercera y primera clase de la Orden de San Fernando), también se ha tenido que incluir a los marinos galardonados con esta preciada condecoración al valor: 32 con la Medalla Naval individual y 12 colectivas; 58 con la Medalla Militar individual y ocho colectivas; y cuatro con la Medalla Aérea individual. Por último, también se incluyen las propuestas de cruces que, por diversas razones, no llegaron a concederse.

De todos los citados pertenecientes a la Orden de San Fernando se da noticia de su filiación, lugares y fechas de nacimiento y defunción, carrera militar abreviada, vicisitudes de la concesión y, de la inmensa mayoría de ellos, su fotografía o retrato, y en algunos casos cuadros o fotografías del buque o de la acción relacionada con el hecho heroico que motivó la condecoración. Hemos dicho que se incluye la fecha de defunción de los laureados, ya que todos ellos habían fallecido cuando se estaba redactando el libro, a excepción del contralmirante don Manuel Colorado Guitián, que ganó la Medalla Militar individual en la Guerra Civil siendo cabo de artillería del Ejército y que falleció en el momento de entrar en prensa el presente libro. Por tanto, actualmente no hay

ningún marino con vida que pertenezca a la Real y Militar Orden de San Fernando.

Por último, señalar que esta obra es el primer estudio monográfico, profundo y detallado, dedicado a los marinos condecorados con la primera y más prestigiosa de nuestras órdenes militares. Se trata evidentemente de un magnífico libro de consulta, por lo que hubiese sido deseable incluir, a continuación del índice onomástico, otro índice por materias sobre los diferentes asuntos que se tratan en las cartas.

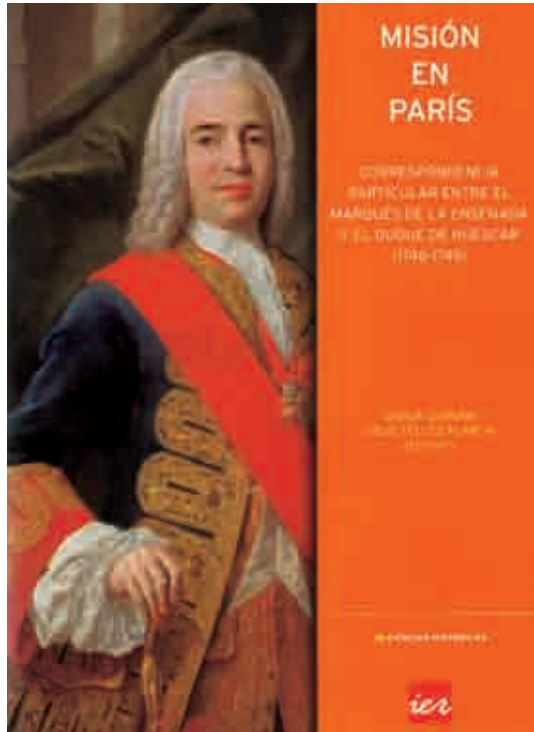
M. J. F.

OZANAM, Didier, y TÉLLEZ ALARCIA, Diego (editores): **Misión en París.** — (ISBN: 978-84-9960-005-5). Editado por Instituto de Estudios Riojanos, Logroño 2010; 622 pp.; 12 euros.

Correspondencia particular entre el marqués de la Ensenada y el duque de Huéscar (1746-1749) es el subtítulo de este libro, expresando con toda claridad su contenido.

En el periodo de tiempo indicado, el duque de Huéscar, embajador de España en Francia, mantuvo con su amigo y protector don Cenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, el célebre estadista riojano y gran impulsor de la Real Armada, una correspondencia particular (también llamada privada, confidencial o reservada) de contenido y tono mucho más libre y desenfadado que el de los despachos de oficio.

Dicho epistolario se ha conservado casi en su totalidad en los archivos de la Casa de Alba y comprende 863 cartas privadas —447 del marqués de la Ensenada y 416 del duque de Huéscar—, en las cuales ambos correspondientes repasan



asuntos propios de su competencia, como la marcha de la guerra, las negociaciones internacionales, los asuntos bilaterales hispano-franceses o los encargos de los monarcas, pero también se adentran en cuestiones personales como las relaciones familiares del duque, los problemas de salud de su hermana, las intrigas a las que se ve sometida su facción en la Corte o su amistad con otros personajes relevantes de la escena política franco-española.

El contenido de estos documentos los hace muy valiosos para los estudiosos de la Ilustración, quienes podrán acceder por primera vez a una edición crítica de esta correspondencia. Se contribuye así a arrojar luz a uno de los periodos peor conocidos del Siglo de las Luces en España, el de los primeros años del reinado de Fernando VI, momento en el que se gesta todo un cambio generacional en las élites dirigentes del país y, más importante, un cambio de rumbo político: de la beligerancia a la neutralidad, y del compromiso en el exterior a la preocupación por las reformas internas, por las que tanto empeño tuvo don Cenón de Somodevilla. Una época que retratan a la perfección las plumas de Ensenada y de Huéscar.

La Marina ocupa un amplio espacio en la correspondencia y en la mente del rey, quien «es todo por ejército y marina». Ensenada, de la alta administración de la Real Armada, no esconde el interés muy particular que le manifiesta y que traduce en expresiones: «...quiero ejército y no derrochar éste por la marina, pero que quiero ésta con preferencia y antes de mucho daré muestras de ello, no metiendo ruido poniendo quillas de golpe, sino juntando y curando maderas para hacer navíos gordos y buenos...» (carta n.º 587); «Yo me entiendo con mis marinos» (n.º 608); «En los tres meses próximos corto madera para 24 navíos de línea y seguiremos. Sueño con la marina» (n.º 763). Se preocupa por hallar y contratar a buenos constructores ingleses y a maestros de lona y jarcia expertos. Proyecta enviar a Inglaterra competentes oficiales de Marina para estudiar allí las técnicas y fuerzas navales. Se informa del estado de la marina francesa (n.º 776). Pero Ensenada, ante todo, quiere hacer de nuevo una Marina Real. Estas grandes iniciativas consiguen la adhesión entusiasta de Huéscar: «...porque para aumentar la marina, aunque Vm. quite los candeleros de altar, no hará delito, puesto que todo nuestro recurso pende de la marina, de tal modo, a mi parecer, que creo que todos los vasallos del Rey estamos obligados a contribuir a su restablecimiento y aumento como que de ella pende nuestra existencia.»

El libro, futo del trabajo en común realizado por los dos autores, consta de una introducción que analiza lo esencial de los datos proporcionados por la correspondencia y la sitúa en el contexto histórico de la época. Le sigue una relación de las fuentes documentales y bibliográficas utilizadas, para pasar al mello de la obra: el texto y las notas a pie de página, muy trabajadas y esclarecedoras, de las 863 cartas; y para terminar, un índice onomástico.

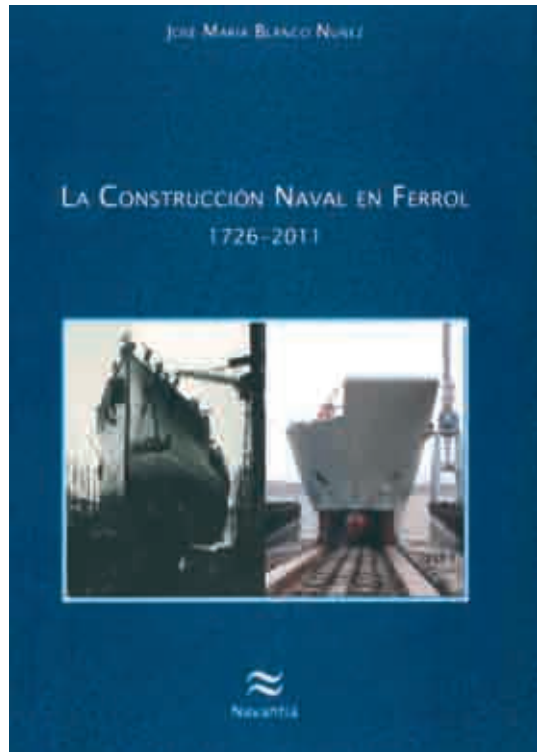
Los autores, Didier Ozanam, uno de los hispanistas franceses más reputados en la actualidad, miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia y autor de numerosas publicaciones sobre España, y Diego Téllez, doctor en Humanidades por la Universidad de la Rioja, joven y ya consagrado historiador, tal como lo acreditan sus numerosos libros publicados, fruto de sus trabajos de investigación en varios archivos europeos y americanos.

M. J. F.

BLANCO NUÑEZ, José María: *La Construcción Naval en Ferrol, 1726-2011*.—Edición no comercial. (Depósito legal: M-39453-2011). Navantia, S. A., 173 pp. Magnífica selección de fotografías.

En esta obra, su autor —marino y ferrolano, por tanto conocedor de lo que trata pues mandó y tripuló algunos de los buques que en ella se reseñan, y que además pertenece a una gran familia de tradición marinera y ha vivido en primera persona la vinculación tan estrecha que siempre ha existido entre «la factoría» y la sociedad ferrolana— nos refleja la actividad de construcción naval desarrollada por Navantia y sus antecesoras desde el año 1726 hasta nuestros días.

Una obra tan amplia como esta, que se ocupa fundamentalmente del material, corre el riesgo de que los detalles y la abundancia de la información volcada oscurezcan su calidad, pero el autor, con su demostrada veteranía en estos menesteres, adorna el relato con los datos mínimos indispensables sobre personal para aclarar sucesos, para situar algunos de estos buques en escena o para constatar hechos heroicos de sus historiales, lo que hace que la obra resulte muy amena y agradable. El



libro está muy bien estructurado y en los sucesivos capítulos trata de cómo Ferrol ingresó en el ámbito de la Real Armada, pasando por las diferentes fases de la construcción naval: madera, hierro y acero, y desde la propulsión a la vela hasta la novedosa propulsión diésel-eléctrica, pasando por las turbinas de vapor y gas, así como los diferentes planes navales y programas de modernización, para terminar con las construcciones de nuestros días. Todo ello escrito de forma muy completa y armoniosa.

Por poner algún defecto a la obra, se podría decir que la magnífica selección de imágenes que componen el libro, procedentes de la colección del astillero de Ferrol y muchas de ellas inéditas, son expuestas en algunas ocasiones como «mini» fotografías, que no permiten ver bien los detalles; y por otro lado la presentación de la obra, con sus «pastas blandas», no está acorde con el estilo de las anteriores publicaciones de la estupenda «Colección Bazán» a la que pertenece, pero tal vez sea todo ello una consecuencia más de la crisis económica que nos afecta hoy en día.

A pesar de todo, estamos ante una obra de gran calidad, que desde luego tiene interés y es una valiosa aportación al estudio de la construcción naval en los astilleros de la ría de Ferrol y su vinculación con la sociedad ferrolana.

J. M. S. R.

THOMAS RUSSELL, S.: *Bajo bandera enemiga*.—Editorial Salamandra. (ISBN: 9788498382198); 544 páginas.

Novela de aventuras marinas en la línea de la gran tradición británica comenzada por el capitán Marryat y largamente continuada por los archiconocidos Forester y O'Brian, y una ya larga lista. Para S. Thomas Russell, (Toronto, 1952), autor canadiense y navegante empedernido, la historia es una de sus pasiones, y también el coleccionismo de barcos y viejos libros de navegación.

Situada en plena agitación revolucionaria francesa, en 1794, el protagonista es un oficial de la Armada británica, el joven y competente teniente Charles S. Hayden, hijo de padre inglés y madre francesa, hecho que lastra su carrera como marino, dadas las eternas animadversiones entre franceses y británicos y a la situación de guerra entre ambos países. Russell, que como canadiense habrá vivido de cerca la doble nacionalidad, nos presenta un personaje bilingüe que, si bien se considera a sí mismo británico, siente un constante revivir de sus recuerdos infantiles en Francia, sobre todo a la hora de acercarse a las costas de esta nación, por esos momentos enfebrecida con las pasiones revolucionarias en su momento más álgido. Y al colocarlo *de facto* en el papel de capitán, ya que el capitán *titular* está casi constantemente fuera de juego, lo

vivimos con la permanente responsabilidad de mantenerse en equilibrio frente a la tripulación y a la vez frente a su pusilánime pero feroz capitán que, en los breves momentos en los que recupera el mando, le humilla y le ofende por actos que debía haber realizado él y no ha sido capaz de hacer, escudándose en la enfermedad, por una parte, y en los crueles y despóticos castigos, muchas veces sobre inocentes.

Asignan a Hayden a una anticuada fragata, la *Themis*, bajo el mando de capitán Josiah Hart, conocido como *Faint Hart* dentro de la Armada británica. Hay un juego de palabras aquí, ya que Hart significa *ciervo (bambi)*, pero suena como *heart (corazón)*, y *faint* significa *débil, pusilánime*, y a la vez *desvanecimiento*, lo cual podría aludir a la tendencia del capitán a

sufrir mareos, jaquecas y dolencias que le impiden levantarse de la cama y hacer frente al enemigo. Los pocos momentos en que el capitán se encuentra en condiciones de dirigir su barco, demuestra un carácter despótico y cruel, quizá para ocultar su verdadera debilidad, la cobardía. El resto del tiempo delega en su primer teniente, nuestro protagonista, que ha de tomar decisiones sabiendo que se ganará la animadversión de su superior. Así, nuestro teniente y capitán *de facto* se lanzará al abordaje del enemigo, provocando la ira y el pánico en su superior Hart, que solo por ver un barco francés ya se encuentra enfermo en su camarote y quiere dar media vuelta. Al mismo tiempo, la tripulación se halla dividida y jaleada por voceros alborotadores, que no soportan los métodos de Hart, con los que Hayden deberá bregar para evitar conflictos, cuando lo que necesitan es estar unidos ante el enemigo.

En las conversaciones mantenidas por los personajes centrales se trata mucho el tema que en aquella época debía de ser candente: el de la Revolu-



ción Francesa, el republicanismo, los derechos humanos, etc., y se habla de autores como Payne, Burke y otros. Durante toda la obra, como un *leit motiv*, planea la idea bipolar del respeto a la autoridad, pero también la rebelión contra la tiranía; el mantenimiento del orden y la disciplina, pero a la vez la defensa de los derechos humanos; el seguimiento o no de las órdenes injustas; la fidelidad o no a ideas no compartidas. En fin que entre ataque y ataque, tormenta y abordaje los protagonistas evalúan otras opciones y nos atrapan con su conversación.

En la novela no faltan las inevitables tormentas, los abordajes, las batallas y los motines, e incluso un consejo de guerra, todo ello muy correctamente presentado, muy bien documentado e hilvanado, consiguiendo mantener la atención y el disfrute del lector, que, de poder, se lo leería de un tirón.

F. N.

ESCRIGAS RODRÍGUEZ, JUAN: *La Armada Española y la fotografía en Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Los sucesos de 1898*.—(ISBN 978-84-9781-666-3). Ministerio de Defensa. Madrid, septiembre de 2011; 574 pp. Numerosas ilustraciones.

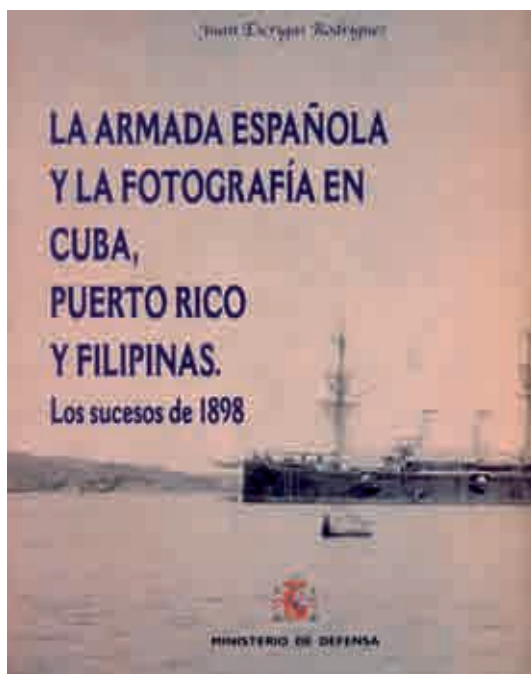
El techo de la gran sala de lectura de la Biblioteca Nacional aparece orlado por los escudos de las provincias españolas. Todos resultan familiares, excepto tres, que cuesta identificar, pero indagando un poco puede despejarse la incógnita, pues son los de las provincias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. La profunda relación existente entre la metrópoli y aquellas tierras ultramarinas se ha manifestado y se manifiesta en vínculos históricos, familiares, afectivos, religiosos o culturales, a los que la Armada no es ajena, sino más bien al contrario, pues mantuvo una especial relación con aquellas islas, por las que pasaron innumerables marineros, se construyeron míticos barcos de guerra y sirvieron de base a tantas unidades de la Armada hasta el aciago año de 1898.

La aparición de la fotografía en la primera mitad del siglo XIX en forma de daguerrotipos supuso una revolucionaria aportación al estudio de la historia. La primera referencia escrita hecha en Cuba a la fotografía se publicó en el *Diario de La Habana* del 19 de marzo de 1839, y desde poco después de esa fecha hasta el año del desastre data el periodo en que se centra la obra de capitán de fragata Juan Escrigas. La mayor parte del abundante material fotográfico que en esta obra se recoge es inédito y de extraordinario interés. Pertenece a la colección del autor, que ya utilizó en su tesis doctoral *La Armada en 1898. Un enfoque integral*, presentada en 2009 en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid.

El libro se divide en cuatro apartados: «La Armada Española en 1898, El Apostadero de La Habana entre 1840 y 1868, El Apostadero de Filipinas y Los resultados», en los que el autor estudia la organización de la Armada en aquellos apostaderos, pasa revista a sus instalaciones y dependencias y al estado en que estas se encontraban, muestra los barcos allí surtos y nos presenta al personal de la Armada destinado en aquellas tierras y barcos. Aunque se tratan los antecedentes del desastre de 1898, caracterizados por la insoportable presión norteamericana y la falta de ideas claras por parte española, es la guerra hispano-norteamericana el acontecimiento central del libro,

que el autor aborda con rigor y un sólido apoyo documental; especial mención merece el estudio de la suerte corrida por los marinos españoles prisioneros tras la derrota, capítulo que posee un importante soporte fotográfico.

La pérdida de los territorios ultramarinos supuso un desastre sin precedentes en la historia de Españaque, además del heroísmo de algunos, puso de manifiesto la irresponsabilidad e incompetencia de tantos. Como hace el autor en el último capítulo de su libro, podemos finalizar esta reseña citando este duro párrafo del general de la Armada don Arturo Garín y Sociats, en su libro *Ayer, hoy y mañana. Reflexiones histórico-tácticas*: «Ha sido una guerra emprendida con tanta precipitación e irreflexión tanta, y en la cual, ¡parece increíble!, no se calculó nada, absolutamente nada, ni se tomaron las precauciones más rudimentarias, y durante la cual reinó tan acabado desorden en todo cuanto a los asuntos militares se refería, y para la cual, la imaginación se forjó tan extraños y raros auxilios que fue bastante para consumir la ruina completa de la Monarquía».



J. R.

Innovación en Defensa y Seguridad.—Fundación Cotec, varios autores, 98 pp.



La Fundación Cotec para la Innovación Tecnológica, que preside S. M. el Rey, acaba de publicar el cuaderno dedicado a la *Innovación en Defensa y Seguridad*, que se suma a los que viene realizando desde hace varios años con numerosos temas sobre investigación y transferencia de tecnología, situación de la investigación y desarrollo e innovación en España, contando con un reconocido prestigio a nivel nacional e internacional. Cabe citar la colaboración que la Fundación Cotec está prestando desinteresadamente en el proyecto del futuro Archivo Central de la Armada en Villanueva de la Cañada.

En este número 29, coordinado por Carlos Martí Sempe-re de ISDEFE, se ha contado con la participación de numerosos expertos, tanto del

Ministerio de Defensa como de universidades, asociaciones empresariales y empresas privadas.

El cuaderno recoge la situación en España de este controvertido sector, y en él plasma cuáles son los requisitos para la fabricación, investigación y comercialización de productos relacionados con las industrias de seguridad y defensa. Hace un resumen de temas tan innovadores como son la compra pública de tecnología innovadora, modalidad contractual en la Administración General del Estado, y la «compra de resultados de investigaciones y desarrollo», también conocida como «compra comercial», basada en los sistemas norteamericanos *Small Business Innovation* y el *Small Business Technology Transfer*, aunque desgraciadamente todavía no se ha plasmado ningún contrato de estas características entre el Ministerio de Defensa y las empresas del sector. El informe señala las especiales características de las empresas que operan o pretendan hacerlo en estos nichos de mercado que requieren, por una parte, un buen nivel de calidad, las normas ISO 15288 o el conjunto de las

DOD 5000, de sistemas de gestión que dificultan en gran manera la participación de pequeñas y medianas empresas que no dispongan de experiencia en este campo, por lo que queda muy limitado el número de compañías que participen en el sector. Las oportunidades para las PYMES radican en intentar integrarse en proyectos de amplia envergadura, liderados por empresas de gran tamaño, donde la participación de las pequeñas y medianas empresas tecnológicas es bienvenida, dado que suelen ser expertas en temas muy concretos y que no son abordados por compañías de mayor tamaño.

Se insiste, por otra parte, en que las actividades relacionadas con la innovación están sujetas a tres limitaciones: los riesgos técnicos por la complejidad y novedad de los aspectos abordados; los económicos, dado que a menudo se producen retrasos en las entregas de prototipos o se paralizan por parte de la Administración proyectos, con el consiguiente desfase en amortización de equipos; de personal, que queda parado durante largo tiempo, y por último, por anulación de pedidos comprometidos inicialmente. Basta sólo con recordar lo ocurrido con el avión *AM 400*, síntesis de los tres aspectos citados.

El actual interés en la seguridad y defensa se orienta hacia la adquisición de tecnologías que permitan anticipar las amenazas y poder actuar en tiempo, usando armas y sistemas más precisos y que ocasionen menos daños. Por ejemplo, sistemas de alerta temprana y de protección personal, vehículos capacitados para operar en entornos contaminados sin sufrir daños o los medios de descontaminación.

Una dificultad adicional para las compañías españolas es el nivel de competencia internacional que existe, con grandes conglomerados industriales donde es difícil competir en pie de igualdad, y con economías de escala suficiente para amortizar y obtener beneficios de los desarrollos emprendidos al contar con mercados nacionales más amplios.

Finalmente cita los beneficios directos que se han obtenido en este sector, tanto en la venta de equipos de simulación, guerra electrónica, radares, aviónica o las sobradamente conocidas de submarinos, fragatas y otros buques a Noruega y Australia, pasando por aviones de transporte medio. Igualmente el esfuerzo en gestión de calidad en los procesos de desarrollo incide en la mejora de la competitividad de las compañías españolas que quieran abordar proyectos de su naturaleza y que no tendrían las ventajas competitivas que se derivan de esta adquisición de *Know How*. En definitiva, un repaso sobre la situación del sector de la innovación en defensa y seguridad que viene a sumarse a otros estudios que han aparecido recientemente en el ámbito español.

A. K. E.

DELGADO BAÑÓN, Luis: **La fragata *Ligera*. La palabra falsa de un rey.**—(ISBN: 978-84-74486-239-3). Editorial Noray. Barcelona 2011. 440 páginas.



Tenaz, infatigable, inasequible al desaliento... Tales podrían ser los adjetivos aplicables a Luis Delgado, que sigue navegando por mares encrespados o bonancibles con su saga marinera de los Leñanza, a bordo o en tierra, en buques arquetipados funcionalmente (cada uno es protagonista de una historia diferente) para deleite y satisfacción de sus lectores. Todo un caso de esfuerzo, dedicación y buena pluma.

En esta última entrega —la vigésima— todavía el tercer Leñanza, curtido en frustraciones y desengaños, testigo de un tiempo de pocas alegrías marineras, ejerce su protagonismo con indudable autoridad, aunque las derivaciones hacia el último de la saga —el guardia marina Francisco— le permitan encarar desde la fragata *Ligera* las extraordinarias acciones navales llevadas

a cabo en los escenarios antillanos o de Tierra Firme. Atractiva dislocación que deja en franquía futuros nuevos episodios con un hilo conductor hábilmente diseñado.

Santiago de Leñanza, duque de Montefrío y jefe de escuadra, vive confinado en su hacienda murciana de Santa Rosalía, por mandato de Fernando VII, por no haber querido involucrarse en la fraudulenta operación de la compra de los buques rusos. Desde ese exilio familiar van trascendiendo los avatares del pronunciamiento de Riego, que marca el comienzo del trienio constitucional, seguido con rigurosa puntualidad histórica. No salió tampoco favorecida la Marina tras la falsa palabra del rey, y marinos ilustres como Císcar, Escaño o Cayetano Valdés soportaron el peso de sus injusticias.

Ministros como Javat y Capaz, de muy distinto corte liberal, no pudieron tampoco enderezar la nave.

En un hábil ejercicio trasmisor, Leñanza deja en manos de su hijo —el joven guardia marina— buena parte de la narración desde la fragata *Ligera*, con la figura de su comandante Ángel Laborde como esencial protagonista de un recorrido histórico que agranda y enaltece su hoja de servicios: Puerto Cabello, La Guayra, la península de Paraguaná, el lago de Maracaibo... Pero el veterano jefe de escuadra vuelve a tomar el pulso de la narración tras el desembarco en La Habana de su hijo herido. Y lo tenemos en la Corte de Madrid, junto al nuevo ministro Romarate, y en Cádiz, con don Cayetano Valdés, en los últimos estertores del trienio, que tan dura factura habrá de pasar a sus servidores.

No es necesario insistir —se ha hablado ya en sus anteriores libros— de la bien ensamblada adecuación del rigor histórico con la trayectoria humana de sus personajes, sean de ficción o no; pero creo que en esta entrega hay una cota de superación difícilmente alcanzable. Y las reflexiones epilógicas encierran una valoración de hechos y situaciones como digno remate de un sugestivo y sugerente planteamiento.

Como viene siendo nota predominante en sus últimos libros, la primorosa y bien cuidada edición de la Editorial Noray hace aún más atractiva su lectura.

J. C. P.

JIMÉNEZ, Paco: *Alegrías y desventuras de un navegante solitario*. — (ISBN: 978-84-7486-242-3). Editorial Noray 2011, 128 pp. Ilustrado con fotografías en color.

La grandeza del mar, la indefinición de sus contornos, su majestuosa dimensión, todos son factores de atracción y convergencia para el hombre inquieto, para el espíritu aventurero que aspire a compartirlo. Paco Jiménez, canario, y por tanto hombre cercano a la mar y apasionado de ella, nos refiere en este libro las impresiones y vivencias de sus aventuras atlánticas desde que en 1872 se embarcara en el *Tirma*, nave emblemática en las regatas del Real Club Náutico de las Palmas de Gran Canaria.

En un trasunto entre cuaderno de bitácora y diario de navegación, Jiménez va desgranado sus impresiones viajeras —varias de ellas como navegante solitario— con amenidad y soltura, describiendo también islas y pueblos atlánticos visitados (la descripción del río Gambia y los puertos de su entorno es en extremo interesante) y los *saltos* al Caribe, a sus variopintas islas, en diversas singladuras conforman una excelente panorámica de la aventura vivida.



Sus experiencias merecen ser leídas y disfrutadas y, aunque en el título se incluyan alegrías y desventuras, hay afortunadamente más de lo primero que de lo segundo, lo que demuestra una fuerza de ánimo y una vitalidad fuera de lo común. Su condición de navegante solitario ya impresionante y nos sitúa en un ámbito de extraordinarias vivencias.

El libro, cuidadosamente editado por la Editorial Noray en su atractiva colección de «Relatos y travesías», que cuenta ya con numerosos títulos, es verdaderamente un buen regalo visual. Las fotografías a todo color seleccionadas en su interior son espléndidas, y los mapas señalan correctamente los itinerarios recorridos. Por todo ello, como dice su prolo-

gista, el presidente del Real Club Náutico de las Palmas, «un éxito cantado».

J. C. P.

CERVERA PERY, José: *Avatares de la guerra española en el mar (contados de otra manera)*. — (ISBN: 978-84-7486-237-9). Editorial Noray. Barcelona 2011, 286 páginas.

En el año 1979, el entonces teniente coronel auditor de la Armada y periodista de ágil pluma José Cervera Pery escribió dentro de la colección «La Marina en la guerra de España», impulsada por el almirante Pita Da Veiga, el segundo libro de la serie: *Alzamiento y Revolución en la Marina*, que le había permitido el acceso privilegiado a los hasta entonces intocables fondos documentales relativos a la última guerra civil en el mar, celosamente custodiados en el Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada. Es por tanto el primer autor e historiador que abrió camino en esta necesaria apertura histo-

riográfica, pues los libros que le siguieron (Cerezo en 1983 y los vicealmirantes Moreno de Alborán en 1998, amén de otras publicaciones de menor cuantía) bebieron de las mismas fuentes, pero con un caudal amortiguado tras el encauce inicial de la corriente. El tema hasta entonces había sido poco tratado, casi encubierto, pero *Alzamiento y Revolución* resultó un libro valiente, desmitificador, con pocos adjetivos calificativos, con hechos desmenuzados y nombres desarchivados de las viejas carpetas del olvido.

Diez años más tarde, Cervera volvió a la carga con otro estudio sobre *La guerra naval española* (Ed. San Martín, 1988), que en términos resumidos abarcaba ya todo el transcurso de la contienda; y en el 2008, salió el tercero de sus libros sobre el tema: *La Historiografía de la guerra española en el mar* (Ed. Aglaya), quizá el libro

más trabajado de todos y el más ingrato por la cantidad de textos auscultados, enjuiciados y pormenorizados que ofrecían a eruditos y profanos un amplio campo para sus investigaciones.

Avatares de la guerra española en el mar es sin embargo un libro que revela un espíritu distinto de los anteriores. No es propiamente un libro de historia... pero hay historias de gran pureza; no es una novela... pero tiene apartados que lo parecen; no es sociológico... pero los rasgos humanos conjuntados y enfrentados dan a veces este perfil; no es periodismo... pero el estilo, los distintos temas, los *flashes* que iluminan cada momento o apartado se leen como tal. Es un tratamiento diferente y por ello una gran virtud.

El título ya es significativo. *Avatares* es un término que se ha puesto de moda, que da nombre a una espectacular película, pero nuestro autor lo tenía elegido mucho antes de la aparición del filme, en cuanto supone de rasgos,



perfiles, sucesos... contados de otra manera. Esto es una realidad incuestionable. Cada uno de los apartados nos describe un momento, un combate, una situación en tierra, una situación política, pero tratando el asunto globalmente desde varios puntos de vista y, sobre todo, con un lenguaje adecuado, de fácil y apasionada lectura, pues Cervera tiene la virtud de crear en cuatro líneas un ambiente, y después, con análisis, una síntesis importante; cada episodio tiene sus conclusiones; por ello está contado de otra manera y, como el propio autor escribe, en el estilo puede haber «desenfado pero no frivolidad»; y también hay ironía, muchos comentarios quedan sugeridos entre líneas.

La gran virtud del libro es hacer accesible a cualquier lector distintos momentos de la guerra naval. No hay «órdenes de operaciones», «estados de fuerzas» o «normas de organización». No hay relatos con «calendarios tácticos». Hay protagonistas. Hay hombres que tienen que decidir dónde y cómo se sitúan, unidos a una suerte tantas veces inmisericorde... Todo ello escrito admirablemente. En cada apartado queda constituido un escenario y el autor va iluminando a los actores, entra en sus circunstancias, explica las decisiones, y en esa perfecta relación —escenario y decisiones— se alcanza una síntesis pocas veces lograda.

En definitiva, un libro imprescindible. Los amantes o estudiosos de la Guerra Civil en el mar no lo leerán, lo beberán. Los menos formados en el tema quedaran claramente impuestos en el desgarramiento personal que supuso a aquellos hombres del botón de ancla el enfrentamiento entre compañeros. Insisto en que no es un libro de Historia con mayúscula, ni esa era la intención del autor, aunque en el propio texto se pudieron añadir algunos nombres, algunas precisiones que el lector necesita. Da la impresión de que, metafóricamente, por delicadeza o autoexigencia, Cervera tiene aún guardada una bala en la recámara.

A. de la V.

PEÑA ALVEAR, Carlos: *Historias de barcos de la Compañía Trasatlántica*.— (ISBN: 978-84-96920-78-1). Ediciones Tantín. Santander 2011, 288 pp. Ilustraciones.

La Compañía Trasatlántica Española es sin duda una de las navieras de mayor abolengo y prestigio de la flota mercante nacional. Sus barcos han hecho historia, y todavía perduran las imágenes de aquellos soberbios trasatlánticos de primeros del siglo XX que llevaban la firma indeleble de la Compañía. Después, la evolución del tiempo y los avances tecnológicos impusieron otras normas, y hoy el sector se dinamiza en otras vertientes. De aquí las virtudes de este espléndido libro que reseñamos, que sabe aunar recuerdos con realidades y ofrecer una visión realista de la centenaria naviera.

Carlos Peña Alvear, capitán de la Marina Mercante, alto ejecutivo de la Trasatlántica, con profunda y admirable dedicación a su trayectoria, nos ofrece en esta historias de sus barcos no solo el testimonio de sus experiencias en el mando de sus diferentes buques, en muy variopintas singladuras, sino también su profesión de fe al mar, manteniendo viva una ilusión que no ha podido desgastar sus destinos en tierra. Y se recrea —y nos recrea— en esas pinceladas históricas y sentimentales que marcan unos hitos de indudable grandeza.

El libro, escrito con estilo sencillo y directo e ilustrado con espléndidas fotografías, no cabe duda que entra por los ojos, pero su lectura nos depara también agradables sorpresas, pues desde el oficio de narrador, con soltura y buen

juicio, sus precisiones y comentarios, así como la excelente conducción del relato, le imprimen unos valores que no pasaran inadvertidos a quienes buscan en la mar y en los barcos razones de entrega o acercamiento.



J. C. P.

