

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

Parte de campaña del 20 de agosto de 1936 del crucero *Almirante Cervera*

OBRA en nuestro poder un parte de campaña del crucero *Almirante Cervera* de comienzos de la guerra civil. A modo de introducción-recordatorio, antes de transcribir dicho parte damos unos datos acerca de este buque para la mejor interpretación de aquel, aun a sabiendas de que son conocidos por la generalidad de nuestros lectores.

Al comenzar la guerra, este crucero se encontraba en Ferrol junto con el acorazado *España* y el destructor *Velasco*. Como quiera que el *España* estaba desarmado y en situación de reserva, y el *Velasco*, hallándose en período de reconocimiento, tenía levantadas las turbinas, el *Cervera*, que se hallaba en dique seco, fue el primer buque alistado, y al mando del capitán de fragata Salvador Moreno, resueltas ya las conocidas vicisitudes a causa de la sublevación de la dotación, después de una salida por las rías pasó a las costas asturianas en apoyo de los defensores del cuartel de Simancas. Así pues, el *Almirante Cervera* fue primer buque operativo en la campaña del Norte.

El 20 de agosto de 1936, su comandante eleva este parte de campaña al vicealmirante Castro Arizcún, jefe de la base naval principal de Ferrol, en el que detalla la operación de varada y posterior hundimiento del vapor *Arriluce*, de 4.500 toneladas, en Cabo Negro (Asturias). Al bou *Tritonia*, de 263 toneladas, al mando del teniente de navío Félix Ozámiz, de la flotilla de bous, se le ordenó recoger el bote que el *Cervera* había arriado para embarcar a los detenidos. Los dos buques (*Cervera* y *Tritonia*) habían disparado al *Arriluce* con intención de inutilizarlo. El *Tritonia* lo hizo durante la noche, a intervalos de dos horas, y ya de madrugada lo bombardeó desde 600 metros.

Copiamos a continuación el parte de campaña.

«Excmo. Sr. Vicealmirante Jefe de la Base Naval Principal de Ferrol.

Excmo. Señor:

»Tengo el honor de concretar y ampliar en el presente parte la información radiotelegráfica que di a V.E. el día 20 del actual (servicios números 53 y 56)

referente a la detención, varada y ulterior destrucción en aguas de Cabo Negros del vapor español *Arriluce* de 4.500 toneladas desplazamiento, matrícula Bilbao, propiedad de la “Marítima Catalana, S.A.” que conducía a su bordo municiones y material de guerra con destino a puerto enemigo.

»A las 13.58 de la fecha indicada y encontrándose el buque de mi mando en servicio de vigilancia ante la rada de Gijón, un radiotelefonema del pesquero armado en guerra *Denis* (Comandante T. de N. Aldereguía) con puesto al W. de Cabo Peñas, me advirtió de que acababa de iniciar la caza de un vapor de carga que procedente del W, parecía dirigirse a Gijón, si bien al darse cuenta de la persecución de que era objeto había caído rápidamente a E.^r Esta noticia coincidía con la observación hecha por el Oficial de Guardia, Teniente de Navío Yusty que señalaba los humos de un vapor al W.N.W del Cabo Peñas. Inmediatamente ordené arrumbar en su demanda y establecer el régimen de máquinas de 190 rvs., máximo que me permitía el número de calderas encendidas, equivalente a 20 nudos de velocidad.

»No tardé en convencerme de que el buque avistado navegaba hacia la costa así como de que avivaba sus fuegos para ganarla cuanto antes. A las 14.20 le marcaba abierto unos 10° por babor, pero no me era posible gobernar como convenía para cortarle la proa, por oponerse a ello la necesidad de montar el Cabo de Peñas y dar el indispensable resguardo, ya fuese este mínimo, a la bajaría que despidió hacia el Norte.

»La maniobra del vapor no dejaba lugar a duda; se dirigía a varar donde y como pudiese; en vista de ello, la señal del Código Internacional “Pare Vd. las máquinas inmediatamente” fue apoyada por dos disparos de 15,2cm., ambos efectuados con puntería desviada. No fui obedecido. Momentos después, libre ya de la restinga del Cabo Peñas, caía a babor y hacía rumbo directo sobre el mercante al que veía a una milla y media de Punta Lampero (Cabo Negro) parado —acababa de hacerlo— y desahogando vapor.

»Ordené que se izase la señal “Acérquese Vd.”, y cerrada la distancia que nos separaba cuanto me aconsejó la prudencia, al no obtener respuesta y convencerme de que permanecía inmóvil, fue arriado el bote de salvamento y embarcada en él a las órdenes del Alférez de Navío D. Gilberto de la Riba la patrulla de Infantería de Marina designada para el reconocimiento de buques. Todavía no había esta desatracado el propio cuando el Cabo Radiotelegrafista de servicio me hacía entrega de un radiograma sorprendido al *Arriluce*, minutos antes, en el que, en forma anónima, es decir sin dirección ni firma, se leía textualmente “vapor *Arriluce* que va para Avilés ahora dos millas al Norte que barco de guerra nos bombardea a nosotros. Contesté en 600 metros”.

»El oficial comisionado para el reconocimiento llevaba la orden de proceder a la detención del capitán, del maquinista y del telegrafista, amenazar con las más graves determinaciones a la dotación si el buque se aproximaba más a la costa e incautarse de la documentación, todo sin perjuicio de revisar las bodegas. Creía el comandante que suscribe que aun en el caso de que la señal que estaba izada no fuese atendida, tenía tiempo suficiente para proceder

como aconsejase el resultado del reconocimiento próximo a verificarse, e informaciones que debía transmitir por señales el oficial destacado; pero no ocurrió así, por las causas que siguen:

»Al arriarse el bote — 15 horas 5 minutos— y poner en función su motor quiso la suerte que cogiese con la hélice uno de los cabos salvavidas, percan-ce que le obligó a recorrer a remo la distancia que nos separaba del vapor, al que, en esta forma, no consiguió abarloar hasta las 15.20. Desde abordó [a bordo] se veía cómo entretanto desahogaba todo el vapor de sus calderas y se acercaba lentamente a la costa aconchado sobre ella por la mar tendida del N W. reinante.

»A las 15.25 el alférez de navío Ribas comunicaba por banderas de brazo que el buque conducía material de guerra y estaba sin vapor. Momentos más tarde embarcaba en el bote que lo había conducido haciéndose acompañar de varios paisanos que supuse serían los que se le había ordenado traer a bordo. No habiendo transcurrido dos minutos (sin tiempo por lo tanto para tomar la deter-minación que se imponía) cuando la corneta y timbres de alarma llamaba [n] a la dotación a los puestos de defensa antiaérea por haber sido avistados dos aviones enemigos que se disponían al ataque.

»Lanzado el crucero a toda velocidad, maniobré como lo exigía su defensa mientras la artillería antiaérea hacía fracasar una y otra vez hasta tres todo intento de bombardeo. Alejados, como consecuencia del incidente, del lugar en que se desarrollaban las escenas anteriores, di orden radiotelefónica al pesquero armado *Denis* que recalaba entonces seguido por su similar *Tritonia* para que recogieran mi bote y se dirigieran después al vapor con objeto de embarcar en él a toda la dotación, ya que era mi idea, visto lo muy próximo que estaba a la costa y la insistencia de los aviones en atacarnos y atacar los dos pesqueros, echarle a pique antes de que tocase en tierra.

»(Después supe que al dar esta orden el *Arriluce* se encontraba ya varado) y efectivamente, a las 17.35 habiéndome comunicado el *Tritonia* que la dota-ción de la presa no se encontraba ya a su bordo, pues había aprovechado la maniobra de defensa de los buques para arrojar al agua, rompí el fuego de cañón sobre ella a distancia de 3.000 metros al menos, [toda vez que] habían de resultar inútiles cuantos esfuerzos se hiciesen para salvarla o proceder a alijar la carga.

»A las 19.55 el *Tritonia* remolcando el bote de reconocimiento y condu-ciendo a su dotación y prisioneros pasaba al habla, y poco tiempo después aquella y estas pasaban abordó procediéndose a colgar el bote.

»La documentación requisada, que acompaño a este parte, es la siguiente:

- a) Diario de Navegación del Capitán.
- b) Cuaderno de bitácora.
- c) Rol del buque.
- d) Un sobre conteniendo cartas y documentos entregados por el paisano Sr. Jáuregui como justificantes de su procedencia a bordo. Dicho sobre fue cerrado en presencia del interesado.

»Del examen de los libros citados, declaraciones que el capitán hizo en mi presencia, e información transmitida por el alférez de navío de la Riba, se deduce que el buque conducía en sus bodegas como única carga, 50 cajas de municiones de fusil Mausser 7 m/m y 15 cureñas para cañón de 75 m/m. El embarco de estos elementos de guerra tuvo lugar en Valencia durante el día 11 de agosto una vez requisado el buque por el Gobierno de Madrid, contando asimismo habersele fijado al capitán como puertos de destino Gijón o Santander indistintamente y de acuerdo con las posibilidades que ofreciese la recalada a cada uno de ellos.

»Mi orden de traer a bordo al radiotelegrafista, no fue cumplimentada por mala interpretación del alférez de navío tantas veces citado que al decirle “Traiga Vd. también al radio” entendió que debía traer “la radio” difícilmente desmontable en el corto plazo de que disponía.

»Interrogado el capitán acerca de los motivos que le habían impulsado a desobedecer mis órdenes y avisos, y a poner su buque en evidente peligro de naufragio, me hizo saber que el Comité representativo de la dotación se le había impuesto desde el primer momento obligándole a gobernar y proceder bajo sus indicaciones. Algo análogo manifestó el maquinista y en cuanto al Sr. Jáuregui dijo que escapado de Madrid a Valencia y en el deseo de regresar a su casa en Bilbao, había decidido aprovechar el viaje del vapor al norte de España.

»Debo significar a V.E. que al día siguiente de la captura volví al lugar del naufragio encontrando el buque partido por el centro y escorado a E.^l con la proa inundada y en parte sumergida y la popa montada sobre piedra. A pesar de todo volví a bombardearlo intensamente a corta distancia, habiendo hecho lo mismo el pesquero armado *Tritonia* en cumplimiento de las órdenes que recibió durante las primeras horas de la noche que siguieron al naufragio.

»Y aun cuando considerada [considerado] casi imposible que el enemigo pueda salvar el cargamento, al que supongo inutilizado en gran parte no solo por el hecho de encontrarse sumergido sino por el efecto de los impactos que recibió; no cabiendo la solución de saltar a bordo y provocar el incendio por carecer de explosivos y aun de gasolina de una parte y por otra por romper mucho la mar sobre el casco, en radiograma n° 69 de 21 agosto indiqué la conveniencia de que la aviación bombardease intensamente el casco del vapor en cuestión.

»Todo lo que pongo en conocimiento de V.E. en cumplimiento de mi deber y significándole de que los tres prisioneros han sido entregados hoy día de la fecha, al Sr. Comandante del vapor incautado *Plus Ultra* por orden del Sr. Jefe del E.M. de esta Base Naval, así como que de este parte envió copia al Sr. Jefe de la Flota Nacional.

Dios guarde a V.E. muchos años.
A bordo, Ferrol 26 de agosto de 1936
Excmo. Señor...»

Vasco Núñez de Balboa, ejecutado y decapitado en Panamá

EL 14 de enero de 1519, Vasco Núñez de Balboa fue ejecutado en la plaza de Acla (ciudad al noroeste de Panamá), con cinco de sus partidarios, por orden de su suegro, Pedrarias Dávila, gobernador del Darién, que lo condenó por rebelión contra el rey. Pedrarias prestó oídos a unos insensatos rumores que acusaban a su yerno de abrigar intenciones subversivas. Este manifiesto y trágico error desató la indignación de la colonia indígena contra Dávila, a cuya decisión, por otra parte, tampoco fue ajeno el temor a que Balboa declarase en su contra en el juicio de residencia a que iba a ser sometido tan pronto llegara de España Lope de Sosa, su sucesor en el cargo de gobernador.

Acabamos de celebrar el quinto centenario del descubrimiento del océano Pacífico por Núñez de Balboa (25 de septiembre de 1513). Este extremeño de origen gallego había formado parte de la expedición de Bastidas hacia el golfo del Darién, en la costa caribeña de la actual Colombia. Llegado como polizón a la costa del golfo de Urabá, a bordo de un buque, mandado por Martín Fernández de Enciso, que se dirigía hacia Nueva España, gozaba de gran popularidad entre los colonos y españoles residentes en el Nuevo Mundo.

En 1510 fundó la ciudad de Santa María la Antigua del Darién, de la que fue elegido alcalde, y solo un año más tarde el virrey Diego de Colón le ascendió a gobernador. Por sus buenas relaciones con los caciques Chima,



Representación historiada de Vasco Núñez de Balboa y sus acompañantes tomando posesión del «Mar del Sur».

Ponga y Comogre, Balboa supo de la existencia de lo que los indígenas llamaban «la otra mar», un gran océano en cuyas riberas vivían pueblos inmensamente ricos, como los incas del Perú.

A pesar de los escasos recursos con que contaba, Balboa decidió emprender la expedición para el descubrimiento del citado mar. Inició el viaje desde Santa María acompañado únicamente por 190 españoles, 800 indígenas y algunos perros. Todos ellos se pusieron en camino el 1 de septiembre de 1513. Durante más de veinte días, atravesando bosques impenetrables y colosales sierras y vadeando ríos y pantanos, recorrieron de punta a punta el istmo de Panamá, hasta que el 25 de septiembre apareció ante su vista la «Mar del Sur», nombre que dieron al océano que luego se conocería como «Pacífico» por la tranquilidad (¡) de sus aguas.

Advirtiendo la trascendencia de su descubrimiento, y enardecidos por ello, cuatro días después (el 29 de septiembre) llegaron a la costa del golfo de San Miguel; y allí, Núñez de Balboa, enarbolando el pendón de Castilla, se adentró acompasadamente en las aguas hasta que le cubrieron las rodillas, engoló la voz y con rimbombantes palabras tomó posesión solemne de dicho mar en nombre de los reyes de Castilla y Aragón, doña Juana y don Fernando. El lugar fue bautizado como «Mar de Sur» porque a sus descubridores se les apareció en esa dirección, al haber atravesado el istmo de Panamá de oriente a poniente.

Este acontecimiento ensanchó los horizontes de las aventuras descubridoras españolas e hizo posible acrecentar los dominios de los reyes de España y alcanzar, como había soñado Colón, las tierras del Cipango y Calicut y las islas de la Especiería. Las primeras expediciones se hicieron desde el golfo de San Miguel, en Panamá, hacia el norte, encabezadas por Balboa (el propio descubridor) y el gobernador del Darién, impulsando las expediciones al sur de Panamá y recorriendo los territorios de Sudamérica a lo largo del litoral del Pacífico. Después serían Gil González de Ávila y Andrés Niño quienes, entre 1522 y 1525, reconocerían toda la costa hasta el golfo de Tehuantepec, así como el lago de Nicaragua.

Entretanto, desde España, donde dicho acontecimiento tardó en conocerse, partió una expedición al mando de Pedrarias Dávila con la misión de sustituir a Balboa en la gobernación del Darién, pero en 1514, conocidas las buenas y nuevas noticias en la corte, el rey le nombró «adelantado de la Mar del Sur» y gobernador de Panamá y Coiba. Para entonces, Balboa se había casado por poderes con una hija de Pedrarias, unión dictada más por la conveniencia política que por el corazón que no obstante hizo mejorar aparentemente las relaciones entre ambos.

Desde ese momento, los gobernadores españoles del Nuevo Mundo comenzaron a recorrer y explorar su litoral en pos de nuevas vías que lo comunicaran con el Atlántico y para conocer al mismo tiempo las latitudes y las tierras que ante ellos se abrían hacia el norte y hacia el sur. Comenzaba así la larga serie de expediciones por las costas de la Mar del Sur, junto a las que Pedrarias Dávila fundó meses más tarde la primera ciudad española: Panamá.

Para su desgracia, al enterarse de que su suegro iba a ser reemplazado como gobernador por López de Sosa, Balboa regresó a Acla con la intención de apoyarlo, con el resultado ya conocido. Este suceso fue considerado el primer negocio jurídico sustanciado en América, ya que allí fueron los reos juzgados y condenados, es decir que el proceso se siguió en ultramar de principio a fin (*).

Pedrarias atisbó la ejecución en la distancia, oculto tras un tablado. Un verdugo, de un hachazo, consumó el castigo. Las cabezas de los ajusticiados permanecieron varios días ensartadas en palos clavados al suelo, expuestas a la curiosidad y el temor de los vecinos del poblado. Se desconoce el destino de los restos de Núñez de Balboa, en parte a causa de que los textos y crónicas no mencionan lo que ocurrió después de su ejecución.

(*) Núñez de Balboa y sus amigos fueron conducidos al patíbulo mientras el pregonero de la ejecución voceaba: «Esta es la justicia que el Rey y su teniente Pedro Arias de Ávila mandan hacer contra este hombre por traidor y usurpador de los territorios de la Corona», a lo que el condenado, no pudiendo contener su indignación, respondió: «Mentira, mentira; nunca halló cabida en mí semejante crimen; he servido al Rey como leal, sin pensar sino en acrecentar sus dominios».

F. de la G.

NOTICIAS GENERALES

XLIX Jornadas de Historia Naval. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 21, 22 y 23 de octubre de 2014 se celebrarán en Madrid las XLIX Jornadas de Historia Marítima, bajo el tema general «España y la independencia norteamericana». Las ponencias, de veinticinco minutos y en sesiones de tarde, se desarrollarán en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7) en función del siguiente programa:

21 de octubre de 2014

Tras la sesión de apertura, a cargo de José Antonio González Carrión, contralmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval, José Cepeda Gómez, del Departamento de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), expondrá la ponencia «La dinámica internacional».

22 de octubre de 2014

—«Escenario europeo (Gibraltar, Menorca y el Canal)», por José M.^a Blanco Núñez (R), capitán de navío, colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval;

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

- «Norteamérica y los medios navales españoles», por José Cervera Pery, general del Cuerpo Jurídico de la Defensa, asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval.

23 de octubre de 2014

- «La participación española en la guerra de la independencia norteamericana», por Manuel Olmedo Checa, ingeniero técnico industrial, miembro de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, Sevilla;
- «La huella española en los Estados Unidos de Norteamérica», por ¿Fernández-Armesto?, Departamento de Historia de América (UCM),
- Coloquio entre los ponentes moderado por Carlos Malamud, del Instituto Elcano

Los lectores interesados en ampliar esta información deberán dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Telf. 913 795 050
Correo electrónico: ihcn@fn.mde.es

Jornadas sobre Jorge Juan y la Ilustración. Tenerife (España)

Para conmemorar el tricentenario del nacimiento del jefe de escuadra de la Real Armada Jorge Juan y Santacilia (1713-1773), uno de los más importantes científicos españoles del siglo XVIII, la Fundación CajaCanarias, con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval y en coordinación con COMUCAN, organizó unas jornadas bajo el título general «Jorge Juan y la Ilustración», que fueron desarrolladas en la sede de dicha fundación, en sesiones de tarde, con el siguiente programa.

Día 7 de marzo de 2014

Inauguración de las jornadas por el contralmirante Manuel de la Puente Mora-Figueroa, comandante del Mando Naval de Canarias (ALCANAR), y el presidente de la Fundación CajaCanarias, Alberto Delgado Prieto, seguida de la conferencia «El *Juan Sebastián de Elcano*, embajador y navegante», por Enrique Torres Piñeiro, capitán de navío, comandante del *Elcano*. A continuación se inauguró la exposición «Jorge Juan y la Ilustración», en la sala anexa al Auditorio de la Fundación CajaCanarias, cuyo comisario fue el capitán de navío Diego Carlier Millán, delegado del Órgano de Historia y Cultura Naval de la Armada.

Día 8 de marzo de 2014

Este día se dedicó a girar una visita al buque escuela *Juan Sebastián Elcano*, por los patronos de la Fundación CajaCanarias.

Día 11 de marzo de 2014

«La misión de Jorge Juan en Londres y el nuevo sistema inglés de construcción naval», por Mariano Juan Ferragut, capitán de navío (R), consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada, Madrid.

Día 12 de marzo de 2014

«Marinos tinerfeños en tiempos de la Ilustración», por Juan José Laforet Hernández, doctor en Historia del Periodismo y en Ciencias de la Información, cronista oficial de Las Palmas de Gran Canaria.

Día 13 de marzo de 2014

«Puertos y ciudades marítimas de las Islas Canarias en el siglo de la Ilustración», por Fernando Martín Galán, doctor en Filosofía y Letras.

Día 14 de marzo de 2014

«Jorge Juan y Ulloa: Las noticias secretas de América», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval.

A continuación se procedió a la clausura de las jornadas.

Los lectores que deseen más información sobre las jornadas deberán dirigirse a

Espacio Cultural CajaCanarias
Plaza del Patriotismo 1, Santa Cruz de Tenerife
www.cajacanarias.com
info@cajacanarias.com

Ciclo de conferencias sobre arqueología subacuática, Madrid (España)

La Casa del Lector (espacio de Matadero Madrid) acogió durante los días 6 y 7 de mayo pasado un ciclo de conferencias sobre el tema general «Arqueología subacuática. La historia que aún debemos contar». Las ponencias se desarrollaron en horario de mañana y tarde, y el ciclo, organizado por varias

instituciones y organismos de la capital, fue coordinado por Jesús G.^a Calero, redactor jefe de cultura del diario *Abc*.

El programa siguió el orden que se muestra a continuación:

Martes 6 de mayo de 2014

- Inauguración y bienvenida, a cargo de los organizadores;
- «España y el mar, una de las mejores historias por contar», por Arturo Pérez Reverte, escritor y miembro de las Real Academia Española, y José Antonio González Carrión, contralmirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Museo Naval de la Armada en Madrid;
- «La situación actual de la arqueología subacuática en España. Una disciplina sin vuelta atrás», por Iván Negueruela, director del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA);
- «La trama global de los viajes y expediciones españolas», por Manuel Lucena, historiador e investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC);
- «El reto de dar a luz nuestra historia sumergida. De los pecios de Lepanto, la Invencible, nuestros exploradores, la Carrera de Indias o Trafalgar», por Javier Noriega Hernández, arqueólogo de Nerea Arqueología: Empresa Spinoff de la Universidad de Málaga;
- «La fragata *Mercedes* y la historia. Una gran exposición del Museo Arqueológico Nacional y el Naval», por Carmen Marcos, subdirectora del Museo Arqueológico Nacional (MAN) y comisaria de la citada exposición; Susana García Ramírez, comisaria de esta en el Museo Naval, y Carlos León, arqueólogo y director técnico de la muestra;
- «La *Mercedes* y la opinión pública. Debates y panfletos en 1804 y en 2007, tras el caso *Odyssey*», por Jesús G.^a Calero, periodista, redactor jefe de cultura del diario *Abc*;
- «Universidad y arqueología subacuática. Un binomio necesario. Resultados de investigación y aportaciones», por Juan Blánquez, catedrático de Historia Antigua de la Universidad Autónoma de Madrid; Juan José Sánchez Baena, de la Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia; Marcus Hermans, del Instituto Arqueológico Alemán, y Agustín Rodríguez González, historiador y correspondiente de la Real Academia de la Historia (RAH);
- Mesa redonda: «La gestión pública del PCS y la marca España. Potencialidades inexploradas de la Arqueología», por José Jiménez, ex director general de Bellas Artes; Elisa de Cabo, subdirectora general de Patrimonio; Manuel Lucena, y José M.^a Lancho, abogado especializado en patrimonio cultural subacuático. Ofició de moderador Jesús G.^a Caldero.

Miércoles 7 de mayo de 2014

- «La Real Academia de la Historia y la defensa del patrimonio subacuático», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, historiador naval y miembro de la Real Academia de la Historia, y Martín Almagro Gorbea, arqueólogo y miembro asimismo de la Real de la Historia;
- «El proyecto de la fragata *Lune*: sentando las bases de la arqueología del futuro», por Michel L'Hour, director de la Direction des recherches archeologiques sousmarines de Marsella (DRASSM);
- «El reto de la búsqueda del navío *Nuestra Señora del Juncal*: un camino para la construcción de la disciplina en Méjico», por Pilar Luna Erreguerena, subdirectora de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia mejicano (INAH), y Flor Trejo Rivera, historiadora, de la Subdirección de Arqueología subacuática (INAH);
- «El pecio del *Mars*: nueva visión desde los campos de batalla naval en el Báltico al nacimiento de Suecia como nación», por Johan Rönby, profesor de Arqueología Marítima en la Universidad de Södertörn;
- «El continente por explorar: el valor de los archivos de la Armada», por Pilar del Campo, responsable del archivo del Museo Naval de la Armada en Madrid;
- proyección del documental *Tras la huella del Juncal*, del INAH de México;
- «La memoria robada: en torno a la crisis legal del Patrimonio Sumergido Hispánico y la necesidad de una respuesta jurídica global», por José M.^a Lancho, abogado especialista en patrimonio cultural subacuático.
- «Cooperación internacional: proyectos de la Texas A&M University en los mares del mundo» (videoconferencia), por Felipe Vieira de Castro, arqueólogo de la Universidad de Tejas, y Juan Pinedo, arqueólogo, director de la excavación del pecio del bajo de La Campana, Cartagena (Murcia);
- «La tecnología: una herramienta necesaria para la arqueología en el presente y en el futuro», por Eduardo Balquerías, director del Instituto Español de Oceanografía; Carlos Ruiz, director de la Plataforma Tecnología Marítima Española (PTME) y de la Fundación Innovamar, y Vicente Carrasco, delegado de Konsberg Maritime Subset en España;
- mesa redonda: «El reto de los resultados; una arqueología subacuática a la altura de la historia global de España: investigación y publicación», debate en el que participaron Juan Blánquez, Carlos León, Flor Tejo y Javier Noriega, moderados por Jesús G.^a Caldero.

El lector interesado en obtener información adicional debe dirigirse a

Casa del Lector
Matadero Madrid
Paseo de la Chopera 10, 28045 Madrid (España)
www.casalector.es

Premios Virgen del Carmen de la Armada. Madrid, España

Por la resolución 66/38023/2014, de 27 de enero, de la Jefatura del Estado Mayor de la Armada, se convocan los Premios Virgen del Carmen con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y sus problemas, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones marítimas y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional. Estos premios se ajustarán a las siguientes bases:

De Libros, dotado con cinco mil quinientos euros (5.500 €) y diploma

Para el mejor trabajo que, en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística, contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y la Armada en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. En el caso de tratarse de un trabajo publicado, no podrá ser de una antigüedad superior a dos años, contados desde la fecha de publicación de la convocatoria anual de los premios.

De Juventud

Para los mejores trabajos sobre lo que significa la Armada para España, presentados por alumnos del sistema educativo español, para el centro escolar al que pertenezcan el alumno y para el profesor que dirija la ejecución del trabajo, con las siguientes modalidades:

Para alumnos de Bachillerato (16 a 18 años), dotado con dos mil euros (2.000 €), repartidos de la forma siguiente:

- 1.000 euros y diploma para el alumno autor del trabajo.
- 1.000 euros y diploma para el profesor del centro escolar que dirija al alumno en la ejecución del trabajo.
- Diploma para el centro escolar.

Para alumnos de Enseñanza Secundaria (12 a 16 años), o Formación Profesional de Grado Medio, dotado con mil euros (1.000€), repartidos como sigue:

- 500 euros y diploma para el alumno autor del trabajo.
- 500 euros y diploma para el profesor del centro escolar que dirija al alumno en la ejecución del trabajo.
- Diploma para el centro escolar.

De Poesía, dotado con dos mil euros (2.000 €) y diploma

Para el mejor trabajo poético de exaltación del mar, de las gentes de la mar o de la vinculación de la sociedad con la Armada y la actividad marinera en todos sus aspectos.

Diploma de Honor

Para la persona o entidad que se haya destacado por sus actividades de contribución a la Armada española en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses navales españoles.

De Pintura, dotado con cuatro mil euros (4.000 €) y diploma

Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos.

De Fotografía, dotado con mil quinientos euros (1.500 €) y diploma

Para la fotografía que mejor plasme la vinculación de la Armada y su entorno, sugiriendo motivos que reflejen los aspectos de sus múltiples facetas y actividades.

De Modelismo naval

Debido a su periodicidad bienal esta convocatoria se hace para el año 2015 y será publicada de nuevo en la convocatoria de dicho año, en la que se reflejará la cuantía de los premios.

Con este premio se persigue fomentar el acercamiento de la sociedad a la Armada a través de la representación por un medio tan artístico y creativo como es el modelismo. Se consideran dos categorías diferentes:

- Premio Modelo.
- Premio Maquetas y Dioramas.
- Accésit a la obra que posea un valor artístico un trabajo técnico dignos de ser destacados, y diploma.

Normas para participar en la convocatoria y para la adjudicación de premios.

Todos los autores que presenten trabajos que opten a los premios de Libros, de Juventud y de Poesía, deberán dirigirse por escrito en instancia dirigida al director del Organo de Historia y Cultura Naval, que deberá tener entrada en el Registro General del Cuartel General de la Armada, acompañada de tres ejemplares en papel, escritos en español, y una versión en soporte informático.

Los trabajos que opten al premio de Libros deberán estar correctamente presentados en tamaño DIN-A4, con una extensión mínima de 300 páginas y cuerpo de letra 12 los no publicados, y no menos de 200 páginas los ya publicados. Serán rechazados los que, a juicio del Jurado, no cumplan este requisito. Los trabajos aceptados no serán devueltos ni se mantendrá correspondencia sobre ellos.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Los trabajos que opten al premio de Juventud tendrán un mínimo de diez folios, a dos espacios y a una sola cara. Serán acompañados por una certificación del director del centro en la que se indique el curso académico o de formación profesional al que pertenezca el alumno, así como el del profesor que haya dirigido el trabajo.

En cuanto al poema o colección de poemas que concurren al premio de poesía, para la elección de metro, forma y rima tendrá libertad el poeta.

Las condiciones que deberán reunir las obras que opten a los premios de Pintura y de Fotografía están recogidas en la Resolución citada en el primer párrafo de esta noticia. Los interesados en obtener más información —pormenores de la presentación de ciertos trabajos, constitución del jurado, normas para la adjudicación de los premios— pueden consultar el *Boletín Oficial del Estado* núm. 46 de 22 de febrero de 2014 o dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Premios Virgen del Carmen
C/ Juan de Mena, 1. 28014 Madrid
Telf. 913 79 50 50. Fax: 913 79 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

Premio Almirante Teixeira da Mota 2014. Lisboa (Portugal)

En la Academia de Marinha de Portugal está abierto el concurso para aspirar al Premio Almirante Teixeira da Mota hasta el 1 de octubre de 2014.

Este premio, constituido por un diploma y una cuantía económica de cinco mil euros (5.000 €), está dedicado a incentivar y dinamizar el estudio y la investigación científica en lo que atañe al mar y a las marinas en las artes, letras y ciencias. Podrán concurrir a él todos los ciudadanos nacionales y extranjeros que presenten trabajos originales en los campos referidos. Se consideran originales los trabajos inéditos o que hayan sido publicados en los dos años anteriores.

Las bases del concurso están a disposición de los concursantes en la Academia de Marinha.

Para más información dirigirse a

Academia de Marinha
Edifício da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa (Portugal).

(Tomamos esta noticia de la *Revista da Armada de Portugal* de marzo de 2014.)