

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

MAYO 2013





TEMAS GENERALES

EL VAPOR <i>MATHILDA</i> , EL EXPORTAAVIONES RUSO QUE NAVEGÓ BAJO BANDERA ESPAÑOLA Román V. Lapshín y Nicholas W. Mitiuckov	581
SIGUIENDO AGUAS AL USS <i>DON JUAN DE AUSTRIA</i> (II) Javier Yuste González, licenciado en Derecho	587
NOTAS SOBRE LA MARINA DE VICHY (IV). LA OPERACIÓN «ANTORCHA» Teniente coronel auditor Joaquín Díez del Corral	601
LA MATRÍCULA NAVAL DE DON DIEGO BROCHERO DE LA PAZ Y ANAYA Capitán de navío (RR) José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán	613
REFLEXIONES ESTRATÉGICAS SOBRE EL MAR DE ALBORÁN Coronel de Infantería de Marina (RR) y doctor en Ciencias Políticas y Sociología Gonzalo Parente Rodríguez	623

TEMAS PROFESIONALES

LIDERAZGO EN EL SIGLO XXI Sargento de la Armada (RV) Narciso M. Lozano Dicha y Luis Vilas Buendía, sociólogos, docentes Universidad de Zaragoza	633
EL MANTENIMIENTO CENTRADO EN LA FIABILIDAD (RCM) <i>VERSUS</i> LA CUENTA DE LA VIEJA Capitán de fragata (ing.) Agustín E. González Morales	641
EL CUARTEL GENERAL DESPLEGABLE DE LA FUERZA DE INFANTERÍA DE MARINA Coronel de Infantería de Marina Francisco de P. Bisbal Pons	645
GÉNESIS DE UN MÁSTER UNIVERSITARIO DE Y PARA LA DEFENSA: EL MÁSTER UNIVERSITARIO EN LOGÍSTICA Y GESTIÓN ECONÓMICA DE LA DEFENSA Teniente coronel de Intendencia Jesús A. Perdices Mañas	651

VIVIDO Y CONTADO

CENTENARIO DEL COLEGIO DE HUÉRFANOS DE LA ARMADA (CHA) Capitán de navío (RR) Benito Chereguini de Tapia	661
---	-----

INFORMACIONES DIVERSAS

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

EDITA:



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

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

Dirección y Administración:

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

Publicidad:

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

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripción anual (IVA incluido):

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

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8
FERROL.—*Kiosko Librería*. Sol, 65 / *Central Librera Ferrol S. L.*, Dolores, 2
MADRID.—Cuartel General de la Armada. Fundación Museo Naval, Montalbán, 2 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo)
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



UNQUE pueda parecerlo, no es casual ni una elección al azar que este mes presentemos en la portada de nuestra REVISTA al BAC *Cantabria*, que como saben está efectuando un despliegue de 12 meses en Australia para profundizar en la colaboración con



la Real Marina Australiana (RNA), incrementar el adiestramiento mutuo, reducir costes de mantenimiento, y demostrar las capacidades de esta nueva unidad en despliegues prolongados, según un acuerdo de cooperación firmado por las máximas autoridades navales de ambas marinas el 3 de julio del pasado año, como les informamos en el número de octubre pasado.

Con ella queremos resaltar una idea general ya expuesta en otras ocasiones en nuestras páginas, y esta es que, mediante sus actividades específicas, la Armada es un elemento posibilitante de primer nivel en la «acción» de otros ministerios e instituciones del Estado.

Particularizando para este caso concreto, la vinculación entre la Armada y la Industria Naval nacional, y en especial con la militar que tiene carácter estratégico, ha permitido que dispongamos actualmente de buques con el más alto nivel tecnológico, diseñados y contruidos íntegramente en nuestro país, lo que ha propiciado que nuestra Industria Naval sea más competitiva en el mercado internacional, situándola en una posición de fortaleza frente a otros competidores. Estas unidades, además de ajustarse a las necesidades de la Defensa Nacional, representan un magnífico instrumento para fomentar la capacidad de exportación de nuestra industria, ya que es extremadamente complicado que una industria venda buques que no estén en servicio en su propia Marina de Guerra.

Lo anteriormente reseñado tiene su repercusión en otros ámbitos de la vida nacional, ya que el desarrollo y vitalidad de la industria naval tiene un efecto multiplicador en la economía del país y en la renovación de su tejido industrial gracias al acceso a nuevas tecnologías; lo que supone un balón de oxígeno para zonas muy castigadas por sucesivas reconversiones industriales. No es baladí conocer, y menos aún en momentos de dificultades, que la inversión en la Industria Naval Militar es segura, a cualquier plazo, y que proporciona dividendos económicos, tecnológicos y sociales.

Al margen de promocionar la materialización de actividades empresariales, lo que también están haciendo otras unidades navales en aguas alejadas de nuestro territorio, especialmente en el Índico, los buques de la Armada facilitan al nivel político la disposición de instrumentos con capacidad de influencia y respuesta en escenarios marítimos de máxima actualidad, acorde con la creciente proyección internacional de los intereses españoles en un mundo globalizado.

Un hito destacado se ha celebrado en la Armada a mediados del mes de abril, en concreto en la aeronáutica naval, ha sido el de las 10.000 horas de vuelo alcanzado por los helicópteros *SH-3D (Sikorsky Aircraft)* de la 5.^a Escuadrilla. La Escuadrilla fue creada en febrero de 1966 para hacer frente a la amenaza submarina, siendo la primera unidad incorporada el prototipo de las que le siguieron y vuelan hoy por todo el mundo. Desde entonces, estas unidades dotadas de una especial versatilidad, han desempeñado cometidos: antisubmarinos, de alerta temprana, de salvamento y rescate, de vigilancia marítima, de transporte táctico de tropas y transporte logístico, y de evacuación médica estabilizada (MEDEVAC), cometido este último para el cual es el único helicóptero certificado en España.

Una parte importante del número de horas reseñado se ha desarrollado en misiones internacionales, tales como en: Irak en 2003; la lucha contra el terrorismo internacional (Operación SOCOTORA), en el marco de LIBERTAD DURADERA, en 2002; la lucha contra la piratería (Operación ATALANTA); la operación de la ONU en Líbano; la Operación ALTHEA de la UE en Bosnia-Herzegovina, en 2008; y la Operación HISPANIOLA de apoyo a la población en Haití, en 2010.

Nueve integrantes de la Armada perdieron la vida volando los *SH-3D*, aparatos que han servido para salvar 458 vidas en 257 misiones de Salvamento y Rescate. A una de estas unidades dedicamos una de las imágenes en este número.

Un año más se conmemora en Europa la importancia que la mar ha tenido y tiene en su historia, su cultura y su economía con la celebración del *Día Marítimo Europeo*, lo que se ha venido desarrollando cada año desde que quedó instituido en declaración tripartita (Parlamento, Comisión y Consejo) el 3 de diciembre de 2007. No en vano el continente europeo cuenta con 70.000 km de costas pertenecientes a 22 países, en cuyas regiones costeras está albergada el 40 por 100 de su población, y en las que se genera el 40 por 100 del PIB en actividades relacionadas con la mar. Este año, los días 21 y 22 de este mes, se desarrollarán en La Valetta (Malta) los actos conmemorativos del *Día Marítimo Europeo 2013*, cuyo tema central, en línea con los objetivos *Europa 2020*, para promover el crecimiento del trabajo en las economías marítimas y costeras, será *El turismo costero y marítimo sostenible, en el contexto del Crecimiento Azul*. También se efectuarán sesiones dedicadas a: Seguridad Marítima, enfocada al crecimiento seguro del sector de los cruceros marítimos; gestión costera y marina, desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático; y establecimiento de las condiciones para la mejora del empleo y crecimiento sostenible en la región mediterránea.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



FE DE ERRATAS.—*En el número del bimestre enero-febrero del presente año de nuestra REVISTA (tomo núm. 264), en la página 138 de la sección Pañol de Pinturas, aparecen las siguientes frases: Antonia Huertas de Hielo... y ...Dori, mujer de Salva Mújica... remitidas así textualmente al autor del artículo por personas del entorno de la artista reseñada.*

Apreciados errores por el propio remitente, la redacción correcta es la que sigue: Antonia Huertas de Yelo... y ...Dori Martínez Bergman...

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

EL VAPOR *MATHILDA*, EL EXPORTAAVIONES RUSO QUE NAVEGÓ BAJO BANDERA ESPAÑOLA

Román V. LAPSHÍN
Nicholas W. MITIUCKOV



SIEMPRE se ha creído que bajo la bandera española sólo navegó un único portaaviones de procedencia extranjera, el USS *Cabot*, rebautizado en España inicialmente como portahelicópteros *Dédalo*. El presente artículo quiere sacar a la luz que además del mencionado portaaviones norteamericano, que sirvió en la Segunda Guerra Mundial, hubo un segundo buque de este tipo que al final de sus días acabó enarbolando la bandera española —el primer transporte de hidroaviones español *Dédalo* (1921) fue en origen un buque alemán, el *Neuenfels*, que anteriormente era un mercante y cuya conversión en portahidros se realizó en España—.

Esta curiosa historia comienza en 1894, cuando por encargo de la naviera noruega Jacob Christensen, de Bergen, se construye en los astilleros W. Gray&Co. Ltd. de West Hartlepool un buque de vapor de casco de acero con el nombre de *Mathilda*, que recibió el número de construcción 497 del citado astillero. Las características principales del buque eran las siguientes:

- Desplazamiento: 3.480 TRB.
- Eslora máxima: 336 pies (102,15 metros).
- Eslora entre perpendiculares: 325,5 pies (98,96 metros).
- Manga: 47,1 pies (14,26 metros).
- Calado en lastre: 7,3 pies (2,22 metros).
- Calado a plena carga: 24,8 pies (7,55 metros).

Su propulsión estaba confiada a cuatro calderas de triple expansión que daban una potencia máxima de 9.200 HP a una sola hélice, consiguiendo una velocidad máxima de 9,2 nudos. Con su máxima capacidad de 341 toneladas



El *Mathilda* en Vladivostok en 1904.

de carbón y a una velocidad de ocho nudos, podía tener una autonomía máxima de 3.456 millas náuticas. Su dotación en 1914 la componían seis oficiales y 26 marineros.

El buque fue botado el 25 de abril de 1895, y en junio de ese mismo año entró en servicio, dedicándolo sus propietarios noruegos al transporte de carbón.

Sabemos que a comienzos de 1904 el *Mathilda* realizaba transporte de carbón desde Penarth (Reino Unido) y Sasebo (Japón). En los primeros días de la guerra ruso-japonesa, el 27 de febrero, el buque fue detenido por el destructor ruso *Bedovy* de la flota del Mar Rojo, bajo el mando del almirante Virénius, ante sospecha de dedicarse al contrabando de carbón. Fue conducido en primer lugar a Ras-Sudr, pero por orden de San Petersburgo el 29 de febrero el buque fue dejado en libertad, ya que la detención por contrabando de carbón con destino a Japón no pudo ser suficientemente justificada.

Finalmente, el buque quedó bajo control ruso el 30 de abril de 1905, cuando se encontraba en Hong Kong, pero esta vez al ser comprado por el embajador ruso en Corea, Pávlov, que pagó por él la cantidad de 312.917 rublos a petición del capitán de navío Líven, comandante del crucero *Diana*, con la intención de que sirviera para suministrar carbón al Segundo Escuadrón del Pacífico de la Armada rusa.

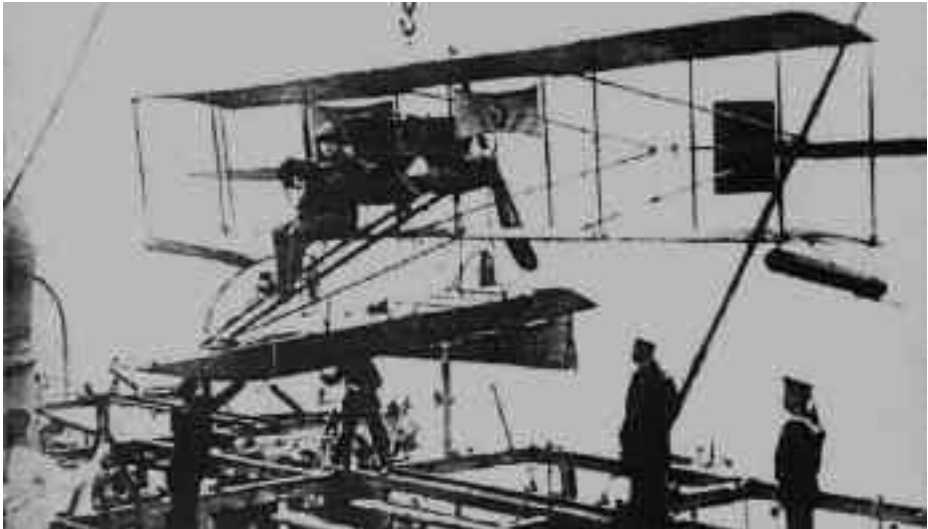
El buque, que antes de esta compra navegaba bajo pabellón británico con número de registro 120.148, matriculado en Shanghai, pasaría posteriormente a enarbolar la bandera rusa en el verano de 1905, ahora con el nombre de *Matilda* (escrito solo con *t* en lugar de la *th* inglesa).

Acabada la guerra ruso-japonesa el vapor se encontraba en Vladivostok, inscrito como buque de transporte de la Flotilla de Siberia. Es entonces cuando realiza una serie de viajes desde Japón hasta Vladivostok para repatriar a prisioneros rusos que quedaron en manos japonesas tras la reciente guerra. Posteriormente el barco se dedica a realizar tráfico de cabotaje en la zona de Primorie (región de Rusia cuya capital es Vladivostok).

El día 15 de junio de 1906, el buque inició una nueva etapa como transporte marítimo fletado por la empresa Rus, de la que era propietario el conde G. C. Keizerlín, realizando la ruta Vladivostok-Chukotka. Tras el término del fletamento, el buque regresó de nuevo a Vladivostok en agosto de 1906, siendo fletado de nuevo por el teniente Arsénev. Pero, en agosto, es de nuevo trasladado al mar Negro, quedando en situación de reserva.

El 1 de mayo de 1909 entraría de nuevo en servicio como buque de transporte de la Flota del Mar Negro, cambiando su anterior nombre por el de *Dnepr*.

La Marina rusa había comenzado a experimentar con aviones, y el 5 de enero de 1913 el ministro de Marina I. K. Grigoróvich respaldó la idea de disponer de un buque con capacidad de transportar aviones y que a su vez tuviera los medios adecuados para depositarlos y recogerlos del mar.



Izado de un hidro *Curtiss* a bordo de un buque, 1914.

Finalmente la comisión creada al efecto puso sus ojos en el vapor *Dnepr*, ya que disponía de amplios espacios de carga y potentes puntales, con lo cual se podría convertir en poco tiempo en portahidros. A mediados de 1913 sufrió las transformaciones necesarias en Kilen-Bay, para lo que los hangares fueron diseñados por pilotos navales sobre un proyecto que contemplaba inicialmente contar con tres aviones del tipo *Curtis*.

El día 26 de agosto de ese mismo año, ya se dispuso de seis aviones *Curtiss* para que los pilotos pudieran realizar pruebas con ellos y dio comienzo a bordo del buque la construcción del hangar de madera que debía albergarlos. Finalmente el *Dnepr* pudo hacerse a la mar para llevar a cabo las pruebas, situándose para ello a unas 15 millas náuticas de la costa.

A la mañana siguiente, a las 1400 horas, comenzó las pruebas el piloto A. E. Zhúkov, aunque desgraciadamente su avión no pudo levantar el vuelo al entrarle agua en el motor. De nuevo a bordo del buque se limpió el motor del aparato y se repararon algunos pequeños desperfectos en un alerón y, una vez realizado este trabajo, intentó despegar de nuevo, esta vez con el piloto N. A. Ragózin a los mandos. El *Curtiss* tampoco consiguió alzar el vuelo en esta segunda ocasión, por lo que fue subido nuevamente a bordo del *Dnepr* y se regresó a puerto.



Hidro *Curtiss* en Sevastopol.

A pesar de la insistencia de los pilotos para que se volviera a realizar un nuevo intento, los mandos de la Armada rusa quedaron muy desanimados con el resultado de la prueba.

En la primavera de 1914 el jefe del Estado Mayor de la Flota del Mar Negro escribió al Estado Mayor de la Armada:

«Acerca de los medios para operar hidroaviones, se pusieron en funcionamiento medios para poner y recoger del agua los aparatos, así como su adecuado almacenamiento.

1. Se construyó un hangar de madera desmontable.
2. Se realizaron pruebas de montaje y desmontaje a bordo del hangar, así como de lanzamiento y recogida de hidroaviones.»

Al comienzo de la Primera Guerra Mundial, todo el equipo sería desmantelado y el buque usado nuevamente para el transporte de carbón para abastecer a la Flota del Mar Negro. Sería armado para su defensa con un cañón de 75 mm y dos de 37.

El 16 de diciembre de 1917 el buque desertó de las fuerzas soviéticas. A primeros de julio de 1918 los alemanes lo capturaron en Sujum (moderno Sujumi) y lo condujeron a Sebastopol. El 24 de noviembre de 1918 pasó a manos de las fuerzas anglo-francesas. En los primeros días del mes de abril de 1919 cambió de nuevo de manos, quedando esta vez bajo el control de los rusos blancos y llevado a Novorosiúysk para ser empleado como transporte, formando parte de las Fuerzas Navales del Sur de Rusia.

Desde julio de 1919 hasta el otoño de 1920 permaneció en Sebastopol, refugiado en el Bósforo, donde caería de nuevo en manos francesas. En 1922 es vendido a la compañía italiana Soc. Marittima Coloniale, de Trípoli (Libia), asignándole el número de registro 8 y cambiándole el nombre por el de *Misurata*. A partir de 1923 pasaría a pertenecer a la naviera Domenico de Giovanni Saglimbene, de Catania (Sicilia).

En el año 1928, el barco fue comprado por Felipe Fernández Aguado, de Santander, quien lo rebautizaría con el nombre de *Pilar*, destinándolo al transporte marítimo entre puertos del Mediterráneo. Las últimas informaciones apuntan que acabaría finalmente en 1931 en el puerto de Bilbao para ser desguazado.

La información de este barco bajo pabellón español es escasa, por lo que se agradecería cualquier dato que se pudiera aportar.

A NUESTROS COLABORADORES

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

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Deberán ser entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección regemar@fn.mde.es o por CD y correo ordinario a REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica *Time New Roman*, de cuerpo **12 puntos a doble espacio**. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción 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 deberán ir en archivos individuales, acompañadas de 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 ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas 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 conclusión, 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.

SIGUIENDO AGUAS AL USS *DON JUAN DE AUSTRIA* (II)

(4 DE FEBRERO DE 1899 A 12 DE ABRIL DE 1903)

Javier YUSTE GONZÁLEZ
Licenciado en Derecho

Planes de guerra en las Filipinas. Participación de la Marina de Guerra estadounidense

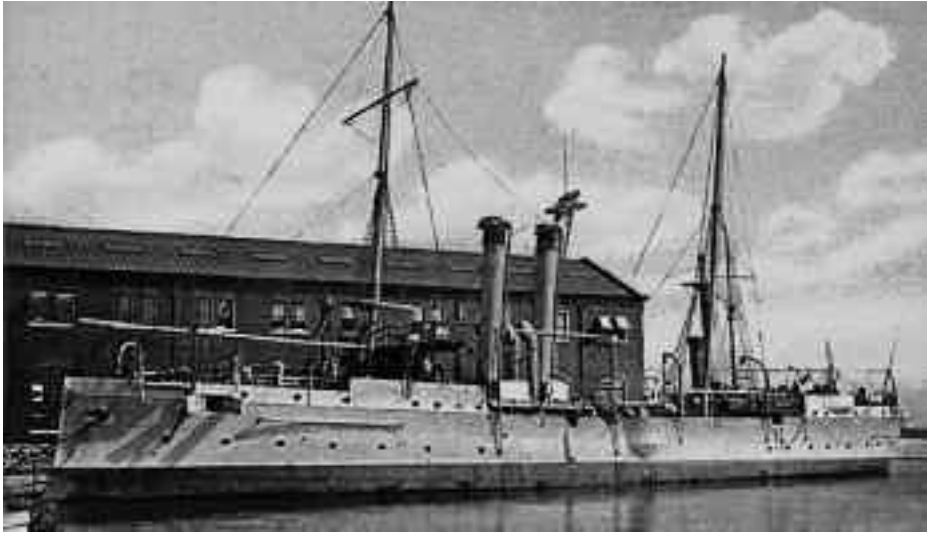


El día 4 de julio de 1902, más de tres años después de estallar la guerra contra los filipinos, el presidente Theodore Roosevelt proclamó el fin de la insurrección y el inicio de la pacificación, aunque las acciones bélicas se alargaron algunos meses más, como prueban los ataques dirigidos por el capitán Pershing en Mindanao. Fue un tiempo en el que los soldados e infantes de Marina estadounidenses pudieron sentir lo que era la guerra de guerrillas en Filipinas, la que desgastó hasta el hueso al Ejército español, y sobre todo, el frío filo del *kris* de los moros.

La noche de un 4 de febrero de 1899, el soldado William Grayson, de los Voluntarios de Nebraska, abrió fuego contra tres insurrectos. Daba comienzo la segunda batalla de Manila.

Los americanos se enfrentaban a unos insurgentes vestidos con viejos uniformes españoles y con armas muchas de ellas entregadas por los propios Estados Unidos. El almirante George Dewey comunicaba al Departamento de Marina la urgente necesidad de que fueran entregados cuanto antes a la escuadra asiática los tres buques españoles recuperados, *Isla de Cuba*, *Isla de Luzón* y *Don Juan de Austria*. Presiona al teniente de navío e ingeniero naval Richmond P. Hobson, el cual, aún conservando su enojo al verse apartado de las tareas de salvamento del *Reina Mercedes*, únicamente contesta que se trabaja en los cruceros lo más rápido posible.

El desasosiego de Dewey estaba justificado: las reparaciones se estaban alargando más de lo esperado en relación a lo expuesto en los informes preli-



USS *Isla de Cuba*.

minares, que comentaban la escasa entidad de los daños y, además, la Junta Naval de Construcción no se había reunido aún para tratar el importante tema del armamento con el que serían dotados. El 4 de marzo de 1899 se celebraría, por fin, una sesión en Washington que adoptaría, casi sin discusión alguna, las recomendaciones presentadas por el mismo Dewey para los tres cruceros.

En lo que respecta al *Don Juan de Austria*, se le dotaría de una artillería que se encontraba lista en los muelles de la Marina de San Francisco para ser embarcada en el transporte *Buffalo*. A saber:

- Batería principal: cuatro cañones de cinco pulgadas.
- Batería secundaria: cuatro cañones de seis libras y cuatro *Colt* automáticas de seis milímetros.

Mientras todo esto ocurría, se construían cincuenta y un buques de guerra, entre acorazados y torpederos, para la Marina estadounidense.

Si los planes del Ejército se centraban en ocupar inmediatamente aquellos puntos estratégicos de las islas desde los que podrían controlar amplias zonas y sofocar las actividades guerrilleras en las ciudades de Iloilo, Panay, Cebú, Zamboanga, Mindanao y Joló, y en las áreas de Dagupan, Aparri y Legazpi, los de la Marina simplemente se reducían a cooperar con el Ejército y mantener el bloqueo conforme estableciera la política del Departamento de Guerra. Era perentorio acabar con las rutas de abastecimiento de los moros, cuyo

origen era la misma Hong Kong y otras ciudades de la costa de China, así como diferentes puertos del Japón.

El 19 de agosto de 1899, el vicealmirante John C. Watson establece que el bloqueo ha de aplicarse a «todo barco que ondee la enseña filipina, todo barco que intente comerciar con los puertos cerrados o todo barco que traiga contrabando de guerra, cuando se determine que su destino está tras las líneas insurgentes». A dicho bloqueo no serían sometidas aquellas embarcaciones con papeles en regla cuyo destino o procedencia fueran los puertos ocupados por las fuerzas americanas y no contuvieran ningún elemento sospechoso. A aquellas otras cuyo arqueo fuera inferior a 15 toneladas se les permitiría el paso, aunque procediesen o se dirigiesen a puertos no ocupados, si tenían su documentación en regla y tras el examen discrecional de los oficiales encargados de la inspección, siempre de acuerdo con lo establecido en la *General Order* núm. 38 (1). El empleo práctico de tales restricciones no fue pacífico y resultó ser objeto de controversia ante las propias fricciones en el ejercicio de la autoridad por parte de los distintos comandantes de departamentos vecinos, así como por la relajación de las inspecciones en las zonas pacificadas que en nada ayudaban a acabar con el tráfico ilícito.

Curiosamente, a pesar de todos los buques capturados, sumados a los que fueron adquiridos por compraventa a España, la Marina se vio casi incapaz para cumplir su cometido. Una de las razones era la falta de hombres que los tripularan. Otras fueron una política poco efectiva por parte de Otis y una actitud bastante apática por parte de Dewey, las cuales marcaron los primeros meses de lucha contra los insurgentes.

A finales de 1899

¿En qué situación real se encontraban los cruceros *Don Juan de Austria*, *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*? Aunque solo eran tres buques, se los consideraba fundamentales para la lucha contra la insurrección.

El bloqueo de Luzón y la necesidad de más efectivos y unidades para incrementar la fuerza de Watson, como comandante en jefe de la estación asiática (2), pesa sobre los sobrecargados hombros de Hobson y de los tres nuevos cañoneros (3).

(1) Esta orden había sido redactada siguiendo las líneas básicas establecidas por el general Otis determinando qué barcos podrían estar violando las restricciones.

(2) Asume el mando el 20 de junio de 1899, con la flota compuesta por *Baltimore*, *Callao*, *Helena*, *Manila*, *Mariveles*, *Monadnock*, *Monterey*, *Panay*, *Petrel* y *Urdaneta* en Manila, a los que hay que unir *Mindoro* y *Vasco*.

(3) Destacar que se los llega a denominar como cañoneros, aun manteniendo su categoría de cruceros. Así, durante su intervención en la expedición contra la rebelión bóxer y contra la



Secretario de Marina John Davis Long (*The Sunday*, de 27 de agosto de 1899).

Algunos periódicos vaticinaban que podrían estar listos y en condiciones de luchar antes de que comenzase la «estación seca» (4). Mientras, se dictaban órdenes para sus primeros comandantes americanos y se concretaba que el coste total de las operaciones de reflotado y reconstrucción rondaría los 305.000 dólares.

Aunque el secretario de Marina Long anunciaba la incorporación de los tres cruceros a principios de diciembre, no es hasta el 11 de abril de 1900 cuando se da de alta oficial al *Don Juan de Austria*, siendo su mando entregado al capitán de fragata Thomas C. McLean.

Debería haberse estrenado con una larga odisea de acciones y operaciones de patrulla, bloqueo de puertos insurgentes filipinos y caza de embar-

caciones ilegales, en activa cooperación con los convoyes y desembarcos americanos, pero le tocará partir para Asia continental, al puerto de Cantón, para salvaguardar las vidas, intereses y propiedades norteamericanas ante la inquietud generalizada entre las naciones occidentales con el estallido de la rebelión bóxer.

En Cantón

Las semillas mal plantadas de la Primera Guerra del Opio (1839-1842), a la que siguen continuas intervenciones militares extranjeras y abusos comer-

insurrección filipina, se los identifica como cañoneros, aunque cuando el Escuadrón del Sur Pacífico es redistribuido en tres divisiones serían integrados como cruceros.

(4) De noviembre a marzo.

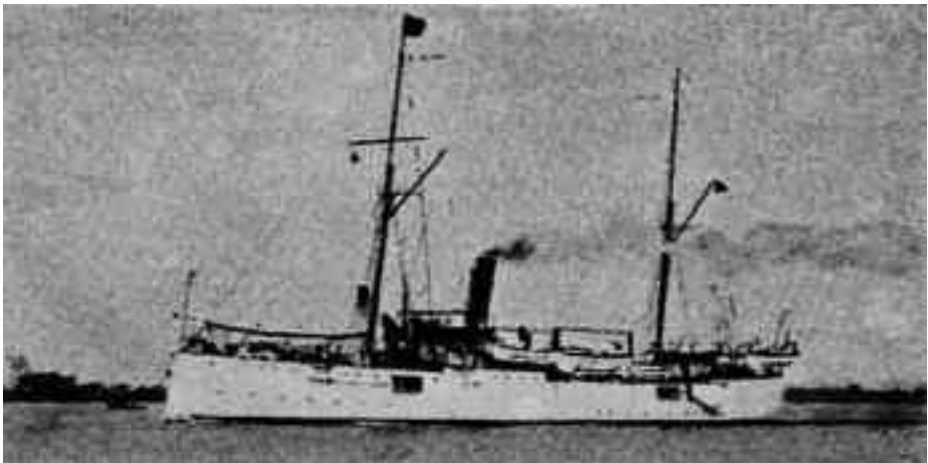
ciales e invasiones, comenzaron a brotar en China tras haber estado demasiado tiempo enterradas.

En 1898, la emperatriz Dowager Cixi usurpa el trono del Imperio Celeste, y el 18 de octubre de 1899 acontece el primer enfrentamiento entre miembros de la sociedad Puños de la Justicia (I Ho Ch'uan), más conocidos como bóxers (5), y las tropas del general Yuan.

Al año siguiente se desata un conflicto generalizado, con actos terroristas contra las delegaciones extranjeras y sus intereses económicos. Los gobiernos europeos, junto al americano y al japonés, no se iban a quedar de brazos cruzados y, en respuesta, infantes de marina y tropas de tierra desembarcan el 31 de mayo.

Días antes, el 18 del mismo mes de 1900 para ser más exactos, el vicealmirante Louis Kempff de la Marina de Guerra americana informa del violento e insoportable clima que está convulsionando aquellas ciudades chinas con presencia extranjera. Los bóxers eran irrefrenables y el temor constante.

Kempff no tenía que emplearse a fondo para que sus informes fueran alarmantes. Aquella misma semana, 61 cristianos fueron asesinados y era evidente



USS Don Juan de Austria.

(5) Secta formada por integrantes de los estratos sociales perjudicados por la política fiscal impuesta tras la guerra chino-japonesa y por los abusos extranjeros. Su creación se data en 1896 y se ubica en la provincia de Shandong. Se agrupan en unidades de 10 miembros y practican el boxeo sagrado (de ahí su nombre). Tras ser sofocada la rebelión, las fuerzas extranjeras obligan al Gobierno chino no solo a acabar con la secta, mediante ejecución inmediata de sentencias de muerte, sino a abonar grandes sumas dinerarias en concepto de indemnizaciones. Mientras, Rusia se hace con parte de Manchuria.



Oficiales del USS *Don Juan de Austria*. Fotografía tomada en septiembre de 1900 en Cantón. De pie (izq.-dcha.): teniente de corbeta John D. Barber, cadete Allen Buchanan, alférez William L. Littlefield, cadete Ralph E. Pope, teniente de navío Henry B. Price, teniente de navío Harold A. Hass y teniente Armistead Rust. Sentados (izq.-dcha.): teniente de navío John L. Purcell y capitán de fragata Thomas C. McLean (*US Naval History and Heritage Command Photograph*).

que el gobierno chino no se veía en situación de contener el desenfrenado torrente de cólera y muerte (6). Se sopesaba que una fuerte presencia naval en Taku (7) obligaría al ejecutivo imperial a tomar cartas en el asunto antes de que se volviera grave en extremo.

El cónsul de los Estados Unidos en Chefoo requería la urgente presencia de un cañonero. En respuesta, fue enviado el *Yorktown* a Taku. Idéntica solicitud presentaría el cónsul de Amoy, hacia donde navegaría el *Don Juan de Austria*, acompañado del *Princeton*.

El 31 de mayo, del crucero protegido *Newark* desembarcan 66 soldados para reforzar las tropas extranjeras bajo el mando del capitán de navío ameri-

(6) Anotar que la propia emperatriz Cixi y parte del Ejército imperial se habían alineado en secreto a favor de los bóxers.

(7) Ante los también llamados Fuertes de Peiho, en el estuario del río Hai (Tianjin).

cano Bowman McCalla, formadas por infantes de Reino Unido, Francia, Rusia, Italia, Japón e Imperio Austrohúngaro. A dicha operación de desembarco se le sumarían otras tantas, pero la tensión no disminuía.

Aunque se exigía una mayor presencia naval en los puertos y vías fluviales del área de interés de las naciones extranjeras, el vicealmirante George Collier Remey, contestando a las demandas estadounidenses, arguyó de forma tajante que no podía privarse de más buques a las fuerzas que se enfrentaban al fuego de las Filipinas.

El 5 de junio de 1900 el cañonero USS *Don Juan de Austria* ondea su enseña en Cantón (8), uno de los cinco grandes puertos comerciales chinos para el comercio exterior, junto a Fuzhou, Ningbo, Shanghai y Xiamen. Remontó el río Perla hasta llegar a la plaza. Su presencia y, lo más importante, sus cañones prestarían un ligero escudo a las factorías y delegaciones extranjeras en aquella área meridional.

Ese mismo día 5, las fuerzas militares rusas abrieron fuego contra los bóxers, y el vicealmirante Kempff suplica la presencia del cañonero *Helena* para proteger los intereses estadounidenses y cualquier buque de calado superior a 11 pies.

En Cantón se produce una violencia de menor intensidad que la que se daría en la capital imperial, pero aún así se necesita dotar a dicha localidad de una fuerza de 20.000 hombres armados para frenar a las huestes exaltadas compuestas por piratas, bóxers y criminales varios.

Los periódicos gimen entre denuncias de salvajes tropelías contra las compañías extranjeras, misioneros y concesiones de ferrocarril, lamentándose terriblemente el asesinato del cónsul alemán.

A finales de mes, con el asedio a las legaciones extranjeras en Pekín recién iniciado (9), la emperatriz Dowager firma un edicto impidiendo la marcha del virrey Li Hung Chang hacia el norte a bordo del USS *Brooklyn*. Este virrey, que buscaba sofocar la rebelión de forma tajante, se sirvió de toda la confusión creada para acabar con sus enemigos políticos en Pekín. Una de sus tretas fue la de hacer llegar a Occidente noticias exageradas, mientras juraba castigar sin piedad a aquellos que estuvieran detrás de esos puños sagrados.

Este viaje frustrado había sido organizado por el cónsul americano Robert McWade y el comandante McLean, y nos preguntamos si la decisión imperial pretendió atar un poco a este funcionario tan ambicioso y mantener abierta la cicatriz xenófoba.

Mientras esto sucedía, la flota japonesa comenzaba a movilizarse en Taku por razones desconocidas, y el almirante ruso Alexieff toma el mando de las fuerzas combinadas en el norte. Las tensiones, que se desencadenarían brutal-

(8) Guangzhou.

(9) Dicho asedio se prolongaría desde el 20 de junio hasta el 14 de agosto de 1900.

mente cuatro años después entre las dos potencias del Pacífico, se manifestarían también durante estos cruciales meses, aun siendo aliadas. El primer motivo de desencuentro entre ambas naciones era la línea transiberiana de ferrocarril, cuya construcción se había iniciado tiempo atrás y que, ¡vaya, hombre!, sufre un ataque por grupos bóxers, cuya presencia es muy fuerte en Manchuria. ¿Podía haber participado Japón, en la sombra, en dicha acción? No sería tan extraño concluir con una simple respuesta afirmativa. La construcción de esa vía férrea solo obedecía al interés del zar Nicolás por atraer a la órbita rusa a la península de Corea, y eso no gustaba nada a un Imperio del Sol Naciente en plena política depredadora y expansionista.

La flota nipona se encontraba bajo el mando de Heihachiro Togo. Este participó en las acciones internacionales en Pekín y no es complicado imaginarle, con su rostro concentrado y la mirada fija, estudiando de cerca los buques de los países aliados. Dedicó un especial interés a aquellos que enarbolaban la bandera de San Andrés. Analizó profusamente todas las ventajas y defectos de la Armada zarista, siendo que lo que más le satisfizo fue la escasa disciplina que mostraban los marineros e infantes de marina, así como una alarmante carencia del más mínimo entrenamiento. Pero, esta ya es otra historia que nos desviaría de nuestro rumbo.

En Cantón se encontraría fondeado el *Don Juan de Austria* hasta que fuera relevado por el *Monterey*, desde el 5 de junio hasta el 18 de octubre de 1900, aunque tenía órdenes directas de intervenir en los puertos de Amoy (Xiamen) y Shantou (Provincia de Cantón). Finalizada su misión se le vería ya de vuelta y amarrado en los muelles de Kawloon, Hong Kong, puerto del que partiría con rumbo a Cavite el 25 de noviembre, para incorporarse, tres días después, a las acciones de control, bloqueo y cooperación activa con el Ejército contra la insurgencia filipina. Por lo que se pudo analizar *a posteriori*, desde el primer día, el *Austria* no resultó ser un buque adecuado para la zona de Cantón, por lo que su posible empleo como cañonero en vías fluviales chinas quedó descartado. Justo lo contrario que sucedió con otros viejos españoles, como con el caso del *Villalobos*.

Por los servicios prestados en la expedición a China, entre 24 de mayo de 1900 y 27 de mayo de 1901, a pesar de que no vieron acción bélica alguna, se premió con la medalla *China Relief Expedition* a los buques *Brooklyn*, *Buffalo*, *Iris*, *Monocacy*, *Nashville*, *New Orleans*, *Newark*, *Solace*, *Wheeling*, *Yorktown* y *Zafiro*, y a ninguno más. La mayoría de los buques empleados durante la crisis en China fueron acorazados y cruceros, denominados *capital ships*. A nadie se le escapó la desazonada confirmación de que constituían más un lastre que una ventaja en la guerra de las Filipinas, por lo que el desentenderse de ellos en aquella área de operaciones no generaba la más mínima objeción. Pero, lamentablemente, tampoco demostraron ser útiles en las costas chinas, más allá de puntuales desembarcos, para los cuales se valían y se sobraban los propios cañoneros.

Situación anterior a la entrada en acción del USS *Don Juan de Austria* en el teatro de operaciones de las Filipinas

Se delimitaron cuatro distritos de bloqueo para los cañoneros con el único fin de estrangular las líneas de suministro enemigas. La costa se veía continuamente trasegada por insurgentes y por la llegada de vapores desde Hong Kong con dudosas intenciones y mercancías escondidas en compartimentos ocultos. Serían reseñables casos como el del vapor *Savoia*, en cuyas bodegas se estibarón 3.000 rifles Vitali-Vetterli, con origen en Hamburgo, o el del buque nipón *Nunobiki-maru*. Sobre el 17 de marzo de 1900, McCalla recibe el informe de un posible desembarco de 8.000 rifles y munición en Patapa (Luzón), resultando un completo fracaso la operación militar.

El gran problema a solucionar, cuanto antes, lo suponía Hong Kong. Allí se encontraba la Junta filipina (10), principal pilar de la insurrección, poseedora de gran cantidad de material bélico y dinero; además de que era la última escala de muchos cargueros ilegales. Estos, bien cargados de armas y cartuchería, eran identificados por agentes americanos entre el maremágnum de chimeneas y mástiles que adornaban la enigmática colonia. A pesar de la presencia yanqui, el control férreo en aduanas y capitanías era casi imposible de mantener.

Asimismo, la vigilancia en los muelles y fondeaderos se extiende, por orden del secretario de Marina Long, a otros puertos asiáticos cercanos a Hong Kong —Macao, principalmente—, ordenando al personal consular de la Unión poner los dos ojos sobre aquellos cargamentos sospechosos.

Los despachos de la Casa Blanca y el Departamento de Marina libraban una tensa batalla diplomática con no pocas naciones para que interceptaran dicho comercio ilegal de guerra y mantuvieran sus intereses al margen de la nueva gran colonia americana. Se remiten informes a las embajadas extranjeras por las posibles violaciones de las actas de neutralidad de los países que ven la guerra filipino-americana desde la barrera, pero saltando de espontáneos de vez en cuando.

Como maniobra de diversión, el *Don Juan de Austria* zarpa rumbo a

(10) Con la firma del Pacto de Biak-na-Bató (1897), por el cual Aguinaldo y otros revolucionarios han de exiliarse en Hong Kong, estos crean un comité que tiende redes de contrabando de armas, comida y medicinas a las Filipinas. Cuando estalló la guerra entre España y Estados Unidos, la Marina americana negoció con Aguinaldo su retorno al archipiélago, tomándolo como aliado. Así la Junta pasó a ser el Comité Central filipino, contando con representantes en París, Tokio, Londres, Washington y hasta Madrid.

Al declararse la guerra filipino-americana, la Junta pasó a ser el Gobierno filipino en el exilio, estrechando lazos con la Liga Americana Antiimperialista.

En 1902 el Departamento de Estado asume formalmente el control diplomático de las Filipinas hasta 1941, en que el Comité Central fue oficialmente disuelto.

Macao para confundir a la Junta filipina en mayo de 1900. Puerto y misión que tendría que abandonar por el estallido de la rebelión bóxer que ya hemos tratado anteriormente.

Para cuando el *Don Juan de Austria* regresa a las Filipinas ondeando otra bandera en su mástil (11), este ya se había perdido la batalla de Manila (4 de febrero de 1899-17 de marzo de 1899), las acciones en Iloilo (8-12 de febrero de 1899), Malolos (25 de marzo-16 de agosto de 1899), Laguna (8-17 de abril de 1899), las dos expediciones a San Isidro (21 de abril-30 de mayo de 1899 y 15 de octubre-19 de noviembre de 1899), Río Zapote... No perderemos el tiempo relacionando todas esas acciones que permitieron un análisis objetivo rociado de incertidumbres y sinsabores.

El Tratado de Paz de París se terminó por ratificar por la reina regente y el presidente McKinley (12), pero las necesidades bélicas todavía eran perentorias y de primer orden en Filipinas. Se agravaba la necesidad de un urgente y efectivo relevo de tropas, en su gran mayoría veteranas de la guerra contra los españoles, que ya arrastraban una fatiga de combate intolerable.

El general Otis reclama el 19 de marzo de 1899 la participación activa de todos los cañoneros y cruceros españoles capturados. El éxito de las operaciones dependía de la perfecta colaboración de estas unidades con el Ejército, aunque no parecía contarse con los hombres necesarios para dotar las tripulaciones, como sucedía con el *Isla de Cuba*, *Isla de Luzón* y *Don Juan de Austria*. Tampoco con suficientes oficiales para cubrir las plazas en el escuadrón asiático.

Desde su despacho, antes de dejar la mesa vacía a las 1600 horas, como hacía a diario, Long dispone que el acorazado *Oregon* y los monitores *Monadnock* y *Monterey* pasen a la reserva (13). Por consiguiente, un tercio de sus tripulaciones se quedan a bordo y el resto servirán en los cañoneros y cruceros menores de reciente adquisición.

Esta derivación de hombres a los cañoneros fue casi una sangría para muchos buques mayores.

Durante el monzón de 1900 (14), el Ejército y la Marina firmaron una especie de tregua no oficial o, mejor dicho, relajación de las acciones ofensivas, con el fin de llevar a efecto una reorganización interna en una guerra que se estaba alargando ya demasiado.

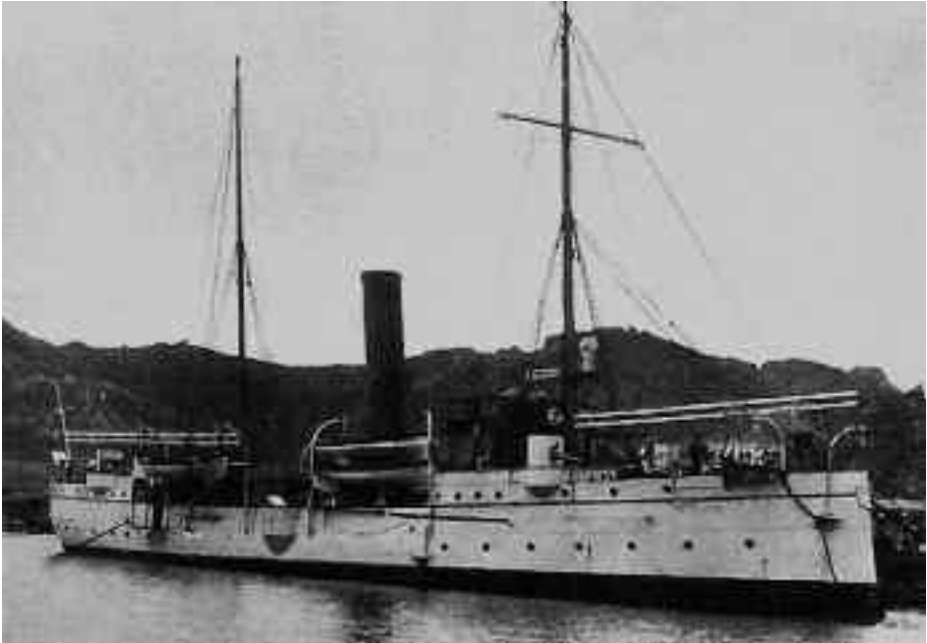
En el mes de agosto, los buques de la estación asiática se desplegaron a lo largo de dos amplias áreas de operaciones. Por un lado, en las costas filipinas, con activas patrullas para anular el comercio ilegal, neutralizar a la insurgen-

(11) 28 de noviembre de 1900.

(12) 16 de marzo de 1899 y 6 de febrero de 1899 respectivamente.

(13) Estos tres buques pasan a tal situación por la mera cuestión de que no eran adecuados para navegar y operar en las costas filipinas.

(14) Meses de verano en las Filipinas.



USS *Isla de Luzón*.

cia y cooperar con el ejército; por el otro, en China (tanto costa como ribera), protegiendo intereses propios y aliados.

De los treinta y dos buques no auxiliares que componían la Escuadra (15), veinticinco eran de tipo cañonero: *Araya*, *Bennington*, *Callao*, *Castine*, *Concord*, *Don Juan de Austria*, *General Álava*, *Helena*, *Isla de Cuba*, *Isla de Luzón*, *Leyte*, *Manila*, *Manileño*, *Marietta*, *Monocacy*, *Pampanga*, *Panay*, *Paragua*, *Princeton*, *Quiros*, *Samar*, *Urdaneta*, *Vasco*, *Villalobos* y *Yorktown*.

Septiembre no resultó ser un mes estrella para el ejército de ocupación estadounidense, pero sí para la insurgencia. La solución providencial para los Estados Unidos se materializó en un incremento exponencial de las acciones y desembarcos en los que participaron cañoneros como el *Villalobos* o el *Quiros* (en Torrijos, por ejemplo). La balanza de la guerra volvió a inclinarse hacia el lado americano con la incorporación y participación de todas las unidades navales disponibles.

(15) De estos, siete aún continuaban manteniéndose en guardia en China. Los restantes, salvo aquellos sometidos a carenado, actuaban en Filipinas.

En noviembre McKinley fue reelegido como presidente de los Estados Unidos (16), lo cual supuso un aumento de la presencia militar en las Filipinas (17).

Inicio de la campaña filipina para el *Austria* y redistribución de la estación asiática

El crucero es avistado por el vigía del puerto de Cavite el 28 de noviembre de 1900 y, antes de iniciar su participación en las operaciones de bloqueo, control y apoyo al ejército, hasta diciembre, es empleado como buque escuela.

Desde el 2 de enero de 1901 rondará por Iloilo y Cebú. Es entonces cuando se ordena una nueva redistribución de la estación asiática no muy diferente a la que habíamos visto hasta entonces para las Filipinas. Esta se compondría por un total de 18 cañoneros y otros 15 de menor arqueo.

Para el 27 de agosto, según la Orden general de la Flota n.º 13, la estación asiática se dividiría en Escuadrón del Norte y Escuadrón del Sur (18).

La estructura se mantuvo hasta que se declaran finalizadas las hostilidades en el archipiélago, momento en el que el Departamento de Marina decide fraccionar la estación nuevamente creando un tercer escuadrón. De este modo se formarían divisiones entre acorazados, cruceros y cañoneros, estando encuadrado el *Don Juan de Austria*, junto con el *Isla de Cuba*, en la segunda.

Mientras todo esto se fraguaba en despachos, el Escuadrón del Sur se esforzaba por vencer a los insurgentes en Samar y su contribución a la pacificación no puede ser olvidada. Podemos defenderlo haciendo nuestras las palabras del capitán de fragata H. P. Huse, comandante del USS *Villalobos*: *The*

(16) Ya por aquel entonces se le tachaba de expansionista y colonialista. La opinión pública comenzaba a sentirse molesta. Se materializa la duda sobre las razones reales para la Guerra de 1898. La convicción total se dará una década después, cuando figuras como Thomas B. Reed, portavoz de la Casa de los Representantes, y el contralmirante George W. Melville, jefe de Ingeniería de la Marina, afirman, sin objeciones, que el crucero *Maine* explotó accidentalmente por reacción en sus paños de armas y munición. No solo se tratará de la imposibilidad material del Reino de España de enfrentarse a su enemigo en las condiciones en las que se encontraba, tras años de guerra, sino que también comienza a correr la teoría del atentado anarquista o sabotaje perpetrado por algunos miembros de la dotación del buque que dio pie al enfrentamiento final. Por supuesto, no se quedará relegada la participación en secreto de ciertos colectivos y gobiernos.

(17) Tal incremento supuso 70.000 hombres más para el general MacArthur en sus acciones de pacificación.

(18) En esta segunda estructura se encuadrarían las fuerzas navales de las Filipinas; mientras que en el Escuadrón de Norte tendrían cabida todas las unidades desperdigadas por las costas y zonas ribereñas del Asia continental, Japón, etc. Los comandantes de dichos escuadrones responderían ante el comandante en jefe, el cual navegaría en su buque insignia entre Japón, China y las Filipinas constantemente.

Navy has not played a secondary part in the suppression of the insurrection. Its work has been at least as important and effective as that of the Army (19).

A mediados de 1901 la situación empeoró hasta el extremo en el área de Samar. Prueba de esto fue el hecho de que el comandante de la Estación de Cebú tuviera que marchar hacia tal localización.

Las acciones se centrarían en las islas de los ríos Gandara, Gibatan y Katubig, que eran navegables hasta unas 20 millas, y en los que debería permanecer, al menos, un cañonero, mientras que los demás patrullarían la costa occidental de Samar. Todos tenían órdenes de destruir cualquier embarcación nativa sospechosa.

El cañonero *Mindoro* tomaría posiciones en *Gandara*, uniéndosele el *Mariveles*, *Princeton* y *Don Juan de Austria* un 3 de junio de 1901.

Las actividades se alargaron en el tiempo para el *Austria*, de 3 de septiembre de 1901 a 22 de mayo de 1902 (20), de 22 de agosto de 1902 a 16 de septiembre de 1903 y de 8 de febrero a 12 de abril de 1903.

El 19 de abril de 1903 se dan por finalizadas todas las operaciones en las Filipinas y al *Don Juan de Austria* se le vería formando parte de la fuerza naval americana en las maniobras que realizaba en las costas del mar Amarillo.



Los cuatro distritos de bloqueo en los que se dividieron las Filipinas.

(19) Carta dirigida al secretario de Marina con fecha de 26 de mayo de 1902.

(20) Zarpa hacia Yokohama para carenado, operación que se repetiría en el periodo comprendido entre 16 de septiembre de 1902 y 8 de febrero de 1903 y tras declararse finalizadas todas las acciones militares.

BIBLIOGRAFÍA

- CARLSON, Ted W.: *The Philippine Insurrection: The US Navy in a military operation other than war, 1899-1902*. Monterrey, California. Naval Postgraduate School, diciembre de 2004.
- HARRINGTON, Peter: *The Boxer rebellion*. New York, Osprey Publishing Ltd., 2001.
- KEENAN, Jerry: *Encyclopedia of the Spanish-American & Philippine-American wars*. Santa Bárbara (California), ABC-CLIO, 2001.
- NALTY, Bernard C.: *The United States Marines in the war with Spain*. Washington. G-3 Division Headquarters, US Marine Corps, 1967.
- QUESADA, Alejandro de: *The Spanish-American war and Philippine Insurrection*. New York, Osprey Publishing Ltd., 2007.
- The Sun* de 2 de diciembre de 1898.
 —25 de diciembre de 1898.
 —12 de febrero de 1899.
 —5 de marzo de 1899.
 —4 de mayo de 1899.
 —17 de julio de 1899.
 —5 de octubre de 1899.
 —4 de diciembre de 1899.
- The St. Paul Globe* de 4 de diciembre de 1898.
- The Record-Union* de 29 de diciembre de 1898.
 —de 7 de marzo de 1899.
- Marietta Daily Leader* de 15 de marzo de 1899.
- The Sunday Call* de 27 de agosto de 1899.
- The Hawaiian Star* de 30 de septiembre de 1899.
- New York Daily Tribune* de 4 de diciembre de 1899.
- The Evening Times* de 6 de junio de 1900.
- The Times* de 14 de junio de 1900.
- St. Louis Republic* de 27 de junio de 1900.
- The Wichita Daily Eagle* de 28 de junio de 1900.
- The Republic* de 30 de junio de 1900.
- The Washington Times* de 30 de junio de 1900.
- Stark County Democrat* de 17 de agosto de 1900.
- The Republic* de 5 de marzo de 1901.
- The Times Washington* de 22 de julio de 1902.
- The Minneapolis Journal* de 17 de octubre de 1903.
 —de 4 de diciembre de 1903.
- The Day* de 4 de febrero de 1904.
- The New York Times* de 13 de marzo de 1904.
 —de 21 de septiembre de 1900.
- La Nueva España* de 2 de septiembre de 2009.
- Biblioteca Nacional de España. <http://www.bne.es/>
- Dictionary of American Naval Fighting Ships*. <http://history.navy.mil/danfs/index.html>
- Library of US Congress: *Chronicling America*. <http://chroniclingamerica.loc.gov/>
- The Navy Department Library: <http://www.history.navy.mil/>
- World Naval Ships*. <http://www.worldnavalships.com/>

Si desean contactar con el autor de este artículo, pueden hacerlo a través de su blog *El Navegante del Mar de Papel* (<http://navegantedelmardepapel.blogspot.com/>).

NOTAS SOBRE LA MARINA DE VICHY (IV). LA OPERACIÓN «ANTORCHA»

Joaquín RUIZ DÍEZ DEL CORRAL
Teniente coronel auditor

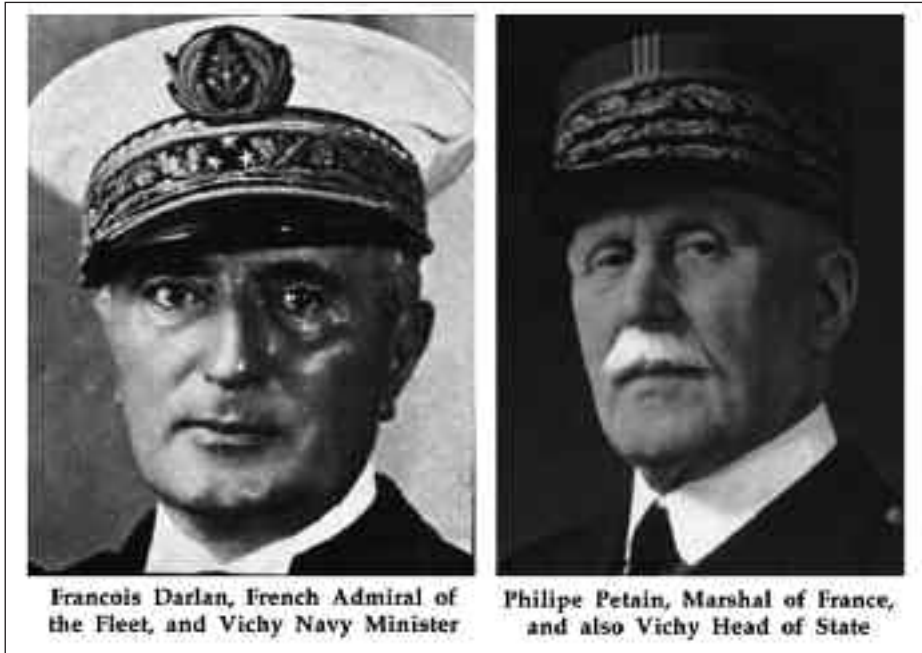
La situación general



N el otoño de 1942, el Gobierno de Vichy, presidido por Pierre Laval, se encontraba suficientemente asentado. Las tensiones con Alemania, que ocupaba más de la mitad del territorio metropolitano y presionaba para forzar la colaboración del gobierno francés, las dificultades económicas generadas por la guerra o el recrudecimiento de atentados y sabotajes contra intereses alemanes o de partidarios del gobierno no habían socavado el prestigio del jefe del Estado, el mariscal Pétain, cuya popularidad entre los franceses seguía siendo inmensa.

El almirante Darlan, designado sucesor de Pétain, había sido nombrado en abril comandante en jefe de unas Fuerzas Armadas que no habían perdido la esperanza de reanudar la lucha contra Alemania, pero que permanecían leales al gobierno y fieles al mariscal. La casi totalidad de las unidades de la poderosa Marine Nationale se concentraban en las posesiones norteafricanas, sobre todo en el arsenal de Tolón, y eran codiciadas por los dos bandos en conflicto, constituyendo una importante baza en manos del gobierno. La Francia de Vichy, haciendo equilibrios en la cuerda floja, mantenía su neutralidad y gozaba del mayoritario reconocimiento internacional; las relaciones con los Estados Unidos eran buenas, propiciadas, entre otras razones, por la amistad existente entre el viejo mariscal y el que hasta mayo de 1942 había sido embajador norteamericano, un amigo y estrecho colaborador del presidente Roosevelt, el almirante William D. Leahy.

Alemania, empantanada en Rusia, no había visto, todavía, declinar su estrella, resultando difícil predecir una próxima derrota. El Estado Mayor francés no ignoraba que los aliados tratarían, en breve, de abrir un segundo



frente, pero se estimaba que hasta 1943 no estarían preparados para hacerlo. En cualquier caso, la neutralidad francesa parecía asegurar que aquel no se produciría en su territorio metropolitano o colonial.

Razones estratégicas podían justificar un desembarco aliado en las posesiones francesas del norte de África, puesto que el establecimiento de bases en esos territorios no solo aliviaría la presión sobre la Unión Soviética, sino que además facilitaría la lucha contra los submarinos alemanes en el Atlántico, agilizaría la guerra naval en el Mediterráneo y constituiría un grave peligro para el Afrika Korps del mariscal Rommel al encajonarlo entre dos frentes. Además, Roosevelt, presidente de unos Estados Unidos en guerra contra el Eje desde el ataque a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, estaba convencido de que Churchill se había equivocado al reconocer al general De Gaulle, y consideraba que los informes proporcionados por el almirante Leahy y el cónsul en Argel, Robert Murphy, mostraban la buena disposición de los franceses para combatir de nuevo junto a los aliados, por lo que un desembarco en las posesiones norteafricanas francesas, que no habría de suscitar apenas resistencia, sería una buena ocasión para dar un vuelco a la situación, obligando a Francia a reemprender la lucha contra Alemania. Con estas premisas, se gestó la Operación «Antorcha» (*Torch*), cuyos preparativos se llevaron a cabo con tal sigilo que pasaron absolutamente desapercibidos para el Eje. El mando

supremo de la operación fue conferido al general norteamericano Dwight D. Eisenhower, ostentando el mando de las fuerzas navales el prestigioso almirante británico Sir Andrew Cunningham.

En las posesiones norteafricanas existía un ambiente conspirativo, en el que destacaba un grupo cívico-militar llamado «de los cinco», encabezado por el rico industrial Jacques Lemaigre-Dubreuil, que se relacionaba con el cónsul Murphy y trataba de preparar el terreno para reemprender la guerra. Los conspiradores habían conseguido contactar con el general de ejército Henry Giraud que, prisionero de los alemanes, había protagonizado en el mes de abril una rocambolesca fuga desde el castillo de Kögnistein, refugiándose luego en Vichy y convirtiéndose en un símbolo para muchos oficiales. Giraud, que no era en absoluto gaullista, había aceptado apoyar una intervención norteamericana, ostentando él mismo el mando del ejército francés que reemprendería la lucha. En cualquier caso, no era más que un general sin destino, y el Ejército y la Marina de Guerra, pese a sus deseos de desquite, permanecían disciplinados y fieles a sus jefes. A pesar de atraer a su causa a los generales Mast, jefe de la división de Argel, y Bethouart, jefe de la división de Casablanca, el «grupo de los cinco» y sus partidarios no se atrevieron a contactar con la máxima autoridad militar, el general Alphonse Juin, comandante en jefe de las fuerzas del norte de África. Por otra parte, el propio Darlan había iniciado discretos contactos con los norteamericanos, entrevistándose a mediados de octubre el coronel Chretien, jefe de la inteligencia militar de Argel, y con el capitán de navío Butcher, ayudante del general Eisenhower.

El 23 de octubre, se encontraron secretamente en las cercanías de Cherchel, a unos 80 kilómetros de Argel, los generales Mast y Mark W. Clark, lugarteniente de Eisenhower, que había sido trasladado por el submarino británico HMS *Seraph*. Mast proporcionó datos sobre la distribución de fuerzas y los emplazamientos de las defensas, que resultarían trascendentales para el éxito de la Operación «Antorcha», que lentamente comenzaba a desencadenarse. Así, tres formidables fuerzas de asalto que englobaban a más de cien transportes de tropas y casi doscientos barcos de guerra se pusieron en marcha con la intención de desembarcar en el África francesa a más de cien mil hombres con sus suministros, junto con miles de vehículos de combate y transporte. La norteamericana Western Task Force, al mando del contralmirante Hewitt, se dirigió a la costa atlántica marroquí; otras dos, angloamericanas, lo hicieron a Argelia: la Central Task Force, al mando del comodoro británico Troubridge lo hizo a Orán, y la Eastern Task Force, mandada por el también británico contralmirante Burrough, se dirigió a Argel. En la madrugada del 5 de noviembre, un submarino británico, otra vez el *Seraph*, recogió a Giraud en las cercanías de Tolón y lo trasladó a Gibraltar, donde se entrevistó con Eisenhower. A esa misma hora, Darlan, absolutamente ignorante de la operación en curso, llegó en avión a Argel para estar junto a su hijo, agonizante en el hospital militar por un fulminante ataque de poliomielitis.

Desde el día 6, los franceses tenían conocimiento de que grandes convoyes se internaban en el Mediterráneo, aunque pensaron que se trataba de una operación de abastecimiento a Malta. Pero, si alguna duda tenían, la radio norteamericana la disipó al anunciar en la noche entre los días 7 y 8 que para evitar una supuesta invasión italo-alemana se había decidido una intervención norteamericana en el África del norte francesa. Las tropas francesas fueron puestas en situación de alerta.

Argel

En la madrugada del 8 se llevó a cabo el desembarco en tres puntos cercanos a Argel, dos a poniente y uno a levante, sin que se produjera resistencia francesa alguna, gracias a las consignas contemporizadoras dadas por el general Mast. Las tropas aliadas tomaron los aeródromos próximos a la ciudad, a la que se aproximaron sin oposición. Pero la Marina no participaba en la conspiración, y las baterías de costa, que estaban a su cargo, abrieron fuego contra los buques británicos. Los submarinos franceses surtos en Argel, el *Caiman* (capitán de corbeta Mertz) y el *Marsouin* (teniente de navío Mine) salieron a la mar aprovechando la oscuridad para atacar a los buques enemigos, pero fueron acosados intensamente por la aviación y los buques de superficie, que les alcanzaron, averiándoles y obligándoles a escabullirse y poner rumbo a Tolón. Dos destructores británicos, el HMS *Broke* (capitán de corbeta Layard) y el HMS *Malcom* (capitán de fragata Russell) consiguieron entrar en el puerto de Argel con la intención de dejar en el muelle a unos quinientos infantes de marina para constituir allí una cabeza de puente; el *Malcom* a eso de las 0330 fue alcanzado por el tiro de las baterías y debió retirarse en llamas; el *Broke*, disparando con toda su artillería, consiguió forzar la entrada y desembarcar a la mitad de la fuerza, pero alcanzado por numerosos impactos debió abandonar el puerto, hundiéndose al día siguiente y cayendo prisionero el contingente desembarcado.

El estrépito del combate despertó a un sorprendido Darlan, que fue convocado por el general Juin a su residencia, que estaba rodeada por partidarios del «grupo de los cinco.» Allí se encontró no solo con Juin, sino también con el cónsul Murphy, que le informó de que el desembarco estaba en curso. Hoy en día, no se sabe qué sucedió exactamente en aquella entrevista, ni cuáles fueron las presiones sufridas por Darlan. Este era furibundamente antibritánico y Churchill le detestaba, pero tenía buenas relaciones con los norteamericanos. Parece que el almirante se enfureció, indignado por no haber sido puesto al corriente de los proyectos aliados, y que, en un primer momento, decidió hacer frente a los angloamericanos. Pero reflexionó sobre la oportunidad que el destino le presentaba de pasar a la historia como el jefe militar francés que había reemprendido la guerra contra Alemania, y a las 1740 autorizó a Juin a

firmar un alto el fuego con los norteamericanos, aunque limitado a Argel. Al mismo tiempo, Hitler convocó en Munich al presidente Laval, circunstancia que aprovechó en Vichy el contralmirante Auphan, secretario de Estado de Marina, para tratar de conseguir de Pétain una inversión política total, conmiéndole a partir para África del Norte para reanudar allí la lucha contra Alemania. El mariscal dudó, pues temía las inmediatas represalias germanas. El día 9, cada uno por su lado, llegaron a un Argel en el que se sucedían las intrigas y conspiraciones los generales Clark y Giraud; el primero quiso negociar con Darlan, máxima autoridad francesa en el norte de África, la firma de un armisticio definitivo y total con el consiguiente alineamiento de Francia con los aliados; Darlan lo supedita a la aprobación de Pétain, con quien intercambia diversas comunicaciones. El día 10, Clark cortó por lo sano y amenazó a Darlan con prescindir de él y negociar con Giraud. Darlan se decidió: a las 1120 ordenó el cese total de las hostilidades en el norte de África.

Orán

Orán poseía una considerable guarnición y su puerto era la base de numerosas unidades de la Marine Nationale, al mando del prefecto marítimo vicealmirante Rioult. El sentimiento anglóphobo de los marinos franceses permanecía vivo, pues el recuerdo de la tragedia acaecida en el cercano Mers el-Kebir, cuando una desprevenida y prácticamente inerme escuadra francesa fue cañoneada en puerto por los británicos, no se había desvanecido, encontrándose los angloamericanos con una resistencia mucho más dura que la que se les opuso en Argel. El esquema seguido en Orán fue el mismo que el empleado en Argel: un desembarco al este de la ciudad, en la playa de los Andaluces, y otro al oeste, en la bahía de Arzew, mientras se llevaba a cabo una incursión anfibia en el puerto. El día 8, cuando los franceses ya conocían el comienzo de los desembarcos, a eso de las 0200, dos antiguos guardacostas norteamericanos cedidos a la Royal Navy, el HMS *Walney* (capitán de corbeta Meyrick) y el HMS *Hartland* (capitán de corbeta Billot), irrumpieron en el puerto para desembarcar comandos en el muelle, pero fueron echados a pique tras ser machacados por los disparos de la artillería de costa, también aquí servida por efectivos de la Marina, y de los cinco cañones de 138 mm del gran destructor *Epervier* (capitán de fragata Laurin). Mientras tanto, el acorazado HMS *Resolution* (capitán de navío Durnford), en el que arbolaba su insignia el comodoro Toubridge, bombardeaba sin descanso las baterías costeras con su formidable artillería de 381 mm. El aviso colonial *La Surprise* (capitán de corbeta Lavigne), armado con un único cañón de 100 mm, fue enviado para reconocer los desembarcos en la playa de los Andaluces, pero fue interceptado por el destructor HMS *Brilliant* (capitán de corbeta Poe), al que plantó cara valerosamente, entablándose un desigual combate que acabó a los pocos minutos



Desembarco en Arzew.

con el hundimiento del pequeño barco francés. Cuando cesaron los combates en el interior del puerto, pudieron salir a la mar los tres destructores allí surtos, *La Tornade* (capitán de corbeta Pares), *La Tramontane* (capitán de fragata De Feraudy) y *Le Typhon* (capitán de corbeta Abgrall), que fueron enviados a la bahía de Arzew para atacar a los barcos participantes en el desembarco: los dos primeros quedaron fuera de combate por las salvas del crucero ligero *HMS Aurora* (capitán de navío Agnew) y acabaron embarrancando en la costa; solo el *Typhon* consiguió regresar a puerto. La misma suerte corrieron los tres submarinos a los que se ordenó atacar a los británicos: el *Argonaute* (teniente de navío Veron) y el *Acteón* (teniente de navío Claviere) fueron hundidos por los destructores británicos *HMS Achates* (capitán de corbeta Johns) y *HMS Westcott* (capitán de fragata Bockett-Pugh); el *Fresnel* (teniente de navío Saglio), torpedeó, sin éxito, al moderno crucero de 8.000 toneladas *HMS Jamaica* (capitán de navío Storey) y, acosado pero indemne, pudo llegar a Tolón, donde le esperaba un próximo y triste fin.

En el amanecer del día 9, el *Epervier* y el *Typhon* trataron de escapar del puerto, pero se toparon con numerosos destructores y con los cruceros ligeros *HMS Aurora* y *HMS Jamaica*, que les alcanzaron con su artillería de 152 mm, provocando un furioso incendio en el *Epervier* que le obligó a embarrancar en los acantilados próximos a la punta de Aiguille, y consiguiendo el *Typhon* regresar, a duras penas, a Orán. Esa tarde, ante el avance aliado y cumpliendo órdenes del vicealmirante Rioult, todos los buques que quedaban en puerto se



Epervier.

autohundieron (el propio *Typhon*, cuatro submarinos que estaban fuera de servicio, siete patrulleros y trece buques mercantes). A mediodía del día 10 las columnas acorazadas aliadas entraron en Orán, aunque combates aislados prosiguieron en tierra hasta que el día 11 se tuvo conocimiento de la orden de Darlan de alto el fuego.

Casablanca

La costa atlántica del Marruecos francés va a ser el tercer escenario de los desembarcos aliados. Ostentaba la jefatura de la Administración civil y militar del protectorado el residente general de ejército Noguès, desde la capital, Rabat. Estaban a sus órdenes considerables contingentes militares, entre otros, seis divisiones de Infantería y una importante fuerza naval. La Marine Nationale, al mando del vicealmirante Michelier, tenía su base en Casablanca, la mayor ciudad del protectorado galo, su principal puerto y la segunda base naval en importancia después de Tolón. Las fuerzas navales francesas integraban al gran acorazado de 35.000 toneladas *Jean Bart* (capitán de navío Barthes), todavía no operativo, pues para no caer en manos de los alemanes hubo de abandonar Saint Nazaire en 1940 sin haber completado su armamento, pero con una torre cuádruple de 380 mm ya en funcionamiento; también integraban a la Segunda Escuadra Ligera, al mando del contralmirante Gervais de Lafond, compuesta por el crucero ligero *Primauguet* (capitán de navío Mercier), con un armamento principal de ocho cañones de 155 mm, los grandes destructores

Milan (capitán de fragata Costet) y *Albatros* (capitán de fragata Periès) y cinco más pequeños *Brestois* (capitán de fragata Moriani), *Bulonnais* (capitán de corbeta Martinant de Préneuf), *Fougueux* (capitán de corbeta Sticca), *Fron-dier* (capitán de corbeta Begauën-Demaux) y *L'Alcyon* (capitán de corbeta de Braguelongue), ocho avisos y patrulleros, once submarinos (ocho costeros, los *Amazon*, *Antiope*, *Meduse*, *Orphée*, *La Sybille*, *Oreade*, *Amphitritie* y *Psyche*, y tres oceánicos, los *Sidi-Farruch*, *Le Conquerant* y *Tonnant*) y numerosos buques auxiliares. En Port-Lyautey, la actual Kenitra, tenían su base dos escuadrillas de la Aeronáutica Naval.

Ya hemos dicho que el jefe de la división de Casablanca, el general Bethouart, formaba parte del «grupo de los cinco» y que estaba al tanto de la operación angloamericana. A primeras horas de la madrugada del día 8, antes de que la fuerza de desembarco hubiera avistado la costa marroquí, Bethouart intentó hacerse con la situación al comunicar al vicealmirante Michelier que ya se había iniciado un desembarco americano y que Giraud había tomado el poder en Argel, conminándole a unirse a los aliados. Michelier, perplejo, telefoneó al general Noguès, quien le manifestó no saber nada al respecto, y le informó de que en ese momento estaba retenido en Rabat por elementos cons-



Jean Bart.

USS *Augusta*.

piradores. Michelier y Noguès se dan cuenta del complot que se ha urdido a sus espaldas y reaccionan, puesto que las comunicaciones no han sido intervenidas, alertando a las tropas fieles, la práctica totalidad, liberándose al residente general y deteniéndose dos días después a Bethouard. Mientras tanto, la Western Task Force arribaba a Marruecos.

La fuerza invasora se dividió en cuatro agrupaciones; por un lado las tres que iban a protagonizar los desembarcos, una en Port-Lyautey (el viejo acorazado *Texas*, crucero ligero *Savannah*, dos portaaviones de escolta, nueve destructores y ocho transportes), otra en Fedala, hoy Mohamedia, al norte de Casablanca (crucero pesado *Augusta*, en el que arbolaba su insignia el contralmirante Hewitt, cruceros ligeros *Cleveland* y *Brooklyn*, portaaviones *Ranger* y *Suwannee*, quince destructores y quince transportes), y una tercera en Safi, al sur de Casablanca (acorazado *New York*, crucero ligero *Philadelphia*, un portaaviones, diez destructores y siete transportes), y de otro lado, la agrupación de bloqueo de Casablanca, compuesta por el recién entregado acorazado de 35.000 toneladas *Massachussets*, con un armamento principal de nueve

cañones de 410 mm, los cruceros pesados *Wichita* y *Tuscaloosa* y cuatro destructores.

A las 0600 del día 8 comenzó el desembarco en las playas de Fedala, pero apercibidos los franceses, abrieron fuego las baterías de costa sobre los contingentes norteamericanos, que fueron acalladas tras media hora de bombardeo del *Augusta* y del resto de la agrupación de la US Navy.

La noticia de los desembarcos provocó que a las 0700 los submarinos *Amazone*, *Antiope*, *Meduse*, *Orphee* y *La Sybille* se desplegaran en los sectores de patrulla asignados. A las 0750 tuvo lugar un combate aéreo entre cazas franceses y norteamericanos procedentes de los portaaviones, que concluyó con el derribo de siete franceses y cinco americanos. Pasadas las 0800 el *Massachusetts*, el *Wichita*, el *Tuscaloosa* y los cuatro destructores iniciaron un furioso bombardeo sobre Casablanca que provocó grandes daños y causó un número considerable de bajas. Los franceses respondieron con el fuego de la magnífica batería de El Hank y con la única torre cuádruple disponible del *Jean Bart*, que aguantó numerosos impactos. A eso de las 0900, una granada del *Massachusetts* silenció al acorazado francés al dejar bloqueado el mecanismo de giro de su montaje artillero. A las 0925, machacada por el bombardeo americano, la batería de El Hank quedó fuera de combate.



USS *Massachusetts*.

Sobre las 0900, cuando consiguió dar presión a sus calderas, la Segunda Escuadra Ligera, bajo un demoledor fuego enemigo, consiguió hacerse a la mar y, en formación de combate, poner rumbo a Fedala para tratar de contener el desembarco. El *Primauguet* se demoró un poco en salir, por lo que Gervais de Lafond arboló su insignia en el *Milan*. Pocos minutos después de haber franqueado el puerto, un diluvio de fuego procedente de los *Wildcats* del *Ranger* barrió a los destructores franceses, causando bajas y daños considerables (el propio almirante resultó herido y muerto el comandante del *Boulonnais*). Poco después del letal *raid* aéreo, se incorporó a la agrupación francesa el *Primauguet* y comenzó el combate naval propiamente dicho. Pasadas las 1030 el fuego del *Massachusetts* y del *Tuscaloosa* alcanzó al *Fougueux*, que se fue a pique en llamas, y una salva del *Brooklyn* dejó fuera de combate al *Frondeur*, que se refugió en puerto, donde se hundiría al día siguiente. Sobre las 1100, el *Boulonnais* al mando de su segundo, teniente de navío Chazereau, y el *Brestois* se lanzaron a toda máquina contra los cruceros *Augusta* y *Brooklyn*, disparando toda su artillería e intentando, sin éxito, lanzar sus torpedos. El *Boulonnais* recibió una lluvia de acero que le causó tales destrozos que obligó a su comandante a ordenar el abandono del buque, siendo sus supervivientes recogidos por el *Brestois* que no había sido alcanzado. A eso de las 1115 el *Milan* fue alcanzado por el acorazado *Massachusetts* y acabó varando en la playa; el aviso *Commandant Delage* trasladó al almirante Gervais de Lafond al *Primauguet*. El almirante ordenó el rescate de los supervivientes de los buques hundidos o varados utilizando unidades menores e intentó reorganizar a sus mermadas fuerzas. Los restos de la Segunda Escuadra Ligera navegaban en zigzag para esquivar el fuego enemigo, tratando de situarse al abrigo del *Primauguet*, que a las 1130 recibió un primer impacto del crucero pesado *Augusta*. A las 1230 el *Frondeur* fue alcanzado y debió refugiarse en puerto; media hora después, una salva del acorazado *Massachusetts* acertó al *Albatros*, abriéndole una enorme vía de agua que le obligó a salir de formación, siendo, poco después, bombardeado por aviones *Grumann Martlet* que le causaron nuevos daños; el *Albatros* acabó zozobrando cerca de la costa. A las 1415, el *Brestois* encajó una salva del *Brooklyn* que le dejó fuera de combate, aunque, a duras penas, consiguió refugiarse en puerto, donde esa noche se hundiría a consecuencia de los daños sufridos. Con todos los destructores fuera de combate, excepto uno, el crucero *Primauguet* se convirtió en el blanco de todos los efectivos norteamericanos, que desde las 1545 lo acribillaron sin misericordia. El crucero francés respondió con toda su artillería, pero se vio obligado a retirarse para hundirse envuelto en llamas a la entrada del puerto, con noventa muertos a bordo, entre ellos, su comandante. Sólo el *L'Alcyon*, milagrosamente, se retiró indemne del combate.

Ya hemos dicho que a primeras horas de la mañana, cinco submarinos habían zarpado de Casablanca con la intención de atacar a los norteamerica-

nos. Tres de ellos, *Amazon*, *Antiope* y *Meduse*, llegaron a lanzar sus torpedos contra los norteamericanos, pero no alcanzaron el blanco. Hostigados con dureza por mar y desde el aire, los dos primeros consiguieron salvarse y poner rumbo a Dakar; el tercero fue ametrallado por aviones norteamericanos y, aunque consiguió sumergirse, las averías fueron de tal entidad que acabó encallando en Cap Blanc en la mañana del día 10. *La Sibyle*, operando en Fedala, se perdió en la mar. El *Orphee* regresó a Casablanca una vez concluida la batalla, sin haber sufrido daños.

A primeras horas de la tarde enmudecieron los cañones y cesó el combate. Así continuó el siguiente día 9, extrañamente tranquilo en Casablanca, que no sufrió nuevos ataques, aunque el avance norteamericano continuaba por tierra hacia la metrópoli atlántica. El día 10, las tropas norteamericanas desembarcadas en Fedala se dirigieron a Casablanca, con la oposición de efectivos de la Marine Nationale supervivientes de sus destrozados buques y de unidades de tiradores senegaleses. Dos pequeños cañoneros gemelos de 630 toneladas, *La Gracieuse* y el *Commandant Delage*, salieron de Casablanca para apoyar a los defensores con el tiro de sus dos cañones de 100 mm, pero al mediodía fueron sorprendidos por el crucero pesado *Augusta* y cuatro destructores, que abrieron fuego contra los cañoneros. Estos hechos pudieron verse desde Casablanca, en cuyo puerto seguía amarrado el *Jean Bart*, en el que tras ímprobos trabajos se había logrado reparar su averiada torre cuádruple, que abrió fuego contra el *Augusta*, que llevaba a bordo al famoso general Patton, y a punto estuvo de alcanzarlo de lleno. El *Jean Bart* salvó así a los dos cañoneros, pero atrajo sobre sí una contundente respuesta norteamericana ejecutada por los aviones del *Ranger*, que a las 1550 atacaban al acorazado francés alcanzándolo con numerosas bombas que consiguieron inutilizarlo por completo.

Ese mismo día 10, el almirante Michelier conoció la orden de Darlan de cese de hostilidades contra los angloamericanos en toda el África del Norte francesa, pero recibió también un telegrama de Vichy en el que se le ordenaba continuar la lucha. Michelier comprobó la veracidad de la orden de Darlan y, además, al anoecer, recibió un telegrama del Almirantazgo, redactado por el secretario de estado de Marina, Auphan, en el que se le precisaba que la orden de continuar las hostilidades se cumplimentaría solo «mientras sea posible.» Evidentemente, ya no lo era. Ese mismo día, se reunieron en Fedala los almirantes Michelier y Hewitt. El enemigo volvía a ser aliado. La batalla de Casablanca había llegado a su fin.

A los marinos franceses de las posesiones norteafricanas les tocó, otra vez, bailar con la más fea. Víctimas de un destino trágico, libraron una batalla desigual con un enemigo enormemente superior, con el que realmente se sentían identificados. Fueron derrotados, pero el honor de la Marine Nationale quedó intacto, pues lucharon con valor y acreditaron en todo momento un alto espíritu de combate y una ejemplar disciplina.

LA MATRÍCULA NAVAL DE DON DIEGO BROCHERO DE LA PAZ Y ANAYA

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN



STE gran marino español es conocido por sus hechos de armas, pero probablemente es más ignorado el hecho de ser uno de los primeros marinos que se preocupó por la profesionalidad de la marinería, y así lo puso de manifiesto a lo largo de su dilatada vida, en la que compatibilizó durante varios años el asesoramiento real con el ejercicio del mando, en el que destacó por su bravura, poniendo su experiencia al servicio de la Marina.

Se sabe que nació en Salamanca, pero no existe constancia de su fecha de nacimiento, aunque al parecer tenía 35 años cuando fue capturado por los turcos en 1570, lo que hace suponer que nació en 1535 (1). Las primeras referencias de su carrera naval las encontramos sirviendo como caballero de San Juan de Jerusalén, en las galeras de Malta en el año 1567, integradas en la escuadra de Juan Andrea Doria. En julio de 1570, cuando navegaba a las órdenes del cuatralvo (2) frey Francisco de San Clemente, se encontró con la escuadra turca en las proximidades de la costa de cabo Dimitri (isla de Gozo). Uluch Alí destacó a 12 galeotas al mando de Dragut para que las persiguieran, y las galeras maltesas se dispersaron en grupos de dos, disponiéndose la *Victoria* y la *Santa Ana* a arriar el aparejo para ir recibiendo a las galeotas a medida que iban aproximándose, pero en la maniobra se enredó la vela bastarda de la *Santa Ana* al embestir a la primera galeota que se aproximó y, viéndose alcanzada por otras

(1) WILLIAMS, Patrick: *Don Diego de Brochero de la Paz y Anaya* (c. 1535-1625).

(2) Jefe de cuatro galeras.

siete, se dispuso a la lucha para facilitar la fuga de su pareja, la *Victoria*, enfrentándose con sus perseguidores durante cuatro horas, quedando solamente 62 caballeros, todos ellos gravemente heridos, de los que posteriormente murieron 20. Brochero se vio obligado a bogar durante cinco años en una galera turca, lo que sin duda forjó su carácter, pues eran pocos los que lograban superar tal periodo (3).

Una vez libre construyó un galeón de su propio patrimonio, ayudado por el gran maestre de la Orden de Malta, interesado en las operaciones corsarias que proponía, haciendo innumerables presas a los berberiscos, aunque también sufrió muchas bajas en su dotación, dada la crudeza de los combates en que se vio involucrado. En una ocasión apresó una nave veneciana que comerciaba con los turcos (4), y cuando en 1583 su galeón se refugió de arribada con sus presas en la isla de Cérigo, fue sorprendido por una flota de siete galeras de Candia, hecho prisionero y llevado a Venecia. Después fue puesto en libertad por intercesión del gran maestre de la Orden de San Juan, del embajador de España y del papa Gregorio XIII, librándose de lo que sería una muerte segura (5).

De regreso a Malta fue nombrado teniente general de las galeras de la Orden, y lo primero que hizo el agresivo almirante fue capturar una galera veneciana que llevó a la isla con la pretensión de canjearla por su galeón y su tripulación, llegándose a un acuerdo por mediación del papa y el gobierno español, que los venecianos no estuvieron dispuestos a cumplir, pero como había que evitar que Venecia rompiera la amistad con la Orden, el gobierno español, para evitar males mayores, se puso de acuerdo con el gran maestre y encomendó a Brochero la protección del litoral italiano, encomendándole el virrey de Nápoles el mando de la escuadra de galeras en 1588. En 1589 fue transferido a las galeras del rey.

En principio operó en la Provenza en apoyo de la Liga Católica, pero luego fue destacado a la escuadra de Juan del Aguila, que lo hacía en aguas francesas del Atlántico. Allí rindió a dos corsarios franceses en la Rochelle, apresó a tres mercantes ingleses y llevó a cabo una incursión en Morlaix, en la costa sur de la Bretaña, donde desembarcó a doscientos hombres, saqueó varios núcleos enemigos, reconoció el puerto de Brest y con solo cuatro galeras atacó en estas aguas a un convoy holandés de 24 barcos muy bien artillados, cayendo siete de ellos en sus manos, aunque murieron un centenar de españoles y otros 150 resultaron heridos, lo que da idea de la crudeza del combate. La llegada del invierno de 1593 obligó a las galeras de Brochero a refugiarse

(3) En un real despacho de 1665 (colección de Vargas Ponce, legajo 23) se determina que «la pena de galeras para toda la vida había de durar solamente diez años».

(4) MORENÉS, Y MARIÁTEGUI, Carlos: *La Orden de Malta entre el Gran Sitio y Lepanto*.

(5) HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de: *Historia General del Mundo, de XVI años del tiempo del señor Rey don Felipe II el Prudente*, p. 379.

en los puertos aliados sin que fueran atendidas las peticiones de ropa y alimento efectuadas a la Corte por Diego Brochero y Juan del Águila, negativa que dio lugar a algunas deserciones a las filas de los hugonotes.

En esta época propuso varias acciones sobre la costa inglesa que resultaron muy eficaces. Sus éxitos navales y el asesoramiento sobre cuestiones marítimas a Felipe II, con el que mantuvo correspondencia, le supuso el nombramiento de almirante general de la Armada del Mar Océano en 1594, cuyo capitán general era Luis Fajardo. En 1596 se encontraba en Lisboa con su escuadra de 18 navíos, que se enfrentó a la gran escuadra anglo-holandesa que al mando de Charles Howard de Effingham había sido destacada para atacar a este puerto, pero al ver la disposición a luchar del marino salmantino se dirigieron a Cádiz, donde tuvieron más éxito, lo que levantó las iras del monarca que organizó una operación de represalia.

La propuesta de Brochero consistía en un ataque a la isla de Wight para, una vez en posesión de esta posición, desembarcar en Porsmouth. En 1597 fue designado almirante de la flota del capitán general Martín de Padilla concentrada en el puerto de Lisboa. Dispersada por un temporal a la altura de cabo Finisterre, se hizo de nuevo a la mar desde el puerto de La Coruña, sufriendo fuertes vientos adversos que la hicieron dispersarse por segunda vez, repartiéndose los barcos entre Normandía, Bretaña y algunos puertos de Flandes, yendo siete de ellos a parar a Inglaterra, donde desembarcaron a 400 hombres que se fueron protegiendo en espera del resto, pero que, al no aparecer, volvieron a embarcar y regresaron, concentrándose el 21 de noviembre 108 buques entre La Coruña y Ferrol. Aunque no se logró el objetivo, la flota pudo regresar a puerto, con la excepción de los doce buques de menor valor, aunque algunos hayan querido hacer de este hecho un desastre de mayor magnitud.

En el año 1600, Brochero estuvo protegiendo a las flotas de Indias con la Armada de Guarda de la Carrera de Indias, operando desde las islas Terceras a la vista del enemigo, que esperaba tanto a la flota de las Indias Orientales como las de las Occidentales, logrando que durante el tiempo que desarrolló este cometido no hubiese ningún apresamiento y que las flotas llegaran a Cádiz sin dificultades. En este año desembarcó en España un importante tesoro de la Flota de Nueva España, acumulado durante dos años. En 1601, llevó a cabo el mismo cometido, y el acecho de las escuadras de Sir Richard Lawson y Williams Monson sirvió de poco, llegando este salvo a su destino; y en 1603, operando Brochero junto con la escuadra de Pedro Zubiaur, atacó a una escuadra anglo-francesa en las proximidades de cabo San Vicente, apresando ocho de sus naves.

En el reinado de Felipe III, dentro del contexto de la guerra anglo-española que se desarrolló entre 1585 y 1604, se envió una flota de socorro a Irlanda, cuyo capitán general era Juan del Águila, y el almirante Diego Brochero. Un gran temporal a la altura de la isla de Ushant, a la entrada del canal de la Mancha, dispersó la flota, que quedó dividida en tres grupos. Uno de ellos de

nueve embarcaciones mandadas por Pedro de Zubiaur, se dirigió de nuevo al puerto de La Coruña; otro de tres naves, al mando de Alonso de Ocampo, a Baltimore, y el tercer grupo, mandado por el propio Brochero, a Kinsale, desembarcando 3.000 hombres. El fallido intento de socorro acabó con la victoria de los ingleses sobre los hispano-irlandeses, llegándose al acuerdo de que tanto los hombres como sus banderas podrían regresar a España con todos los honores, manifestando Juan del Águila que de no ser aceptado el acuerdo se defenderían hasta el extremo. Esta guerra finalizaría con el Tratado de Londres de 1604.

Diego Brochero fue elegido en 1602 consejero de Guerra, debido a su gran experiencia y buen criterio, compatibilizando este cargo con el de almirante general de la Armada del Mar Océano. Como consejero se centró en la reforma de la Marina en su doble aspecto de personal y material, procurando imitar en ambos las experiencias de otras naciones. Fue uno de los primeros que intentó abordar el problema de las dotaciones de los barcos de la Armada. En relación con el personal, señalamos lo más importante de su exposición al rey:

«El Rey se encuentra mal servido porque no hay escuela de marinería, y porque los marineros existentes no tienen pundonor ni honra, siendo la gente de menos estimación que hay en España. Por contraposición, los ingleses, por dar gran estimación, honras y ventajas a la gente de mar, se han conservado y sujetado a casi toda la Francia, con ser esta uno de los más poderosos reinos del mundo. En España es mucha la estimación que se da al soldado, y ninguna, como queda dicho, al marinero, que suele ser mandado a palos.»

Para corregir estos males Brochero propuso: aumentar los sueldos de las tripulaciones y ventajas para la gente de mar, fundamentando esta petición en que el marinero aventura más su vida y la arriesga más veces que el soldado. A la vez insistió en los desastres a que se exponían las escuadras por navegar con hombres que no eran marineros y con dotaciones incompletas dispuestas a la desertión y a rehusar el trabajo y el peligro. De esta forma surgió la Ordenanza sobre marinería de 8 de diciembre de 1606, en la que se disponía:

«Que sea la gente bien pagada y con puntualidad; que se guarde la invernada, facilitando al personal que no navegue licencia para pasar el invierno en sus casas, abonándoseles dietas a razón de dos reales diarios y además medio sueldo por todo el tiempo que durase la licencia; que se concediera permiso para navegar por su propia cuenta a la marinería cuando no sea necesaria en la Armada; cinco pagas adelantadas al reclutarlos en las levas; buenas vituallas en las navegaciones y embarque en los buques de las respectivas provincias; que un cosmógrafo resida en la de Guipúzcoa para que enseñe el arte de navegar; que ninguna persona haga mal tratamiento a la gente de mar; exención de

cargos concejiles y de alojados a favor de los marineros; prohibición de admitir extranjeros en las flotas cuando se dirijan a las Indias...»

Además se crearía un seminario para que los jóvenes pudieran instruirse en las flotas reales, para contar con tripulaciones en el futuro.

Una Orden Real expedida en fecha 5 de octubre de 1607 estableció la Matrícula de Mar, que debía comenzar en los pueblos de la costa de Guipúzcoa, que eran los que contaban con más marineros, es decir, una experiencia piloto. En ella se ordenaba que «se formase una matrícula de todos los marineros efectivos que en ella hubiere, sin exceptuar ninguno, y que no pudiera salir a pescar el que no estuviere matriculado, ni los matriculados a viajes largos sin licencia del Corregidor del Rey en la provincia».

Sin embargo tuvo poca duración, al ser combatida por las ciudades marítimas de Guipúzcoa, aunque debería haber sido muy satisfactoria para los pueblos que estaban ubicados en la zona interior más próxima al litoral, aun cuando fuera mal aceptada por los pueblos y villas marítimas, pues no cabe duda de que los alcaldes en los pueblos de las jurisdicciones del interior cometían abusos incluyendo en la lista de marineros a los que eran simples campesinos y, por otra parte, se erradicaban los males derivados de las emigraciones al extranjero de pescadores del bacalao y la ballena, que para poder pescar tenían que inscribirse.



Ballenera vizcaína del siglo XVII.

Pero argumentaban que esto era saltarse sus fueros y coartar las atribuciones de los municipios. Y es que las levas organizadas por las diputaciones les resultaban más cómodas, pues si un pueblo se negaba a entregar el número de marineros exigido, con decir que no lo había era suficiente y sin inscripción no existían medios para poder demostrar lo contrario.

El seminario que se había creado en San Sebastián en 1606 tuvo bastante éxito. En su primera época ingresaron unos 30 muchachos al año, que una vez instruidos embarcaban para Terranova. En Bilbao se fundó otro, en el cual se formaron huérfanos y vagabundos en una zona que llegaba hasta Vitoria. En esa línea se ordenó la construcción de nuevos establecimientos similares al de Bilbao en Cartagena, las «Cuatro Villas» y Gibraltar, pero no se construyeron por falta de financiación, y el de Sevilla, financiado por la Casa de Contratación, tardó todavía bastante en empezar a funcionar.

En el reinado de Felipe IV se volvió a instituir la Matrícula, pues a pesar del fracaso de la anterior era una necesidad reconocida. En esta ocasión se dispuso un régimen de alistamiento con la Cédula de 31 de octubre de 1625, fecha en que ya había fallecido Brochero, que se basaría en una serie de ventajas a los matriculados, que en realidad no fueron tales, pero como en este caso se dispuso hacer una *matrícula general* en todo el reino y una *matrícula particular* solo para los marineros que quisieran asentarse, fue mejor aceptada, aunque ciertamente resultaba mucho más justo el sistema propuesto por Brochero en 1607.

A principios del siglo XVIII el problema de personal era tan grave que la escasez económica obligaba a licenciar a la marinería al acabar las campañas, sin sueldo ni ración, por lo que el 23 de noviembre de 1717 el general Antonio Gaztañeta redactó un reglamento para organizar la Matrícula en Guipúzcoa. En él se ordenaba que en todos los puertos de la provincia se hiciese un listado con todos aquellos que estuviesen relacionados con la profesión de mar, asentándose en el libro de las cofradías de mareantes. La recluta se haría empezando por los voluntarios, pero si el número de estos no fuese suficiente, la diputación debería disponer el reclutamiento entre todos los pueblos marineros sin excepción. En agosto de 1718, el Reglamento fue modificado para poder compaginar el interés del rey con el de la provincia, y entre otras cosas se establecía un artículo que decía:

«Que para que esta providencia (que se considera importante para el aumento de la Marinería) tenga favorable efecto, deberá disponer la Provincia con el Consulado, y con los Armadores y Capitanes de Navíos, que desde luego no admitan a ningún Marinero sin que primero les conste por certificación de su asiento y alistamiento en la Lista o Cofradía de alguna de las Repúblicas comprendidas en este Repartimiento.»

En definitiva se volvía a la Cédula de 1607, que la propia provincia antes rechazaba y ahora proponía de manera espontánea, lo cual era lógico, pues una vez experimentada la Cédula de 1625, todavía vigente, conocían sus desventajas con respecto a la que ahora se proponía. La matrícula del almirante Brochero de 1607 volvía a resucitar.

Cuando Felipe V cayó en la cuenta de la importancia que tenía para la nación contar con una Marina en condiciones, y que ello no sería posible si no se disponía de las dotaciones adecuadas, surgió la Ordenanza denominada del Infante Almirante de 1737, que estaba casi calcada de la Cédula de 1607, y sin embargo la superaba en cuanto daba al servicio en lo posible el carácter de voluntario.

En la de 1607 se decía que todos los que ejerciesen las industrias marinas debían servir al rey en sus flotas, cuando el servicio a la patria los requería, pero la prestación del servicio en los buques era consecuencia del ejercicio previo de la marinería. En esta se establecía que «no ejerciesen tales industrias los que no estuviesen dispuestos a cumplir el servicio en la Armada» cuando esta lo requiriese.

Aunque pueda parecer que no hay una diferencia importante entre una y otra, la realidad es que la de 1607 reclama un derecho *a posteriori*, es decir, que aquellos que ejercían las industrias marítimas estaban obligados a servir en las armadas si se requería. Esta, sin embargo, lo establece *a priori*: los que sirven en las armadas del rey pueden ejercer las industrias marinas.

Cuando el marqués de la Ensenada se hizo cargo de la política naval, centró su esfuerzo por una parte en la potenciación de la flota, y por otra en regular con precisión el sistema de matrícula, que era la base de las reclutas de marinería. Por ello la Ordenanza de 1751 amplió la anterior, regulando con



General Antonio Gaztañeta.



Zenón de Somodevilla y Bengoechea.

detalle el método a seguir para llevar a cabo los listados, de importancia enorme para la Armada, siendo los principios de la exactitud y claridad los que sirvieron de base a los registros. Para evitar corruptelas se dispuso la suspensión de empleo de los ministros de los distritos que despachasen certificaciones del fuero de Marina a personas que «no sean de la Mar y no tengan la aptitud, capacidad, disposición y circunstancias necesarias para desempeñar la plaza en la cual hubiese sido anotado». Se prohibió la matriculación de los procesados en causas criminales, «cuya naturaleza pida castigo grave», y además se vetó el ingreso en las listas de todo perseguido con anterioridad por la justicia por deudas o delitos.

Lamentablemente tuvo lugar una conspiración contra el valioso ministro, llevada a cabo por algunos envidiosos de la corte hábilmente manipulados por el embajador británico en Madrid, Keen, muy preocupado por las consecuencias que para Inglaterra podía suponer el ambicioso programa naval que Ensenada se traía entre manos.

En los años de cumplimiento de pagos a los marineros embarcados y de respeto a las leyes de la matrícula los resultados fueron muy satisfactorios y así, en los cinco años posteriores a 1785, aumentó la inscripción marítima de tal manera que aportó dotaciones a 64 navíos, 40 fragatas y 100 buques con artillería comprendida entre 12 a 30 cañones, que se armaron en tres meses en el año 1790. En este momento hubiera tenido el poder una ocasión fundamental para infundir confianza a la marinería y tenerla disponible en otras ocasiones, acabando con las levas que tanto daño hacían a la profesión. Sin embargo no se hizo así, y los ministros que sucedieron a Ensenada, Arriaga, Castejón, Varela, Lángara, etc., se dedicaron con mayor interés al incremento de la fuerza naval que a la atención de las múltiples quejas de los ministros de provincia e intendentes, que con frecuencia exponían los atropellos que las autoridades locales hacían a la gente de mar y continuamente reclamaban sin

ser atendidos en sus necesidades. Si se hubieran pagado los haberes a su debido tiempo, se les hubiera licenciado en sus plazos, y en definitiva, si se hubiera cumplido con las leyes de la matrícula nuestra Armada habría tenido en todo momento dotaciones compuestas por honrados, expertos y eficaces marineros.

El 30 de julio de 1625 falleció en Madrid Diego Brochero, que tres meses antes había sido nombrado gran prior de la Orden de San Juan en el Reino de Castilla, después de una vida de más de noventa años dedicado al servicio de la Armada, dejándonos la institución de la Matrícula Naval, que ha permanecido vigente hasta la reciente creación del servicio voluntario.

A modo de conclusión, resalto lo que dijo el almirante francés príncipe de Joinville en un profundo estudio en el que abogaba por el mantenimiento de una institución tan preciada como era la Matrícula Naval, a la que Francia, a diferencia de nosotros, ha cuidado y desarrollado con una laboriosa legislación, que le ha permitido, a pesar de su limitado litoral, obtener buenos resultados en relación con las dimensiones de sus costas:

«Muchos pueblos extranjeros nos envidian esta legislación, y se esfuerzan por arreglar á ella la suya. Los mismos ingleses que la atacan, los ingleses, tan celosos de su libertad individual, tan impacientes por sacudir toda traba, tan enemigos de toda imitación extranjera, han tratado de establecer algo semejante.»

Por todo ello, aunque en la actualidad contemos con un servicio voluntario, que sin lugar a dudas es el mejor de los sistemas de reclutamiento, es conveniente no dejar en el olvido la legislación de la Matrícula Naval, fruto de la experiencia de muchos años de aplicación, con vistas a una movilización en un momento determinado, pero eso sería motivo de otro estudio.

BIBLIOGRAFÍA

- BLAS DOMÍNGUEZ, Juan, y GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, José Manuel: *Reclutamiento forzoso de marinería en la Armada*.
 GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *El factor clave: el personal*.
 FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española*.
 SALAS, Francisco Javier de: *Historia de la Matrícula Naval*.



SH-3D, un modelo de polivalencia. (Foto: A Pintos Pintos).

REFLEXIONES ESTRATÉGICAS SOBRE EL MAR DE ALBORÁN

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ
Doctor en Ciencias Políticas y Sociología



Introducción



ENTRE los diversos mares que circundan España, tan poco considerados por la opinión pública, destaca por sus condiciones geográficas especiales el casi desconocido mar de Alborán. Sirvan estas reflexiones estratégicas al intento de llamar la atención general sobre el valor real y potencial de esta amplia zona que representa un espacio de comunicación marítima intercontinental, sur de Europa-norte de África, así como destacar la relación de España con Marruecos y Argelia, con quienes comparte este mar, que es utilizado desde tiempos remotos por gentes de mar y tierra.

Se trata pues de una amplia zona marítima por donde discurre el tráfico marítimo que va del Mediterráneo al Atlántico o viceversa y que une los puertos españoles y africanos. Sin contar las operaciones de pesca que realizan pescadores de unos y otros países, miles de navegantes utilizan este mar, muchas veces sin tener conciencia de por dónde están transitando por desconocer su nombre. Entonces podemos preguntarnos ¿cómo es posible que este valioso espacio marítimo, en gran parte español, sea tan poco conocido y apreciado? Me propongo pues ofrecer unas reflexiones sobre el mar de Alborán que sirvan para dar a conocer las enormes potencialidades que ofrece para el acuerdo y cooperación entre quienes disfrutan de ambas orillas, unidas más que separadas, en el extremo occidental mediterráneo.



Almería-Melilla.

Descripción geográfica

El mar de Alborán, a grandes trazos, tiene la forma de un embudo horizontal, con su boca más ancha en el Este, desde el cabo de Gata hasta el cabo Fegala en Argelia, y la más estrecha en Gibraltar. Mide 95 millas náuticas en su parte más ancha, Norte-Sur, unas 185 millas en su parte más larga, Este-Oeste, y tiene 30.000 km² de superficie, aproximadamente.

Comprende unos 350 km de costa marroquí, 25 de costa argelina y 300 de costa española (sin contar islas y peñones), en donde está asentada una población de unos dos millones de habitantes que residen en ambas orillas.

Población que se relaciona con el mar de Alborán:

— Costa norte española:

- Provincia de Cádiz: 1.243.519 hectáreas.
- Provincia de Málaga: 1.625.827 hectáreas.

- Provincia de Granada: 924.550 hectáreas.
- Provincia de Almería: 702.819 hectáreas.

— Costa sur española:

- Ceuta: 85.876 hectáreas.
- Melilla: 81.976 hectáreas.

Total de población española del mar de Alborán: 4.034.567 hectáreas.
Población dedicada a actividades marítimas (aprox.) 1,5 millones.

— Costa de Marruecos:

- Tetuán: 800.000 hectáreas.
- Nador: 728.634 hectáreas.
- Costa del Rif (aprox.): 500.000 hectáreas.
- Alhucemas: 200.000 hectáreas.

Total población marroquí (aprox.): 2.228.634 hectáreas.
Población afectada por actividades marítimas: 750.000 hectáreas.

— Costa de Argelia:

- Orán: 674.273 hectáreas.

Población afectada por actividades marítimas: 250.000 hectáreas.

Total población en actividades marítimas en el mar de Alborán 2,5 millones de habitantes.

En medio de este mar, nos encontramos con la isla de Alborán que le da nombre. Situada en el centro del Mediterráneo occidental a media distancia entre España y Marruecos. Territorialmente pertenece a la provincia de Almería y su seguridad está encomendada a la Armada española, guarnecida por un destacamento que dispone de un pequeño acuartelamiento, un faro y un helipuerto. Isla de origen volcánico cuyo nombre proviene del pirata Al-Borany, que la ocupó en el siglo XVI, tiene unas dimensiones de 600 x 339 m, con una altura máxima de 20 m sobre el nivel del mar.

En 1540 se produjo una batalla naval entre unas naves corsarias y las galeas del rey de España, lo que facilitó a los españoles su posesión desde entonces. En plena Guerra Fría hubo un intento de aproximación de marinos soviéticos, lo que causó alarma y motivó el envío de un destacamento permanente de Infantería de Marina. Actualmente su zona marítima goza de la calificación de Reserva Naval Protegida.



Isla de Alborán.

Territorios españoles en el norte de África

Islas Chafarinas

Conjunto de tres islas: Isabel II, con 15,3 hectáreas, Congreso (la más grande), con 25,6 hectáreas y 37 m sobre el nivel del mar y la isla del Rey, que tiene 11,6 hectáreas. La superficie total de las tres islas es de 52,5 hectáreas. Pertenecen a España desde el año 1848, cuando fueron ocupadas por una expedición mandada por el general Serrano. Se encuentran situadas a 2,5 millas náuticas de la costa marroquí. Han sido declaradas como Reserva Natural de Caza y Pesca. Su seguridad es responsabilidad de la Comandancia Militar de Melilla.

Peñón e islas de Alhucemas

Con los nombres de Alhucemas, de 1,5 hectáreas y una elevación de 27 m sobre el nivel del mar; Tierra, con 1,7 hectáreas, que se encuentra a 50 m de



Isla Isabel II.

territorio marroquí (playa de Shifa), y Mar, la más pequeña, con 1,4 hectáreas, este conjunto de islotes pertenece a España desde 1560, cuando el sultán Muley Abdela se las regaló al rey Felipe II para la protección contra los piratas berberiscos. Todavía en el siglo XIX contaba con una población civil para servicio del penal allí instalado. Hoy cuenta con una guarnición militar permanente de la Comandancia General de Melilla.



Peñón de Alhucemas.

Peñón de Vélez de la Gomera

Gran peñón de unos 20.000 m² y una altura que se eleva 87 m sobre el nivel del mar. Fue ocupado por España en 1508 que expulsó a los piratas allí instalados. Posteriormente en 1522 el Muley Mohamed consiguió conquistarlo, hasta que en 1564 Felipe II envió una potente escuadra que lo recuperó para España. Tiene una guarnición permanente de la Comandancia General de Melilla. En 1930, por los efectos de un temporal quedó unido a tierra con una manga de arena que sirve de comunicación para unos y otros.



Peñón de Vélez de la Gomera.

Ceuta

Ciudad Autónoma de 90.000 hectáreas, con una superficie de 20 km², situada en el estrecho de Gibraltar, y más concretamente en la península de Almina, tiene un alto valor estratégico para España, así como un legado histórico de larga tradición desde 1580. Su población es multirracial y multicultural. Su nombre proviene de las siete colinas (*septem*) que rodean la ciudad, entre las que destaca el monte Anyera, de 394 m de altitud. Posee un gran puerto y un aeropuerto para la comunicación con la Península.

Melilla

Ciudad Autónoma que pertenece a España desde 1487. Tiene una superficie de 12,5 km² y una población de 85.000 habitantes, con un alto índice de

musulmanes (46 por 100) y una población flotante marroquí de unas 30.000 personas que trabajan en la ciudad española. Se encuentra situada en la costa norte de África en el meridiano de Alborán y Almería y a unos 50 km de la frontera de Argelia.

Límites marítimos

En un espacio marítimo como este, es necesario tener en cuenta los conflictos no resueltos que afectan a los distintos Estados implicados: España y Marruecos por los territorios españoles en el norte de África y Marruecos y Argelia por la frontera entre ambos. Se trata pues de un tema delicado que afecta a las relaciones diplomáticas entre los cuatro países. Por ello nos vamos a referir a los preceptos derivados del ordenamiento jurídico español con respecto al concepto de mar territorial, especificado en la Ley 10/77 expuesta en el BOE de fecha 08.01.77, en el cual se define como «una zona marítima de doce millas náuticas donde se ejerce la soberanía española», de acuerdo con el Derecho Internacional vigente. En su artículo cuarto se dice: «Salvo mutuo acuerdo en lo contrario, el mar territorial no se extenderá, en relación con países vecinos y aquellos cuyas costas se encuentren frente a las españolas, más allá de la línea media determinada, de tal forma que todos sus puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de los dichos países, trazado de conformidad con el derecho internacional». Parece que estas normas presentan suficientemente claras las dificultades que tienen los acuerdos para el establecimiento de límites marítimos en cada uno de los casos señalados entre los distintos Estados con aguas mediterráneas. Este aspecto es uno de los que puede ofrecer mayores resistencias a la cooperación internacional que se propone en este artículo. Pero existen otros que facilitarían la cooperación por encima de las discrepancias, dado que España es miembro de la UE, que Marruecos disfruta de un trato especial por parte de la Unión y que los acuerdos obtenidos en la Conferencia de Barcelona pueden favorecer las circunstancias que faciliten la cooperación marítima entre los dos países para realizar proyectos, como los que aquí se proponen. Por otra parte no parece que con Argelia existan dificultades.

Cooperación marítima en el mar de Alborán

Parece evidente que este espacio marítimo que comparten tres naciones une más que separa, y ofrece muchas posibilidades para la cooperación y el entendimiento entre los pueblos del Mediterráneo occidental. Por ello se deben aprovechar estas condiciones para desarrollar todo tipo de acciones de

PAÍS	PUERTO	TRÁFICO MARÍTIMO		
		Carga	Pasaje	Deportivo
España	Almería	X	X	
España	Málaga	X	X	
España	Marbella			X
España	Algeciras	X	X	
España	Ceuta	X	X	
España	Melilla	X	X	
Marruecos	Alhucemas	X	X	
Marruecos	Tetuán			X
Marruecos	Nador			X
Argelia	Orán		X	X

(Se han señalado las actividades marítimas más importantes).

cooperación marítima dirigidas al desarrollo económico, la innovación y el conocimiento solidario, por encima de las diferencias geopolíticas. Ello hará que personas, empresas y políticas puedan trabajar conjuntamente en proyectos que aumenten el nivel de vida de las respectivas poblaciones de uno y otro lado del mar de Alborán. Esta propuesta no es nueva, pues ya está siendo impulsada por la UE para todo el Mediterráneo con el Programa Europeo de Vecindad y Cooperación Transfronteriza para la Cuenca Mediterránea.

Así, la UE, desde 2008, ha propuesto una política de buena vecindad nort-sur en el Mediterráneo que impulsa proyectos estratégicos para distintas áreas geográficas que tendrán que ser propuestos a un Comité de Control Conjunto. Estos deberán tener en cuenta las sinergias posibles de los diversos sectores económicos afectados, con los objetivos siguientes:

- Promover la mejora social y económica de los territorios, centrándose en la utilización de la investigación e innovación para conseguir el desarrollo de las poblaciones afectadas, además de producir sinergias que complementen las posibilidades ofrecidas por las naciones comprendidas en el área, pero también aquellas que quieran incorporarse al

- proyecto desde el exterior.
- Promover el desarrollo sostenible medioambiental que contemple la protección de la naturaleza y la reducción de riesgos medioambientales, especialmente aquellos correspondientes al empleo más apropiado de la energía.
 - Promover la comunicación interpersonal de los distintos territorios que componen el área señalada, que sirva para mejorar el conocimiento, la cultura y las condiciones antropológicas de unos y otros, de forma que se establezcan o mejoren las condiciones de estabilidad.
 - Promover una política de intercambios, educación y formación entre las instituciones políticas y educativas para mejorar el desarrollo profesional entre los jóvenes de las distintas comunidades afectadas.



(El País, 17 de noviembre de 2012).

Desarrollo

Recientemente (23 de noviembre de 2012) ha sido presentado en la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Nador (Marruecos), por el Centro de Apoyo a la Calidad y Seguridad España-Marruecos (CACSEM), el proyecto de Cooperación Transfronterizo, que trata de la mejora en formación de calidad y seguridad de las empresas marroquíes, con la colaboración de organizaciones españolas. Para ello se establecerá un curso formativo y práctico en el que se desarrollarán las diversas normativas existentes de ámbito internacional que contienen los distintos manuales de gestión de calidad.

Así pues, se ha abierto por la UE un campo amplio de cooperación que financiará los distintos proyectos en todo el Mediterráneo. Esta iniciativa puede y debe ser aprovechada para una aplicación regional como es el mar de Alborán en lo referente a la cooperación marítima, aplicada a las actividades relacionadas con la mar, como podrían ser las siguientes:

TEMAS GENERALES

- Intercambios académicos en el ámbito de la formación marítima y pesquera.
- Programas de investigación oceanográfica.
- Proyectos de investigación de los fondos marinos.
- Formación de empresas mixtas para la mejora de los puertos.
- Cooperación para racionalizar el fenómeno migratorio.
- Prevención y neutralización de la polución marítima.
- Organización de medios para responder a los desastres naturales.
- Racionalización de los medios turísticos.
- Formación de empresas mixtas pesqueras y de acuicultura.
- Establecimiento de organismos conjuntos para el control, fomento y desarrollo de las actividades de cooperación marítima.
- Como proyecto «estrella», se podría proponer a la UE la financiación del túnel del estrecho de Gibraltar, a 300 m de profundidad entre punta Malabata (Tánger) y punta Paloma (Algeciras), que sería un proyecto estratégico de gran nivel para la unión intercontinental.

Conclusión

Todos los proyectos que pudieran derivarse de la aplicación de esta política de cooperación marítima en el área del mar de Alborán deberían realizarse en el ámbito y con la cobertura de la Política Europea para el Mediterráneo, de donde se recibirían los apoyos necesarios para su financiación, promovida por las naciones interesadas y los organismos regionales afectados.

Destacan por su valor estratégico para esta región marítima los proyectos referentes al turismo, la pesca, las migraciones, la energía, el medioambiente, que se consideran de más fácil realización.



TEMAS PROFESIONALES



LIDERAZGO EN EL SIGLO XXI

Narciso M. LOZANO DICHA
Sargento de la Armada (RV)
Luis VILAS BUENDÍA

Sociólogos, docentes de la Universidad de Zaragoza

El mejor líder es aquel que la gente apenas sabe que existe. Y cuando el trabajo está hecho, ellos dirán, lo hicimos nosotros.

Lao Tse



UNA de las buenas definiciones del concepto de liderazgo se debe al político y Nobel de la Paz H. Kissinger: «La tarea del líder es mover a su gente desde donde se encuentra hacia donde no ha estado...». Posiblemente sea la que más se aproxima a las necesidades actuales de liderazgo en las Fuerzas Armadas, en un mundo cambiante a velocidad de vértigo y en una realidad fruto del cruce multicultural impensable hace poco tiempo. Si abordar esta realidad es difícil en la sociedad civil, inmersa en el individualismo, rodeada de unas posibilidades para la comunicación como nunca antes había tenido el ser humano, en la Armada, donde se convive en un espacio limitado

durante largos periodos de tiempo, la complejidad aumenta exponencialmente.

La Real Academia de la Lengua aporta una definición del líder que invita a la reflexión: «Persona a la que un grupo sigue, reconociéndola como jefe u orientadora» (1).

En estos tiempos en los que todo anda revuelto, ¿qué puede llevar a reconocer a un líder? Partamos de una primera aproximación: los valores actuales no son mejores ni peores que los de antaño. Solo son diferentes.

Un nuevo líder para un nuevo siglo

El significado actual de liderazgo ha cambiado mucho con respecto al concepto que se tenía en el siglo xx. Hoy en día, gracias a las comunicaciones y las nuevas tendencias sociales, las aspiraciones son otras; las personas que admiramos no reúnen las virtudes o defectos que se pedían anteriormente. La palabra *líder* nos transmitía una impresión muy concreta: aquella persona capaz de inspirar y guiar a individuos o grupos.

Nuestro mundo se ha transformado, o mejor dicho, vive en acelerada transformación. Por primera vez la sociedad es mayoritariamente urbana y superpoblada. En los albores del nuevo milenio más de la mitad de la población vive en grandes centros urbanos o zonas conurbadas. La población de la Tierra se ha multiplicado por cinco en poco más de un siglo. Las grandes corrientes migratorias actualmente han disminuido, las poblaciones están más asentadas y los movimientos de las personas son, por primera vez en la historia, de ida y vuelta. Esta nueva sociedad está modificando los paradigmas de muchos aspectos de la vida, el relativismo ha desplazado a las grandes concepciones ideológicas. Lo que entonces era una verdad, predecible y estable, hoy se discute desde todas las perspectivas. El liderazgo del nuevo siglo sugiere un cambio de enfoque y de una práctica sujeta a las realidades presentes, tanto en lo privado como en lo público, en lo individual o en las organizaciones. Parece evidente la necesidad de un liderazgo diferente, centrado en el colectivo y distante de aquellos individuos *tocados* de una especie de gracia divina (2).

El liderazgo del pasado no es el idóneo para afrontar los complejos problemas actuales. Aquel estaba apoyado en individuos capaces de inspirar e

(1) Búsqueda en <http://lema.rae.es/drae/?val=lider> (30/10/2012).

(2) Siguiendo a Max Weber (1994), «debe entenderse por carisma la cualidad que pasa por extraordinaria (condicionada mágicamente en su origen, lo mismo si se trata de profetas, que de hechiceros, árbitros, jefes de cacería o caudillos militares), de una personalidad por cuya virtud se la considera en posesión de fuerzas sobrenaturales o sobrehumanas —o por lo menos especí-

influnciar a los demás para poder gestionar problemas y alcanzar metas, se basaba en un tipo de *héroes* que suplían las carencias del resto.

El nuevo contexto reclama diferentes exigencias. Podemos presentarlo aquí escuetamente sin formalidades: «Un líder es aquel capaz de levantar su cabeza por encima de la de los demás, poniéndose al frente y al que, a pesar de los tomates y huevos que le lanzan por este motivo, solo le preocupa seguir adelante, siguiendo un ideal y creando el camino que permita ver a los demás que es posible». Esta nueva representación de un liderazgo que podemos llamar *posheroico* aparece al final del siglo xx. Fundamentada en una relación sostenida en el tiempo desde *abajo hacia arriba*, facilitando construir comunidad y compartir el poder, en una sociedad, en sus relaciones sociales cada vez más horizontal y en aquellas del individuo con lo público. Se cuestiona el sentido jerárquico y verticalista de la organización social, emergen con fuerza organizaciones sociales y movimientos, redes incontrolables que no solo gestionan intereses particulares y grupales, sino que incluso ocupan los espacios de la política.

Podemos identificar tres aspectos comunes en esta nueva tipología del líder: el liderazgo compartido, el liderazgo como una relación, y el liderazgo en la comunidad. Partiendo del supuesto de que todos tenemos cualidades de liderazgo que pueden ser agrupadas y que las utilizaremos cuando sea necesario, en el trabajo con otros o en cuestiones transcendentales de la comunidad.

Así, el liderazgo desde una perspectiva de relación gira en torno a la idea de una red de relaciones fluidas y se sustenta sobre los significados del empoderamiento, la participación, la colaboración y el servicio.

El liderazgo en la comunidad tiene a esta como el espacio donde la relación de liderazgo se lleva a cabo. Supone un cambio de la competencia y el egocentrismo, aportando un modelo nuevo para la organización, la práctica de nuevas formas de relación y la promoción de valores tan importantes como la confianza, el compromiso, el intercambio y la propiedad (Kofman y Senté, 1993)

La mayoría de los programas de formación en liderazgo coinciden en la formación a corto plazo y de manera genérica de arriba hacia abajo, con un enfoque que se vuelca en el crecimiento personal del líder más que en el desarrollo sistemático de los grupos que desean lograr un cambio en su entorno o adaptarlo en el mismo con una perspectiva dirigida al individuo.

Así, el liderazgo para el siglo XXI es *integral*: se centra en grupos y *organizaciones*, no en los individuos, e involucra al grupo en el corazón, mente y espíritu. Las fuerzas motrices de esta filosofía son: la comunidad —el corazón

ficamente extraordinarias y no asequibles a cualquier otro—, o como enviado del dios, o como ejemplar, y en consecuencia, como jefe, caudillo, guía o líder». Así, el líder carismático es aquel que se pone frente a las masas, y no estas las que lo ponen al frente de ellas. Esto es así porque él lo desea y tiene «cualidades para ello».

del liderazgo de un grupo—, la visión, el aprendizaje —que estimula la mente— y la acción —que estimula el espíritu—. Así el desarrollo del liderazgo pasa de estar centrado en el individuo a dirigirse al colectivo, a la construcción de relaciones y programas de desarrollo por los participantes en el proceso. Aparece el concepto de *colíderes*, como «aquellos comprometidos con la acción concertada hacia una visión colectiva» (Vandenberg y Sandmann, 1995).

El desarrollo comunitario fomenta el espíritu de grupo y proporciona el crecimiento de su compromiso, identidad, lealtad y voluntad de trabajar por un objetivo común. El desarrollo de la organización es el aumento de la capacidad del grupo para participar en una acción concertada y eficaz en la búsqueda de la consecución de sus objetivos. El perfeccionamiento del liderazgo es el crecimiento de las capacidades de las personas para facilitar el desarrollo de la comunidad y de la organización. Así su objetivo es el perfeccionamiento de las capacidades de los individuos para construir tanto el espíritu comunitario del grupo como su capacidad para participar en una acción eficaz.

El liderazgo bajo esta nueva concepción no se amolda a la tradicional noción común de líder como héroe. Se cimenta en facilitar el desarrollo del grupo de aprendizaje valorando su diversidad y explorando los conflictos de manera constructiva. Este proceso se asienta en el respeto, aliento y construcción de la comunidad. El método más eficaz de garantizarlo es conceder a los participantes el control del proceso de aprendizaje mediante la colaboración en un proceso en curso de la visión, planificación, toma de decisiones y reflexión sobre sus experiencias de aprendizaje. Así, «el liderazgo es un conjunto de relaciones» primero entre los miembros del grupo y después de la organización. Por ello esta concepción implica un enfoque centrado en el perfeccionamiento del liderazgo de grupo enfocado al desarrollo organizacional y su capacitación.

Este marco conceptual no es una nueva receta, ni supone un programa o nuevo plan académico. El desarrollo del liderazgo desde esta perspectiva no es una mercancía que se oferta. Ni es un manual o una reiteración de habilidades. Es una perspectiva diferente, con un conjunto de ideas que nos lleva a otra manera de pensar. Su propósito es proporcionar una lectura actual. Conseguir una visión impulsada desde los valores guía para pensar y trabajar desde y para la organización. La adopción de este modo de pensar suele requerir cambios sustanciales en la práctica personal, el pensamiento conceptual y en su aplicación en la organización.

Para pasar del concepto a la práctica, se requiere ser creativo y persistente. El tiempo, compromiso y recursos deben ser dedicados de manera decidida a la aplicación en el desarrollo de los programas de desarrollo organizacional.

Percibimos así «un nuevo tiempo en el desarrollo de liderazgo, que se determina por la comunidad, el aprendizaje, la visión y la acción. Probable-

mente el nuevo paradigma de este nuevo liderazgo es que se centra en las personas».

Los valores del líder del siglo XXI

Desde esta realidad observamos unos valores que concurren en los nuevos líderes. Podemos así identificarlos como los valores del nuevo liderazgo:

- *Visión de conjunto*. Enfocada en el futuro y cimentada en las fortalezas del grupo/equipo, es el punto de partida para el desarrollo de una visión compartida. Esta perspectiva involucra el espíritu individual, da sentido y objeto al esfuerzo grupal e individual, facilitando a los individuos buscar por encima del propio interés manteniendo la motivación.
- *Liderando juntos*. En una organización, el rol de liderazgo es compartido y todos se hacen responsables del proceso y de la acción. La confianza se forja desde el primer momento con una comunicación honesta y abierta. Los directivos promueven el desarrollo de cada persona mediante el modelado, la enseñanza inspiradora, la delegación y el servicio.
- *Aprendiendo juntos*. Los miembros del grupo aportan no solo conocimientos, sino que también construyen conocimiento nuevo mediante ciclos de aprendizaje, que implican planificación, actuación y reflexión en equipo.
- *Construcción de la comunidad*. En el corazón de una comunidad con fuertes relaciones dentro del grupo, la confianza es forjada por la visión, lo que lleva a aprender y a actuar juntos. El sentido de comunidad se refleja en los sentimientos de identidad y compromiso, en la aceptación y el aprecio de la diversidad y en los procesos constructivos para el examen y la mediación de conflictos.
- *El desarrollo de la energía*. Todo equipo/comunidad requiere de energía colectiva, que es la capacidad del grupo para su desarrollo y obtención de los recursos necesarios para alcanzar los objetivos. Para conseguirla, debe centrarse en el desarrollo de la organización, especialmente con la creación de capacidades. La energía colectiva requiere de la promoción de la propiedad colectiva de la visión, del aprendizaje, la planificación, la toma de decisiones y la acción en común.
- *Actuar juntos*. Actuando en conjunto se concentra la energía colectiva y se da vida a una visión común. El proceso de esta acción común demanda del trabajo en equipo, análisis de políticas y estrategias, y de la organización eficiente de los activos del equipo y de sus recursos.

El líder o líderes están comprometidos con el proceso, dedicados al bienestar del grupo y distanciados de la necesidad de perpetuar su poder y control.

- *La comunicación.* En un equipo u organización la comunicación interpersonal debe ser sólida. La mejora de la comunicación demanda la práctica del diálogo: primero siempre *escuchar para comprender*, reflexionar las opiniones, mantener la mente abierta; así, en medio de la diversidad, se arriba al terreno común. El intercambio de información aumenta la confianza, contribuye a una eficaz colaboración y consigue afianzar una acción pertinente y bien dirigida. La creación de redes es el medio más eficaz para la forja de una amplia red de puntos de encuentro que pueden conducir a una posible cooperación y a la construcción de espacios comunes.

A modo de conclusión

Hemos comentado que una característica de nuestra sociedad hoy es el continuo cambio en el que vive. Así, el objetivo más inmediato de cualquier grupo será gestionar ese cambio y, por ello, los conflictos que se generan en cualquier transformación. Encontrar los beneficios derivados de cualquier conflicto grupal solo puede ser fruto de un esfuerzo colectivo. Esto nos lleva a un liderazgo surgido desde el seno del grupo. La dirección de equipos, el liderazgo al fin y al cabo, va a encontrar su escollo principal en gestionar el cambio. Cualquier cambio siempre es percibido como inseguridad, porque aporta incertidumbre por el futuro (Costa M. y López E., 2002).

Hemos analizado una nueva propuesta de liderazgo que parte desde el seno del equipo, una proposición diametralmente opuesta al modelo anterior que hemos llamado *heroico* pero que también podemos denominar *piramidal*. La mejor herramienta para vencer el conflicto que se deriva del cambio es familiarizarse con la gestión colectiva. Cualquier modificación o cambio del grupo debe asumirse como propio. Como nos ratifican las conclusiones del análisis de 18 estudios realizado por Longest (1990) sobre el cambio en las organizaciones, los cambios con probabilidad de éxito utilizan enfoques participativos, esto es, los superiores buscaron la participación de los subordinados en la toma de decisiones. Así, una organización puede tener una planificación adecuada, control, seguimiento y procedimiento organizativo, pero no sobrevivir por falta de un líder apropiado que los acompañe al objetivo.

BIBLIOGRAFÍA

- COSTA, M., y LÓPEZ, E.: *Los secretos de la dirección. Manual práctico para dirigir organizaciones y equipos*. Pirámide. Madrid, 2002.
- KOFMAN, F.; SENGE, Peter M.: «Communities of Commitment: The Heart of Learning Organizations», in Chawla & Renesch's (ed.) *Learning Organizations: Developing Cultures for Tomorrow's Workplace*. Portland, Oregon: Productivity Press, 1995, pp. 14-43. (También en *American Management Association*, 1993.)
- LONGEST, B.: *Management Practices for the Health Professional*. Norwalk, Connecticut, Appleton and Lange. 1990.
- SANDMANN, L. R.; VANDENBERG, L.: «A Framework for 21st Century Leadership». *Journal of Extension*, 33 (6). Retrieved November 15, 1995.
<http://www.joe.org/joe/1995December/a1.html>
- WEBER, M.: *Economía y Sociedad*. FCE. México, 1944.



Unidad de GNE en adiestramiento.
(Foto: J. Mátz-Sanz).

EL MANTENIMIENTO CENTRADO EN LA FIABILIDAD (RCM) VERSUS LA CUENTA DE LA VIEJA

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



OS que llevamos el tiempo suficiente trabajando en el mantenimiento de los sistemas que se emplean en la Armada (en los buques, las aeronaves, las armas y los medios de la Infantería de Marina, las instalaciones de tierra, etc.) somos absolutamente conscientes de que es muy corriente que se cumpla el siguiente principio: «si sabemos que existen diez maneras posibles de que un aparato pueda fallar, y mediante estrategias de mantenimiento logramos preverlas, entonces surgirá inevitable y rápidamente una undécima posibilidad de fallo que, por supuesto, no estaba contemplada ni por asomo».

Ignoro quién es el autor de este teorema lógico que acabo de citar: unos dicen que un pesimista recalcitrante, otros que el famoso Murphy (no creo que este señor sea el único creador de tantísimos dichos a él imputados que hacen apología de la mala suerte). No importa, sea quien sea quien estipuló que a la hora de prevenir averías siempre se manifestarán, tarde o temprano (y no pocas veces más temprano que tarde), aquellas que no habíamos previsto, está bendecido por la razón que otorgan los hechos empíricos e inexorables. Y si alguien se atreve a desdecir esta ley implacable, es que no ha estado destinado en los arsenales de nuestra Armada. Además, me atrevo a certificar que «normalmente cualquier solución acarreará nuevos problemas». Por eso, los que ya llevamos navegadas más millas por la popa que las que nos quedan por la proa seamos tan reacios a modificar un sistema... De ahí que no sea una estupidez estar plenamente convencido de que es imprescindible cumplir otro principio lógico, no menos irrefutable, que dice que «si funciona, no lo desmontes».

El RCM

En realidad, la política de mantenimiento denominada RCM (*Reliability Centered Maintenance*: Mantenimiento Centrado en la Fiabilidad) está sustentada en las premisas que acabo de apuntar. Ni más ni menos. Lo que pasa es que sus autores, F. Stanley Nowlan y Howard F. Heap, han tenido la virtud de otorgarle cuerpo de doctrina con los marchamos estadísticos y probabilísticos necesarios para convencer a los que necesitamos ecuaciones que corroboren que los datos satisfacen una determinada ley matemática. Permítame, paciente lector, que someramente exponga el devenir histórico del RCM.

Al principio, el RCM se desarrolló para atender exclusivamente a la aviación civil; después, otras industrias (la Armada también) han ido adoptándolo.

Hasta la década de 1960, el mantenimiento en las compañías aéreas estaba basado en que cada componente alcanza una «edad establecida», en la cual tendría que someterse a una revisión completa para garantizar la seguridad y la fiabilidad. Sin embargo, la FAA (*Federal Aviation Administration*) de los Estados Unidos, frustrada por su incapacidad para controlar la tasa de fallos de ciertos tipos de motores, realizó un extenso estudio sobre la evolución de la fiabilidad con la edad de los sistemas. En este trabajo se identificaron seis modelos de fallo. Son los siguientes:

- Modelo A: es la conocida *curva de la bañera*. Este modelo se da en aquellos sistemas cuya probabilidad de fallo es muy alta al principio de su vida operativa (durante el llamado *periodo de rodaje*); después se mantiene prácticamente constante; y en el último tercio de vida vuelve a crecer casi exponencialmente.
- Modelo B: muestra una probabilidad de fallo constante, o ligeramente creciente, que termina en una zona de mayor crecimiento.
- Modelo C: indica un incremento lento de la probabilidad de fallo.
- Modelo D: se detecta una baja probabilidad de fallo cuando el componente es nuevo, seguida de un incremento hasta un nivel constante.
- Modelo E: presenta una probabilidad de fallo constante.
- Modelo F: empieza con una alta probabilidad de fallo, correspondiente al periodo de rodaje, que decae hacia una probabilidad constante o de crecimiento lento.

Sin embargo, el hallazgo más sorprendente fue la frecuencia con la que cada uno de estos modelos se presentaba en la aviación civil. La FAA demostró que nada menos que el 82 por 100 de los sistemas siguen los modelos E y F, contradiciendo la creencia que existía hasta entonces de que, a medida que un equipo se va haciendo más viejo, es más probable que falle; creencia que había conducido a la idea errónea de que cuanto más a menudo se hiciera la revisión general, más protección contra los fallos habría. Además, la investi-

gación también llegó a la curiosa conclusión de que «las revisiones generales programadas» pueden *aumentar* el número de fallos, introduciendo los llamados *fallos de rodaje* en sistemas que, si no hubiesen sido revisados, habrían permanecido operativos.

Como consecuencia, se desarrolló un nuevo método para diseñar programas de mantenimiento que, tras varias tentativas y aproximaciones, terminó siendo lo que hoy conocemos como RCM. La Armada de los Estados Unidos empezó a ponerlo en práctica a partir de 1990 aproximadamente, y nosotros una década después.

El método RCM se basa en el principio de que no se realizará ninguna tarea de mantenimiento preventivo hasta que esté justificada su necesidad, lo que conlleva un sorprendente ahorro en los costes (1). Con este método se decide si es necesario o no dicho mantenimiento preventivo, o si el mantenimiento debe basarse en el tiempo o en la condición o estado en el que se encuentre un sistema.

La cuenta de la vieja

Los españoles siempre hemos sido más prosaicos (lo llevamos en la sangre, como dignos descendientes que somos de los conquistadores del Nuevo Mundo o de los soldados de los Tercios de Flandes) y, gracias a Dios, lo seguiremos siendo porque si no dejaríamos de ser nosotros mismos. Es nuestro carácter.

Y nosotros, sin descartar los datos aportados por el método RCM, apoyándonos en nuestra idiosincrasia, empleamos además otra estrategia que denominamos «la cuenta de la vieja». Con esa señora entrañable evaluamos las necesidades de dinero, las tareas de mantenimiento, las horas de reparación, los repuestos, etc., que invertiremos en nuestros equipos, componentes y sistemas.

Lo curioso y sorprendente es que las canas de esta viejecita le dan —nos dan— la razón en un porcentaje elevadísimo de casos. Me atrevería a decir que el nivel de confianza de las previsiones que realiza esta entrañable chica de oro supera el 90 por 100. Por ello, creo que no sería mala idea que comparásemos los cálculos realizados empleando los algoritmos basados en la susodicha cuenta de la vieja con los resultados que ofrecen los sistemas informáticos más sofisticados que ponderan funciones de probabilidad según la distribución de Weibull, la normal o la de Poisson, o cualesquier otra de las

(1) Por ejemplo, en el *Boeing 747* solo se necesitan 66.000 horas-hombre de inspección estructural para las primeras 20.000 horas de vuelo siguiendo la metodología RCM, frente a los cuatro millones de horas-hombre que se empleaban en el *Douglas DC-8*, un avión más pequeño y menos complejo, pero en el que se siguieron estrategias tradicionales de mantenimiento.

muchas herramientas de cálculo que se manejan en ese ámbito... y en el RCM. Quizá le daríamos más validez a lo que esa señora dice, que no es otra cosa que lo que la experiencia demuestra y el sentido común aconseja. Pero, ¿cómo revestimos de ecuaciones a esta entrañable dama?, ¿cuál es el algoritmo que reproduce el modelo que indica el sentido común?

El ojo clínico. El olfato policíaco. La mosca detrás de la oreja

Me temo que las preguntas anteriores se quedarán en el aire durante mucho tiempo pues, hoy por hoy, por mucho RCM que apliquemos, no tienen respuesta, porque, simplemente, no existe ninguna fórmula ni base de datos que sea capaz de gestionar la intuición, ese ojo clínico que, con solo un vistazo, permite al médico evaluar los padecimientos de su paciente aunque los análisis de sangre, orina y sabe Dios qué digan que su salud es de acero martensítico (los más duros y mecánicamente resistentes, pero también los más frágiles y menos dúctiles); o ese olfato del detective que sabe por dónde buscar y qué pistas seguir para descubrir al culpable; o ese zumbido que todos hemos sentido alguna vez cuando decimos que tenemos una mosca detrás de la oreja revoloteando.

¿Qué ecuación o ecuaciones matemáticas pueden sustituir y predecir las lecturas de tal ojo clínico (no solo de los médicos, sino también de los que nos dedicamos al mantenimiento); o los olores que percibimos a través de esa nariz policíaca de la que estamos dotados; o las trayectorias erráticas de la mosca orejera? ¿En qué parte de nuestra anatomía residen esos sensores tan sofisticados con los que Dios nos ha provisto? ¿En el cerebro? ¿Qué ordenador es capaz de simular esas intuiciones? Tal vez, con los desarrollos de la llamada inteligencia artificial, algún día haya algo que se asemeje. Aunque mi intuición, cómo no, me informa de que jamás conseguiremos construir un aparato que sustituya con fiabilidad esos mecanismos que, sin que sepamos cómo, nos ponen inmediatamente en guardia.

Definitivamente, no tenemos cinco sentidos, ni seis contando el menos común de todos ellos, sino al menos tres más: la vista del ojo clínico, el olfato del detective y el oído mosqueado... y quién sabe si muchos más, como la percepción de lo que va a ocurrir en el futuro, el tacto a la hora de hablar con alguien, la vista de lince (ahora llamada también ojo de halcón por los que se dedican al tenis), el instinto, la memoria selectiva, la capacidad de discriminar entre muchas opciones sin saber por qué descartamos unas frente a otras, el razonamiento implícito... En definitiva, todo aquello que ayuda a la famosa vieja a llevar su cuenta con tanta precisión y eficiencia.

EL CUARTEL GENERAL DESPLEGABLE DE LA FUERZA DE INFANTERÍA DE MARINA

Francisco de P. BISBAL PONS



L pasado mes de diciembre la Armada culminó el proceso de creación del Cuartel General Desplegable de la Fuerza de Infantería de Marina (FIM), alcanzando —con su certificación— el final de un camino que se iniciaba allá por el verano del 2009 y que estaba incluido dentro de la reestructuración de la Fuerza en la Armada.

En efecto, la nueva estructura —ordenada por una instrucción del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA)— modificaba de forma muy significativa la anterior, pasando de una organización donde el comandante general de la Infantería de Marina (COMGEIM) con su órgano auxiliar de mando estaban encuadrados en el Cuartel General

de la Armada, dependiendo directamente del AJEMA, a una en la que el COMGEIM se ubicaría orgánicamente como un mando directamente subordinado al almirante de la Flota (ALFLOT), con el cometido principal de la preparación de sus fuerzas y con su cuartel general en San Fernando.

Pero no fue esta la única novedad de la nueva organización para la COMGEIM (1). La nueva instrucción del AJEMA también contemplaba que su Estado Mayor tuviera «carácter *desplegable*, tanto en el ámbito nacional como internacional...», y añadía que «para desarrollar sus cometidos operativos y de preparación se le podrían asignar, con carácter temporal, unidades de superficie, submarinas y aéreas... además de otras unidades nacionales o extranjeras».

(1) El término COMGEIM se utiliza para referirse tanto al comandante general de Infantería de Marina como a la Comandancia General de Infantería de Marina.

Un proceso complejo

En efecto, si pensamos en la organización, plantilla y cometidos que tenía la COMGEIM en Madrid, todos ellos íntimamente relacionados con las funciones desarrolladas en el Estado Mayor de la Armada y orientadas a la preparación de la Infantería de Marina, es fácil imaginar que la evolución hacia esta «nueva» COMGEIM no iba a ser una empresa fácil.

La primera consideración que debemos tener presente es que el COMGEIM, como mando orgánico de la FIM, mantiene la responsabilidad de preparación de sus unidades. Es decir, de asegurar su alistamiento desde el punto de vista logístico y de planear y disponer el adiestramiento necesario, de manera que se puedan satisfacer los compromisos operativos establecidos por el mando. Por tanto, inicialmente la organización de su nuevo cuartel general en San Fernando no debería diferir tanto de la que ya tenía en Madrid.

La segunda y, quizá más importante, es que esta organización debe poder coexistir con una, funcionalmente diseñada para operaciones, que permita al COMGEIM el ejercicio del mando de aquellas fuerzas y medios puestos a su disposición.

Para realizar el diseño y organización del nuevo Cuartel General Desplegable (CGD) se estableció una hoja de ruta que incluía la redacción de un «concepto de empleo», una plantilla para el CGD con la descripción en detalle de todos sus puestos, unos procedimientos operativos y un plan de obtención de material y medios de apoyo necesarios para su despliegue y funcionamiento. Una vez conseguidos estos requisitos, también fue necesario un calendario que permitiera el adiestramiento del cuartel general, antes del paso final, que era su evaluación y certificación.

Concepto de empleo del CGD de la FIM

El «concepto de empleo» constituye sin duda el fundamento sobre el que debe apoyarse este nuevo proyecto.

El ALFLOT, en su instrucción de desarrollo de la organización de la Flota de diciembre del 2009, ya previó que el CGD del COMGEIM debería especializarse en «proyección del poder naval sobre tierra, mediante la realización de operaciones en la costa iniciadas en la mar, incluyendo acción en tierra, hasta nivel División».

La directiva emitida por el AJEMA en 2010, para el alistamiento y la certificación de unidades y estados mayores, especifica que el CGD del COMGEIM será de nivel 2 o, lo que es lo mismo, «el máximo nivel de conducción de operaciones para los estados mayores desplegables de la Armada, ubicado en el límite superior del nivel táctico». Este mismo documento asigna el nivel CTF/CTG al mando de este CGD para operaciones



Entrenamiento de tiro para personal del equipo EOS. Despliegue de la fragata *Méndez Núñez* en la Operación ATALANTA. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

terrestres y sobre tierra desde la mar. La propia directiva establece que este nivel de mando no refleja solo la entidad de la fuerza a mandar, sino también la capacidad de interactuar con otros cuarteles generales de la autoridad superior o del mismo nivel, y con organismos civiles y diplomáticos nacionales o internacionales que tengan una influencia directa en el desarrollo de las operaciones.

Posteriormente, el AJEMA en su instrucción para la creación de los estados mayores desplegados, al referirse al CGD del COMGEIM se reafirma en lo reseñado en los párrafos anteriores y añade que «se podrá constituir como un mando operativo capaz de conducir operaciones, normalmente en el ámbito marítimo-litoral y/o terrestre, de acuerdo con sus capacidades y la doctrina en vigor. Su máximo nivel de ambición será el de mando de una operación específica». En cualquier caso, estas operaciones podrán incluir el empleo de unidades en tierra en operaciones distintas a las anfibia, que mantendrán la estructura de mando que determine la doctrina naval. A pesar de establecer lo anterior como un nivel máximo, se contempla conducir operaciones que incluyan más de una agrupación táctica, en el ámbito conjunto o conjunto-combinado, y que además cuenten con los apoyos de buques y aeronaves de la Armada o de otros ejércitos.

La tipología de las operaciones bajo el mando del COMGEIM podría estar descrita como aquellas de carácter expedicionario, de naturaleza naval o conjunta, realizadas en la zona marítimo-litoral y cuyo esfuerzo principal se desarrolle en tierra, utilizando principalmente medios de la Armada. Esta definición no descarta, como ya adelantaba la instrucción del AJEMA, la posibilidad de realizar operaciones en el ámbito internacional, integradas en las organizaciones internacionales a las que España pertenece.

Este nuevo CGD se establecería normalmente a bordo de un buque de mando o bien en instalaciones semipermanentes en tierra.

Estos serían los ingredientes para confeccionar el muy nombrado pero poco explicado «nivel dos estrellas».

¿Cómo debemos entender esto? Bien, este cuartel general asesora a un mando emplazado en el interfaz entre los niveles táctico y operacional, pero normalmente más inclinado al lado del primero que del segundo. Su estructura funcional le debe permitir el ejercicio del mando de las unidades tácticas con fluidez y, a su vez, tiene que ser capaz de activar los mecanismos necesarios para alimentar el «ritmo de batalla» de un mando de nivel operacional o estratégico, de carácter nacional o internacional. Esto implica necesidades adicionales de personal para actuar como enlace del mando superior o formar parte de grupos de función (JCB, JTCCB, JOPG, etc.) (2). Igualmente, el estado mayor tendrá que desarrollar funciones que, en este nivel, son de mayor intensidad que en niveles tácticos; entre estas podrían estar las de planeamiento, información pública, INFO OPS, *targeting*, gestión de ROE, CIMIC, etcétera.

Actuando independientemente como mando de teatro, deberá también poder interactuar con agencias estatales nacionales o supranacionales, así como con organismos internacionales o regionales, organizaciones no gubernamentales o incluso otros actores locales, no necesariamente reconocidos legalmente, como jefes tribales, líderes religiosos, etc. Por tanto, el COMGEIM deberá estar preparado para interactuar con todos estos «actores externos» y el CGD deberá incluir al personal y procedimientos necesarios para asesorarle.

Esta organización podría desplegar a bordo de un buque de mando de la Armada (3) o bien mediante la utilización de instalaciones permanentes o semipermanentes en tierra. De este modo, se podría operar en modo 24/7 (horas diarias/días a la semana) por un periodo estimado de cuatro meses.

Esta capacidad de mando, control y coordinación, unida a la posibilidad de integrar un paquete de fuerza que podría incluir una o más agrupaciones terrestres, navales, aéreas y de guerra naval especial, tanto en el ámbito espe-

(2) JCB: *Joint Coordination Board*, JTCCB: *Joint Targeting Coordination Board*, JOPG: *Joint Operational Planning Group*.

(3) Actualmente el buque de asalto anfibio (BAA) *Castilla*, o el LHD *Juan Carlos I*, proporcionan la capacidad de instalación de un CGD de «nivel dos estrellas».

cífico como en el conjunto, ofrece unas enormes posibilidades operativas que convierten a este conjunto en una extraordinaria herramienta para la gestión de crisis.

Para que esto sea posible, es necesaria una interpretación «progresista» de la doctrina, permitiendo al COMGEIM el empleo de las fuerzas asignadas de la manera más rentable posible, evitando caer en la trampa de conceptos doctrinales anticuados que limitan las posibilidades de mando, amparándose en argumentos que no están en la actualidad justificados ni por las posibilidades de empleo de las fuerzas ni, mucho menos, por la capacidad del mando.

Organización y generación del CGD

Como se mencionaba anteriormente, el CGD parte de una organización funcional de «tiempo de paz», diseñada para el desarrollo de las funciones asociadas al apoyo a un mando orgánico.

Para ello, adopta una estructura clásica con las secciones habituales del estado mayor, además de una ayudantía mayor y los órganos de asistencia directa del COMGEIM. La plantilla actual está integrada por 75 personas. Esta experimenta una transformación, tanto cuantitativa como funcional, para convertirse en la del CGD. En efecto, de los 75 efectivos que componen la «plantilla de paz» se forma un núcleo (4) sobre el que, con personal de aumento, se conforma la «plantilla total» del CGD. Los efectivos de plantilla total están en torno a los 150, que son generados con personal de aumento, de acuerdo con una instrucción del ALFLOT para la generación, alistamiento, certificación y adiestramiento de los estados mayores desplegados (5).

Como es fácil deducir, pasar de un pequeño núcleo generador de unas 50 personas a un CGD completo de unas 150 es una tarea compleja que requiere un planeamiento y una preparación muy completos.

Entre los requisitos previos están la redacción de la descripción de los puestos de trabajo —*job descriptions*—, la de todos los procedimientos administrativos, los procedimientos operativos (SOP) y el plan para adiestrar el propio CGD, que incluye también el ejercicio para su certificación.

(4) Hay una parte del personal de la plantilla de paz que no está integrada en el CGD. El personal de la Ayudantía Mayor es necesario en el acuartelamiento de origen y, salvo circunstancias extraordinarias, no despliega. De este modo, el núcleo generador lo componen aproximadamente unas 50 personas.

(5) Este personal proviene de otras unidades de la FIM y del resto de la Flota.

La certificación

La certificación ha sido el último paso para dar el marchamo operativo a este nuevo cuartel general.

Bajo la dirección del ALFLOT, se organizó un ejercicio de puesto de mando (CPX), en el que se planteaba la situación en la que España intervenía con un paquete de fuerzas (6), como fuerza de entrada inicial (*Initial Entry Force*) en una zona de crisis, alejada unas dos mil millas del territorio nacional y donde debería permanecer desplegada aproximadamente por periodo de dos meses y medio.

En tan solo tres días, se consiguió integrar y preparar para el ejercicio a la plantilla total integrada por 153 efectivos a bordo del *Juan Carlos I*, que proporcionaba su capacidad como buque de mando.

La fase de ejecución se realizó durante cuatro días, en los que se sometió al CGD, y más concretamente a su Estado Mayor, a un intenso «ritmo de batalla» (7) en el que, mediante la creación de situaciones e incidencias, se provocó la toma de decisiones, su seguimiento, control, supervisión y valoración sucesiva de la situación.

La evaluación del CGD fue llevada a cabo por un equipo de unos 12 oficiales, organizado a tal efecto, liderado por un oficial general. Se da la circunstancia de que esta es la primera vez que se evalúa, en el ámbito puramente específico de la Armada, a un cuartel general de dos estrellas.

Como cuestión anecdótica se puede mencionar que, durante el periodo de ejecución del ejercicio, y por primera vez en la historia, el COMGEIM izó su insignia en un buque de la Armada.



(6) Las fuerzas al mando del COMGEIM incluyeron una agrupación (TG) de IM, una del ET, una agrupación naval, una de Guerra Naval Especial, un TG de aviones de patrulla marítima, un elemento logístico avanzado (FLS) y una unidad aérea embarcada compuesta por una combinación de aviones y helicópteros a bordo de los buques.

(7) Traducción del más conocido término en inglés *battle rhythm*.

GÉNESIS DE UN MÁSTER UNIVERSITARIO DE Y PARA LA DEFENSA: EL MÁSTER UNIVERSITARIO EN LOGÍSTICA Y GESTIÓN ECONÓMICA DE LA DEFENSA

Jesús A. PERDICES MAÑAS



A implantación del proceso de Bolonia y la Ley de la Carrera Militar de 2007 (LCM) (1) nos llevaron a plantearnos la situación en la que se encontraban las enseñanzas de perfeccionamiento de los oficiales de Intendencia de la Armada.

A continuación vamos a presentar un resumen de cómo fue la génesis y evolución de un proyecto que se materializó al comenzar su docencia durante el curso académico 2011-2012, amparado por la Universidad Complutense de Madrid en colaboración con el Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada (CESIA).

Podemos afirmar que el camino emprendido durante estos cuatro años no ha sido fácil, aunque el proyecto nos ha mantenido ilusionados. Quizá hubiera podido mejorarse. De cualquier forma consideramos que supone una aportación de alto valor añadido tanto a nivel universitario como profesional.

(1) Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar.

La génesis de la idea

Nos situamos a la vuelta del permiso de verano del año 2007, cuando el entonces director (2) del CESIA nos planteó que pensáramos sobre temas para el Consejo de Enseñanza de la Armada que iba a celebrarse a finales de año. Consideramos interesante hacer una propuesta sobre la necesidad de definir un curso específico que cumpliera los requisitos que se establecen en la citada LCM, para el ascenso a teniente coronel.

La citada ley recoge el planteamiento general de que todas las enseñanzas deben ir referidas al sistema educativo general.

La carrera militar

La carrera militar está definida en España en la LCM, donde se determinan los cuerpos y escalas de los Ejércitos y la Armada, así como sus funciones. El artículo 43 establece que la enseñanza en las Fuerzas Armadas «comprende la formación integral, la capacitación específica del militar en su ámbito profesional, su formación continuada y la permanente actualización de sus conocimientos encaminada al correcto desempeño de sus cometidos y al adecuado ejercicio de sus funciones y facultades». Asimismo, dicha enseñanza «está integrada en el sistema educativo general y, en consecuencia, se inspira en los principios y se orienta a la consecución de los fines de dicho ordenamiento jurídico, con las adaptaciones debidas a la condición militar».

La formación correspondiente a cada momento va a ser una necesidad de la organización para dotar a sus oficiales de las capacidades necesarias para el cumplimiento de sus cometidos en cada escalón profesional y de responsabilidad. Por ello se plantea una *formación de perfeccionamiento progresiva* que cumpla los parámetros establecidos para los posgrados oficiales, comenzando por los empleos de menor nivel.

También plantea la posibilidad de que determinados cursos se mantengan dentro del ámbito específico militar, aunque conserven el espíritu y la filosofía del sistema educativo general.

Por otro lado, el artículo 75.3 establece que para el ascenso a capitán de fragata/teniente coronel se exigirán titulaciones para una mayor especialización en el campo de actividad correspondiente a cada cuerpo. En particular, para el Cuerpo de Intendencia de la Armada detalla que se potenciará la capacidad en la ejecución de cometidos relativos a la actividad financiera, presupuestaria y de contratación, así como en lo relacionado con la logística de gestión.

(2) Coronel de Intendencia de la Armada Pedro Contreras Fernández.

Tras deliberaciones y estudio de pros y contras, llegamos al acuerdo de que era preferible un máster frente a la opción de un curso dentro del ámbito específico militar, que solo proporcionara el requisito de ascenso; un curso dentro del ámbito de las enseñanzas universitarias nos abriría la puerta también a la investigación y al doctorado. Es decir, este curso abre oportunidades, en vez de cerrarlas.

ENSEÑANZA DE PERFECCIONAMIENTO DE OFICIALES

		TENIENTE	CAPITÁN	COMANDANTE
Enseñanza Militar	OBLIGATORIA		CACES ¹	CURSO Art. 75.2 y 3 ²
	OPTATIVA	Aptitudes		
Sistema Educativo General	OBLIGATORIA			Máster Art. 75.2 y 3 ²
	OPTATIVA		Especialidades	

1. Curso de Ascenso a Oficial Superior.
2. Ley 39/07 de la Carrera Militar.

(Fuente: elaboración propia).

Las enseñanzas universitarias

El proceso de construcción del Espacio Europeo de Educación Superior (EEES) se inició en el año 1999 con la Declaración de Bolonia (3), que tiene como objetivo la adopción de un sistema flexible de titulaciones, comprensible y comparable, que proporcione una flexibilidad del mercado laboral a los titulados en el ámbito de la Unión Europea y países próximos, con un objetivo inicial determinado en el ámbito temporal del año 2010.

(3) Originalmente la Carta Magna de las universidades europeas de 1988; posteriormente, Declaración de La Sorbona de 1998. Finalmente, Declaración Conjunta de los Ministros Europeos de Educación reunidos en Bolonia el 19 de junio de 1999.

Las enseñanzas universitarias conducentes a la obtención de títulos de carácter oficial y validez en todo el territorio nacional se estructuran en tres ciclos, denominados respectivamente grado, máster y doctorado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales, de conformidad con el artículo 37 de la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades.

Debemos considerar que la adaptación de las enseñanzas militares de perfeccionamiento para oficiales es consecuencia tanto del desarrollo de la LCM como del resto de la normativa relativa al ámbito de la enseñanza superior (4) en España, y como transposición de los compromisos derivados del Proceso de Bolonia.

La primera aproximación. Viabilidad de los contenidos del proyecto

Comenzamos estudiando la viabilidad de diseñar un plan de estudios coherente y consistente en cuanto a dimensiones y contenidos. Esto nos proporcionaría una visión de las dimensiones, importancia y contenidos que deberían abarcarse para mantener una continuidad con relación a la oferta educativa de perfeccionamiento que se ofrece en el CESIA. Por ello partimos de los planes y programas vigentes, procediendo a analizar los factores comunes y, por otro lado, las peculiaridades de los contenidos relativos a cada uno de los cursos de cada perfil profesional del Cuerpo de Intendencia de la Armada.

Una de las primeras conclusiones que avanzamos fue la posibilidad de establecer programas modulares. Esto nos permitirá aportar una considerable flexibilidad de las enseñanzas.

Posteriormente, pasamos a estudiar las capacidades de que se pretenderían dotar, dependiendo de los posibles itinerarios a ofertar a aquellos que concurrirían a los cursos. Tanto los módulos como contenidos y capacidades a lograr nos llevaron a una segunda conclusión: los estudios que estábamos definiendo no solo debían ser dirigidos y ofertados al personal de Intendencia de la Armada y a los profesionales de empresas relacionados con ellos; el universo se ampliaba a todo el personal de las Fuerzas Armadas, sin exclusión, dado que todos estamos involucrados en funciones de apoyo logístico (sostenimiento, nuevos sistemas, programas —nacionales y multinacionales—, etc.). Esta conclusión iba a ser crucial en el dimensionamiento de los contenidos del proyecto para dar cabida a todos los posibles intereses, en cuanto a aspectos a profundizar.

(4) Ley Orgánica 4/2007, de 12 de abril, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades; y Real Decreto 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales.

Acciones cronológicas

Comienza con la propuesta del CESIA al Consejo de Enseñanza de la Dirección de Enseñanza Naval (DIENA) de 2007. En dicha propuesta el CESIA, como centro de la Armada cuya misión es el perfeccionamiento dentro de los estudios específicos para el personal del Cuerpo de Intendencia, y con el fin de aplicar los criterios de convergencia contenidos en la Declaración de Bolonia en lo referente a las enseñanzas de 2.º nivel, propuso organizar las enseñanzas de perfeccionamiento con una estructura acorde con el formato que establece la normativa española que desarrolla la comunitaria. Por ello, deberíamos tenerla diseñada en formato «máster» al ser formación de especialización académica y profesional, y en coordinación con un departamento de una universidad, dado que estas son las únicas entidades con potestad para organizar cursos y expedir titulaciones de posgrado con validez en el territorio nacional.

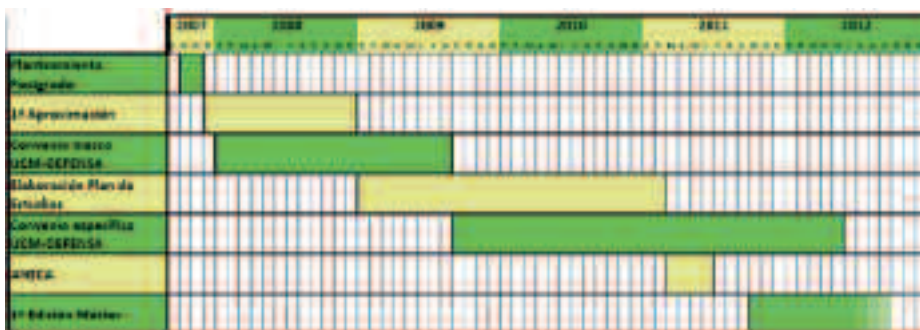
El 14 de noviembre de 2007 se planteó al almirante director de Enseñanza Naval (ADIENA) la posibilidad de iniciar el proceso conducente a la implantación en el CESIA, en colaboración con alguna universidad de Madrid, de los estudios de posgrado (nivel máster) adaptados al Acuerdo sobre el Espacio Europeo de Educación Superior (EEES). ADIENA indicó que sería interesante ponerse de acuerdo con la Universidad Complutense de Madrid (UCM) a través del vicedecano (5) de la Facultad de Económicas de dicha universidad.

La primera reunión con la UCM se celebró el 3 de diciembre de 2007. Se expuso el proyecto y se repartió el trabajo. CESIA: preparar proyecto de borrador de Convenio de Colaboración MINISDEF (Armada)-UCM, y diseñar el modelo de máster (descripción, objeto, contenido, etc). UCM: plantear el asunto al rectorado de la UCM para su estudio y aprobación, si procedía.

En fecha 15 de septiembre de 2009 se firmó el convenio marco de colaboración entre el Ministerio de Defensa y la Universidad Complutense de Madrid, para la definición, desarrollo y ejecución de enseñanzas universitarias de segundo y tercer nivel. Amparándose en este convenio, el CESIA diseñó una propuesta de máster universitario *oficial*, que fue aprobado por el Consejo de Gobierno de la UCM con fecha 14 de diciembre de 2010, y que tras diversas vicisitudes recibió el dictamen «favorable» por parte de la Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación (ANECA), con fecha 30 de junio de 2011. Finalmente fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 16 de diciembre de 2011, y publicado en el BOE 6 de 7/1/2012.

(5) Profesor Antonio Fonfría Mesa en aquel momento.

**MÁSTER UNIVERSITARIO EN LOGÍSTICA Y
GESTIÓN ECONÓMICA DE LA DEFENSA.
CRONOGRAMA: DESDE LA IDEA HASTA LA 1.ª EDICIÓN**



(Fuente: elaboración propia).

La propuesta definitiva a la ANECA

El proceso de certificación y aprobación de un título incluido en el sistema educativo general universitario es complejo en cuanto a las fases, y largo en cuanto al tiempo necesario para recorrerlo (6).

Se parte de la justificación de la necesidad social de disponer de unos estudios en el ámbito en cuestión. En el caso que nos ocupa, por la enorme cuantía de los recursos administrados por el sector público y, dentro de este, de los destinados al sector de la Defensa en los países desarrollados, tanto europeos como de Norteamérica. Cada vez es de mayor interés el conocimiento de la normativa y los procesos presupuestarios, contables y contractuales necesarios para dicha administración, tanto para los servidores públicos como para los profesionales de la empresa privada relacionados con el sector, dado el enorme volumen de negocio que el empleo de dichos recursos puede representar en el ámbito nacional y en el comunitario.

El ámbito de la seguridad y la defensa se provee en un mercado de bienes de muy alta tecnología, cuyos avances provienen sobre todo de la investigación, lo que obliga a la Administración a desarrollar conjuntamente los proyectos de investigación e innovación con todos los agentes involucrados,

(6) Para mayor detalle, ver el Real Decreto 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales. Capítulo VI: verificación y acreditación de los títulos, donde se detallan los pasos y los tiempos requeridos para la verificación de un título. Así como por la ANECA, según los protocolos establecidos por esta. <http://www.aneca.es/Programas/VERIFICA/Verificacion-de-Grado-y-Master/Protocolos-de-evaluacion-y-documentos-de-ayuda>, consultado el 24 de abril de 2012.

como grandes empresas, pymes, universidades, etc. La adquisición y el sostenimiento de los sistemas militares necesarios para ello son realizados con frecuencia conjuntamente entre varios países

El programa planteado pretende dotar de capacidades específicas de gestión presupuestaria, contable, contractual y logística al sector público a través de una formación teórico-práctica especializada en tres grandes áreas interconectadas y multidisciplinarias: área contable y presupuestaria; área de contratación y adquisiciones y área de logística. Y, para no perder la visión de globalidad en cuanto al posible alumnado, también se han tenido en cuenta aquellos aspectos tanto introductorios como otros relativos a la actividad del sector público necesarios para comprender la estructura, los procedimientos de trabajo y aquellos otros que hacen al currículo global y completo. La novedad en cuanto a la estructura del currículo y metodología se basa en hacer un análisis aplicado de la normativa de funcionamiento del sector público a través del estudio de su aplicación en el ámbito de la defensa militar.

Para el diseño del máster nos hemos basado, además de en la experiencia y metodología docente del CESIA, en los cursos que se imparten en otros centros educativos del Ministerio de Defensa (Cursos de Alta Gestión Logística y de Alta Gestión de Recursos Financieros del CESEDEN o el Curso de Gestión de Programas organizado por la Dirección General de Armamento y Material del Ministerio de Defensa).

Además, en el nuevo marco del Espacio Europeo de Educación Superior, el máster aparece como un cauce posible para aquellos estudiantes que quieran iniciar una carrera investigadora en economía del sector público, y en particular de la defensa militar, y preparar el acceso a los programas de doctorado promoviendo la iniciación a tareas científicas e investigadoras en estas materias.

Titulaciones como la propuesta existen en otros países de nuestro entorno donde las universidades diseñan títulos específicos para las necesidades de sus Fuerzas Armadas, siendo cursados por personal civil y militar, integrando así los procesos de trabajo de los ámbitos civil y militar, su conocimiento recíproco y la colaboración de sus partícipes.

Los contenidos del máster: los módulos cita 7

El máster, cuyo título es Máster Universitario en Logística y Gestión Económica de la Defensa (7), comenzó a impartirse el curso académico 2011/2012.

(7) La oferta académica, condiciones de acceso y demás, pueden consultarse en <http://www.ucm.es/pags.php?a=estudios&d=muestramaster&idcur=4&idm=174> y http://www.ucm.es/centros/webs/master_logistica_defensa, consultados el 24 de abril de 2012.

Se compone de cuatro módulos. El módulo I recoge todos los contenidos básicos y generales que deben conocer los alumnos para adquirir las competencias del título: Fundamentos Económicos-Administrativos y de Gestión Económica de la Defensa, Herramientas y Apoyo a la Decisión y Fundamentos de Logística. El módulo II (de especialización) tiene dos itinerarios: Dirección Financiera y Contratación, con dos materias (Financiación y Gestión del Gasto de las Defensa y Convenios y Contratos en el MINISDEF); y Logística de la Defensa, también con dos materias (Logística de Producción y, en la fase en servicio, Logística de Consumo). El módulo III lo forman las prácticas. El módulo IV es el Trabajo de Fin de Máster.

**MÁSTER UNIVERSITARIO EN LOGÍSTICA Y
GESTIÓN ECONÓMICA DE LA DEFENSA.
ESTRUCTURA, CRÉDITOS, SEDES Y PROFESORADO**

	MÓDULO 1	MÓDULO 2	MÓDULO 3	MÓDULO 4 (TFM)
ECTS	18	12	15	15
LUGAR	UCM (Somosaguas)	CESIA	CESIA Y MINISDEF	—
PROFESOR	CIVILES Y MILITARES	CIVILES Y MILITARES	MILITARES	CIVILES Y MILITARES

(Fuente: elaboración propia).

La distribución del esfuerzo docente y la idoneidad y conveniencia de los profesores militares de apoyo hacen que, mientras que el módulo I se desarrolla en la Facultad de CC.EE de la UCM (campus de Somosaguas), el módulo II se imparte en el CESIA (instalaciones de la Armada en Pío XII). El módulo III se desarrolla principalmente en el CESIA, así como en aquellas unidades militares que colaboran para exponer las peculiaridades logísticas o de gestión en el ámbito del MINISDEF. Esto proporciona una originalidad en cuanto a las prácticas y una aproximación muy alta a la realidad explicada en los módulos teóricos como aplicación práctica de estos conocimientos.

Conclusiones

La definición, diseño, desarrollo e implantación de este título del sistema educativo general, en el ámbito universitario, es una experiencia original y peculiar en nuestro sistema de enseñanza. Convergen en un título intereses tanto del ámbito civil como del militar para lograr unas capacitaciones que solo podían encontrarse de manera parcial y segmentada en la oferta educativa de perfeccionamiento en el ámbito militar. Para el personal concurrente de las Fuerzas Armadas supondrá un incremento de las capacidades, proporcionándole además la titulación necesaria y suficiente para el ascenso al empleo de teniente coronel/capitán de fragata y créditos necesarios para continuar con estudios avanzados de tercer ciclo, en caso que se desee obtener el doctorado.

Para el personal del ámbito civil, personal de las empresas relacionadas con el ámbito de la defensa (Navantia, Isdefe, SLI, EADS), así como para estudiantes de posgrado, el título supondrá una aproximación con el ámbito militar en cuanto a los contenidos del temario: Logística, Presupuestación y Gestión Contractual en la Defensa. Esto redundará en sinergias, así como fomento y calidad de las relaciones entre el personal de ambos ámbitos.

Asimismo, supone una optimización de recursos y reducción de costes de la enseñanza al utilizar los mejores profesionales de la universidad a precios públicos, así como medios y personal de las FAS idóneos para esta función docente. Y todo ello sin coste adicional, es decir, sin tener que diseñar y establecer unas infraestructuras y dotarlas de medios y de personal que nunca van a tener dedicación a este perfil profesional durante toda su vida militar, con las consecuentes desventajas y posibles rupturas.

En definitiva, el máster diseñado tiene como virtud alinear el programa a la organización, integrando el máster universitario de posgrado al conjunto de estudios militares de perfeccionamiento. Y además, abriendo horizontes, es decir, dando proyección hacia el doctorado, lo que supondrá una mayor preparación, dominio de las materias, conocimientos de la organización y entornos globalizados. Una opción acorde con la normativa y con las necesidades de unas FAS para un mundo en continua evolución.

BIBLIOGRAFÍA

- Ley Orgánica 4/2007, de 12 de abril, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades (BOE 89 de 13/04/2007).
- Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar (BOE 278 de 20/11/2007).
- Real Decreto 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales (BOE 260 de 30/10/2007), modificada mediante el Real Decreto 861/2010 de 2 de julio (BOE 161) y el Real Decreto 99/2011, de 28 de enero (BOE 35).
- Resolución de 21 de diciembre de 2011, de la Secretaría General de Universidades, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de diciembre de 2011, por el que se establece el carácter oficial de determinados títulos de máster y su inscripción en el Registro de Universidades, Centros y Títulos (BOE 6 de 07/01/2012).
- Carta Magna de las universidades europeas: declaración de los rectores europeos en Bolonia, el 18 de septiembre de 1988, con ocasión del IX centenario de la más antigua de ellas, sobre los principios universitarios fundamentales y medios necesarios para su cumplimiento.
- Declaración de La Sorbona. Declaración conjunta para la armonización del diseño del Sistema de Educación Superior Europeo (a cargo de los cuatro ministros representantes de Francia, Alemania, Italia y el Reino Unido). La Sorbona, París, 25 de mayo de 1998.
- Declaración conjunta de los Ministros Europeos de Educación reunidos en Bolonia el 19 de junio de 1999.
- Máster Universitario en Logística y Gestión Económica de la Defensa <http://www.ucm.es/pags.php?a=estudios&d=muestramaster&idcur=4&idm=174> y http://www.ucm.es/centros/-webs/master_logistica_defensa, consultados el 24 de abril de 2012.
- Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación <http://www.aneca.es/Programas/VERIFICA/Verificacion-de-Grado-y-Master/Protocolos-de-evaluacion-y-documentos-de-ayuda>, consultado el 24 de abril de 2012.



CENTENARIO DEL COLEGIO DE HUÉRFANOS DE LA ARMADA (CHA)

¡Y MAÑANA SERÁN HOMBRES Y MUJERES! VIVENCIAS Y REFLEXIONES DE UN JUBILADO OCTOGENARIO

Benito CHEREGUINI DE TAPIA



UBIERA sentido enormemente no haber podido asistir a los actos conmemorativos del centenario de la colocación de la primera piedra de lo que luego sería el CHA, el 13 de febrero de 1913, presidida por el rey Alfonso XIII.

La invitación que recibí del coronel Bacas, director del Colegio, y el honor que me hizo ofreciéndome la posibilidad de encargarme del texto que había de preceder a la restauración del lema «Que el Norte de tu vida sea el cumplimiento del deber» fueron motivo más que suficiente para desplazarme a Madrid.

Y lo hubiera sentido porque el pasado día 12 de febrero ha marcado un hito en mi vida personal al comprobar que no todo está perdido en esta España nuestra tan «desmejorada» últimamente; y me explico.

Sí sentí que solamente dos de los dieciséis que componían mi curso de bachiller entre los años 1942-49 —José María Amusátegui, abogado del Estado, y Pastor Gadea, capitán de navío— pudieran acompañarme en tan señalado día.

Aun dando por conocidos los actos que se celebraron ese día, voy a comentarlos para aquellos que, por «ser menos veteranos» o por otras circunstancias, no tuvieron ocasión de asistir. Pese a que la capacidad de la carpa en la que habían de realizarse tales actos era enorme, resultó poca para dar cabida a los miles de antiguos alumnos del CHA.

El primer acto al que asistimos fue a la Santa Misa oficiada por monseñor Juan del Río, arzobispo general castrense, y presidida por una imagen de Nuestra Señora la Virgen del Carmen. La celebración tuvo lugar en el interior de la inmensa carpa en donde, sobre una tarima, se colocó el altar. Al finalizar

y como suele ser la emocionante y tradicional costumbre, se cantó nuestra *Salve Marinera*. Desconozco si los alumnos habían recibido, previamente, «lecciones de canto», lo cual no me extrañaría viendo, posteriormente, la fantástica dirección de la Banda Sinfónica de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid, a cargo del coronel Agustín Díez Guerrero; pero sí puedo afirmar que nunca, ni en mis recuerdos de la Escuela Naval, había escuchado una *Salve* acompañada de voces tan jóvenes y en tan notable cantidad.

A continuación, los asistentes salimos al exterior y nos situamos en la fachada de la puerta principal del Colegio, junto con las autoridades, claustro de profesores y alumnado, e inmediatamente se procedió a la ceremonia del



(Foto: CHA).

izado de bandera en el mástil situado en la entrada principal del Colegio, por la calle Arturo Soria.

Hacía muchos años que no asistía a un izado de bandera tan memorable. Y lo fue porque —acostumbrado a ver, por desgracia, a una significativa parte de la juventud que desconoce, cuando no menosprecia, el sentido de la palabra España y el respeto, cuando no lealtad, a su bandera— el hecho de observar la seriedad y el respeto de los cuatro jóvenes encargados de llevarla al pie del mástil para izarla, así como la seriedad y el respeto con que los setecientos alumnos del colegio, perfectamente uniformados, asistieron en respetuoso silencio al izado del enseña patria, como se decía en tiempos pasados, me produjeron la primera sensación positiva de tan inolvidable día.

Finalizado el acto, se volvió al interior de la carpa, en donde, una vez retirado el altar, se había colocado sobre la tarima una larga mesa en la que se situó la presidencia, ostentada por el almirante general jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) Fernando García Sánchez, acompañado del almirante de Personal (ALPER) José F. Palomino Ulla, del vicealmirante Rosety, del contralmirante Hernández Moreno, presidente y vicepresidente, respectivamente, del Patronato de Huérfanos de la Armada, y del director del colegio, el ya citado coronel Bacas.

Tras una muy aplaudida imposición de merecidas condecoraciones a las profesoras Ana M.^a Carrasco Gómez —mención honorífica— y a Trinidad Cuenca Rico —Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco—, le correspondió el turno al vicealmirante retirado Virgilio Pérez González de la Torre, el «rascayú.....», como le llamábamos en nuestra adolescencia en el CHA, debido a su altura y delgadez —perdona almirante esta licencia—, quien nos deleitó haciendo una semblanza de la vida de aquellos primeros años cuarenta, de sus glorias y sus penurias, aunque nunca recordadas estas últimas como algo penoso, sino como algo que sirvió para curtirnos y hacernos hombres.

El almirante nos hizo notar la circunstancia de que ya son tres las generaciones de «Virgilibios» que han pasado, o están pasando, por el CHA. ¿Quién sabe si alguno de ellos podrá contarles a sus hijos, dentro de otros cien años, que estuvo en la conmemoración del primer centenario del CHA? La ciencia avanza que es una barbaridad.

A continuación, me correspondió el honor de dirigirles a los alumnos unas breves palabras, previas a la restauración del lema del colegio «Que el Norte de tu vida sea el cumplimiento del deber». Fue como una entrega del testigo de las veteranas generaciones a las nuevas, en la que se les exhortó a que mantuvieran bien alto el mismo espíritu del colegio que tuvieron aquellos alumnos de las primeras generaciones que, cuando fue necesario, defendieron con sus vidas los ideales que habían aprendido en las mismas aulas en las que ellos estudian actualmente.

Posteriormente, acompañando al vicealmirante Virgilio Pérez, y junto con cuatro alumnos y alumnas representantes de cada una de las distintas etapas



(Foto: CHA).

educativas, procedimos a descubrir el lema que, en bronce y sobre metopa de madera, ha de figurar para siempre en el Colegio de Nuestra Señora del Carmen para estímulo de las generaciones actuales y venideras.

Fue digno de ver y de escuchar, aunque su corta edad y su azoramiento no favorecieran la audición de sus palabras, a los más pequeñas de los representantes, que micrófono en mano dijeron:

«Los más mayores de infantil estamos muy, muy orgullosos de celebrar el cumpleaños del cole. Nos sentimos privilegiados representando a nuestros compañeros y recogemos este testigo asumiendo el compromiso de mantener vivo el espíritu del CHA reflejado en este lema. Prometemos vivir y ser transmisores de los valores que nos inculcan y ser ejemplo para los que nos sucedan.»

Finalizado el acto, el JEMAD procedió a entregar a los descendientes del Excmo. Sr. contralmirante José Jáudenes Clavijo los diplomas y una placa conmemorativa en reconocimiento a la labor de su antepasado. ¡Cuán agradecidos debemos estar a quien, con una humanidad y encomiable solidaridad con las viudas e hijos de compañeros fallecidos en la batalla de Santiago de Cuba, en el hundimiento del crucero *Reina Regente* y otras efemérides, luchó denodadamente hasta conseguir que este colegio del que ese día celebrábamos

su centenario fuera una realidad! Nunca pudo pensar el almirante que, 38 años después, el colegio iba a dar, de nuevo, amparo a los cientos de huérfanos de otra cruel guerra.

Finalizada la entrega de diplomas y placa, tomó la palabra el coronel director del centro, coronel Bacas, quien, en brillante y sentida alocución, nos habló del pasado, presente y futuro del mismo. Por su interés y extensión, he considerado oportuno incluirla como complemento al final de este breve artículo.

Como colofón, ¡y menudo colofón!, la Banda de Música de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid, dirigida por el ya citado coronel Agustín Díez Guerrero, recreó nuestros oídos y sacó a superficie nuestra más profunda añoranza al escuchar las notas, las entrañables notas del *Alte Kameraden* o *Viejos camaradas*, a cuyo ritmo habíamos jurado bandera muchos de los allí presentes. A continuación, la banda interpretó *Ganando barlovento*, la magnífica marcha militar y marinera obra del antiguo profesor, comandante músico Ramón Sáez de Arana.

Por si aquello nos había parecido poco, se procedió a la interpretación de una selección de canciones, como *American Patrol*, *Brasil*, *el Tambor del Granadero* y un popurrí de canciones regionales, coreadas por todos y que fueron el preámbulo perfecto para dar entrada a una selección de canciones infantiles de Emilio Aragón y R. Ribera que, como dirían las crónicas de sociedad, hicieron las delicias de los más pequeños, quienes las corearon con todas sus fuerzas, dirigidos, a golpe de batuta naturalmente, por el director de la banda, que hizo gala en todo momento de un sentido del humor y de un notable control del coro.

Pero faltaba lo mejor; el pasodoble *¡Que viva España!*, obra de Caerts-Rozentratén que, para sorpresa de muchos y mía propia, supimos que su autor, contra toda suposición, era un director de orquesta sueco, sí, sí, sueco.

Pues bien, si a los presentes les hacía falta otro empujón para que la vena patriótica saliera a superficie, el pasodoble fue como un clamor, un ariete que unió y empujó a todas las gargantas, a las más de setecientas gargantas, a gritar con todas las fuerzas de sus pulmones cuando el director, al llegar el estribillo, se volvía a los concurrentes y nos animaba a cantarlo.

Estoy seguro que aquella mañana, el *¡Que viva España!* y el «...que España es la mejor» sirvieron para que «la ya vieja y desgastada piel de toro» se diera cuenta de que aún existen muchos niños que mañana serán hombres y mujeres y que sabrán venerar y respetar, como hicieron sus mayores, el pabellón de la patria.

¡Qué emoción! ¡Qué honda emoción! Aquella manifestación folclórica fue algo que caló muy hondo en todos cuantos tuvimos la suerte de vivir aquellos momentos. El ver y oír a aquellos adolescentes vitoreando con tal entusiasmo a su patria nos produjo una sensación de complacencia difícil de definir; ¡lástima que, por desgracia, no se pueda extrapolar!



(Foto: CHA).

Si el pasodoble nos tocó la fibra de españoles biennacidos, el Himno de la Armada, nuestro «Soplen serenas las brisas...», nos caló en lo más profundo de nuestra vena marinera cuando, al igual que en el pasodoble, fue cantado por todos los concurrentes, de capitán a paje. ¡Cuántos recuerdos acudieron a la memoria de quienes, unos antes y otros después, hemos cantado con orgullo y emoción nuestro inolvidable Himno! Estoy seguro de que muchos, los más veteranos, aún recordarán al bueno de don Ciriaco, una gran persona, que durante muchos años dirigió la Banda de Música de la Escuela Naval Militar.

Finalizados los actos institucionales fuimos invitados a pasar a un gran salón que, si no me equivoco, está formado por el antiguo comedor y el pasillo adyacente. En él se había preparado la clásica copa de vino, atendida, en esta ocasión y de forma brillante, por alumnos y alumnas de los cursos superiores.

Durante un buen rato tuvimos ocasión de comentar e intercambiar opiniones con los mandos del colegio, profesores y compañeros, llegando a la conclusión de que este, como siempre tuvo a gala, dispone de una dirección y de un claustro de profesores excelentes. Pueden estar bien tranquilos aquellos padres cuyos hijos, nietos y aun bisnietos cursan estudios en el colegio de Nuestra Señora del Carmen. Pueden estar bien seguros de que «MAÑANA SERÁN HOMBRES Y MUJERES DE BIEN».

No deseo terminar sin felicitar, desde mi condición de jubilado, a su director, coronel de Infantería de Marina Bacas, como responsable del programa de

actos, y al subdirector, teniente coronel de Infantería de Marina Cerrada Delgado, a las cuatro jefas de estudios, al profesorado y personal laboral, que hicieron parecer fácil la organización de más de setecientos alumnos a los que por descontado felicito por sus manifestaciones de entusiasmo y absoluta corrección.

Alocución del director del colegio

Excmo. Sr. jefe de Estado Mayor de la Defensa, Excmo. Sr. almirante jefe de Personal de la Armada, Excmo. Sres. almirantes y generales, Sres. oficiales, Sras. y Sres., queridos alumnos.

Es un honor para este centro contar entre sus muros con este prestigioso conjunto de personas que nos acompañan en un día tan significativo para nosotros. El día que celebramos nuestro centenario. Vaya por ello en nombre del colegio mi más sincero agradecimiento por estar hoy aquí compartiendo nuestras emociones y nuestro júbilo.

Quiero resaltar especialmente la presencia de una nutrida representación de antiguos alumnos, los más antiguos que pudimos encontrar, como así les decía cuando contactaba con ellos para invitarles a este entrañable acto, así como de un cualificado grupo de viejos profesores y de personal no docente, que dedicaron al CHA muchos de los años de sus vidas. Les aseguro que



(Foto: CHA).

nunca he percibido tanta ilusión como la que me transmitían esas personas cada vez que les solicitábamos que nos honraran con su presencia. Hubiéramos deseado que esta representación hubiera sido más numerosa pero desgraciadamente, tanto las limitaciones de espacio como las dificultades para contactar con ellos no lo han hecho posible.

Quiero también destacar y agradecer la compañía en este acto de los familiares descendientes directos del contralmirante Jáudenes, aquel entonces joven oficial de la Armada, a cuyo entusiasmo y tesón se debe la construcción de este entrañable edificio; el colegio de Nuestra Señora del Carmen, el CHA, nuestro querido CHA.

Pero, antes de continuar con lo que han supuesto 100 años de historia de nuestro colegio, permítanme, en primer lugar, que felicite a las personas que hoy han sido galardonadas. Queridas Ana y Trinidad, mi más cordial enhorabuena; esta recompensa que hoy recibís es el reconocimiento de la Armada a una dedicación en vuestro trabajo que va más allá del mero cumplimiento del deber. Vuestra entrega y dedicación, por encima de lo normal, os han hecho acreedoras de esta distinción que aun adquiere mayor valor cuando se produce dentro del marco del excelente cuadro de profesionales que conforman la plantilla de este colegio. Lucidlas pues con orgullo porque habéis demostrado ser de las mejores entre los buenos. Habéis acreditado con creces vuestra vocación de servicio y vuestro compromiso con el centro. Continuar en esta línea; el CHA necesita personas como vosotras.

Y las necesita porque personas como vosotras son las que hacen posible que el Colegio siga manteniendo hoy día el prestigio del que ha gozado a lo largo de su dilatada historia. Una historia de cien años. Un siglo transcurrido desde aquel lejano 13 de febrero del 1913, cuando S. M. el Rey D. Alfonso XIII, en una solemne ceremonia, pusiera la primera piedra de este edificio que desafiando el paso del tiempo, hoy, como ayer, sigue siendo un elemento emblemático del Pinar de Chamartín.

El colegio Nuestra Señora del Carmen, el CHA, con su inconfundible arquitectura, fue el adelantado de la Armada en esta zona. Luego vendrían la Estación Radio, la Agrupación de Infantería de Marina, la Escuela de Ingenieros, el CIDA y otras muchas dependencias, hasta convertir este rincón madrileño en una pequeña base naval, tierra adentro, de la que el CHA emerge como su buque insignia.

Pero el CHA no es solo un edificio más o menos noble, más o menos grande, o más o menos bello. El CHA es, sobre todo y por encima de todo, la institución a la que da cobijo; el Colegio, con mayúsculas, entendido no como su infraestructura, que también, sino, sobre todo, como una comunidad formada por padres, alumnos, profesores y personal no docente, unida por una misma forma de entender la formación de nuestros niños y adolescentes.

Porque cuando hace algo más de 100 años se colocaba la primera piedra de este edificio, se estaban sentando las bases de un proyecto educativo con el

que había soñado aquel capitán de corbeta, José Jáudenes, que había comprendido que la mejor ayuda que podían recibir aquellos huérfanos que la realidad social de España dejaba en situación de total desamparo, era la de proporcionarles una sólida formación que les permitiera enfrentar, con garantías de éxito, un futuro que de otra forma se prometía incierto en las condiciones de postración que vivía nuestra Patria.

Y aquella formación no podía relegarse exclusivamente a proporcionar a los huérfanos una enseñanza de calidad, que lo era, sino a darles además una sólida formación humana que hiciera de ellos personas íntegras y responsables.

Con esas premisas iniciaba su andadura el Colegio Nuestra Señora de Carmen hoy

más conocido por el CHA. Una andadura a través de un siglo en la historia de España en la que esta institución ha pasado por múltiples vicisitudes en función de los cambios que la evolución de la sociedad española imponía.

Y así, de aquellos 65 alumnos, todos chicos, la mayoría huérfanos, que, en régimen de internado, inauguraron sus instalaciones el 1 de julio de 1917, hemos pasado a los 710 actuales, de los que más de la mitad lo constituye el alumnado femenino. Mientras el colegio ha perdido, hace ya tiempo, su carácter de colegio para huérfanos, cumpliendo hoy día una función social bien distinta.

Y esta transformación ha tenido lugar a lo largo de 100 años, un siglo; un siglo en los que los muros del CHA, han sido mudos testigos de tantos cambios que cuando contemplamos sorprendidos y sonrientes esas fotografías antiguas que ahora exponemos en el patio de metopas, nos cuesta a veces reconocer que pertenecen a nuestro querido Colegio.

Si estos muros pudieran hablar nos podrían contar miles de anécdotas. Nos hablarían orgullosos de las modélicas instalaciones que albergaron



(Foto: CHA).



(Foto: CHA).

cuando lo construyeron. Nos hablarían de los tristes años de la Guerra Civil en los que suspendida la función docente, sus paredes sirvieron de acuartelamiento para las tropas de El Campesino para finalizar, posteriormente, la contienda convertido en hospital.

También nos contarían sus muros historias de los duros años de la posguerra, con sus carencias, pero en los que el colegio acogió y sacó adelante a un número no pequeño de huérfanos, de ambos bandos, que no solo encontraron entre sus paredes un auténtico hogar sino que tuvieron la suerte de contar posiblemente con el mejor cuadro de profesores que podría reunirse en aquella época.

Y estos muros nos dirían, sí hablaran, que hace 58 años, tuvieron el privilegio de acoger, durante 6 meses, a un alumno singular llamado Juan Carlos de Borbón y Borbón, antes de que este iniciara su paso por las Academias Militares. Y nos hablarían de la construcción en 1960 del nuevo internado y del colegio hermano, al otro lado de la calle, el colegio de huérfanos de Suboficiales, el Rosario, el CHAS, con el que 16 años más tarde se fusionaría.

Y de la llegada de las primeras niñas, en preescolar, allá por los años 80, y de la aparición de las aulas de informática, y de cómo las entrañas del colegio se removían y se transformaban para adaptar sus espacios a las crecientes exigencias que los tiempos demandaban.

Muchas, demasiadas historias, imposibles de resumir aquí en este breve espacio de tiempo, son las que podrían contarnos los viejos muros de este edificio, porque fueron, son, muchos sus años de servicio; muchas las perso-

nas que pasaron por él como alumnos, profesores, educadores, inspectores, celadores, conductores y un largo etc. de ocupaciones, que con su trabajo cotidiano mantuvieron vivo ese proyecto educativo con el que un día había soñado el capitán de corbeta Jáudenes Clavijo.

Un proyecto inspirado en una concepción cristiana del hombre y de la vida, basado, como figura en el ideario del colegio, en proporcionar a nuestros alumnos una formación integral fomentando una serie de valores humanos, religiosos, patrióticos y cívicos, al margen de cualquier acepción política, con los que tratamos de hacer de ellos personas libres, responsables y solidarias, que puedan contribuir el día de mañana a construir una sociedad mejor y más justa.

Un proyecto que persigue, por otra parte, la excelencia académica por encima de cualquier otro condicionamiento, porque estamos convencidos que solo una enseñanza de calidad permitirá a nuestros escolares afrontar con garantías de éxito las exigencias de su futura formación fuera de las aulas del colegio.

Esa es la esencia del CHA, ese es el legado que recibimos y mantenerlo es nuestro deber y nuestra principal responsabilidad. Se lo debemos a aquellos que nos precedieron y no podemos defraudarles.

Pero si este proyecto es la piedra angular sobre la que se asienta esta querida institución, no es menos importante para el colegio su vinculación con la Armada. Somos Armada; nos sentimos Armada; estamos orgullosos de pertenecer a la Armada. No concebimos otra forma de existir más que en el seno de la Armada. Ella inspira e impregna nuestros símbolos, nuestras costumbres, nuestras tradiciones y, sobre todo, nuestra forma ser y de hacer. Sin su apoyo y su cariño difícilmente podríamos haber llegado a donde estamos.

Y esta vinculación a la Armada ha tenido un importante reflejo en sus escalafones en los que hasta hace no mucho tiempo, más de la mitad de sus oficiales habían pasado por las aulas del CHA. Se podría decir que, en gran medida, la Escuela Naval era una prolongación del CHA por el alto número de alumnos que ingresaban procedentes de aquella prestigiosa sección de preparación para el ingreso, los de «prepa», que tantos éxitos cosechó en su historia.

Hoy día, desaparecido el sistema de oposición para el acceso a la carrera militar, el CHA quiere, no obstante, como hijo agradecido, devolverle a la Armada su apoyo y su cariño tratando de hacer del colegio un auténtico semillero de vocaciones.

Para ello no solo es preciso acercar el conocimiento de la Armada a nuestros alumnos sino que tenemos que ser capaces de proyectar hacia ellos nuestro amor a la profesión a través de nuestra forma de hacer las cosas, nuestra ilusión y nuestra entrega. Y así con ese proyecto educativo soñado por el capitán de corbeta Jáudenes y bajo el amparo de la Armada, el CHA ha recorrido sus 100 años de historia manteniendo integro su espíritu, ese espíritu

que hace que aquellos antiguos alumnos que vivieron los tiempos difíciles de la posguerra bajo unas rígidas normas de disciplina, y estos profesores y personal no docente que dedicaron muchos de los años de su vida al colegio, se encuentren hoy aquí reunidos ilusionados, participando de este solemne acto, identificados, a pesar de los años transcurridos, con su querido CHA.

Ese es el espíritu que queremos inculcar a nuestros alumnos, el espíritu del CHA; un espíritu que es más que un mero sentimiento nostálgico de tiempos pasados; que es una forma de entender la vida con vocación de servicio; una vida basada en valores como el esfuerzo, la honradez y la responsabilidad. Y se los queremos inculcar porque estamos convencidos que ese es el camino correcto; y estamos convencidos porque así lo avalan nuestros resultados académicos; y porque así lo podemos comprobar cuando contemplamos a esos alumnos que pasaron por nuestras aulas, y que hoy son ciudadanos honrados, responsables y trabajadores, habiendo alcanzado, muchos de ellos, los más altos niveles en sus ámbitos profesionales.

No es una tarea sencilla y menos en los difíciles tiempos que vivimos. Sin embargo, no me cabe ninguna duda que el CHA sabrá continuar con éxito la brillante labor emprendida hace ahora cien años y que sabrá mantener el prestigio labrado a través de un siglo de su historia.

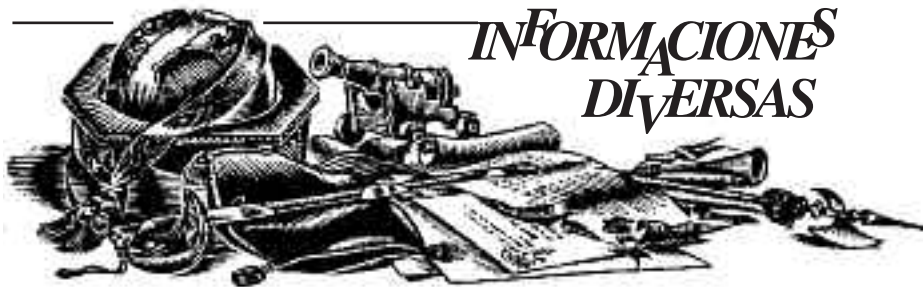
Porque aunque nuestros recursos económicos sean limitados, y no dispongamos de lujosas instalaciones, y las paredes de este viejo edificio acusen las marcas del paso del tiempo, tenemos el mejor caudal que podamos desear, las personas que componen esta comunidad educativa que es la gran familia del CHA.

Tenemos un maravilloso grupo de alumnos que nos prestigian por donde pasan, un excelente claustro de profesores competentes y comprometidos y una inestimable plantilla de personal no docente que con su abnegada entrega hacen posible que el colegio pueda desarrollar su importante labor formativa.

Así, este viejo buque de 100 años aún conserva sus cuadernas sólidas y fuertes y se encuentra alistado para enfrentarse a las muchas singladuras que todavía le aguardan por la proa. Estamos seguros que seguirá por muchos años cumpliendo eficazmente su misión y que nunca defraudará a los que han puesto su confianza en él.

No quiero acabar mis palabras si antes dedicar un emocionado recuerdo a aquellos que nos precedieron y que vivieron y dieron sus vidas por Dios y por España. Ellos se fueron pero su esencia permanece entre nosotros pues, al igual que los que aquí estamos, llevaban el espíritu del CHA en sus corazones. Vaya para ellos nuestro más sentido homenaje.

Finalmente quiero agradecer a todos los invitados a este acto que nos honran con su presencia que hayan querido acompañarnos en un día tan señalado para nosotros. En nombre de todo el colegio, muchas gracias. QUE NUESTRA PATRONA LA VIRGEN DEL CARMEN NOS GUÍE Y NOS AMPARE. GRACIAS.



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



El número del mes de mayo de 1913 se inicia con una nueva entrega del *El combate de Trafalgar*, continuación del publicado en la REVISTA de marzo de ese mismo año. Le sigue: *Un proyecto marítimo muy bueno ó muy malo*, de José Ricart y Giralt, director de la Escuela de Náutica de Barcelona, también continuación de otro publicado en el mes de marzo; *Conferencia Internacional Radiotelegráfica de Londres*, por el

coronel de Ingenieros Jacobo G. de Roure. Completan este número los artículos: *Unas cuantas reflexiones*, por el alférez de navío Jaime Janer; *Manejo marinero de los modernos buques de guerra. Capítulo XXIII. Círculo de evolución*, y *La Dársena del Arsenal del Ferrol. Respuesta a las necesidades presentes*, del contralmirante Dimas Regalado.

Entre las *Nota Profesionales* elaboradas por la Sección de Información, destacamos: (Alemania) *Presupuestos navales*; *Características de los cuatro tipos de dreadnoughts alemanes*; *Armamento de los submarinos*; *Dotaciones de los torpederos*; *Flotillas de submarinos*; *Aerostación y aviación*. (Austria) *Submarinos*. (Chile) *Nuevos destroyers*. (Dinamarca) *Aviación*. (Estados Unidos) *Construcciones autorizadas por la última Ley naval*; *Submarinos*. (Francia) *Presupuesto para nuevas construcciones*; *La Escuela Naval*; *El submarino Mariotte*; *Redes en los buques para defensa de torpedos*; *Lanzamiento de los acorazados Provence y Bretagne*; *Aviación*. (Inglaterra) *Las declaraciones de Lord Churchill*; *El coste de los dreadnoughts*; *Los acorazados de la clase Queen Elizabeth*; *El aumento de calibre*; *Aerostación y aviación*. (Italia) *Lanzamiento del Andrea Doria*; *Nuevo sistema de almacenar y conservar las pólvoras a bordo*. (Japón) *Proyecto de presupuesto para la Marina en 1913-14*; *Clasificación de los buques*; *La próxima guerra, punto de mira para las construcciones navales*. (España) *Botadura del acorazado Alfonso XIII*.

Con *Miscelánea*, *Bibliografía* y *Sumario de Revistas* se completa el número del mes de mayo de 1913.

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



El número de mayo de 1963 se inicia con una *Entrevista con el Ministro de Marina*. Le sigue el artículo elaborado por el capitán de navío R. A. y titulado *También entre pucheros anda la NATO*. El capitán de navío V. Almín presenta el artículo *Unidad de profesión*. Continúa con otro elaborado por el capitán de navío R. Ravina Poggio alusivo a las *Medidas de corrientes marinas mediante el empleo de electrodos remolcados por un buque*, al

que sigue el del capitán de fragata (A) C. Martínez-Valverde *Operaciones de ataque y defensa de La Habana en 1762. Análisis táctico, consecuencias y consideraciones sobre estas operaciones*. Finalizan los artículos de este número con el titulado *Repercusiones del plan naval*, por el teniente de navío C. Aguilar-Tablada.

Entre las *Notas Profesionales* destacamos: *La estructura presupuestaria a vista de lupa*, por el comandante de Intendencia J. López Rapallo; *Lecciones de la guerra de minas*, traducción del *Proceedings 12-62*, por el capitán de corbeta F. J. R.; *¿Tienen razón de existir las marinas pequeñas?*, traducción de la *Revista Academia de Marina Belga*, tomo XIV, por el teniente de navío F. Guillén.

Le sigue *Miscelánea* y continúa con *Informaciones diversas*, entre las que destacamos: *El curso de periodismo para oficiales de la Armada*; *La encíclica Pacem in Terris*; *Entrega a la marina del submarino S-22*, por I. V. A., y *El primer congreso nacional sindical de la Marina Mercante*, por el capitán de la Marina Mercante Francisco Serra Serra.

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

J. S. C.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DE MAYO

Día Año

1 1566.—Descubierta la ruta oceánica del tornaviaje Filipinas-Nueva España por Felipe Salcedo y fray Andrés de Urdaneta (ambos de la expedición de Legazpi). En esta fecha se inaugura la derrota oceánica que durante muchos años uniría a Filipinas con la Nueva España, con la salida del puerto de Acapulco del galeón *San Jerónimo* al mando de Pero Sánchez Pericón.

2 1494.—El almirante Cristóbal Colón, en su segundo viaje de exploración y descubrimiento a las Indias, navega por estas fechas frente a las costas de Santiago de Cuba.

3 1529.—En la expedición cortesiana de Álvaro Saavedra Cerón, en su viaje a las islas Molucas, y durante su estancia en la isla de Tidore, recogió a otros supervivientes españoles de la expedición de Loaysa y se dedicó a reparar su nave en la Florida.

4 1528.—En esta fecha se da la alarma en la isla de Tidore ante la venida desafiante de los portugueses contra Zoconora, aliado de los españoles. El capitán Alonso de los Ríos sale a su encuentro entre Mare y Tidore y aborda a la galera portuguesa, que es rendida tras una tenaz defensa.

5 1573.—El pirata inglés Francis Drake, en su primer viaje de piratería por Centroamérica, navega por estas fechas por el río Chagre, en Panamá. Con la ayuda de los cimarrones captura parte del tesoro real del Perú, que iba a ser embarcado para España en el puerto de Nombre de Dios.

6 1536.—Vila Oma, gran sacerdote del sol y capitán general del ejército del Tahuantinsuyo, inicia su guerra de reconquista del Perú con el ataque a la ciudad de Cuzco.

7 1539.—Estando el conquistador del Perú, Francisco Pizarro, en la ciudad de Cuzco, otorga a su hija mestiza Francisca el cacicazgo de Chimú y las encomiendas de Conchudos y de Huaylas.

8 1541.—El adelantado de la Florida Hernando de Soto por estas fechas llega con su expedición al inmenso río Misisipi, al que llamaron Espíritu Santo, lo cruzaron y se internaron en el corazón del continente, hasta Arkansas y Texas.

9 1672.—La ciudad de Monterrey está situada al pie de la Sierra Madre Oriental y atravesada de poniente a oriente por el cauce seco del río Santa Catarina, en México. Mediante cédula real de esta fecha se le concede al gobernador Nicolás de Azcárraga para dicha ciudad el escudo de armas que los ciudadanos eligiesen.

10 1541.—El conquistador español Pedro de Valdivia es nombrado gobernador de Chile por el Cabildo de Santiago.

11 1549.—En este día fallece en la ciudad de Santo Domingo, en La Española, María de Toledo y Rojas, emparentada con la Casa de Alba y viuda de Diego Colón, hijo del almirante. Fue sepultada en la catedral de dicha ciudad.

12 1536.—Álvar Núñez Cabeza de Vaca, tesorero de la expedición de Pánfilo de Narváez a la Florida y uno de sus cuatro supervivientes; errando durante casi ocho años por los territorios de Texas, Chihuahua y Sonora, llegó en esta fecha a la pequeña villa de San Miguel de Culiacán (México), donde halló a colonos españoles.

13 1648.—En esta fecha finaliza el gobierno en la Nueva España del virrey García Sarmiento de Sotomayor, conde de Salvatierra y marqués de Sobroso. Durante su mandato se fundó la ciudad de Salvatierra en México.

14 1607.—En este día, arribaron al puerto de Jamestown (Virginia), en el río James, los navíos ingleses *Susan Constant*, *Godspeed* y *Discovery* con 104 colonos, fundando así el primer asentamiento británico en el continente americano.

15 1525.—Terminada la conquista de la Nueva España, el inquieto conquistador español Hernán Cortés prepara sus naves para explorar el Mar del Sur e ir a las islas de la Especiería, según lo manifiesta en la tercera carta de relación de esta fecha enviada al rey de España.

16 1518.—El virrey de Nueva España, Diego Fernández de Córdoba, concede a Jerónimo López de Peralta una merced para construir un molino y el beneficio de sacar agua del río antes del Salto, dando origen al molino del Mayorazgo y al canal Ardillas.

17 1520.—Lope de Sosa, que había gobernado con crédito muy recomendable en las islas Canarias, fue nombrado gobernador de Panamá. En este día fallece Sosa en Darién, cuando iba a tomar posesión de su cargo.

18 1512.—Durante este mes, el rey Fernando empezó a sufrir una grave enfermedad de la que nunca llegaría a recuperarse totalmente. Sin embargo, esto no le impidió ocuparse tenazmente en el gobierno de sus reinos.

19 1540.—El conquistador español y amigo de Cortés, Pedro de Alvarado, siendo ya gobernador de Guatemala y Honduras, última los preparativos de su expedición a las islas de la Especiería, en el puerto guatemalteco de Iztapa.

20 1505.—Fray Nicolás de Ovando, miembro de la alta nobleza extremeña, sustituyó a Francisco de Bobadilla como gobernador de las Indias, inició la estabilización de las colonias con método y racionalidad. En esta fecha escribe a su hermano Diego, que estaba en Castilla, sobre sus

deseos de volver a España una vez pacificadas las colonias.

21 1768.—Llega a Manila el decreto de expulsión de los jesuitas. El gobernador José Rencón, ordena su detención y son reclusos en el colegio de San Ignacio. Sus vacantes son cubiertas por el clero secular y el gobierno confisca sus bienes.

22 1500.—La flota portuguesa de Pedro Alvarés Cabral llega en esta fecha a Brasil. Cabral toma posesión de dicho territorio en nombre del rey de Portugal, y lo llamó *Terra Sanctae Crucis*.

23 1493.—En este día, los Reyes Católicos ordenaron al paisano de Colón, el experto genovés Francisco Pinelo, actuar como pagador de la expedición que saldría de España para las Indias al mando de Colón en su segundo viaje a las Indias.

24 1549.—El Cabildo de Lima designa al proyectista Juan Meco para la construcción del Hospital de los Reyes junto al convento de Santo Domingo. Posteriormente se mudaría el hospital a la Plaza de Santa Ana con el nombre de San Andrés.

25 1664.—En este día, el capitán Diego de Ospina Maldonado funda la villa colombiana de Purificación de Nuestra Señora (Tolima).

26 1513.—El conquistador español Juan Ponce de León regresa a Puerto Rico después del viaje efectuado a través del golfo de México en busca de la fuente de la eterna juventud en Birminí (Florida).

27 1572.—Fracasados los intentos de paz con los rebeldes incas de Vilcabamba, el virrey Francisco de Toledo envía una fuerza al mando de Martín Hurtado de Arbieta que por estas fechas inicia su invasión avanzando por el valle de Vitcos, vencida la resistencia incaica en Chuquichaca.

28 1531.—El adelantado Diego de Ordás, capitán brillante en la conquista de Nueva España, mientras prepara su expedición al Orinoco en busca del mítico Dorado, mantiene litigio con los colonos establecidos en la isla de Cubagua.

29 1542.—Francisco de Orellana, navegando por el río Marañón (Amazonas), dejando atrás las tierras del belicoso cacique Machiparo, llega a tierras del cacique Pagana, que lo recibe hospitalariamente.

30 1503.—Colón, en su cuarto viaje a las Indias costeano los territorios centroamericanos, llega por estas fechas al territorio de Veragua.

31 1534.—En este día, la Corona firma las capitulaciones con Pedro de Mendoza para la conquista del Río de la Plata.

VIEJA FOTO



Foto probablemente tomada a bordo del destructor contratorpedero *Terror* fondeado en Portugalete. Se puede datar de manera estimada entre el mes de abril de 1915 y mayo de 1916. (Foto: F. la Calle Coloma).

Acompañan al rey Alfonso XIII:

- 2.— Teniente de navío Vierna Belando.
- 3.— Vicealmirante Barreira, ayudante del rey.
- 4.— Teniente de navío Coloma Pérez, segundo comandante del *Terror*.
- 5.— Don José Saavedra y Salamanca, marqués de Viana, jefe de la Casa Real.
- 6.— Coronel de Caballería Fernández de Córdova, marqués del Zarco, ayudante del rey.
- 7.— Capitán de corbeta Pasquín Reinoso, comandante del *Terror*.



MARINOGRAMA NÚMERO 482

Por TAL

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

De *Medio Hombre*. Alberto Vázquez.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Zool.: Peces que desde el mar van a reproducirse en los ríos o en las albuferas y lagunas litorales.
- B.—Arq. Nav.: En los grandes buques de vela, botalón rastrero que desde el costado o desde la mesa de guarnición de proa salía paralelamente a la verga del trinquete
- C.—Mit.: Una de las islas fabulosas narrada en la mitología china . .
- D.—Mit.: En la mitología china, deidad dominadora de las aguas . .
- E.—Met.: Uno de los estados del tiempo atmosférico
- F.—Zool.: Mamífero marino, el mayor de los cetáceos odontocetos, perteneciente a la familia de los fisetéridos
- G.—Man.: La vela de los faluchos cuando lleva todos los rizos tomados

10	87	99	28	65	49	55	4	67
12	27	57	69	8	62			
40	31	46	37	5				
9	56							
3	7	60	82					
59	33	73	96	79	21	76	38	13
15	24	48	2	89				

- H.—Biogr.: Almirante danés del siglo XVII, en opinión de muchos historiadores el primer marino de dicha centuria. Hombre de gran personalidad y popularidad, tuvo varios pseudónimos: en Italia se llamó Curcio Sufrido Aldelbort; en Francia, el Juan Bart del Norte, y en Holanda, el Hijo Predilecto del Mar
- I.—Nav.: Alcancen con la vista algún objeto muy distante y que apenas se descubre por encima del horizonte
- J.—Org.: Bandera pequeña
- K.—Man.: Dar la vela
- L.—Org.: Intente conseguir información secreta
- M.—Fras. Mar.: Dícese, en el argot marinero, del miembro de la dotación poco trabajador
- N.—Zool.: Ave marina primaria, puede considerarse como gaviota pequeña con el cuerpo más esbelto que aquellas
- O.—Seg. Mar.: Haga renuncia de todo derecho sobre un buque o mercancía en beneficio de los aseguradores o acreedores
- P.—Man.: Giró la caña del timón
- Q.—Org.: Premio concedido al buque vencedor en los ejercicios de tiro

18	6	29	34	91	41	72
36	90	51	14	88	19	80
17	44	20	45	78	98	58 50
22	42	1	35	86	85	
54	47	63	93	68		
95	70	81	74			
32	43	75	39	100	64	
52	30	66	25	53	61	77 26
92	84	23	97			
83	71	94	11	16		

MARINOGRAMA NÚMERO 481

										Por TAL									
1	E	2	D	3	M	4	A	5	O	6	S	7	R	8	A	9	N		
10	C	11	R	12	P	13	D	14	F	15	E	16	P	17	K	18	J	19	G
20	Q	21	I	22	J	23	M	24	H	25	C	26	G	27	L	28	D	29	F
30	B	31	I	32	I	33	E	34	I	35	J	36	H	37	M	38	K	39	R
40	R	41	K	42	Q	43	C	44	B	45	E	46	L	47	P	48	P	49	O
50	M	51	E	52	J	53	M	54	Q	55	I	56	N	57	B	58	L	59	E
60	Q	61	S	62	J	63	I	64	B	65	N	66	I	67	A	68	L	69	A
70	L	71	F	72	A	73	O	74	J	75	E	76	P	77	A	78	G	79	B
80	I	81	H	82	F	83	Q	84	M	85	G	86	N	87	K	88	P	89	C
90	N	91	P	92	I	93	D	94	G	95	A	96	F	97	H	98	C	99	O
100	T	101	Q	102	B	103	R	104	A	105		106		107		108		109	
110		111		112		113		114		115		116		117		118		119	
120		121		122		123		124		125		126		127		128		129	

Un poema de Gabriela Mistral.

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



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Costura larga española

Historia

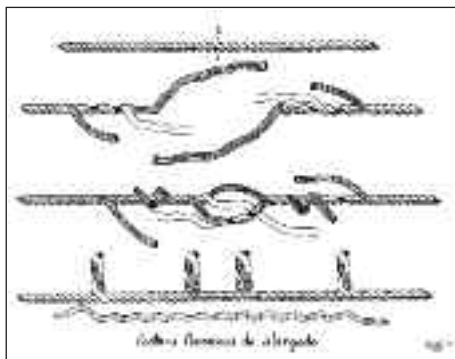
Estábamos sobre la cubierta, en toldilla de la fragata *Santa María*, justo donde pasea el comandante don Pedro Téllez de Guzmán. Don Diego se encontraba dándole unas lecciones de faenas marineras a Miguelito. También se encontraba Yago, un nuevo grumete. Decía don Diego: «Mirad grumetes, el aparejo de los navíos está formado por tres mástiles mayor, trinquete y mesana, con sus velas redondas o de cruz en los dos de proa y en la popa la de mesana. Tenía también el bauprés, un palo inclinado sobre la proa en el que se asienta la vela de cebadera. Estos palos se sujetan mediante unos obenques, ocho para el palo mayor y trinquete y otros tantos para el mesana. En los palos se colocaban las vergas, que son las perchas empalmadas por la cruz. La mayor se suspendía con dos drizas de doble aparejo y se sujetaban al palo con raca y vertellos; ayudando a suspenderlas dobles amantillo en los tercios. La del trinquete tenía también dos drizas y una la de gavia y la mesana. Los envergues de las velas eran de culebra y no tenían fajas de rizos. La misma relinga del gratil, prolongada, servía de empuñadura, afirmando en el resalte del penol. La maniobra del mayor y trinquete se hacía mediante los palanquines o aferravelas y chafaldetes o cargaderas. Todos estos cabos por el roce solían necesitar un mantenimiento periódico. Según los viejos contraмаestres y don Diego para reparar los cabos se hacía mediante el laborioso trabajo de la costura. Con el desarrollo de los conocimientos sobre navegación y el aumento de las singladuras sin necesidad de recalar en puertos donde hubiese arsenales de apoyo, se incrementaron las reparaciones de fortuna y la aparición de nuevos métodos para evitar el deterioro y mejorar el estado de conservación de la jarcía. Las diferentes costuras nacieron de la habilidad de los contraмаestres y hombres de la mar cuando, en sus largas travesías, debían realizar estas reparaciones en los cabos para poder seguir utilizándolos».

Así podría narrarse la aparición de este tipo de amarradura. Además de los datos obtenidos del estudio de las embarcaciones funerarias, en España, la descripción más antigua que he podido encontrar está en la lámina número 62, «Ayuste a la flamenca, engañaduras, costuras, botones, botones en cruz, vueltas en cruz y botón, piñas, barriletes y otras», del libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (1), en la que se ilustra esta atadura.

Etimología

Como ya dijimos en el artículo precedente sobre la costura larga española, el nombre de costura proviene de una de las labores que hacían los sastres para la reparación de los paños de las velas y aplicada a las faenas marineras. La palabra correcta para definir esta unión sería *ayuste* de dos cabos por sus extremos o chicotes. En nuestro caso este tipo de amarradura se menciona en el *Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna*, del marqués de la Victoria, y en el *Diccionario Marítimo español*, de

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



Timoteo O'Scanlan (2). Por ello diremos que la costura sencilla, llana corta o flamenca es un ajuste de dos cabos y que resulta de mayor grueso que ellos. Su adjetivo «flamenca» nos indica que su procedencia, posiblemente, sea de las tierras de Flandes, aprendida por los contactos mantenidos por los marinos españoles con aquellos de esas tierras.

Confección del nudo y usos más comunes

La *costura a la flamenca u holandesa*, que se hace acolchando los cordones de los cabos a unir como si fuese un mismo cable, no es tan segura como la española y, por lo tanto, estos cabos quedan excluidos y fuera de servicio, se deshacen y se hacen meollar para filástica, estopa, estrobo y otras cosas diferentes. Esta costura se hace añadiendo un cordón a la unión, resultando el cabo algo más largo pero de la misma mena. Los cordones se colchan en el mismo sentido de manera que los chicotes queden parejos. Después se rematan con unas ligadas con un botón de filástica en los chicotes. En realidad más que una costura es un *ayuste* que se hace a una driza o a otro cabo de labor cuando falta un cordón para que supla como nuevo. Muy usada para alargar un cabo por su medianía sin mucho desperdicio. Por este motivo también se la llama *costura de alargado flamenco*.

Para hacerla, don Diego nos lo explica de la siguiente manera: «Esta costura se emplea para a largar una cabo **AB** sin tanto desperdicio como con la costura larga española. Para ello se toma un cordón del doble del largo que se desee alargar, **d-d'** (ver figura). Se corta uno de los cordones, **aa'**, del cabo por su medianía; luego el segundo cordón, **bb'**, a una distancia mayor de lo que se quiera alargar el cabo, y a la misma distancia del segundo, se corta el tercero, **cc'**, quedando el cabo dividido en dos partes, **A** y **B**. El cordón más largo de **A**, **b**, se une por un cote al cordón **a'** del trozo **B** (**b-a'**). El mediano de **A**, **a**, y el segundo cordón largo de **B**, **c'**, se colchan y se amarran entre sí (**a-c'**), como muestra la figura. Quedan libres los cordones **c** y **b'**. Entonces se coge el cordón **d-d'** y se colcha por el hueco dejado en el cabo **A-B**, rellenando hasta alcanzar los chicotes **c** y **b'**. Se retuercen **c-d** y **b'-d'** y se atan, quedando la costura como se muestra en la figura».

Otras denominaciones

En francés: *couture au treling age*; en inglés: *seam or catharping*; en italiano: *cimento o strelingaggio*.

Juan OZORES MASSÓ



(2) O'SCANLAN, Timotheo: *Diccionario marítimo español*. Madrid, 1831.



LEXICOGRAFÍA

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

MAL QUE OS PESE: UN CASTILLO IMBATIBLE

*Más vale causar escándalo
que esconder la verdad.*

San Gregorio Magno.

Hace unos días, el coronel del Ejército del Aire José Tamame Camarero, director de la *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, me envió el siguiente correo electrónico:

«También interesado en las cuestiones léxicas, y “por mucho que me pese”, el equivalente a “aunque me pese” no es “más que me pese”, sino “mal que me pese”.

De modo que no nos queda sino admitir que, a veces, el uso del lenguaje nos hace caer en situaciones... escatológicas (?).

Se trata de ese tipo de expresiones cuyo origen se pierde en el tiempo, lo que las hace más curiosas “si cabe” (otra); y así, rodeadas de ese misterio, se nos antojan más hermosas.

Esta, en concreto, “mal que vos pese”, aparece ya —y solo una vez— en el *Cantar del mío Cid* (en torno al 1200). Lo que significa que venía usándose en el lenguaje hablado... ¿desde cuándo?»

Gracias, mi coronel. Tiene razón, en efecto, en la página 934 del número de diciembre de la *REVISTA GENERAL DE MARINA*, en el artículo titulado «Humor escatológico», escribí erróneamente «más que me pese» (1).

(1) Sugiero buscar en Internet «castillo de Mal que os pese». Situado en la localidad de Sotalvo a

Tras el agradecimiento, lo primero que se me ocurre es que nuestra REVISTA también tiene lectores en el Ejército de Aire. Y uno de ellos es nada menos que el director de la *Revista de Aeronáutica y Astronomía*. Todo esto hace que se me llene el pecho de sano orgullo, satisfacción y no menos responsabilidad por que la Armada me haya concedido el inmenso honor de ser colaborador habitual en estas páginas de *Lexicografía*. Hace unos años el almirante de Personal me nombró corresponsal. Nadie se puede imaginar la alegría que recibí cuando, sin previo aviso, recibí en mi despacho, en los polvorines de la Base Naval de Rota, por correo oficial, un sobre con el carné que me acredita como tal. Lo atesoro como oro en paño.

Después de este prefacio, demos paso al análisis de algunas palabras o frases. Para eso existe esta sección, ¿verdad, paciente lector?

Extracto o fragmento

En la cita número 1 realizo un extracto de la información que encontré en Internet sobre el castillo de «Mal que os pese». Y digo *extracto*, y digo bien, pues el diccionario de la Real Academia Española (DRAE), el sacrosanto vademécum de las palabras, dice que un *extracto* es «un resumen que se hace de un escrito cualquiera, expresando en términos precisos únicamente lo más sustancial». Por lo tanto, cuando extraemos un trozo de un texto se produce la paradoja de que no estamos extrayendo un extracto, sino un fragmento (2).

pocos kilómetros de Avila. En torno a este castillo existe una leyenda de amor cortés muy curiosa, relacionada con la batalla de las Navas de Tolosa (año 1212), sobre una doncella, doña Giomar, y el caballero don Alvar Dávila, al mando de uno de los batallones que derrotaron a los musulmanes en tan renombrada batalla.

(2) A pesar de que en el DRAE aparece: *extracto*. (Del lat. *Extratus*, part. pas. de *extrahere*, extraer, sacar). Es decir, con la misma raíz. Insisto, «mal que me pese», un extracto no es un fragmento, sino un resumen.

Castillo

Hablando de castillos, es interesante lo que aparece en el DRAE sobre las acepciones de este vocablo relacionadas con la mar. La séptima entrada dice: «parte de la cubierta alta o principal del buque, comprendida entre el palo trinquete y la proa» (se asume, claro, que el barco es un velero y está aparejado con al menos un palo trinquete); y la octava es: «cubierta parcial que, en la misma sección, tienen algunos buques a la altura de la borda» (obsérvese que aquí ya no se precisa que exista el palo trinquete). El DRAE, por tanto, define muy bien las dos situaciones: el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* tiene su castillo situado a proa del trinquete, mientras que en una fragata, por ejemplo, es esa cubierta que está a proa, a la altura de la borda. Lo recalco porque, como ya escribí varias veces en estas mismas páginas de *Lexicografía*, no siempre el DRAE es tan preciso —y atinado— en sus significados sobre las cosas de la mar.

También me llama la atención que aparezca en el Diccionario la expresión *castillo de popa* con el significado de toldilla, aunque el DRAE advierte que es una acepción poco usada (p. us.). En efecto, reconozco que nunca hasta hoy había escuchado o leído que a la toldilla se la pudiese llamar castillo de popa, aunque creo que tiene mucha lógica si asumimos como cierto lo que aparece en la *wikipedia* sobre sus orígenes. Ahora sí realizo un extracto —no un fragmento— de lo que en esta portentosa enciclopedia aparece: «El castillo de popa fue inventado por los romanos para proteger y dotar de una adecuada posición de tiro a los arqueros. Fue durante siglos el único castillo construido a bordo de los barcos militares. El castillo en la proa sobrevino en torno a los siglos XIV o XV, cuando aparecieron las naos y carracas».

Al hilo de lo que acabo de escribir, me pregunto si la calidad de la información que aparece en la *Wikipedia* es medible. No lo sé. Solo puedo afirmar que las muchas veces que he consultado esta enciclopedia sobre temas que humildemente creo dominar, no he encontrado errores o erratas de especial relevancia. O sea, si de resultados particulares se pudieran inducir conclusiones generales (no

se puede, claro), me atrevo a aseverar que la *Wikipedia* es una extraordinaria fuente de información de gran calidad que, además, se está actualizando y corrigiendo continuamente. Alabo, pues, a los que han tenido esta iniciativa de compartir altruistamente el *Conocimiento* (con mayúscula), pues, por lo que he podido averiguar, creo que no tienen ánimo de lucro. Corríjanme los que estén mejor informados al respecto; pero, si se confirma lo que digo, ¿no merece ser reconocida como Patrimonio de la Humanidad? Insto al organismo que se encargue de estos menesteres a que asuma el encargo, pues si Patrimonio de la Humanidad es el *Conocimiento*, también debe serlo esa especie de biblioteca de Alejandría que hoy es la *Wikipedia*.

Medible

Unas líneas más arriba me preguntaba si se puede medir, si es medible, la calidad de la *Wikipedia*. Quién sabe. Lo que afirmo, con absoluta certeza, es que el vocablo *medible* no figuraba en la anterior edición del DRAE, pero sí aparece registrado en la última publicada, la vigésimo segunda. Si de *medir* los académicos recientemente han admitido *medible*, si también están registrados decible

(de decir), abatible, adquirible, afligible, combatible, deducible, destituible, esgrimible, imbatible, invertible, perseguible (3), resarcible, traducible, transferible, etc., ¿por qué no sucede otro tanto con abrir y abrible, asumir y asumible (4), batir y batible, pedir y pedible, etc.? Veamos: para que un destino sea *pedible* (pueda ser pedido o solicitado) se deben cumplir dos condiciones, a saber: que esté vacante y que haya sido publicado oficialmente. No detecto ninguna aberración lingüística en el vocablo *pedible*. Se me ocurren más verbos de la tercera conjugación a los que se les podría aplicar el mismo criterio: añadir, aludir, aplaudir, retribuir, suprimir, vestir, vivir, etc. Paradojas del idioma o del DRAE, mal que os pese, respetados lectores.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



(Ing.)

(3) Curiosamente está registrado en el DRAE *perseguible*, pero no *seguible*.

(4) Sorprendido lector, *asumible* no figura en la última edición del DRAE. ¿No cree que es *inasumible*? Inasumible, tampoco.





Buque hidrográfico *Antares*. (Foto: www.armada.mde.es).



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.

24.784.—Las cuentas del Gran Capitán



Esta frase tan conocida (empleada para calificar la exageración de una relación de gastos, cuentas poco detalladas o rechazos a una explicación de costes) está basada en el hecho anecdótico atribuido al Gran Capitán, Gonzalo Fernández de Córdoba, sobre la respuesta que dio al rey Fernando el Católico cuando le pidió la cuenta de los gastos habidos en la Campaña de Nápoles (1504), de la cual se desprendían gastos en conceptos disparatados: la partida más conocida es «en picos, palas y azadones cien millones». La contestación hacía una referencia directa al heroísmo derrochado por sus soldados y a las victorias alcanzadas frente a los franceses (Seminara, Ceriñola y Garella-



Busto del Gran Capitán.

no) en la conquista el Reino de Nápoles para la Corona de Aragón, a la que quedaría anexionado durante siglos.

J. J. P. C.

24.785.—Día de Acción de Gracias



Siempre se ha atribuido el *Thanksgiving Day*, o Día de Acción de Gracias, a los pioneros ingleses que llegaron a las Américas en 1620 a bordo del *Mayflowers* y que formaron la colonia de Plymouth —llamada así por haber partido la expedición del puerto del mismo nombre en el Reino Unido—.

Pero, según el historiador Michael Gannon, fue en la Florida, concretamente en San Agustín, territorio descubierto en 1513 por Ponce de León, hace ahora 500 años, donde los españoles comulgaron y compartieron sus alimentos con los indios que allí habitaban, hecho por el que este día sigue siendo conmemorado por los norteamericanos cada año, constituyendo una de sus celebraciones más importantes.

Y esto ocurrió en 1564, 56 años antes del conocido como *Thanksgiving Day*.

Por cierto que allí, en San Agustín, en el Castillo de San Marcos, aún ondea la Cruz de Borgoña, bandera española de la época.

A. Á. R.

24.786.—Ferrol



El marqués de la Victoria informaba al rey, en el memorando siguiente, lo relativo a los defectos de Ferrol, que cuidadosamente subrayaba:

«Discursos y diferentes puntos particularmente sobre la Marina que expone a los R. P. de V. M. el marqués de la Victoria, Capitán general de Vuestra Real Armada, Estos discursos se presentaron en las reales manos del Rey nuestro señor el día 8 de Diciembre de 1761.

Sus inmediateciones son el terreno más

árido y pobre de Galicia, el no tener fuentes abundantes, llover los siete meses del año, estar rodeado de montes altos, por lo que amanece tarde y anochece temprano, frío más que regular, humedad no combatible... y mil defectos más frente a Cádiz, señor y cabeza de España y de su imperio.

Creo señor que todo lo que he expuesto a V. M. sobre los visibles defectos de Ferrol no son razones despreciables, ni solamente consideradas por mí solo, sino también por todos los oficiales inteligentes de la Marina.»

A. L. T.

24.787.—Barco de guerra para tiempos de paz



Durante la Gran Guerra de 1914-18, Alemania poseía varias colonias en África, entre ellas Tanganica, actual Tanzania, que estaba siendo hostigada por los aliados belgas e ingleses. La defensa del lago Tanganica era fundamental, por lo que se precisaba de un gran barco que sirviera de protección. Se decidió que fuera construido en Hamburgo y, desarmado en ciento de miles de piezas y placas de acero, fue enviado en cajas al puerto de Dar es-Salam, y desde allí por tren y carretera hasta orillas del lago, donde fue botado y armado con un potente cañón.

Bautizado como *Graf von Götzen*, desempeñó su cometido hasta el fin de la contienda, que acabaría, como bien es sabido, con la derrota de Alemania y la pérdida de sus colonias. Para impedir que los aliados se apropiasen del barco, fue hundido a diez metros de profundidad en un afluyente que desemboca en el lago, siendo recuperado con sus motores y calderas en perfectas condiciones en 1927 por la Marina británica, que lo puso en servicio para transporte de pasajeros y carga con el nombre actual de *M. W. Liemba*. A partir de este momento, el *Liemba* se convirtió en una herramienta fundamental para la supervivencia, mediante el comercio, de esta zona del mundo tan desfavorecida. También ha sido utilizado para ayuda humanitaria, ya que a bordo de él la ONU repatrió



Graft von Götzen, posteriormente convertido en el *Liemba*.

75.000 refugiados que huyeron del Congo durante la guerra de 1997, por lo que se puede concluir que un barco construido para la guerra ha sido, y sigue siendo, de gran utilidad en tiempos —aunque nunca de bonanza por aquellos lares— de paz.

La historia de este barco de la Marina de Guerra alemana inspiró a C. S. Forester a escribir el *best seller* *La Reina de África*, que posteriormente sería magníficamente llevado a la pantalla por John Huston, encumbrando definitivamente a dos ya extraordinarios actores. En la mente de todos están Katharine Hepburn y Humphrey Bogart. Las desavenencias entre ellos y el difícilísimo y accidentado rodaje sirvieron como argumento a otras dos películas más... pero esto ya es otra historia.

A. Á. R.

24.788.— En bicicleta bajo el agua



La creación de la bicicleta, sin duda alguna, revolucionó nuestro

mundo. Dio un nuevo sentido al transporte terrestre de tracción humana como ocio o deporte. También solucionó, en parte, el problema de la aerostación, proporcionando una propulsión a globos y dirigibles, perfecta y adecuada a los parámetros científicos del momento, los cuales abominaban de la aerodinámica y la maquinaria pesada. El mundo del mar no se libró de la adaptación a su medio de tan fantástico invento a finales del siglo XIX. No solo se quedó, por ejemplo, en hacer que un equipo de remeros hiciera uso de sus piernas en vez de sus brazos. No. Llegó hasta el submarinismo. Un tal Reuben H. Plass, del 508 de la Avenida Lafayette (Brooklyn, Nueva York), y su invento centraron un par de columnas del *The San Francisco Call*, un día como el 22 de noviembre de 1896. Su bicicleta modificada permitiría a un buzo, dándole a los pedales, moverse entre la superficie y el lecho marino. La invención era simple: a la estructura de cobre se incorporarían unos cilindros de lastre, cuyo mecanismo era el propio de un submarino para sumersión y emersión, siendo activados mediante una válvula.



Ilustración contenida en el periódico *The San Francisco Call*, de 22 de noviembre de 1896.

A pesar de la expectación causada en la ciudad, del interés por parte de especialistas en submarinismo y del desbordante optimismo que desprendía el padre de la criatura, que trabajaba arduamente en el proyecto con la esperanza de conseguir una pronta y exitosa prueba en puerto, no pareció ser más que otra visión de futuro (ingenua a día de hoy) que no se cumplió.

Al que suscribe le hubiera encantado conocer al portento de hombre-rana que debería probar la bicicleta, el cual, aparte de soportar las decenas de kilos del traje de buceo, con su escafandra y todo, tendría que tener la fuerza suficiente para darle a los pedales y moverse como «pez en el agua».

J. Y. G.

24.789.—El Barco de Keops



En la actualidad el Barco de Keops está en el Museo de la Barca

Solar, situado en las inmediaciones de la Gran Pirámide de Gizeh, en Egipto. Es la embarcación intacta más antigua del mundo.

Fue construido a mediados del tercer milenio a. C. (en torno al 2500) durante el reinado del gran faraón Keops, en la época en que mandó construir la citada pirámide.

Está clasificado por los egiptólogos como una «barcaza solar», una embarcación con significado religioso y ceremonial, posiblemente construida para transportar al faraón por el cielo a la otra vida. Esta teoría de haber planificado su uso para el otro mundo parece respaldarla el hecho de su construcción, realizada con madera de cedros del Líbano, constituida por 1.224 piezas individualizadas, que habría sido desmontada y dispuesta como una enorme maqueta.

El barco ofrece pruebas de haber estado en el agua en algunas ocasiones, por lo que parece fue utilizado en vida del faraón para servicios religiosos y, tal vez, como embarcación funeraria del mismo.

J. J. P. C.

24.790.—Una posibilidad entre 119.594.745.000



En realidad no es más que un juego matemático, pero que se tuvo que incluir en el informe correspondiente al accidente habido entre los submarinos de la US Navy, clase *Gato*, SS-251 *Flounder* (capitán de fragata J. E. Stevens) y el SS-258 *Hoe* (capitán de corbeta M. P. Refo III) en el mar del Sur de China, no muy lejos de las costas de la, por aquel entonces, Indochina francesa.

El *Hoe* embistió al *Flounder* el 23 de febrero de 1945, cuando ambas unidades navegaban a profundidad de periscopio. Un aparatoso encontronazo protagonizado por dos submarinos dotados de los más innovadores sistemas de detección y que operaban en un océano con 68.634.000 millas cuadradas que, sumadas a sus 300 pies de eslora y 27 de manga, supuso que hubiera una probabilidad de colisión entre 119.594.745.000. Prácticamente imposible.

USS *Flounder*.

Por fortuna, los desperfectos fueron mínimos, siendo que tres días después, el *Flounder* finalizaba su sexta patrulla amarrando en un muelle de la bahía de Subic; mientras, el *Hoe* permanece al sur de la isla de Hainan por un tiempo, donde el 25 de febrero de 1945 echará a pique la fragata japonesa *Shonan*.

J. Y. G.

24.791.— El *Monitor*



El *Monitor*, primer acorazado de torre, fue ideado por el ingeniero John Ericsson. Era una cañonera blindada, con forma de balsa, y su armamento principal eran dos cañones Dahlgren de 279 mm de ánima lisa instalados en una torre giratoria

con funcionamiento a vapor, la misma energía que empleaba para su propulsión que resultaba revolucionaria para la época.

La Armada de los Estados Unidos no lo tuvo en consideración hasta el año 1861, en el ambiente previo a la Guerra de Secesión. Fue botado cien días después de la firma del contrato con el gobierno, enviándolo inmediatamente a enfrentarse con el buque confederado *Virginia* en Hampton Road (Virginia), combate que se desarrolló el 9 de marzo de 1862 con un resultado indeciso.

El *Monitor* tuvo una vida muy corta, se hundió en un temporal a la altura del cabo Hatteras en la noche del 31 de diciembre de 1862.

J. J. P. C.



Tecnología para el mar a medida del cliente

Soluciones globales: diseño,
construcción, integración de sistemas
y apoyo al ciclo de vida



The wake of the future





FRASES Y DICHOS MARINEROS

Decir que España vive de espaldas al mar es a la vez un gran tópico y una verdad como la copa de un pino —aunque a veces da la impresión de que la situación está cambiando—. Pero no siempre ha sido así. Hubo épocas en que España miró a la mar de frente, y es quizás de aquellas épocas de donde vienen muchas frases, dichos, modismos, refranes y otras modalidades del habla diaria. Aunque quizás la gente que las usa desconoce su origen, y no se da cuenta de que está empleando palabras y frases que hacen referencia directa a esa gran extensión de agua que nos rodea casi por todas partes, que es la mar.

El objeto de la presente crónica es citar algunas de esas frases marineras e ilustrarlas con sellos de correos, que es una buena manera de aprender algo y al mismo tiempo pasar un buen rato.

Buque insignia

Suele llamarse buque insignia a algo que por sus cualidades destaca o sobresale en una entidad u organización, y que por ello puede servir de modelo para entidades u organiza-

ciones similares. En definitiva: puede ser algo que hay que tener presente y seguir a modo de modelo, como hay que seguir las órdenes que da el buque insignia de una unidad naval colectiva, que es donde se encuentra el mando y donde iza su insignia (perdón por meter lo definido dentro de la definición, pero creo que me entienden). En el mundo de los negocios se pueden oír comentarios como este: «La factoría que nuestra empresa acaba de abrir en Albacete se puede considerar



El navío *Victory* fue el buque insignia de Nelson en Trafalgar.

LA MAR EN LA FILATELIA

nuestro buque insignia, porque une las últimas tecnologías y los más modernos procedimientos de marketing».

Cantos de sirenas

Son promesas agradables, a veces muy bonitas, pero con un trasfondo engañoso por el que al final no se cumplen, y se pueden convertir en tomaduras de pelo o incluso estafas. La frase viene de la antigua mitología y de viejas leyendas marineras que hablaban de sirenas que se presentaban a los marinos y con sus cantos trataban de atraerlos hacia lugares peligrosos. No es raro decir algo como: «Dicen que si inviertes ahora, a la vuelta de un año consigues unos intereses del ocho por ciento. ¡Esos son cantos de sirenas!».



Ulises amarrado al palo de su barco para poder oír los cantos de las sirenas sin caer en sus tentaciones, según *La Odisea* de Homero.

De capitán a paje

Se refiere a todos los que se encuentran en un determinado lugar, sin excluir a nadie. Procede de los barcos de otros tiempos, en los que el grado más alto era el del capitán que ostentaba el mando, y el más bajo era el del más joven, y por ello el más moderno de los pajes (muchacho destinado en una embarcación para su limpieza y aseo, optar a plazas de grumete cuando tuviese más edad, y aprender el oficio de marinero). Por ejemplo,

antes se podía decir: «En ese barco van 620 personas de capitán a paje». Y hoy podemos oír: «De capitán a paje, en mi oficina somos 43 personas».



Cuando el navío *Rayo* viajó por primera vez de La Habana a la Península en 1752, su dotación era de 453 hombres de capitán a paje.

De quilla a perilla

Es la medida máxima de algo, con frecuencia su altura máxima. Viene de la época de las carabelas y naos, cuya parte más baja era el canto inferior de la quilla, y la



La mayor dimensión de una nao en el sentido vertical era desde la quilla hasta el penol del palo mayor, que por su forma se llamaba perilla.

más alta era el extremo o tope del palo mayor, que solía terminar en una especie de moldura con forma de pera, por lo que recibía el nombre de perilla. A modo de ejemplo, se puede oír decir: «De quilla a perilla, mide 58 metros».

Estar como pez en el agua

Significa estar cómodo y a gusto, sentirse bien y actuar con soltura en un determinado lugar, en un ambiente específico o en el desarrollo de una cierta actividad. Su origen procede de ver la soltura con que los peces se mueven en su elemento, que es el agua. ¿Quién no ha dicho algo parecido a lo siguiente?: «Antonio es un gran mecánico. En el taller está como pez en el agua».



Pez en el agua.

Estar en dique seco

Quiere decir estar en el paro, sin empleo, o a la espera de una ocupación o un puesto de trabajo. Se usa por similitud con la imagen de un barco que mientras está en dique pierde su capacidad operativa para convertirse en algo pasivo, que espera que algún día den agua al dique para volver a sus actividades normales. No es raro oír que alguien dice algo como: «Hace ya tres meses que Antonio está en dique seco; justo desde el día siguiente a la quiebra de la empresa en la que trabajaba».



Barco en dique seco.

Ir viento en popa

Se refiere a que un negocio, un proyecto, un trabajo o lo que sea progresa con toda normalidad y sin ningún contratiempo ni problema. Recuerda a la navegación del barco de vela que recibe el viento por la popa y por ello navega «viento en popa», con el mínimo esfuerzo, y aprovechando el máximo empuje que el viento puede hacer en sus velas, proporcionándole la mayor velocidad de avance. A modo ilustrativo puede servir este ejemplo: «A Teresa le va viento en popa con la mercería que acaba de abrir; está vendiendo mucho».

Moros en la costa

Se suele decir que no hay moros en la costa cuando no hay testigos o gente que



Una carabela del siglo XV navegando viento en popa.

pueda intervenir, entorpecer o simplemente presenciar una determinada acción o actuación. Recuerda los viejos tiempos en que, sobre todo en las costas mediterráneas asediadas por los piratas berberiscos, se avisaba desde castillos o torres dispuestas a lo largo del litoral de la presencia o no de dichos piratas o moros en la costa. Es bastante corriente utilizar expresiones como: «Si puedes, ven ahora que no hay moros en la costa».

Una ola

Se suele llamar ola a cualquier fenómeno, efecto, acción o manifestación que en un momento determinado alcanza grandes proporciones. Se utiliza en recuerdo de las olas, ondas de gran amplitud que se producen en la superficie de las aguas del mar o de un gran lago. Hoy es muy corriente decir frases como: «El aumento de temperatura se convertirá en ola de calor para el fin de semana; Con la entrada del invierno se espera una ola de gripe; Ola de robos en la zona norte durante el fin de semana; El descontento



El castillo de Isquia, en el golfo de Nápoles, sirvió para avisar de la presencia de piratas berberiscos y moros en la costa, y en su caso defenderse contra ellos.

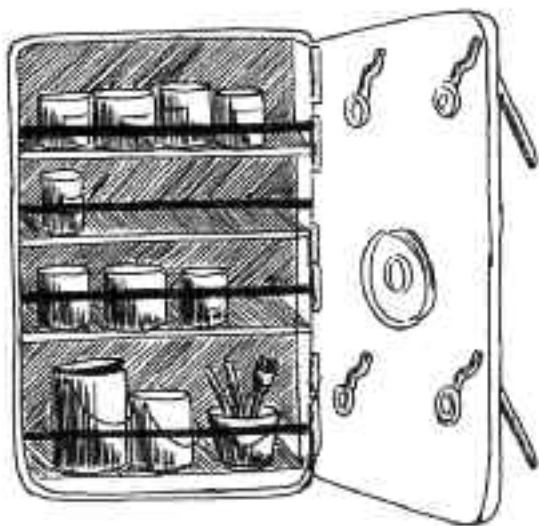
general se ha traducido en una ola de revueltas por todo el país».

Final

Estos son solo unos pocos ejemplos del habla diaria en que la mar y su ambiente están presentes en nuestras conversaciones, mucho más de lo que nosotros somos conscientes. Hay muchas más frases y dichos, como «Capear el temporal; Donde hay patrón no manda marinero; Tirar por la borda; Estar en la cresta de la ola; Quemar las naves; Vagar sin rumbo»; etc., que como se puede ver tienen un rancio sabor marinero, por lo que puede que sean comentadas en otra ocasión. De momento me despido de ustedes deseándoles buenos vientos y mejores mares.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Pañol de Pinturas

MARÍA EUGENIA ARROJO MARTÍNEZ

En este mes de mayo de 2013, cuando acaban de cumplirse, el pasado enero, 15 años de la aparición del primer *Pañol de Pinturas* (crónica sobre Antonio Molíns, gran acuarelista y amigo), nos visita María Eugenia Arrojo Martínez, casada con el capitán de navío Miguel Castillo Cuervo-Arango.

Las respuestas al habitual cuestionario han sido contestadas por nuestra pintora con precisión, sin alargarse demasiado en explicaciones sobre su trabajo artístico, aunque tal vez no serían necesarias para comprender su obra.

Según sus propias palabras comenzó a pintar ya en su infancia, asistiendo a clases desde los cinco años.

Pasado algún tiempo y durante su adolescencia trabajó en el taller de Hispaleto.

Debido a su clara inclinación artística, estudió en la Escuela de Artes y Oficios de Oviedo, diplomándose en decoración.

Como suele ocurrir al estar casada con un oficial de la Armada, y siguiéndole en sus destinos, tuvo la ocasión de vivir en Alema-



María Eugenia Arrojo Martínez.





nia en el periodo de 1990 a 1993. Allí colaboró intensamente con la Escuela de Acuarelistas de Bonn.

Su interés por consolidar el trabajo en este campo del dibujo y la pintura la llevaron a participar durante años en las sesiones de estas técnicas con modelo natural en el Círculo de Bellas Artes de Madrid. Ha expuesto en el año 1979 en el Centro Asturiano de esta ciudad.

Uno de sus trabajos fue seleccionado para el concurso de subastas Ansorena y estuvo expuesto en el escaparate que dicha sala posee en la calle Alcalá.

También ha participado en un concurso de pintores profesionales en la galería Zolix de Madrid.

Tiene sus obras distribuidas entre su casa, las de sus familiares y amigos e igualmente en colecciones particulares correspondientes a las adquiridas en la citada exposición de 1979 y otras ventas de carácter individual.

Comenzó su camino pintando principalmente acuarelas y óleos, circunstancia que no

le ha impedido utilizar otras técnicas, como ceras, acrílico, pastel, etc. Entre los soportes más utilizados se encuentran los lienzos, tabla y papel, sin renunciar por ello a ningún otro tipo distinto, como ladrillo, piedra o cerámica.

Con independencia de la pintura ha realizado incursiones en la creación de obras escultóricas y de otras disciplinas artesanales y artísticas, tales como pintura de seda, cristal ácido, pinturas sobre tela, alfarería y paisajes en cerámica.

Fruto de esta dedicación perseverante destacamos, entre otras, las obras que nos ha enviado a este *Pañol*.

En las marinas se observa una atrevida decisión en el uso del color, sin miedo a los trazos enérgicos que demuestran la propiedad de un oficio ya asentado, fruto sin duda de su evidente interés en perfeccionar la técnica.

Remite dos paisajes en los que aparece de nuevo esa soltura en el manejo de los pinceles, diluyendo en el primero de ellos los planos lejanos, dando consecuentemente



profundidad a la obra. En el segundo nos presenta un paisaje urbano, tema que suele llevar aparejada cierta dificultad y que Mari Gen (nombre con el que firma artísticamente) resuelve con un acertado y suave cromatismo que concede al cuadro una agradable contemplación.

Con mi agradecimiento por su colaboración y mi admiración por su obra, un fuerte abrazo extensivo a Miguel.

Rafael ESTRADA





ESCUDOS DE LA ARMADA



Escudo del batallón de Cuartel General.

Escudo tajado de oro y azul, filiera cosida de gules. Estrella de cinco puntas, de plata, fileteada de sable, en abismo sobre el todo.

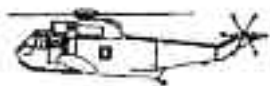
El campo de oro significa la tierra y el de azul el mar. La estrella es el emblema del Estado Mayor, que opera en el marco orgánico del Cuartel General. Heráldicamente es símbolo de grandeza, verdad y luz, y representa la prudencia, valores que deben presidir la actuación de quienes apoyan la acción del Mando.



Escudo del I Batallón de Desembarco.

Escudo tajado de oro y azul, filiera cosida de gules. León rampante, de gules, encendido de plata, ñado de oro y lenguado de gules, en abismo sobre el todo.

El campo de oro significa la tierra y el de azul el mar. El león representa la fuerza y valentía en el combate de los infantes de Marina.



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

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

Operación LIBRE HIDALGO (L/H), LÍBANO (noviembre de 2012-mayo de 2013).—Se encuentra desplegada en la zona la FIMEX LH-VIII con un contingente de 44 efectivos de la FIM.

Operación ATALANTA (23 enero de 2009-finalización).—Participa en esta operación la TF-465, bajo el mando del comodoro portugués Jorge Novo Palma desde el 6 de abril, compuesta actualmente por las siguientes unidades:



Operación ATALANTA, aguas de Somalia.
(Foto: www.mde.es).



Ejercicio de tiro a bordo de la fragata *Numancia*. (Foto: www.armada.mde.es).

NRP *Alvares Cabral* como buque de mando, el BAM *Rayo*, la fragata española *Numancia*, la FS *Nivose*, la FS *L'Adroit*, la FS *Georges Leygues*, la FS *Tonnerre*, el FGS *Ausburg*, el HNLMS *De Ruyter* y el HSWMS *Carlskrona*.

Como medios aéreos de patrulla marítima la TF 465 cuenta con un *P-3M* del Ejército del Aire (ESP), un *P-3C* (DEU) y dos *SW-3* (LUX).

La fragata *Méndez Núñez*, tras efectuar el relevo con la *Numancia* el pasado día 6 de abril, ha efectuado el tránsito a su base. Durante el tránsito realizó el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Djibouti		6 de abril
Jeddah	8 de abril	11 de abril
Canal de Suez	13 de abril	14 de abril
Augusta	18 de abril	19 de abril
Rota	23 de abril	23 de abril
Ferrol	25 de abril	

Agrupaciones permanentes

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (1 de enero-30 de junio de 2013).—El PA *Infanta Cristina* fue el buque asignado para permanecer en *stand by* bajo OPCON NACIONAL hasta el 14 de abril. Fue relevado por el PA *Vencedora*, que permanecerá integrado entre el 15 de abril y el 30 de junio 2013.

La fragata *Numancia* realizó apoyo asociado a la OAE entre los días 22 y 29 de marzo, durante su tránsito de incorporación a la Operación ATALANTA.

El submarino *Tramontana* participó en esta operación en el periodo del 12 de abril a 14 de mayo.

Durante su tránsito por el Mediterráneo, al regreso de la operación ATALANTA la fragata *Méndez Núñez* participó realizando apoyo asociado a esta operación del 14 al 22 de abril.

El PA *Infanta Cristina* realizó apoyo asociado del 19 al 24 de abril.

Ejercicios

Desde el 25 de marzo de 2013 se han realizado los siguientes ejercicios:

PHIBLEX-13 (25-27 de marzo de 2013).—Ejercicio bilateral con los Estados Unidos y que contó con la participación del TEAR y del PA *Vigía*.

SUB. LANTOR (2-5 de abril de 2013).—Los submarinos *Galerna* y *Tramontana* efectuaron ejercicio SUB. LANTOR en aguas próximas a Cartagena.

CATOE 2 (2 de abril-17 de mayo de 2013).—Se efectúa el ejercicio conjunto CATOE 2 en la base de Rabasa (Alicante), donde la Armada participa con tiradores de precisión de la FGNE.

SP MINEX (15-25 de abril de 2013).—Bajo la dirección de COMTEMECOM y COMANDRAG, se efectuó en las cercanías de Cartagena, con la participación de los cazaminas *Segura*, *Sella* y *Duero*; además de la

UBMCM, la agrupación SNMCMG-2, el cazaminas *Tajo* como unidad de EUROMARFOR y la colaboración del AG *Mar Caribe*.

FTX (15-19 de abril de 2013).—Efectuado por una CIA del BDE-I en el CASR.

ADELFIEX 01 (21-30 de abril de 2013).—Bajo la dirección de COMGRUP-2 se realizó este ejercicio en aguas de la bahía de Cádiz, con la participación del LHD *Juan Carlos I*, LPD *Castilla*, Grupo Naval de Playa y el BDE-II, además de equipos EOS y UNAEMB.

BOLD ALLIGATOR 13 (22 de abril-1 de mayo de 2013).—Personal de la Infantería de Marina participó en este ejercicio (CPX) a bordo del USS *Bataan* en Norfolk (Virginia).

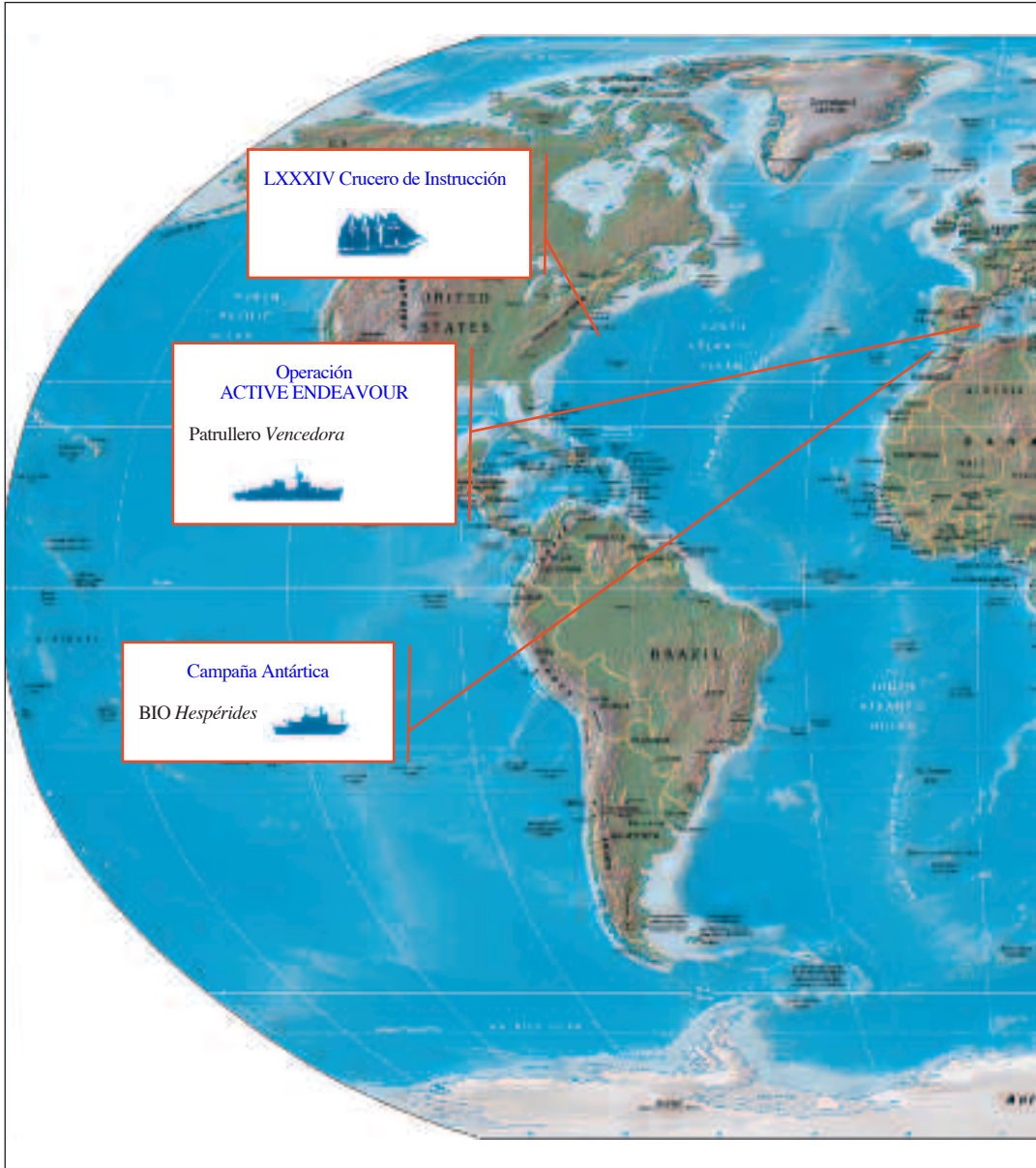
Adiestramiento

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

Adiestramiento individual: *Reina Sofía* y *Victoria* (1 de enero-31 de marzo de 2013); *Santa María* y *Canarias* (15 de enero-31 de marzo de 2013); *Almirante Juan de Borbón* (17 de enero-31 de marzo de 2013); *Sella* (3-5 de abril de 2013); *Tambre* (3-4 de abril de 2013); *Cazadora* (3-5 de abril de 2013); *Sella* (8 y 9 de abril de 2013); *Tambre* (8 de abril de 2013); *La Graña* (10 y 11 de abril de 2013); *Serviola* (10 y 11 de abril de 2013); *Tabarca* (12 y 13 de abril de 2013); *Neptuno* (8-12 de abril de 2013); *La Graña* (17 de abril de 2013); *Infanta Elena* (17 y 18 de abril de 2013); *Vencedora* (15-19 de abril de 2013); *Vigía* (16 y 17 de abril de 2013); *Tornado* (18 de abril de 2013); *Alborán* (17 de abril de 2013); *Tabarca* (16 y 17 de abril de 2013); *Almirante Juan de Borbón* (17 de abril de 2013); *Blas de Lezo* (16-18 de abril de 2013); *Navarra* (16 de abril de 2013); *Patiño* (18 de abril de 2013); *Las Palmas* (25 de abril de 2013).

CALOP de comprobación A3M: *Juan Carlos I* (1-12 de abril de 2013).

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA





Cazaminas *Tambre*. (Foto: archivo RGM).

Adiestramiento individual y colectivo: *Infanta Cristina* (1-5 de abril de 2013); *Vencedora* (3-4 de abril de 2013); *Centinel* (8, 9 y 11 de abril de 2013); *Atalaya* (8 y 9 de abril de 2013).

PABI-MABI: *Galicia* (1 de abril-30 de junio de 2013); *Castilla* (7 de abril-30 de junio de 2013).

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

SSK2: Un equipo de la FGNE en colaboración con el submarino *Galerna* (15 y 16 de abril de 2013).

Inspección de capacidades: *Tambre* (8 de abril de 2013); *I. Elena* (24 y 25 de abril de 2013).

Inspección de alistamiento: *Vencedora* (10 y 11 de abril de 2013).

FLOAN2: Un equipo de la FGNE en colaboración con la Flotilla de Aeronaves (15 y 16 de abril de 2013).

Inspección II previa a CALOP A3: *Navarra* (22 y 23 de abril de 2013).

Adiestramiento conjunto y SURFEX-RMPX en Golfo de Cádiz: *Álvaro de Bazán*, *Blas de Lezo* (24 y 25 de abril de 2013), con colaboración de *La Graña* y *Vigia*.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Hespérides (13 de noviembre de 2012-22 de mayo de 2013).—Salió a la mar para iniciar las campañas científicas en la Antártida y en el océano Atlántico, para colaborar con proyectos científicos del Ministerio de Economía y Competitividad y apoyo logístico a las bases antárticas de España. Durante la campaña realiza el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		13 de nov.
Mar de Plata	6 de dic.	9 de dic.
Punta Arenas	14 de dic.	17 de dic.

Ushuaia	13 de enero	16 de enero
Ushuaia	1 de marzo	4 de marzo
Pto. Williams	4 de marzo	4 de marzo
Punta Arenas	17 de marzo	20 de marzo
Recife	20 de abril	23 de abril
Cartagena	22 de mayo	

Cantabria (3 de enero-21 de diciembre de 2013).—El día 3 de enero comenzó el transito Ferrol-Australia para efectuar un despliegue de 12 meses orientado a profundizar en el marco de colaboración entre la Real Marina Australiana (RAN) y la Armada española, mejorar el adiestramiento mutuo y demostrar las capacidades del buque en despliegues prolongados.

P-101 (26 de marzo de 2013).—Se traslada al Arsenal de La Carraca para iniciar PIP.

Contramaestre Casado (27-29 de marzo de 2013).—Salió a la mar para efectuar transporte de una compañía de la Legión participante en los actos de la Semana Santa en Málaga.

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

Durante el crucero participará, junto a otros buques escuela de países hispanoamericanos, en la Regata de Grandes Veleros, que partirá de San Juan de Puerto Rico conforme a la ruta que siguió Juan Ponce de León en 1513. Entre las actividades protocolarias previstas destacan las siguientes:

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

— Actos conmemorativos del quinto centenario del descubrimiento del océano Pacífico en Balboa (Panamá).

— Actos conmemorativos del quinto centenario de la fundación de Florida en Miami (Estados Unidos).

— Celebración del 525.º aniversario de la Marina holandesa en Den Helder.

Cumplimenta el siguiente calendario:

Infanta Cristina (1, 2 y 5 de abril de 2013).—Colaboración con CALOP del PA *Cazadora* (3 de abril de 2013). Colaboración con PA *Vencedora* y FGNE.

Relámpago (1-4 de abril de 2013).—Tránsito a Cádiz para inmovilización y fin de garantía.

Cristóbal Colón (1-5 de abril de 2013).—Efectuó mediciones CEMEDEN en aguas próximas a Ferrol.

Camino Español (1-29 de abril de 2013).—Efectuó transporte de material del Ejército de Tierra en Líbano, con el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		1 de abril
Valencia	2 de abril	2 de abril
Heraklion (Grecia)	9 de abril	11 de abril
Beirut (Líbano)	14 de abril	16 de abril
Nápoles	23 de abril	25 de abril
Valencia	29 de abril	

Martín Posadillo (4-9 de abril de 2013).—Efectuó transporte de material del Ejército de Tierra entre los puertos de Palma y Valencia con el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		4 de abril
P. de Mallorca	5 de abril	6 de abril
Valencia	7 de abril	8 de abril
Cartagena	9 de abril	

Centinela (8, 9 y 11 de abril de 2013).—Colaboró en el adiestramiento de alumnos de la ESENGRA. El día 11 de abril colaboró en el adiestramiento del PA *Serviola*.

Atalaya (8 y 9 de abril de 2013).—Colaboró en el adiestramiento de alumnos de la ESENGRA y con TVR/EOS del TERNOR.

Cristóbal Colón (7-21 de abril de 2013).—Efectuó mediciones CEMEDEN en aguas de la ría de Pontevedra; tras finalizar las mediciones comenzó tránsito a Rota para realizar programa de pruebas EVALO III. Al finalizar efectuó tránsito a Ferrol. Durante el tránsito a Rota efectuó PASSEX con unidades de la Marina portuguesa, fondeando en Portimao (Portugal) en ambos tránsitos.

Galerna (10-12 de abril de 2013).—Efectuó pruebas del sistema ACRUX-C en aguas próximas a Cartagena.

Vencedora (10 y 11 de abril de 2013).—Realizó colaboración con el submarino *Galerna* en sus pruebas con el sistema ACRUX-C en las PSEAS próximas a Cartagena.

Vencedora (15-19 de abril de 2013).—Efectuó colaboración con COCEVACO.

Mar Caribe (12 y 13 de abril de 2013).—Realizó tránsito de Puntales a Cartagena para participar en el ejercicio SP MINEX.

Martín Posadillo (12-22 de abril de 2013).—Efectuó transporte de material del Ejército de Tierra, cumplimentando el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		12 de abril
Melilla	13 de abril	14 de abril
Almería	15 de abril	15 de abril
Valencia	16 de abril	17 de abril
P.de Mallorca	18 de abril	18 de abril
Almería	20 de abril	20 de abril
Melilla	21 de abril	21 de abril
Cartagena	21 de abril	

Galerna (15-16 de abril de 2013).— Colaboró en el ejercicio SP MINEX realizando el minado y además con el adiestramiento SSK2 de la FGNE.

Álvaro de Bazán (22 de abril de 2013).—Efectuó tránsito a la Base Naval de Rota, efectuó colaboración con embarcaciones de TERNOR, también Calibración/Certificación TACAN, para lo cual contó con la colaboración de un avión GRUPO-47 y además colaboró con el BAC *Patiño*, efectuando RAS en aguas próximas de Ferrol.

Blas de Lezo (22 de abril de 2013).— Efectuó tránsito a la Base Naval de Rota, efectuó colaboración con embarcaciones de TERNOR, también Calibración/Certificación TACAN, para lo cual contó con la colaboración de un avión GRUPO-47 y además colaboró con el BAC *Patiño*, efectuando RAS en aguas próximas de Ferrol.

Patiño (22 de abril de 2013).—Salió a la mar para efectuar colaboración con embarcaciones de TERNOR y alumnos de la ESENGRA, además realizó RAS en aguas próxi-

mas de Ferrol, con las fragatas *Blas de Lezo* y *Almirante Juan de Borbón*.

Almirante Juan de Borbón (22 de abril de 2013).—Salió a la mar para efectuar colaboración con alumnos de la ESENGRA, embarcaciones del TERNOR y BAC *Patiño*.

La Graña (24 de abril de 2013).—Salió a la mar para efectuar colaboración en ejercicio de tiro, como buque remolcador de blanco, de las fragatas *Álvaro de Bazán* y *Blas de Lezo*, en aguas próximas a Cádiz.

Neptuno (22-26 de abril de 2013).— Efectuó colaboración con el CBA en aguas próximas de Cartagena, donde participaron el II Curso de Especialidad Complementaria Buzo y LV Curso de Aptitud Buzo.

Contramaestre Casado (26 de abril de 2013).—Efectuó pruebas de mar.

Tornado (25 de abril de 2013).—Efectuó calibración/certificación TACAN en aguas próximas a Las Palmas.



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

Rigel (21 de enero-10 de mayo de 2013).—Está efectuando actualización de la cartografía náutica de la Base Naval de Rota, fondeaderos y zonas adyacentes.

Antares (21 de enero-12 de abril de 2013).—Efectuó actualización de la cartografía náutica del golfo de Cádiz y de Huelva.

Escandallo (14 de marzo-10 de mayo de 2013).—Está efectuando actualización cartográfica de la Base Naval de Rota y fondeaderos y zonas adyacentes.

Malaspina (10-21 de abril de 2013).—Efectuó actualización de la cartografía náutica del golfo de Cádiz.

Vigilancia Marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

P-114 (1-31 de marzo y 1-30 de abril de 2013).—Realizó vigilancia marítima en aguas del Estrecho y Ceuta.

Cabo Fradera (1-31 de marzo y 1-30 de abril de 2013).—Efectuó presencia naval, vigilancia de caza, pesca y protección de intereses nacionales en el TIRM comprendido entre Tui y Camposantos.

Tornado (11 de marzo-6 de mayo de 2013).—Está alistado con preaviso de 24 horas.

Toralla (23 de marzo-1 de abril de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de las islas Baleares y presencia naval en los caladeros de la zona.

Tagomago (25-27 de marzo de 2013).—Salió a la mar para efectuar vigilancia marítima en aguas del estrecho de Gibraltar y mar de Alborán; asimismo colaboró en el relevo del *DN de Alborán*.

Medas (8-12 de abril de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del golfo de Cádiz.

Arnomendi (8-16 de abril de 2013).—Efectuó vigilancia marítima y de pesca en aguas del golfo de Cádiz y del Mediterráneo.

Formentor (15-19 de abril de 2013).—Efectuó vigilancia marítima y de pesca en aguas del Mediterráneo.

Infanta Cristina (15-24 de abril de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Mediterráneo y mar de Alborán; durante esta vigilancia colaborará en el relevo del *DN de Alborán* entre los días 16 y 17 de abril.

Cazadora (16-25 de abril de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Mediterráneo.

A. P. F.





Alemania

Entra en servicio la última corbeta K-130.—La última corbeta de la clase *Braunschweig* (K-130), la *Ludwigshafen am Rhein*, fue dada de alta en la lista oficial de buques de la Marina alemana el 21 de marzo.

Con ella se completa la 1.^a Escuadrilla de corbetas, compuesta por las *Braunschweig* y *Magdeburg*, totalmente operativas, más otras tres, *Ludwigshafen am Rhein*, *Oldenburgh* y *Erfurt* en diversos grados de alistamiento y adiestramiento, incorporándose a la Flota a comienzos de 2014. Estas cinco unidades



Corbeta *Magdeburg* (K-130), clase *Braunschweig*. (Foto: www.wikipedia.org).

incrementarán de forma sustancial la capacidad de reacción de las FAS alemanas de cara a una crisis global, teniendo como cometidos principales la vigilancia y protección tanto del mar litoral como de las líneas de comunicaciones marítimas alemanas. Estas corbetas están equipadas con cuatro misiles de crucero de ataque a tierra Diehl BGT Defence y Saab Dynamics RBS-15 Mk3. La corbeta *Magdeburg* ha sido la primera de la Escuadrilla en ser desplegada en una operación real, cuando participó con la Fuerza Interina de las Naciones Unidas en el Líbano (UNIFIL), permaneciendo el 75 por 100 del tiempo de patrulla en la mar y el 25 por 100 restante en el puerto chipriota de Limassol. UNIFIL, en lo referente a las operaciones marítimas, tenía la misión de vigilar la costa libanesa para evitar el contrabando de armas, en cooperación con las FAS libanesas. Cada corbeta *K-130* tiene una dotación de tan solo 63 personas, aunque en tierra la Escuadrilla está apoyada por una brigada logística de 560 personas en la Base Naval de Warnemünde en el mar Báltico.

Brasil

Primera mujer contralmirante.—La Marina brasileña promovió en marzo a la primera mujer como oficial general de sus Fuerzas Armadas. La presidenta Dilma Rousseff, en una ceremonia con el ministro de Defensa Celso Amorim en Río de Janeiro, sancionó el nombramiento efectivo de la capitán de mar y guerra (capitán de navío) Dalva María Carvalho Mendes como contralmirante del Cuerpo de Sanidad de la Armada, convirtiéndose así en el más alto cargo femenino de las FAS brasileñas, en las que ingresó en 1981. La nueva contralmirante tiene la especialidad de anestésista, y ocupaba el destino de subdirectora de la Policlínica Naval *Nossa Senhora da Gloria*, considerada una de las mejores clínicas militares brasileñas. La mujer se integró en la Marina de Brasil a partir de 1980, inicialmente en desti-



Contralmirante Dalva María Carvalho Mendes.

nos de tierra y restringida su participación a asuntos logísticos. Hoy son ya 5.815 las mujeres que viste el uniforme naval brasileño de un total de 21.222 en los tres ejércitos y frente a unos efectivos de 350.860 personas en las FAS. Paradójicamente es la Fuerza Aérea la que cuenta con el mayor contingente femenino, con 9.927 mujeres. El año pasado una de ellas, con el empleo de teniente, se convirtió en la primera mujer piloto de caza y ataque.

Brasil tendrá un submarino nuclear en la próxima década.—La Marina brasileña va a conseguir ver hecho realidad un sueño de 40 años. Si se cumple la programación realizada por los ingenieros navales, el Submarino Nuclear Brasileño (SNBR) estará operativo en el año 2025. La presidenta de la nación, Dilma Rousseff, inauguró recientemente en Itaguaí la unidad de producción de donde saldrán los componentes internos del submarino y de otros cuatro convencionales más que sustituirán a los actuales submarinos de la Flotilla. Así, las instalaciones de Itaguaí albergan la Unidad de Fabricación de Estructuras Metálicas (UFEM), iniciada en 2010, y que cuenta con 90.000 m², de los que 53.000

son de superficie cubierta. Esta fábrica se encuentra a tres kilómetros de Nuclebras Equipamientos Pesados S. A. (Nuclep), vinculada al Ministerio de Ciencia y Tecnología e Innovación, que construye los anillos del casco del submarino. El programa actual contempla la finalización de los cuatro submarinos convencionales en 2020, debiendo estar el primero de ellos entregado en 2015, y tras dos años de pruebas entrará en servicio en 2017, seguido año y medio más tarde por el segundo de la serie, y así sucesivamente hasta 2020, en que entrará en servicio el cuarto y último de la serie. El costo de cada submarino convencional es de 500 millones de euros y sustituirán a los actuales *Tupi*, *Tamoio*, *Tapajó* y *Tikuna* de diseño alemán. Los nuevos submarinos diseñados por la DCNS francesa tendrán cinco metros más de eslora que los *Scorpena* construidos para Chile y Malasia.

El submarino nuclear se llamará *Álvaro Alberto*, en homenaje al militar que introdujo la energía nuclear en Brasil. Su costo se estima en 2.000 millones de euros y tendrá una dotación de 100 personas. El proyecto de construcción de los submarinos se enmarca en el acuerdo que firmaron Brasil y Francia en septiembre de 2009, cuando eran presidentes Lula da Silva y Nicolás Sarkozy respectivamente, si bien Francia no pasará su tecnología nuclear a Brasil. Una idea de lo complicado del proyecto son las 900.000 voces que se alzan en favor de construir un submarino nuclear frente a las 100.000 que apoyan la de un buque de superficie.

Se incorpora un nuevo patrullero de altura.—El patrullero de altura *OPV Apa* (P-121), construido en astilleros británicos, salió de la Base Naval de Portsmouth el 11 de marzo con rumbo a Río de Janeiro, a donde llegó a principios de abril. El *Apa* fue entregado a la Marina brasileña en noviembre de 2012, y es la segunda unidad de la clase *Amazonas*, adquirido por la Dirección de Ingeniería Naval brasileña mediante un contrato firmado en diciembre de 2011 con los astilleros de BAE Systems Maritime-Naval Ships por un importe de 200 millones de dólares. El contrato incluía además el adiestramiento de la dotación, repuestos,

munición y una licencia para construir buques similares en Brasil. El tercero y último buque de la serie, *Araguari* (P-122), será entregado en junio de este año, tan solo un año más tarde que el primero de la serie.

Colombia

Nuevas lanchas para operaciones en Chile.—La Armada colombiana recibió cinco lanchas rápidas para sus intercepciones armadas, dotadas de ametralladoras Browning M-3HB-QCB de 12,7 mm y M-60 de 7,62 mm. Sus tres motores desarrollan 350 CV, lo que les permiten velocidades superiores a 30 nudos. Las cinco unidades fueron diseñadas por la Corporación Tecnológica para el Desarrollo de Armas y Electrónica (DARET), para realizar misiones de vigilancia de la zona marítima colombiana y prestar apoyo a los habitantes de la costa caribeña que faenen en el Banco Luna Verde. Las cinco lanchas han sido asignadas al Comando Específico de San Andrés y Providencia, con lo que se refuerza aún más la presencia de la Armada en esta zona geográfica, después de que la Corte Internacional de La Haya emitiera un fallo que entregaba 75.000 km² de mar territorial a Nicaragua, que lo había reclamado anteriormente. Las nuevas lanchas estarán bajo control operacional de las recién modernizadas fragatas del tipo *FS-1500* y de los patrulleros de altura *OPV*.

Adquisición de cañones para los OPV.—La Armada colombiana ha decidido instalar cañones dobles OTO Melara Twin de 40 mm en los patrulleros de altura *OPV 20 de Julio* y *7 de Agosto*, de nueva construcción en los astilleros colombianos de COTECMAR. El proceso de selección de los sistemas de artillería de los *OPV* se adelantó desde principios del presente año y finalizó con la compra del modelo Compact Bitubo de OTO Melara. Los nuevos cañones reforzarán y aumentarán la capacidad de fuego de los patrulleros y homogeneizarán los sistemas de artillería naval de la Marina colombiana, con la consiguiente ventaja logística, técnica y de mantenimiento. Cabe recordar que Colombia cuenta con una importante industria naval

NOTICARIO

encabezada por su astillero COTECMAR que diseña y construye en la actualidad diversos tipos de embarcaciones, entre ellas los patrulleros *OPV* y *CPV-40*.

Corea del Sur

Despliegue de dos destructores Aegis.—

La Marina surcoreana ha desplegado dos destructores *Aegis* en sus litorales occidental y oriental en respuesta al traslado por parte del Gobierno de Corea del Norte de dos misiles balísticos capaces de alcanzar objetivos surcoreanos y bases estadounidenses, según informaron fuentes del Ministerio de Defensa. Un portavoz de la Armada ha revelado que los destructores cuentan con el radar tridimensional AN/SPY-1, capaz de detectar

centenares de objetivos a distancias superiores a los 1.000 km de distancia de la costa oriental y occidental de la Península coreana, si bien es cierto que desde el momento en que se lance el misil norcoreano, los destructores deben detectarlo en tan sólo 94 segundos, tal y como ocurriera con el misil lanzado desde Dongchang-ri el pasado mes de diciembre.

Por su lado la agencia de noticias surcoreana ha comunicado que las FAS han puesto en marcha el sistema de alerta fijo Green Pine y los aviones AEW *Peace Eye*. Según las autoridades surcoreanas, estas medidas preventivas son una respuesta al traslado a la costa oriental de dos misiles de alcance medio Musudan por parte del régimen de Pyongyang, con un alcance estimado de entre 3.000 y 4.000 km. Fuentes japonesas han informado de que el Ejército norcoreano ha



Destructor *Sejong the Great* (DDG-991), con el sistema de combate Aegis.
(Foto: www.wikipedia.org).

trasladado igualmente a la costa oriental un misil de largo alcance *KN-08*. Los analistas internacionales creen que de confirmarse estas informaciones las FAS norcoreanas podrían lanzar un misil el 15 de abril para conmemorar la fecha de nacimiento del creador del régimen norcoreano Kim Il-sung, abuelo del actual presidente Kim Jong-un.

Construcción de tres patrulleros para Colombia.—La compañía surcoreana STX Offshore & Shipbuilding Co. construirá tres nuevos patrulleros tipo CPV (Coastal Patrol Vessel) con planos y diseños cien por cien colombianos. Las dos primeras unidades serán construidas en los astilleros del país asiático, con la asistencia de técnicos de COTECMAR. Una vez finalizados los trabajos de estos dos primeros patrulleros, se iniciará la construcción de la tercera unidad en Colombia. Estas nuevas unidades se incorporarán a la Armada colombiana dentro del Plan Orión, que también incluye la construcción de más CPV autóctonos, siendo el astillero surcoreano la mejor opción para iniciar este programa. La transferencia de tecnología ha sido la principal razón para asignarle a STX la construcción de estos buques.

Estados Unidos

Retirada la última sección del cazaminas varado.—El 30 de marzo finalizaron los trabajos de desguace *in situ* del cazaminas oceánico *USS Guardian* (MCM-5), varado en el arrecife filipino de Tubbataha el 17 de enero, cuando navegaba al norte de Manila después de realizar una escala en Subic Bay. Dada la importancia del arrecife de coral, considerado Patrimonio de la Humanidad, la Marina norteamericana decidió trocear el casco del cazaminas y llevarlo a tierra con la ayuda del navío grúa *Jacson 25*. Así que poco a poco se fue cortando la superestructura del puente y la chimenea, se sacaron los motores, pertrechos, combustible, etc., para finalmente dividir el caso en dos secciones, proa y popa, recuperándose la sección de proa, con un peso de 250 t el 30 de marzo, finalizando así las operaciones de rescate del cazaminas, que no será ensamblado de nuevo en Estados

Unidos dado lo elevado del costo del montaje de todos los equipos, así como la reparación del casco después de la varada de este buque, que ya cuenta con 23 años en sus cuadernas. Un éxito adicional de este salvamento ha sido que no se ha derramado ni uno solo de los 15.000 galones de combustible que llevaba a bordo el *Guardian* en el momento de la varada en el arrecife. Tanto el comandante como el segundo oficial de derrota y de guardia han sido cesados de forma fulminante. El Gobierno filipino ha decidido imponer una fuerte multa a la US Navy por los daños causados al arrecife, que alberga centenares de especies de peces, corales, tiburones, delfines y ballenas. El costo total de la operación de salvamento, que además de al *Jacson 25* ha involucrado al buque de salvamento *USS Safeguard (T-ARS 50)* y a los remolcadores civiles *Smit Borneo*, *Trabajador*, *Intrepid* y *Archon*, supera los 300 millones de dólares.

Francia

Inversión de 18.000 millones de euros en 2012.—Pese a que los recorte presupuestarios condujeron a la suspensión de las inversiones en algunos programas, la DGA francesa invirtió, en el año 2012, 18.000 millones de euros en las FAS y su industria de Defensa. El monto principal se dedicó a pagos a la industria del sector, adquisición urgente de material para operaciones en el exterior y nuevos contratos.

Entre los principales sistemas de armas navales recibidos en 2012 destacan la fragata multimisión *Aquitaine* (D-650), primera de las 11 contratadas a los astilleros del tipo *FREMM (Frégate Européenne Multi-Missions)*; el buque anfibio *Dixmude* (L 9015), último de la serie de tres buques de mando y proyección *BPC (Bâtiment de Projection et de Commandement)*, de la clase *Mistral*, y la última de las cuatro lanchas de desembarco anfibio rápido *EDA-R (Engin de Débarquement Amphibie-Rapide)*. Asimismo recibió, junto con los otros ejércitos, helicópteros medios *NH-90 Caiman*.

Entre los contratos firmados en 2012 destacan la gran carena, con modernización de su sistema de combate, del portaaviones

nuclear *Charles de Gaulle* (R-91), apoyo al ciclo de mantenimiento de los submarinos nucleares y fragatas y la modificación al sistema de combate de los submarinos balísticos nucleares *Le Triomphant* (S-616) y *Le Téméraire* para que puedan portar el misil balístico intercontinental M51, desarrollado por la Comisión de Energía Atómica (CEA).

Sistemas electroópticos para los buques de proyección.—La Dirección de Construcciones Navales y Sistemas (DCNS) ha encargado a la firma Sagem la producción de sistemas navales multifunción de observación, vigilancia y seguimiento electroóptico EOMS-NG (*Electro Optical Multifunction System New Generation*) para su integración a bordo de los tres buques de mando y proyección *BPC (Bâtiment de Projection et Commandement) Mistral* (L-9013), *Tonnerre* (L-9014) y *Dixmude* (L-9015), junto con el transporte *TCD (Transport de Chalands de Debarquement) Siroco* (L-9012), con dos unidades para cada buque, que serán operadas desde consolas tácticas de mando y control ubicadas en el puente.

Estos equipo electroópticos darán una cobertura de 360°, sirviendo además de alerta a baja altura de contactos aéreos, apoyando el empleo de las piezas de 20 mm y ametralladoras de 12,7 mm, así como el uso de las estaciones manualmente operadas *SIMBAD (Système Intégré de Mistral Bitube d'Auto Defense)* con misiles superficie-aire de corto alcance *Mistral*. El sistema puede operar bien en búsqueda panorámica con detección, seguimiento automático e identificación del blanco o bien realizando un seguimiento automático a través de vídeo, identificando y midiendo la distancia al blanco.

Este sistema ha sido ya probado a bordo del *Mistral* y de la fragata de defensa antiaérea *Cassard* (D-614), habiendo sido seleccionado también para su instalación a bordo de las seis fragatas de vigilancia clase *Floreale* y seis corbetas clase *Baynunah* actualmente en construcción para los Emiratos Árabes Unidos.

India

Primer lanzamiento submarino del misil BrahMos.—Un misil BrahMos, en la versión de lanzamiento submarino, ha sido lanzado por primera vez con un resultado exitoso desde un submarino clase *Kilo* en inmersión en la bahía de Bengala, frente a la costa de Vishakapatna, sede de la base de submarinos de origen ruso. El misil, que puede volar a tres Machs, se disparó desde un lanzador vertical, salió del agua y se dirigió hacia el blanco ubicado a 290 km con una trayectoria prefijada. Todos los buques y estaciones de telemetría encontrados en su derrota confirmaron la precisión de su trayectoria. El doctor Pillai, máximo responsable del programa BrahMos (el nombre procede de los ríos Brahmaputra y Moskova), declaró que el misil estaba plenamente operativo y listo para ser instalado en los submarinos, destructores y fragatas de la Marina india, en la configuración de lanzamiento vertical, haciendo de sus plataformas de lanzamiento las unidades navales más potentes del momento. El ministro de Defensa indio felicitó por este evento a los científicos implicados en este proyecto, así como a los técnicos rusos que han trabajado en su desarrollo, ya que el misil supersónico BrahMos ha sido desarrollado conjuntamente por la India y Rusia.

Irán

Botadura de una fragata en el mar Caspio.—El 17 de marzo fue botada la segunda fragata de la clase *Mowj* en el puerto de Bandar Anzali en el mar Caspio. Esta fragata incorpora diversas mejoras sobre su antecesora *Jamaran*, que entró en servicio en 2010 y presta servicio en el golfo Pérsico. La diferencia más significativa es el nuevo radar aéreo, con una antena diferente de la del radar AWS-1 que monta la primera fragata. Si bien la *Jamaran 2* cuenta con el mismo radar de control de fuego, sin embargo los mástiles que lo soportan son diferentes para incluir un sensor electroóptico del tipo WM28, en combinación con un radar de seguimiento que montan los patrulleros rápidos. Aunque el armamento es esencialmente el mismo, con

un cañón de 76 mm Fajr 27, versión iraní del italiano OTO Melara Compact 76/62, montado en el castillo y otro cañón de 40 mm tipo Bofors, ubicado a popa de la chimenea. La nueva fragata tiene además cuatro cañones de 23 mm en lugar de los dos de 20 mm Oerlikon de la primera fragata. A proa de puente se encuentra el lanzador doble de misiles Mehrab, versión iraní del SM-1 norteamericano. A su vez los misiles antibuque han sido recolocados en el *Jamaran 2*, con los cuatro lanzadores a popa de la chimenea en lugar de a proa del palo. Dos de los lanzadores son ligeramente más largos, lo que sugiere que pueden llevar misiles Noor así como el de mayor alcance Ghader, que hasta ahora solo ha sido utilizado en baterías costeras.

Italia

Creación de la brigada San Marco.— La Marina italiana reorganizó su fuerza anfibia al transformar el regimiento San Marco, anteriormente batallón, en una moderna brigada el 1 de marzo, como parte de una profunda reorganización de la Fuerza de Desembarco. Los planes originales preveían darle a la brigada responsabilidades de protección de las bases e instalaciones navales. La nueva brigada consta tres regimientos, el primero de ellos, con 1.000 efectivos, incluye el batallón Grado de asalto anfibia, con morteros y misiles anticarro. El batallón de apoyo al combate del primer regimiento incluye elementos pesados, como morteros de 120 mm y misiles de largo alcance anticarro, más elementos de exploración, ingenieros y NBQ, así como una compañía de reconocimiento y demolición submarina. El tercer batallón de este primer regimiento es de servicios y apoyo al combate con una compañía de coordinación de fuegos. Este primer regimiento incluye todos los vehículos de la brigada, tales como los anfibios acorazados *AAV7A1*, vehículos protegidos *Lince* y acorazados de ruedas 8 x 8. El segundo regimiento es de menor entidad, con 500 efectivos, e incluye un batallón de operaciones navales con dos compañías, cada una de ellas con 10 equipos de abordaje, y un segundo batallón desplegable de protección de puertos. El tercer y último regimiento

incluye el batallón de adiestramiento Caorle y tres batallones más de protección de bases (Norte, Centro y Sur), así como una compañía para emergencias naturales. Un batallón de apoyo al cuartel general de la brigada y un grupo de embarcaciones completan las unidades de la brigada.

Esta profunda reorganización está pensada para mejorar la efectividad de las operaciones anfibia de la Marina italiana y mejorar la protección de sus instalaciones y bases. La brigada San Marco probará en los próximos meses su nueva organización, pudiendo implementar aquellos cambios que considere necesarios.

Rusia

Nuevo buque antisubmarino.— El Estado Mayor de la Marina rusa ha elaborado los requisitos operacionales para el desarrollo de un buque antisubmarino destinado a la detección de submarinos nucleares ultrasilenciosos, así como de submarinos convencionales dotados de propulsión independiente del aire o AIP similares a los *U-212* y *U-214* diseñados por Alemania y que pueden navegar por el Báltico, mar con unas características muy especiales de salinidad y profundidad y en el que se asientan dos bases navales principales de la Armada rusa, San Petersburgo y Kaliningrado.

El nuevo buque será construido en los astilleros Yantar, cerca de Kaliningrado, debiendo estar operativo en 2017, aprovechando el diseño de casco del Proyecto 11540 Yastreb, cuya construcción fue suspendida en los años 90, por lo que desplazará una vez construido, 4.400 t con una eslora de 129,8 m. Su armamento antisubmarino primará sobre el específico de otras guerras, contando con dos lanzadores de torpedos de 533 mm, dos sistemas ASW Vodopad-NK y lanzadores de cohetes antisubmarinos RBU-6000. Su cubierta de vuelo le permitirá operar con un helicóptero ASW *Kamov Ka-27*. Su principal sensor antisubmarino será un sonar de casco de nuevo diseño.

Venezuela

Nueva organización de la Infantería de Marina.—La Infantería de Marina venezolana está sufriendo importantes cambios en su estructura, al mismo tiempo que asimila equipamiento militar de origen chino. Está prevista la activación de tres grupos de caballería aérea (helicópteros) como parte de la orgánica de las tres brigadas fluviales desplegadas en la frontera sur del país, grupos denominados Teniente de navío Pedro Lucas, General José Gregorio Monagas y Capitán de navío Sebastián Boguer. Además se ha activado la 3.^a Brigada de Infantería de Marina General Manuel Saenz, ubicada en Mamo, y la 4.^a Almirante Alejandro Petion, en Punto Fijo.

Asimismo el Comando de Infantería de Marina ha pasado a denominarse División de Infantería de Marina General Simón Bolívar, encuadrando cuatro brigadas anfibas, una de ellas mecanizada, tres fluviales, una compañía de Comandos de Mar y otra de Policía Naval, a lo que se suma un batallón de comunicaciones independiente.

Para esta nueva organización se espera recibir material bélico y equipos de China, por un importe de 500 millones de dólares, y la formación de nuevas unidades mecanizadas anfibas.

J. M.^a T. R.

Modernización de los destructores.

Proyecto 1155.—La Armada rusa ha anunciado que pondrá en marcha un programa de modernización de los ocho grandes destructores antisubmarinos *Proyecto 1155 Fregat*, construidos entre 1980 y 1991, para dotarlos de capacidad de combate polivalente. El programa de modernización, por un importe de unos 517 millones de dólares, implicará una nueva planta propulsora, equipos electrónicos renovados, cañones A-192 de 130 mm, la incorporación del sistema antiaéreo Redut y de misiles de crucero Kalibr. El primer destructor modernizado deberá volver al servicio activo en 2016. El mando de la Armada considera indispensable el mantenimiento operativo en condiciones óptimas de los destructores 1155 hasta la entrada en servicio de otros nuevos polivalentes de 12.000 t, cuyo programa ha sido aprobado por el Ministerio de Defensa el 13 de febrero de 2013. Actualmente, los destructores 1155 sirven en las flotas del Norte y del Pacífico, y encabezan periódicamente las agrupaciones navales que envía la Armada rusa al océano Índico.

L. V. P. G.





Buque de pasaje propulsado por gas licuado

La necesidad de conseguir una mayor eficiencia energética y reducir el gasto de combustible, ha llegado también a los grandes buques de pasaje.

A mediados de enero entró en servicio el ferry *Viking Grace*, construido por el astillero STX Europe en su factoría de Turku (Finlandia) para la naviera Viking Line, y propulsado con gas natural licuado (GNL). Ha supuesto una inversión de 240 millones de euros.

El ferry tiene 214 m de eslora, 31,8 m de manga, velocidad de 22 nudos y capacidad para 2.800 pasajeros y 200 tripulantes. Cuenta con 1.275 m lineales de carga rodada y capacidad para unos 1.000 automóviles.

El uso de GNL permite disminuir las emisiones de dióxido de azufre en un 99 por 100, las de nitrógeno y partículas residuales en un 85 y los gases de efecto invernadero en un 15 por 100.

Flota mercante mundial

El Lloyd's Register Fairplay (LRF) ha dado a conocer los datos relativos a la flota mercante mundial en el año 2012, en su

publicación 2012 *World Fleet Statistics*, difundidos por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) en su página web.

En 2012 la flota mundial de buques mercantes de transporte disminuyó un 0,5 por 100: alcanza la cifra de 54.859 buques con un registro de 1.027,04 millones de toneladas (GT) y 1.543,43 TPM.

Por clases de buques: los graneleros aumentaron en un 7,1 por 100, los portacontenedores un 4,4 por 100 y los petroleros un 3,1 por 100; por su parte los gaseros disminuyeron un 0,6 por 100, los buques de carga general un 3,7 por 100 y los tipo OBO un 51,2 por 100.

La distribución de las GT de la flota mercante mundial permanece a comienzos de 2013 en cifras similares al año anterior: 35,5 por 100 corresponden a graneleros, 22,8 por 100 a petroleros y 17,5 por 100 a portacontenedores.

La incorporación de casi 150 millones de TPM de buques de nueva construcción y la baja de 55 millones de TPM han reducido significativamente la edad media de la flota mundial, que pasa a 17,3 años frente a los 18,7 de comienzos de 2012. Esta reducción se ha visto favorecida por la disminución de las edades de desguace de los buques que ha pasado de 30 a 23 años en graneleros y portacontenedores, y de 25 a 23 años en petroleros.



El granelero *Sabrina*, de tamaño Handymax. (Foto: www.wikiopedia.es).

Las medias de edad por tipo de buques se cifran en: petroleros de crudo y graneleros 8,9 años, portacontenedores 9,9 años, gaseros LNG 10,2 años, petroleros de productos 20,8, buques de carga general 22,4 y buques de pasaje 25,2 años.

Panamá es la primera bandera de registro con 214,4 millones de GT y el 20,9 por 100 de la flota mundial; le siguen Liberia con 122,8 millones de GT (12 por 100), islas Marshall con 81,8 millones de GT (8 por 100), Hong Kong y Singapur ocupan el cuarto y el quinto puestos.

En la Unión Europea el primer país es Malta (séptimo mundial), con 43,9 millones de GT, seguido de Grecia, Reino Unido y Chipre. El conjunto de países de la UE tiene

abanderados un total de 206 millones de GT que suponen el 20,1 por 100 de las GT mundiales.

Respecto al *ranking* de flota controlada, de acuerdo con la nacionalidad del armador, Grecia ocupa el primer lugar, seguido de Japón y China. España ocupa el puesto 37 en este listado. Los países miembros de la UE (27) más Noruega controlan el 35,8 por 100 de la flota mundial.

Las previsiones para 2013 cifran un crecimiento de la flota mundial entre el 5 y el 6 por 100: los petroleros alrededor del 4 por 100, graneleros y portacontenedores en torno al 7 por 100.

A. P. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Nuevos patrulleros para el Servicio Marítimo de la Guardia Civil

El BOE núm. 67 del pasado 19 de marzo publicó los anuncios de formalización de contrato por los que se adjudica la fabricación y suministro de una patrullera media de alta velocidad y de otras dos todo tiempo de aluminio para el Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

La patrullera de alta velocidad ha sido adjudicada a los Astilleros Rodman Polyships S. A. U., que probablemente la construirán en sus instalaciones de la ría de Vigo. El importe total de adjudicación es de 1.149.500 euros.

Rodman ya ha suministrado numerosas patrulleras de diferentes tipos tanto al Servicio Marítimo de la Guardia Civil como a Vigilancia Aduanera. También construye este tipo de unidades para el mercado exterior.

Las dos patrulleras medias han sido adjudicadas a Auxiliar Naval del Principado S. A., perteneciente al Grupo Armón, y probablemente sean construidas en las instalaciones de la empresa en Puerto de Vega (Navia). El importe total de adjudicación ha sido de 5.324.000 euros.

Armón ha suministrado también varios patrulleros al Servicio Marítimo de la Guardia Civil, como los *Río Aller*, *Cabo Gata*, *Río Tormes* y *Río Tambre*, y también numerosas embarcaciones tipo *Salvamar* a Salvamento Marítimo.

Comparecencia en el Congreso del presidente de la SEPI

El pasado 21 de marzo, el presidente de la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI) compareció en la Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas del Congreso de los Diputados para explicar la situación y perspectivas de futuro de la empresa naval Navantia.

En su intervención recordó que, a su llegada a la SEPI, «encontró a la compañía Navantia en una situación de partida bastante difícil y complicada, que en caso de no corregirse podría llegar a ser crítica, lo que provocaría tener que apelar a financiación externa y a una posible reestructuración patrimonial».

También recordó que Navantia está operando en el mercado con unos precios un 15 por 100 superiores a los de sus principales

competidores, y hasta un 50 por 100 por encima de los de los países asiáticos. Desveló la puesta en marcha de un Plan de Viabilidad y Competitividad para evitar entrar en la situación crítica mencionada.

Respecto a viabilidad se contemplan diversas medidas de reorganización orgánica de la empresa, fortaleza de la unidad comercial y apertura de oficinas comerciales estables en el exterior (Australia, Brasil, etc.). También un plan de ahorro de gestión de recursos humanos y reducción de pérdidas.

En la línea de competitividad se recuperaran actividades «abandonadas», como las del sector eólico, y se fomentará el área de sistemas y reparaciones. También se incluye la negociación de un nuevo convenio colectivo que busque la estabilidad de los puestos de trabajo, pero asumiendo la situación crítica de la empresa.

Subrayó que el enorme esfuerzo comercial durante 2012 ha tenido sus frutos con un grado medio de ocupación del 76 por 100 frente al 69 por 100 de 2011.

Respecto al contrato con la compañía mexicana PEMEX-PMI informó de que Navantia ha cumplido los requerimientos para la entrada en vigor del contrato (construcción de un buque «Flotel») y que se está a la espera del visto bueno definitivo del cliente para empezar la operación.

También se refirió a la posible construcción de un dique flotante para las instalaciones de Ferrol-Fene y a la consulta formal a Bruselas sobre este tema y sobre el levantamiento de las restricciones impuestas en 2005. Declaró haber iniciado las gestiones y los trabajos correspondientes para explorar y llevar a cabo los trámites necesarios para conseguir levantar el veto, de acuerdo con las directrices de la Comisión Europea.

Astilleros Zamakona. Nuevo contrato

Los Astilleros Zamakona, con factoría en Pasajes, Santurce y Las Palmas, han logrado el contrato para la construcción de un segundo buque de transporte de pescado vivo para la compañía noruega Sølvtans.

Sølvtans está especializada en el transporte de trucha y salmón vivo. Trabaja fundamentalmente en Noruega, Canadá, Chile y Reino Unido (Escocia).

La inversión prevista es de 22 millones de euros y el buque será entregado a principios de 2014. Además existe una opción, que debe ser ejercida antes del 30 de junio, para la construcción de otros dos buques, que tendrían fechas de entrega en el segundo semestre de 2014 y primero de 2015.

Actualmente Zamakona finaliza la construcción del buque inicial *Ronja Polaris*, con fecha prevista de entrega en junio 2013.

Las características de estos buques serán 75,8 m de eslora, 16 de manga, 6,8 de calado, propulsión diésel-eléctrica con una hélice de paso variable, hélices empujadoras en proa y popa, velocidad de 13 nudos y capacidad de carga de 450 t de pescado vivo (salmón).

Cuentan con un sistema de circuito cerrado que evita descargas al mar, pero que asegura la recogida y destrucción de los residuos. Los contenedores de transporte del pescado disponen de sistemas de clasificación y recuento; sistemas de producción, suministro, supervisión y regulación de oxígeno, y sistemas de control del nivel de pH.

Entre otros, Zamakona tiene en construcción dos buques de apoyo a plataformas, *Ocean Osprey* y *Ocean Marlin*, para el armador noruego Atlantic Offshore AS, que serán entregados en 2014.

A. P. P.





Proyecto «Algeciras 2014»

APM Terminals, operadora de terminales portuarias como división independiente perteneciente al grupo A. P. Möller-Maersk, ha iniciado el proyecto «Algeciras 2014», por el que va a ampliar su terminal algecireña para permitir el atraque de los nuevos buques portacontenedores *Triple-E*, que los astilleros coreanos Daewoo construyen para la naviera Maersk. Estos van a tener 165.000 t, dimensiones de 400 m de eslora, 59 de manga, 14,5 de calado y capacidad para 18.000 TEU. Su apelativo de *Triple-E* está ligado a los principios de «Economía de escala», «Eficiencia energética» y «Ecológicamente mejorado».

Serán buques con menor velocidad que los actuales, 19/20 nudos frente a los 23/25, pero también con menor gasto de combustible y contaminación medioambiental.

La primera unidad de este tipo entrará en servicio a mediados de este año; Maersk ha encargado de momento un total de 20 buques de estas características. La inversión para adaptar la terminal será de 57 millones de dólares. Se prevé adquirir cuatro nuevas grúas de descarga, reformar cuatro de las ya existentes y reforzar los muelles para que puedan soportar la nueva maquinaria.

Se estima completar la reforma en verano de 2014.

Sistema SAMPA de Puertos del Estado

Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras han desarrollado el Sistema Autónomo de Monitorización, Predicción y Alerta (SAMPa), herramienta para el conocimiento y previsión del medio físico que permitirá una gestión más segura y rentable de la actividad portuaria.

El sistema ha sido presentado el pasado 16 de marzo en Algeciras junto con la aplicación para dispositivos móviles iMar, que permite el acceso a la información océano-meteorológica generada por Puertos del Estado.

Para el desarrollo del SAMPa se ha elegido la bahía de Algeciras por su proximidad al estrecho de Gibraltar, en cuya zona transitan casi 100.000 buques al año, de los que una cuarta parte hace escala en las aguas e instalaciones de Algeciras.

El sistema consta de tres módulos principales:

- Un sistema de medición permanente (boyas oceanográficas, estaciones de nivel del mar, estaciones meteorológicas y correntímetros), que permite obtener las condiciones en tiempo real de mar y atmósfera en la zona.

- Un sistema de predicción basado en el modelo hidrodinámico en 3D de un área marítima determinada, integrando las varia-

bles más relevantes del medio marino, como oleaje, viento, nivel del mar y corrientes.

— Un conjunto de herramientas, como un sistema de visualización específico (denominado cuadro de mando ambiental de SAMPA) y otro de generación de alertas vía *e-mail* y SMS basado en la detección automática de situaciones adversas y en la publicación de advertencias a los diversos usuarios de la comunidad portuaria.

Este sistema presentado en Algeciras, como puerto piloto del SAMPA, podrá ser implantado en otros puertos del Estado. Para ello se está poniendo en marcha la iniciativa Sistema de Apoyo Meteorológico y Oceanográfico de las Autoridades Portuarias (SAMOA), con el objetivo de extender sus beneficios a otros puertos.

Por otra parte, la nueva aplicación iMar (con protocolos Android e iPhone) permite disponer de una herramienta gráfica para permitir el acceso a información clave desde dispositivos móviles a pie de muelle.

Feria Seatrade Cruise Shipping en Miami. Cruceros turísticos en Ferrol

Una delegación de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián ha asistido a la Seatrade Cruise Shipping de Miami, feria donde se

establece la mayoría de los contactos para el diseño de las rutas de los cruceros turísticos con los diferentes operadores y navieras. En este caso se trata de confirmar las referidas a 2014.

El puerto ferrolano tiene como valor en alza las escalas de cruceros turísticos, que el pasado año alcanzaron el número de once: nueve de ellas de la compañía Saga Shipping, con sus buques *Saga Sapphire*, *Saga Ruby* y *Saga Pearl II*.

Precisamente esta compañía británica ha confirmado su apuesta por el puerto ferrolano y seguirá manteniendo sus escalas en 2014.

A falta de otros contactos previstos con diferentes navieras, Ferrol ya tiene cerradas veinte escalas para 2014. En general, se trata de buques mayores que los habituales hasta ahora, por lo que está previsto que en dos años, 2013-14, se consiga el mismo número de pasajeros (30.000) que el registrado entre 2005 y 2012.

En 2013 la temporada se inauguró con la escala del *Saga Sapphire* el 4 de enero.

Está previsto que el crucero-residencia *The World*, conocido como el «crucero de los ricos», efectúe escala en el mes de abril. También, P&O Cruises estrenará su presencia en Ferrol con el crucero *Oceana* en octubre y noviembre.

A. P. P.



Saga Sapphire. (Foto: A. Pintos Pintos).



Reunión del Convenio OSPAR en Madrid

Los días 13 y 14 de marzo se reunieron en Madrid los expertos que forman parte del grupo de trabajo para la evaluación y el seguimiento común de la biodiversidad del Convenio OSPAR, que nació en 1992, tras la unificación de los Convenios de Oslo de 1972 y de París de 1974. Con este mecanismo, los quince países de la fachada atlántica europea (incluidos Finlandia, Luxemburgo y Suiza) y la propia Unión Europea cooperan en la protección del medio marino en el Atlántico noreste.

El objetivo de la reunión ha sido el análisis y evaluación de un conjunto de 40 indicadores para el seguimiento de la biodiversidad marina, en la que se incluyen peces, aves, mamíferos marinos, redes tróficas, hábitats bentónicos y pelágicos y especies invasoras. Además, se ha elaborado el plan de trabajo de este año 2013 para desarrollar y poner en marcha el estudio de todos los indicadores.

España preside el Convenio OSPAR hasta 2014. Nuestra aportación es importante, tanto con técnicos del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente como con científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO).

Seminario del Proyecto LIFE + INDEMARES

El día 1 de marzo, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la Fundación Biodiversidad, celebró un seminario sobre el proyecto LIFE + INDEMARES: «Avanzando en la Conservación Marina».

El seminario es el inicio de la cuarta fase del proyecto LIFE + INDEMARES que comenzó en enero de 2009 con el objetivo de contribuir a la protección y uso sostenible de la biodiversidad en los mares españoles mediante la identificación de espacios de valor para la Red Natura 2000: las actuaciones previstas se están desarrollando desde 2009 hasta finales de 2013, con un presupuesto de 15,4 millones de euros cofinanciados por la UE al 50 por 100.

En 2013, tras más de 100 campañas oceanográficas, estudios socioeconómicos, campañas de divulgación, participación y sensibilización, el proyecto entró en la recta final para mostrar la gran biodiversidad de nuestros mares y la importancia de conservarlos.

El proyecto es una herramienta valiosa para la política de conservación del entorno marino; el objetivo final es compatibilizar la protección de nuestros mares con el uso

NOTICIARIO

sostenible de sus recursos. El seminario se celebró en torno a tres mesas redondas:

— Una para facilitar la información científica generada en estos cuatro años sobre hábitats de gran profundidad, cetáceos, tortugas marinas y aves marinas, para contar con la base científica que sirva de respaldo a la hora de defender las medidas de gestión oportunas.

— Para ofrecer una aproximación a las actividades que se desarrollan en las zonas de estudio del proyecto, con especial interés en el sector pesquero.

— Para analizar la situación de la Red Natura 2000 en otros países de la Unión Europea y dar a conocer los procesos de participación y gestión de la Red.

Entre los hallazgos y trabajos realizados en las diferentes campañas hay que destacar: una nueva especie de cangrejo de profundidad en el banco de Galicia, el sistema de cañones submarinos tributarios del cañón de Avilés, la biodiversidad de los volcanes de fango del golfo de Cádiz, los estudios sobre cetáceos en Fuerteventura y Lanzarote y los avances en el marcaje de aves marinas con GPS.

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

A. P. P.





Mayor acceso de las flotas artesanales al reparto de la pesca

Las instituciones de la UE se encuentran en la fase final de la negociación de la futura Política Pesquera Comunitaria (PPC), uno de cuyos temas principales de discusión es la definición de la flota artesanal, ya que de la clasificación resultante dependerá que los barcos tengan mayor o menor acceso a las ayudas de los fondos comunitarios.

La coalición Ocean 2012, que agrupa a diferentes asociaciones contra la sobreexplotación pesquera, considera que es de la mayor importancia dar un tratamiento preferente a la pesca artesanal dentro de la PPC. Por dicho motivo ha solicitado a la UE que se favorezca un mayor acceso de las flotas artesanales a los recursos pesqueros, en el reparto de cuotas, y a los mercados, con medidas que den mayor valor a sus capturas, y que no se centre la discusión en el asunto de las subvenciones, ya que este no es problema real de la flota artesanal.

En este sentido la coalición apoya propuestas ya defendidas por el Parlamento Europeo, que plantean una distribución por países más transparentes, basada en criterios medioambientales, socioeconómicos e históricos.

Otro aspecto que defiende Ocean 2012 es que los productos adjunten obligatoriamente

un etiquetado en el que, además de la fecha, quede reflejado el método de captura para favorecer una valoración del género, idea ya propuesta por la Comisión Europea, pero que no alcanzó el consenso de las otras instituciones.

Por último la coalición considera que en las negociaciones no se está prestando una adecuada atención a los descartes en los caladeros del Mediterráneo, en los que solo el atún rojo entra en el sistema de cuotas y la regulación de tallas mínimas afecta tan solo a parte de las especies.

La actual reforma tiene como ideas centrales la reducción de los descartes y la consecución de los rendimientos máximos sostenibles de las existencias en la mar.

La producción acuícola marina andaluza se mantiene

El sector acuícola marino de Andalucía está mejorando y ampliando sus instalaciones, lo que permite mantener actualmente la producción de años anteriores, estabilizar los precios y una previsible mayor producción en los próximos años. Hacer frente a la crisis con inversiones está siendo la clave para ello.

Esta medida, unida a la promoción de los productos con vistas a incrementar el consumo en el mercado nacional, mientras se sigue

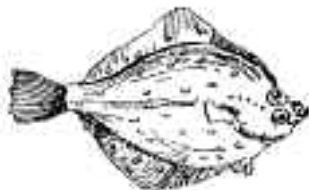


Tradiciones. (Foto: A. Ortigueira Gil).

trabajando en la apertura de nuevos mercados con los países del centro de Europa y se apuesta por la especialización, diversificación y consolidación de la concentración de la oferta, pueden entrañar las soluciones a los problemas existentes en el sector.

La producción acuícola marina de Andalucía está situada en la actualidad en torno a las 6.500 toneladas, con una facturación media de unos 30 millones de euros.

D. R.





Cultura Naval

XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA

Los días 19, 20 y 21 del mes de marzo, organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, tuvieron lugar estas jornadas de Historia Marítima dedicadas al «V Centenario del Descubrimiento del Mar del Sur por Núñez de Balboa», con el objetivo de honrar la memoria de extremeño que dio a nuestra patria uno de los mayores títulos de gloria en el nuevo continente.

El primer día, el contralmirante director del Instituto, José Antonio González Carrión, efectuó la presentación de las jornadas. En ella hizo una breve introducción al tema, destacando el objetivo de las jornadas, la relevancia de España y Portugal en el marco histórico de la época y la importancia de un hecho histórico tan relevante, para terminar exponiendo los diferentes paneles y conferenciantes que tratarían los temas previstos en las tres sesiones.

Tras estos preliminares, el subdirector del Instituto, capitán de navío Giner Lara, efec-

tuó la presentación del primer conferenciante, Antonio Gutiérrez Escudero, licenciado de Geografía e Historia y Filosofía y Letras, doctor en Geografía e Historia, Sección de Historia de América, y director de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

En su conferencia, titulada «Un ambiente para una expedición», y con el apoyo de proyecciones de mapas de la zona, el ponente definió su exposición como introductoria para establecer el marco general de la empresa. En ella dibujó el perfil de Balboa, caracterizado como líder apreciado, del que expuso algunas facetas de su vida, hasta llegar al descubrimiento, llevado a cabo en tres fases, una visual y dos físicas, acompañado por 26 hombres y en el que la existencia de Santa María la Antigua del Darién fue de gran importancia. También destacó algunas instituciones y sucesos de gran importancia en la época, tales como los Pleitos Colombinos, las Capitulaciones y Gobernaciones y la Casa de Contratación.



(Foto: RGM).

Finalizada la exposición se dio paso a un interesante y distendido periodo de coloquio, en el cual el conferenciante contestó a las preguntas de los asistentes, matizando y profundizando en algunos de los conceptos desarrollados durante la exposición.

En la jornada del día 20 se desarrollaron dos conferencias, a cargo del doctor en Historia y catedrático de la Universidad Complutense de Madrid Mariano Cuesta Domingo y del capitán de navío en situación de retiro José María Madueño Galán.

En la primera, que versó sobre «La búsqueda del paso. Una laboriosa empresa de larga duración, y metodología reiterativa», el profesor Cuesta —tras calificar tan afanosa búsqueda como reiterativa y sistémica en los descubrimientos y efectuada en zonas indígenas pobres y de escasa demografía— pasó a efectuar, apoyado en mapas cartográficos de las distintas épocas, un relato de los diferentes intentos de localización del paso al Pací-

fico: la carrera entre España y Portugal para unir los extremos de Viejo Mundo sin salir de él; la búsqueda de Colón de la vía rápida para llegar a la India, que se convertiría posteriormente en objetivo de la Corona española; el descubrimiento del Paso del Sur por Magallanes, y los diferentes intentos de la búsqueda por el norte del paso que nunca existió.

En la segunda conferencia, titulada «Darién y Núñez de Balboa. El descubrimiento del Mar del Sur», tras efectuar una descripción geográfica de la zona, el ponente sintetizó la vida de Balboa, y de manera pormenorizada la parte relativa a los hechos que protagonizó en la zona de Darién que conducirían al descubrimiento del Pacífico el 25 de septiembre de 1513, para finalizar con sus diferencias con Pedrarias Dávila, que desembocarían en la ejecución del descubridor.

Al igual que en la primera sesión, a la finalización de las exposiciones siguieron

sendos periodos de coloquio, que sirvieron para puntualizar y profundizar en los conceptos desarrollados en ellas.

En la tercera y última jornada también se impartieron otras dos conferencias desarrolladas por el capitán de navío en situación de retiro José M.^a Blanco Núñez y por el presidente de la Fundación Letras del Mar, Manuel Maestro López. En la primera, titulada «Las violaciones anglo-holandesas de la Mar del Sur», el conferenciante, después de señalar que solo se referiría a aquellas que tuvieron éxito tras adentrarse en el Pacífico por el Paso del Sur, enumeró los factores comunes a las nueve expediciones exitosas, cuyo objetivo era la captura del Galeón de Manila. Posteriormente fue pormenorizando los detalles temporales y de ejecución de cada una de ellas, cuatro británicas y cinco holandesas, para finalizar destacando como características de este periodo: la captura de solo cuatro galeones, la victoria obtenida por los

españoles en la mayoría de los combates acaecidos y el acierto de los violadores de haber hecho públicos los éxitos obtenidos.

Por su parte, el Manuel Maestro impartió una interesante conferencia, titulada «Del descubrimiento del Mar del Sur a la construcción del canal de Panamá», mediante el relato de la evolución histórica de los acontecimientos en el istmo centroamericano, desde el descubrimiento hasta la construcción del canal. Aspectos destacados de su exposición fueron la descripción de los distintos intentos por hacer practicable la comunicación entre los dos océanos, situando en su justa dimensión la importancia del Camino Real, la lucha por hacer viable un paso por las actuales Nicaragua o Panamá, el ferrocarril transístmico, el intento fallido francés de construcción del canal, la construcción por los norteamericanos entre 1903 y 1914, el acuerdo Carter-Torrijos y el control panameño, y la actual ampliación del canal.



(Foto: RGM).



(Foto: RGM).

Concluyó significando que, con 500 años de diferencia, el prólogo y el epílogo del periodo tienen carácter español.

Finalizada la última conferencia, el contralmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval clausuró las jornadas, agradeció nuevamente la colaboración de los conferenciantes y asistentes y adelantó la

previsible programación de otras nuevas jornadas ampliatorias sobre este importante hecho histórico para el segundo semestre del año, en fechas próximas a la conmemoración del descubrimiento del Mar del Sur.

D. R.



SEMINARIO DE NAVEGACIÓN ASTRONÓMICA EN FERROL

La Cátedra Jorge Juan ha organizado un seminario de «Navegación Astronómica», que se celebrará en Ferrol entre los días 17 y 21 de junio.

Se llevará a cabo en la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño» y estará impartido por profesores y oficiales del Real Observatorio de la Armada.

Las conferencias principales versarán sobre temas tales como: «Introducción a la navegación astronómica, Aproximación histórica, La esfera celeste, Evolución histórica de los instrumentos náuticos, El sextante moderno, El tiempo y el almanaque náutico, El triángulo de posición, La recta de altura y Cálculo de la situación».

También se incluyen sesiones prácticas al ocaso, en la playa de Doniños, para reconocimiento de astros y prácticas de manejo del sextante.

El programa se completa con diversas visitas a la Escuela Antonio de Escaño, al Museo Naval de Ferrol, al Arsenal Militar y a una fragata *F-100*.

La participación está abierta a cualquier persona con inquietudes sobre este tema: se recomienda unos mínimos conocimientos de trigonometría y estar familiarizado con los conceptos de latitud y longitud y con el uso de una calculadora científica.

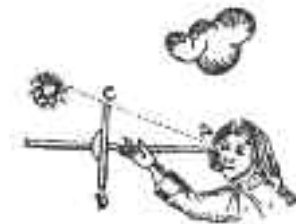
Las plazas son limitadas y la inscripción



puede efectuarse a través de la página *web* de la Armada.

La actividad cuenta con la participación de la Escuela de Especialidades Antonio de Escaño, del Real Observatorio de la Armada y del Centro Superior de Investigaciones Científicas, además de con el patrocinio de Navantia, la Diputación de La Coruña y la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián.

A. P. P.



UN AÑO DE LA RUTA TURÍSTICA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN FERROL

Con la Semana Santa 2013 la «Ruta de la Construcción Naval» en la ciudad de Ferrol cumplió un año, desde su puesta en marcha el pasado 4 de abril de 2012.

El Ayuntamiento de Ferrol, en colaboración con la Armada, la empresa Navantia, la Diputación de La Coruña y la Confederación de Empresarios de Ferrolterra (COFER), está detrás de esta iniciativa que ha estado en funcionamiento en fechas puntuales desde su inauguración en la Semana Santa 2012: en los puentes y festividades de mayo, durante dos meses de verano, en los puentes de diciembre y en Navidad.

La ruta da a conocer diversas instalaciones del Arsenal de Ferrol y de la factoría de Navantia, que normalmente permanecen cerradas al público. Además, se visitan las salas del Museo Naval y de la Exposición Nacional de la Construcción Naval (EXPONAV).

Incluida en el denominado turismo industrial, pretende potenciar las posibilidades turísticas de la ciudad y dar la oportunidad de conocer los procesos modernos de fabricación de un buque de guerra, así como los recintos y museos vinculados a la Historia Naval de España y, en particular, de Ferrol.

En relación con esos objetivos, Ferrol albergará en 2014 el quinto Congreso Europeo de Turismo Industrial, convirtiéndose en la segunda ciudad española (tras Toledo) que acoge estas jornadas.

Estos congresos están destinados a la creación de rutas temáticas y sectoriales en la Unión Europea, para dar visibilidad al turis-



Fragata *Almirante Juan de Borbón* en dique.
(Foto: archivo RGM).

mo industrial y crear una colaboración entre las diferentes redes nacionales ya existentes en países como Francia, España y Portugal.

A. P. P.

«JORGE JUAN Y LA MEDIDA DE LA TIERRA»

Con motivo de la conmemoración del tricentenario del nacimiento del jefe de escuadra Jorge Juan Santacilia en Novelda (Alicante) el 5 de enero de 1713, se desarrolló en el Club Naval de Oficiales de San Fernando una conferencia sobre la vida y obra del insigne marino y científico, impartida por José María Cano Trigo, cartógrafo jefe de la Armada.

El orador fue presentado por el capitán de navío Juan M. Vélez Sueiras, delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval en San Fernando y conservador del Museo Naval de esa ciudad, organizador del evento.

En su disertación, el conferenciante efectuó una síntesis de la vida de Jorge Juan.

Comenzó por las vicisitudes de su infancia, para seguir con su paso por la isla de Malta, donde pasó a formar parte de la orden del mismo nombre, y cuyo juramento figura en los fondos del Museo Naval de Madrid; su ingreso en la Escuela Naval, su integración en la expedición para la medición del «arco de meridiano», y su regreso a Europa en 1745, donde al año siguiente presentó en París las conclusiones de sus trabajos.

El nutrido auditorio que se dio cita en el salón es una muestra palmaria del interés despertado por la conferencia.

A. E. L.



(Foto: A. Erce).

CONFERENCIA «LA MARINA DE PESCA DEL SIGLO XXI»

En el marco de la serie de conferencias que, con el apoyo de la Armada, la Real Academia de la Mar, se viene organizando mensualmente en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, el pasado 14 de marzo se desarrolló la que tenía por título «La Marina de Pesca del siglo XXI».

El acto estuvo presidido por dos miembros de la Junta de Gobierno de la Real Academia, el director de la Sección Armada Antonio González-Aller Suevos, y el secretario general Teodoro de Leste Contreras, con quienes compartía mesa el conferenciante, Javier Garat Pérez, secretario general de la Confederación Española de Pesca (CEPESCA).

Tras unas palabras introductorias de bienvenida a los asistentes y de agradecimiento y

presentación del conferenciante por parte del director de la Sección Armada, tomó la palabra el ponente.

Para el desarrollo de su ponencia sobre un tema tan extenso, el conferenciante fijó el foco en tres puntos principales. En el primero, «Radiografía de la pesca en España», efectuó una síntesis del estado actual de la flota pesquera española, mayoritariamente compuesta por embarcaciones de pequeño porte, 9.723 de un total de 10.116; el estado de las capturas y su evolución en los últimos años, así como la distribución de los buques según sus zonas de pesca habituales, que clasificó en: caladero nacional, aguas de la UE y fuera de caladero nacional y caladeros internacionales ajenos a las aguas de la UE.



(Foto: RGM).

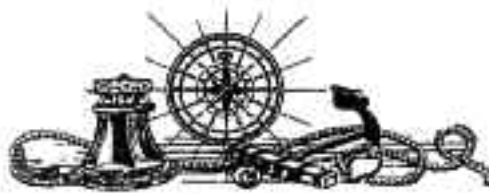
En este último apartado hizo un detallado relato de las vicisitudes por las que pasan los buques españoles según las zonas de trabajos.

El segundo punto focal estuvo dedicado a «Los mitos y la realidad de la pesca». En su desarrollo fue poniendo en su justa medida, con datos contrastados, muchos de los tópicos habitualmente defendidos por organizaciones conservacionistas o ecologistas, y la gran fuerza de los *lobbies* en que se apoyan, entre otros: la sobreexplotación de los caladeros, la poca importancia del mantenimiento de la flota artesanal española, el peligro de extinción de determinadas especies, el carácter esquilador del arrastre de fondo, la peligrosidad del mercurio contenido en las capturas para la ingesta humana y la importancia desmesurada de los descartes.

En el último punto focal, dedicado a «Los retos del futuro y la Política Pesquera Común», destacó las principales áreas de discusión y dificultad con la UE, y en especial con la comisaria de Pesca para sacar adelante los temas de interés para España, a pesar del gran apoyo prestado por algunos parlamentarios españoles en el Parlamento europeo, de los cuales dos se encontraban entre el público asistente.

Finalizada la conferencia se dio paso a un breve pero muy clarificador periodo de preguntas, tras el cual se dio por clausurado el acto e se invitó a los asistentes a una copa de vino español servida en instalaciones anejas al auditorio.

D. R.





Especialistas en detección de amenazas



Para dominar el medio submarino se necesitan soluciones especiales, que sólo una empresa con el máximo nivel tecnológico puede ofrecer. SAES es una empresa especializada en el entorno submarino, con más de veinte años de experiencia ofreciendo soluciones a medida. Sus equipos están instalados en submarinos, buques de superficie, aviones y helicópteros de patrulla marítima e instalaciones de tierra.

SAES. Especialista en electrónica submarina.



www.saes.com.es

SA de Electrónica Submarina - SAES - La Alquería s/n, 30205, CARTAGENA, Murcia, España • Tel: 34.063 50 82 14 • Fax 34.063 50 77 13
www.saes.com.es • saes@saes.com.es



GACETILLA

Reunión Ministerio de Cultura-Armada en el Cuartel General de la Armada

El secretario de Estado de Cultura, José María Lassalle, realizó el pasado 4 de abril una visita oficial al Cuartel General de la Armada, donde se reunió con el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, Jaime Muñoz-Delgado, y el secretario general de Política de Defensa, Alejandro Alvargonzález.

El secretario de Estado, que estuvo acompañado por el director general de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas, la subdirectora general de Protección del Patrimonio Histórico y el subdirector general de los Museos Estatales, asistió a la conferencia «El papel de la Armada en la protección del patrimonio arqueológico subacuático».

Posteriormente, efectuó un recorrido por las salas del Museo Naval, acompañado por su direc-



(Foto: OCS AJEMA).



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

tor, contralmirante José Antonio González, y por el subdirector del Instituto de Historia y Cultura Naval, capitán de navío Pedro Giner.

La delegación del Ministerio de Cultura aprovechó la visita para conocer los detalles de la construcción del modelo de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* que se está realizando en el museo desde hace tres meses. El proyecto de investigación, dirigido por el profesor Francisco Fernández, reproducirá a escala, y con los procedimientos de construcción del siglo XVIII, la fragata española hundida en 1804 en el cabo de Santa María, en la costa portuguesa.

El cargamento que transportaba la *Mercedes* fue objeto de un litigio de cuatro años entre la compañía estadounidense Odyssey y el Gobierno español, que finalmente se resolvió en febrero de 2012 a favor de España.

La Armada, depositaria de un extenso patrimonio histórico y cultural relacionado con las actividades militares españolas en la mar, asigna a su Órgano de Historia y Cultura Naval la catalogación, protección, conservación, investigación y divulgación del Patrimonio Histórico, Cultural, Documental y Bibliográfico de la Armada.

Esta labor es llevada a cabo por la extensa red de bibliotecas, archivos y museos navales ubicada en Madrid, Ferrol, Cartagena, San Fernando y Canarias, entre otros, así como por el Instituto de Historia y Cultura Naval, encargado de fomentar el estudio de la historia naval española, facilitar su investigación y publicar los resultados y promover actividades culturales a fin de divulgar nuestro pasado naval y su importancia histórica.

OCS AJEMA

Semana Santa en Málaga

Un año más, la Armada hizo acto de presencia para acompañar en los actos de culto y desfiles procesionales de las hermandades de las que es hermano mayor honorario, contribuyendo al esplendor de la Semana Mayor, que en Málaga es de una belleza imposible de describir no solo por las dimensiones de sus tronos, sino por los mantos bordados hasta el punto de no verse el terciopelo entre los arabescos del oro tejido, los labrados en plata o en maderas nobles, y el andar majestuoso de las vírgenes o los cristos cautivos, además de las esculturas representadas en cada advocación, obras de arte talladas por escultores que en su momento parecieron tener de modelo a esos mismo seres divinos a

los que reproducen. Los hombres de la Armada dando escolta a la Virgen de la Soledad de la Congregación de Mena, a cuyo frente, el almirante de la Flota (ALFLOT) Santiago Bolívar Piñero, acompañado por el comandante naval Miguel Molinero Gamío, formaban un piquete de infantes de marina, seguidos por un grupo de guardias marinas desplazados desde la Escuela Naval de Marín y que portaban el estandarte de la Virgen que se custodia en dicha escuela y la bandera pontificia. Les seguían un nutrido grupo de jefes, oficiales y suboficiales de la Comandancia Naval, del patrullero *Tagomago* y reservistas voluntarios, así como marineros de dichas dependencias, quienes entonaron la



Jueves Santo 2013. (Foto: R. F. Díaz Nogueras).

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

Salve Marinera en repetidas ocasiones, arrancando aplausos entusiastas del público que oían la que es oración y ofrenda de los hombres de la mar a su patrona.

El magnífico estado del tiempo en la noche del Jueves Santo contribuyó al lucimiento de la Hermandad de Mena, que antecediendo a la Virgen de la Soledad formaba a la Legión acompañando a su Cristo de la Buena Muerte con la marcialidad que les caracteriza, cantando continuamente la canción del *Novio de la Muerte*, que también el público aplaudía con entusiasmo. No en vano, esta hermandad es una de las que más atrae en la Semana Santa malagueña.

El Viernes Santo el tiempo empeoró y, si bien durante el día lució el sol, al acercarse la medianoche cambió el panorama atmosférico y gruesas gotas empezaron a caer, casi de improviso, pillando a varias hermandades a medio recorrido, por lo que tuvieron que regresar a paso rápido a sus casas de hermandad. Una de ellas fue la procesión oficial de Málaga, la del Santo Sepulcro, que también cuenta todos los Viernes Santos con una nutrida representación de la Armada. Pero este año no iba a ser posible, y una vez recogidos a toda prisa al seguro refugio de su casa

de hermandad, el AIFLOT, jefes, oficiales, suboficiales y marineros, tuvieron que conformarse con acompañar a los hermanos de la cofradía en su apesadumbrada resignación contra los elementos que habían truncado las ilusiones de todo un año, al no poder completar el recorrido acostumbrado.

El Sábado Santo, en la iglesia de Santo Domingo, el comandante naval de Málaga realizó la ofrenda que la Armada hace todos los años, en sustitución de la Misa de Privilegio, que desde hace casi 300 años tiene lugar en este día en acción de gracias por la salvación de la tripulación de una fragata española en peligro de hundimiento frente a la costa malagueña, y que con la intercesión de la Virgen de la Soledad llegó sana y salva a puerto.

Un año más, la Armada ha contribuido al mayor esplendor de este maravilloso desarrollo de la Semana Santa malagueña, si bien los tiempos borrascosos que hemos sufrido han mermado considerablemente el lucimiento normal de los actos de culto externo de las cofradías.

R. F. D. N.

Jornadas «Eficiencia Energética y Medio Ambiente en la Armada del siglo XXI»

Los días 9, 10 y 11 de abril se desarrollaron las jornadas en el salón de actos de la Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada que, organizadas por dicha jefatura, han reunido a expertos civiles y militares para estudiar cómo incorporar las últimas tecnologías en los campos de la protección ambiental y el ahorro energético.

Los ponentes de las tres sesiones, entre otros asuntos, presentaron las últimas alternativas para los combustibles fósiles, el reciclaje sostenible de buques o las nuevas tendencias en el ámbito de la climatización.

Las jornadas fueron inauguradas y clausuradas por el almirante jefe de Apoyo Logístico de la Armada, almirante Estanislao Pery, quien en la clausura aseguró que para la Armada la «búsqueda de la eficiencia energética y el cuidado del medio ambiente no son un interés suscitado por la crisis económica, sino que han sido perseguidos desde hace tiempo». Además, informó que «no solo se ha aplicado a buques, sino a los vehículos e instalaciones en tierra».

En este sentido, la Armada fue pionera al lograr que el Campo de Adiestramiento en la

Sierra del Retén fuera la primera instalación militar de Europa en contar con un Sistema de Gestión Ambiental basado en los principios de la ISO 14000 en 1998.

A día de hoy, el plan estrella de la reducción energética se encuentra en la Estación de Radio de Bermeja (Valdilecha, Madrid), donde se han sustituido dos calderas de gasóleo para calefacción y agua caliente por el uso de geotermia de baja entalpía, que reduce las emisiones de CO₂ a cero. La Armada tiene previsto aplicar a lo largo de este año la geotermia a las instalaciones deportivas de San Fernando.

Estas jornadas, que se han llevado a cabo coincidiendo con la celebración del Año Internacional de la Colaboración en la Esfera del Agua, han contado con el apoyo de asociaciones como TEDAE (Asociación española de empresas tecnológicas de defensa, aeronáutica y espacio), AESMIDE (Asociación de empresas contratistas con las Administraciones Públicas) y ANESE (Asociación de empresas de servicios energéticos).

OCS AJEMA



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

Fin de obras de rehabilitación en la Base Naval de Rota

El secretario de Estado de Defensa, Pedro Argüelles, inauguró el 21 de marzo el muelle número 2 de la Base Naval de Rota, una vez concluidas las obras de rehabilitación. De esta forma, la Armada finaliza las mejoras en la zona portuaria de la base gaditana contempladas en el Paquete de Capacidad número 13 de la OTAN, cuyo objetivo es la potenciación de las instalaciones portuarias del Sur de Europa para dar cabida a una Fuerza Marítima Multinacional.

Estas mejoras han consistido fundamentalmente en la extensión en 300 metros del Muelle 1, puesto en servicio en mayo de 2010, y la construcción de un nuevo Muelle 4, finalizado en julio de 2011, así como la rehabilitación total del Muelle 2, llevada a cabo por Acciona Infraestructuras, motivo de esta reseña. Además, se ha construido un muelle auxiliar para embarcaciones menores y una rampa ro-ro para carga y descarga rápida de buques de proyección estratégica y

anfíbios. Todas estas construcciones van dotadas de instalaciones para el suministro de energía eléctrica, agua, combustibles y redes informáticas, así como de gestión de las aguas residuales procedentes de los buques. El empleo de sistemas para la gestión de estos residuos y la eficiencia energética, que reducen notablemente la emisión de CO₂, colocan a la base naval a la cabeza de los puertos españoles y europeos en lo que se viene llamando «puerto verde».

La Base Naval de Rota prácticamente ha duplicado su capacidad de atraque desde que comenzaron las obras de rehabilitación y mejora en octubre del año 2007. Pero además, ha incrementado notablemente la calidad en los servicios que puede prestar a los buques de la Armada o de las marinas de la OTAN que la visiten.

OCS AJEMA



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

I Jornada de Ciberdefensa en la Armada

La División de Sistemas de Información y Telecomunicaciones (CIS) del Estado Mayor de la Armada reunió, el pasado 23 de marzo en el Cuartel General, a un nutrido grupo de expertos en materia de ciberseguridad para analizar y debatir sobre las actuales amenazas en el ciberespacio.

La Armada, que no es ajena a los riesgos derivados de la tecnología de la información, considera clave estrechar lazos con otras instituciones, tanto públicas como privadas, para garantizar la seguridad en este entorno.

El jefe de la División CIS, contralmirante Bartolomé Bauzá, explicó que «la información compartida durante esta jornada servirá para diseñar un plan de acción encaminado a implementar la capacidad de ciberdefensa en la Armada».

En las conferencias impartidas participaron representantes del Estado Mayor de la Defensa, Ejército de Tierra, Ejército del Aire, Unidad Militar de Emergencias, Guardia Civil y Policía Nacional en representación de los organismos civiles.

El sector privado estuvo representado por Telefónica, Indra, Deloitte, GMV, Alien Vault, ISDEFE y S21 Sec.

Además, intervinieron expertos de la Asociación Española de Usuarios de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información (AUTESI), la Asociación Nacional de Tasadores y Peritos Judiciales Informáticos (ANTPJI), así como el experto internacional Chema Alonso.

OCS AJEMA



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

La fragata *Méndez Núñez* apoya a la industria nacional de Defensa en Arabia Saudí

Después de haber finalizado su participación en la Operación ATALANTA, la fragata *Méndez Núñez* atracó el pasado 8 de abril en el puerto de Jeddah (Arabia Saudí), donde efectuó una escala de tres días.

Durante el primer día se recibió a bordo la visita de una delegación de la Marina saudí, que estuvo acompañada por el presidente de la empresa española Navantia y por una representación de dicha empresa.

El comandante de la *Méndez Núñez* ofreció a la delegación saudí una presentación sobre las capacidades de las fragatas F-100 clase *Álvaro de Bazán* y, a continuación, realizaron un recorrido por el buque, pudiendo comprobar de primera mano los modernos equipos y sistemas con los que cuenta el buque de la Armada española.

Además, la dotación de la *Méndez Núñez* efectuó una demostración a la delegación saudí, recreando en el Centro de Información al Combate (CIC) un escenario para hacer frente a amenazas de vectores aéreos, submarinos y de superficie.

Por la tarde del mismo día se recibió la visita del embajador de España en Arabia Saudí, Joaquín Pérez Villanueva y Tovar, junto con el jefe de la Marina saudí, vicealmirante Dakheel Allah Al-Wagdani. Ambos realizaron un recorrido por el buque y tomaron parte en la recepción ofrecida a bordo, en la que participaron autoridades locales y de la Marina saudí, el presidente de Navantia y miembros de la comunidad española en Jeddah.

OCS AJEMA



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

El *Juan Sebastián de Elcano* arriba a Puerto Rico con los restos del diputado de las Cortes Ramón Power

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* llegó el día 6 de abril a San Juan de Puerto Rico, primer puerto del continente americano al que arriba durante del LXXXIV Crucero de Instrucción tras su salida de Las Palmas de Gran Canaria el pasado 10 de marzo.

El buque ha transportado los restos mortales del que fue diputado por Puerto Rico durante las Cortes de Cádiz de 1812, Ramón Power y Giralt, que murió en la ciudad gaditana en 1813.

Al entrar en la bahía de San Juan, el *Juan Sebastián de Elcano* realizó el tradicional saludo a la plaza con 21 cañonazos frente al castillo del Morro.

Tras atracar en la capital, los restos de Ramón Power desembarcaron con honores fúnebres en una solemne ceremonia en la que estuvo presente el gobernador de Puerto Rico.

La dotación del buque escuela se encargó de hacer la entrega de los mismos a las autoridades puertorriqueñas en la capilla de La Puntilla.

En este tránsito transoceánico, ha recorrido cerca de 3.600 millas náuticas en 28 singladuras. Esta travesía ha sido una de las más veleras de las últimas décadas, ya que ha navegado casi un 90 por 100 del tiempo exclusivamente a vela, alcanzándose en algunos momentos velocidades de más de 11 nudos.

Desde la salida de Las Palmas el bergantín goleta ha navegado siguiendo la línea de viento de los alisios que le ha llevado a descender en latitud hasta las cercanías del archipiélago de Cabo Verde. Desde allí, con vientos portantes de levante, se inició el cruce del Atlántico hasta llegar a aguas del Caribe.



Entrega de banderas nacionales de los tres países en el acto de La Puntilla. (Foto: OCS AJEMA).



Honores a Ramón Power en la cubierta del *Juan Sebastián de Elcano*. (Foto: www.armada.mde.es).

Antes de arribar a Puerto Rico ha recalado en las proximidades de las islas Vírgenes, enmarcadas dentro de las Pequeñas Antillas, en el mar Caribe.

En el primer tránsito hacia el continente americano, como viene siendo tradición en el buque, se otorga el premio «Rodrigo de Triana» al primer miembro de la dotación que aviste tierra americana a la voz de «Tierra a la vista». Este premio se concede en honor del marino español que fue el primero en avistar el Nuevo Mundo en la primera expedición de Cristóbal Colón.

Lo recibió en esta ocasión el marinero Jesús Cabañas que, con las primeras luces del alba del 4 de abril, avistó tierra por la amura de babor; concretamente, la isla Anguilla, perteneciente a las Antillas.

Después de visitar San Juan, el buque tiene previsto cruzar el canal de Panamá y recalar en Balboa, en aguas del Pacífico, para participar en la conmemoración del quinto centenario del descubrimiento de este océano.

OCS AJEMA



Reunión del Comité Técnico Europeo de Tiempo y Frecuencia en el Real Observatorio de la Armada

En las instalaciones del Real Observatorio de la Armada en San Fernando (ROA) se desarrollaron, los días 18 y 19 de marzo, las sesiones de trabajo del Comité Técnico de Tiempo y Frecuencia (TC-TF) de EURAMET, organismo europeo encargado de promocionar la ciencia, la investigación y la cooperación europeas en el campo de la metrología.

El ROA es el representante de España en el TC-TF, que está constituido por los laboratorios nacionales de tiempo y frecuencia de los países europeos y asociados.

Las sesiones se iniciaron con la bienvenida del director del ROA, quien aprovechó la ocasión para reafirmar el interés del Observatorio y de la Armada en la cooperación en todos los proyectos conjuntos de interés común.

Acudieron representantes de 19 países, que analizaron y discutieron los resultados de los proyectos conjuntos de cooperación, entre los que se encuentra el proyecto GPSCALEU, que lidera el ROA, cuyo objetivo es apoyar al Buró Internacional de Pesas y Medidas (BIPM) en la mejora de los resultados de las calibraciones de los receptores GPS utilizados en transferencia de tiempo, y

en la extensión de estas a un mayor número de laboratorios.

Por parte del ROA se expusieron los resultados de la campaña de 2012, en la que participaron los principales laboratorios europeos (Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido). Igualmente se expuso un estudio realizado en el ROA de enlaces utilizando los receptores GLONASS de los laboratorios de Suecia (SP), España (ROA) y Estados Unidos (USNO). Este estudio ha sido materializado gracias al apoyo del Centro Español de Metrología (CEM), que adquirió y cedió al ROA un receptor GNSS (*Global Navigation Satellite System*) con capacidad para recibir señales de GPS, GLONASS y GALILEO.

Se expusieron además los avances de transmisión de tiempo y frecuencia a través de fibra óptica (FO) entre algunas naciones europeas, que suponen un salto cualitativo importante en cuanto a precisión y exactitud. En este aspecto el ROA expuso su interés en participar en el proyecto en cuanto se pueda obtener la financiación necesaria para efectuar la conexión mediante FO a la red académica europea.

JEASER



(Foto: ORP JEASER).

Entrega de premios en Cartagena

La Asociación de Amigos del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* y el Real Club de Regatas de Cartagena (RCRC) han entregado, en la gala anual celebrada en el club cartagenero, los trofeos, galardones y reconocimientos a los mejores barcos y tripulaciones de crucero en la anterior temporada. Una edición en la que el RCRC ha querido ensalzar y destacar por encima de todo en el esfuerzo y trabajo realizado por los medios de comunicación acreditados en la ciudad: TVE, TeleCartagena, La Opinión de Murcia, La Verdad, TodoRegatas, y SportCartagena. Reconocimientos todos ellos que fueron recogidos por los representantes de dichos medios.

La gala estuvo presidida por el presidente del Real Club de Regatas Miguel, Ángel Celdrán; el presidente de la Asociación de Amigos del *Juan Sebastián de Elcano*, Jerónimo Martínez; el almirante jefe del Arsenal de Cartagena, vicealmirante Fernando Zumalacárregui Luxan, y el concejal de Deportes de Cartagena, Diego Ortega.

Otro reconocimiento fue el dedicado al marinero del RCRC José Antonio Rodríguez por su tarea realizada en todas las regatas, tanto dentro como fuera de Cartagena, así como su esfuerzo y dedicación en el desarrollo de las mismas.

En el apartado especial, en el que se hizo entrega de una placa, destacaron las embarcaciones *Pinto II* y *Pinto III*, ambas armadas por Eugenio Martínez; la embarcación *Corredor*, reconocida por ser la «Mejor Tripulación» en 2012; *Bahía de Mazarrón*, como «Mejor Embarcación Visitante», y HMS *Surprise*, por ser el «Mejor Barco», el mejor embajador «fuera de casa».

También se hizo entrega de los trofeos a las tres mejores embarcaciones clasificadas en la Regata Tránsito Carnaval y XXI Edición Vuelta a las Islas y de la III Regata Buque Escuela *J. S. de Elcano* del año 2012.

A. A. J. S. E.



(Foto: A. A. J. S. E.).

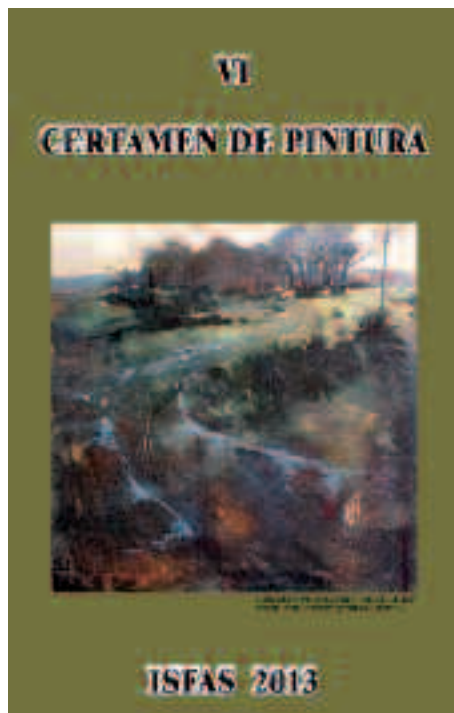
VI Certamen de Pintura «ISFAS 2013»

El Instituto Social de las Fuerzas Armadas (ISFAS) ha convocado el VI Certamen de Pintura, al que podrán concurrir todos los afiliados, titulares y beneficiarios, el personal que presta sus servicios en ese Instituto y los miembros de su unidad familiar, el personal perteneciente a otras mutualidades de funcionarios (MUFACE y MUGEJU), tanto titulares como beneficiarios, y todo el personal que percibe su nómina a través de los organismos pertenecientes al Ministerio de Defensa.

Las bases de dicho certamen figuran en la Resolución 4B0/38022/2013, publicada en el BOE núm. 58 del día 8 de marzo, y también en la página *web* del Ministerio, www.mde.es/isfas.

El plazo de admisión de las obras finalizará el día 30 de septiembre de 2013.

ISFAS



El ministro de Defensa visita el LHD *Juan Carlos I*

El ministro de Defensa, Pedro Morenés, acompañado por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Jaime Muñoz-Delgado, y por el almirante de la Flota, almirante Santiago Bolívar Piñeiro, visitó el pasado día 18 de abril el LHD *Juan Carlos I* que se encontraba en aguas próximas a Rota.

A su llegada a Rota, el ministro se ha trasladó a la playa del Chorrillo, situada en la base naval, donde presenció un desembarco en el que participaron vehículos anfibios *Piraña* y lanchas tipo *LCM-IE* que transportaban vehículos y material de Infantería de Marina.

Finalizada la demostración anfibia, se trasladó en helicóptero al LHD *Juan Carlos I*,

donde tras recibir los honores de ordenanza, fue informado por el comandante del buque, capitán de navío Antonio Piñeiro Sánchez, sobre las capacidades del buque.

A continuación, el titular de Defensa inició un recorrido por el *Juan Carlos I* donde conoció el dique, la unidad de propulsión, el hospital, el puente de mando y la cubierta de vuelo.

La visita concluyó con una foto del ministro y autoridades con la dotación del *Juan Carlos I* en la cubierta de vuelo.

OCS AJEMA



(Foto: www.defensa.gob.es).



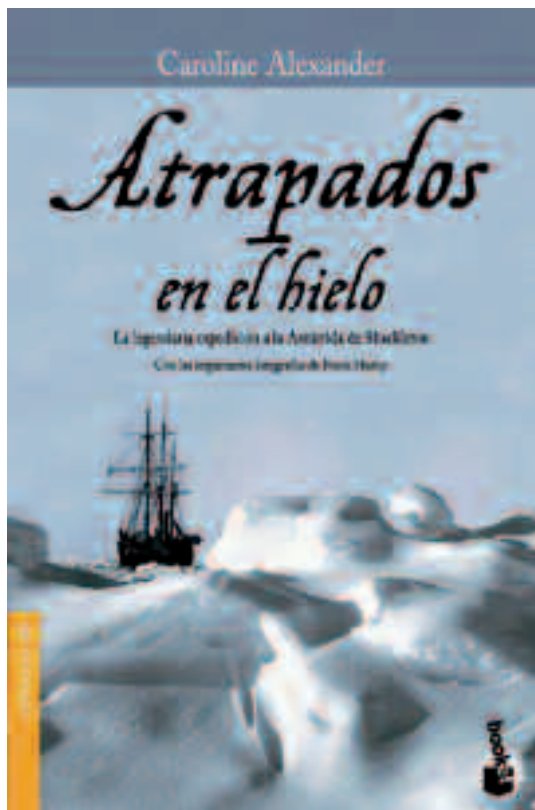
LIBROS

ALEXANDER, Caroline: *Atrapados en el hielo. La legendaria expedición a la Antártida de Shackleton.*—(ISBN: 978-84-08-06739-9). Traducción BOUNE, C., y ELÍAS, P. Fotografías HURLEY, Frank. Editorial Planeta Booket, 2010; 306 páginas.

Las grandes expediciones de descubrimiento tienen un atractivo natural. Además del hallazgo en sí, lo que nos atrae de ellas es el reto que algunas personas, quizás con un carisma especial, se plantean y son capaces de afrontar, lo logren o no, poniendo su vida en juego —y muchas veces, perdiéndola, como en el caso de Scott—.

Acabados de explorar los continentes, quedaban los casquetes polares y las rutas más o menos nuevas de una a otra parte del globo. Hacia el Polo Sur se vuelven las miradas. Scott, y más tarde Amundsen, inician una batalla que culminaría con el éxito del noruego y la muerte del británico. En la primera expedición de Scott, en 1901, participó el oficial de marina mercante Ernest Shackleton, a bordo del navío *Discovery*. Expedición fracasada, tras la que Shackleton, años más tarde, en 1907, lo intentará de nuevo a bordo del *Nimrod*, consiguiendo rebasar el avance hacia el sur de Scott en más de 500 km. A su regreso, a pesar de no haber conseguido llegar al Polo, fue recibido con honores en Inglaterra y se le concedió el título de Sir. De nuevo, en 1911 lo intentó Scott... pero también Amundsen, visto que en el norte ya había plantado su bandera Robert Peary en 1907. Scott fracasó (murieron todos), mientras Amundsen coronaba con éxito su meta.

Pues bien, Shackleton lo intenta una tercera vez en 1914, y de esta trata el libro, la Expedición Imperial Transantártica: a bordo de la goleta *Endurance*,



capitaneada por Frank Worsley y con un equipo expedicionario en el que figuraban T. Orde-Lees, G. Marston, J. Wordie, F. Wild, F. Hurley y otros, hasta un total de 28 hombres, incluyendo a la tripulación. Partieron de Grytviken el 5 de diciembre. La idea era que el barco les dejara en la bahía Vahsel y atravesar así el continente por su parte más estrecha hasta la bahía de Ross. Pues bien, nunca llegaron a pisar tierra firme. El *Endurance* se quedó atrapado entre los hielos de la placa antes de llegar a su destino, y a partir de ese momento hubo que ir improvisando. Tanto los expedicionarios como la tripulación del barco se vieron implicados, primero, en un forzoso enclaustramiento invernal dentro del barco, que a su vez se desplazaba con la placa con los vientos y corrientes por el mar de Weddell, y después,

cuando el barco acabó por hundirse, todos ellos hubieron de atravesar a pie kilómetros y kilómetros de hielo y nieve, arrastrando tres lanchas y toda la impedimenta que necesitaban para sobrevivir, y finalmente navegar en las balleneras hasta la isla Elefante, donde quedaron varados y aislados, siendo recogidos por el *Yelcho*, un pequeño vapor chileno.

Las incidencias, rutinas, problemas entre los hombres que componían la expedición y la tripulación marinera, la lucha por la supervivencia en condiciones extremas, todo ello nos es narrado por la autora con todo detalle, aportando asimismo una gran cantidad de fotografías interesantísimas y muy ilustrativas de las condiciones que hubieron de soportar y también, cómo no, de la belleza de la inmensidad blanca.

Mientras el mundo estaba en guerra (de hecho, salieron poco antes de que Inglaterra entrara en guerra, con la anuencia de Churchill), los expedicionarios luchaban a brazo partido con témpanos de hielo, focas, elefantes marinos, con tormentas fortísimas, humedad constante, hambre, soledad y

miedo. Shackleton se comportó en todo momento como un gran líder, a juzgar por los diarios de sus compañeros y subalternos, tratando siempre de mediar entre las inevitables disputas, de animar y levantar la moral de su equipo, pero siempre aportando ideas y soluciones ante los distintos problemas y penalidades que se les iban presentando. A diferencia de Scott, que marcaba muy radicalmente los estamentos y la posición social de cada uno, Shackleton se saltaba las distinciones, favoreciendo muchas veces al más insignificante marinero por encima de la oficialidad o los miembros científicos de la expedición. Esto salvó en más de una ocasión al grupo de caer en reyertas o indisciplinas.

El libro está copiosamente ilustrado con las imágenes que el fotógrafo Frank Hurley fue tomando y conservando cuidadosamente a lo largo de todo el viaje. Dan fe de que lo que se cuenta, aunque parezca mentira, de manera dramáticamente verdadera.

Libro interesantísimo y de lectura muy atractiva.

Caroline Alexander (Florida, Estados Unidos, 1956), de padres británicos, ha vivido en Europa, África y el Caribe. Estudió filosofía y teología en Oxford como becaria Rhodes y un doctorado en los clásicos de HA de la Universidad de Columbia. Ha escrito para *The New Yorker*, *Granta*, *Condé Nast Traveler*, *Smithsonian* y *National Geographic*. Enseñó a los clásicos en el Chancellor College en Zomba, que forma parte de la Universidad de Malaui, de 1982 a 1985, durante el gobierno de Hastings Banda.

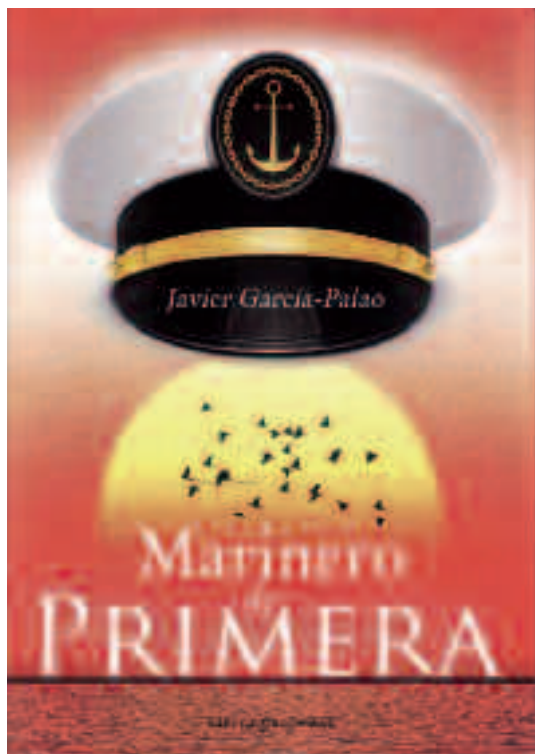
F. N.

GARCÍA-PALAO REDONDO, Javier: *Marinero de primera*.—Editorial Círculo Rojo, 2013. (ISBN: 978-84-9030-667-3); 102 pp.; ilustraciones en color.

Este es un libro, mejor un librito, para niños, para alevines a los que se quiera iniciar en las cosas de la mar, o también para adultos que quieran esbozar una sonrisa al leer los conocimientos elementales de un patrón para navegación básica sintetizados en rimas como esta:

«A la parte sumergida
la llamamos obra viva
y la parte que está expuesta
toda ella es obra muerta.»

Se trata de acercar la náutica a los niños de un modo ameno y divertido, de despertar su curiosidad y de que adquieran unos conocimientos básicos que les permitan sacar el mayor provecho y disfrute posible de las experiencias de



un día de navegación, pues la finalidad no es solo didáctica, sino eminentemente práctica.

Sobre ilustraciones de María Bernal Ingelmo, el libro contiene un pequeño diccionario náutico expresado a través de sencillos versos que no tienen otra pretensión que la mnemotécnica, un compendio de conocimientos sobre meteorología, nudos, primeros auxilios, navegación o estrellas. Al final, un sencillo test de once preguntas y un certificado de «marinero de primera» a extender al aventajado grumete, válido «en cualquier navío en todos los mares del mundo». El libro se cierra con *Una aventura de verdad*, el relato de un azaroso día de mar, que sirve también de síntesis de todos los conocimientos aprendidos y que no deja de tener su intriga.

El autor es marino de tierra adentro, médico especialista en estomatología y patrón de yate, cuya pasión por la mar le ha impulsado a escribir el libro.

R. M. M.

CASTROVIEJO, Cristino: *Guerra al submarino. Operación Q-Ships, 1914-1918*.— (ISBN: 978-84-940686-0-7). Damaré Edicions, 2012; 397 pp.; ilustraciones; 20 euros.

De todas las nuevas armas que hicieron su aparición en la Primera Guerra Mundial, la más espectacular y contundente fue el submarino. Un arma barata para la guerra naval que estuvo a punto de quebrar a la poderosa talasocracia británica e inclinar la balanza de la contienda a favor de los imperios centrales.

El hundimiento, casi simultáneo, de tres cruceros acorazados ingleses, *Aboukir*, *Hogue* y *Cressy*, por los torpedos del submarino alemán *U-9*, causó

un verdadero sobresalto en el Almirantazgo británico. Pero lo peor estaba por llegar, a pesar de que el rendimiento del arma submarina del káiser contra las unidades de la Flota británica fue escaso. La debacle llegó cuando se emplearon contra los buques mercantes y a punto estuvieron de estrangular el tráfico marítimo, vital para Inglaterra.

El esfuerzo de la Royal Navy, y la de sus aliados, para hacer frente al submarino fue enorme y con una angustiosa premura de tiempo. Para atacarlo se empezó empleando la roda, es decir, al avistarlo lanzarse contra él para abordarlo y echarlo a pique. Después apareció la mina y la carga de profundidad. Y como siempre, también recurrieron al engaño, al señuelo, una técnica en la que los británicos han demostrado ser unos expertos a lo largo de la historia naval. En este caso fue la entrada en escena del buque trampa, o buques *Q*,

que con el aspecto externo de inofensivos buques mercantes neutrales provocaban la salida a superficie del submarino, incluso simulando el pánico de la dotación y el abandono del buque, para hundirlo, preferentemente al cañón.

Los buques *Q*, así llamados, al parecer, por tener su puerto base en Queenstown (Irlanda), fueron un remedio temporal mientras se desarrollaban nuevas armas y tácticas antisubmarinas y, como se detalla profusamente en el libro que comentamos, se emplearon preferentemente viejos buques mercantes, aunque algunos se construyeron ex profeso para tal misión, así como pesqueros y veleros.

Los buques *Q* aparentaban ser un blanco fácil e indefenso, aptos para ser atacados por el cañón de cubierta en lugar de los torpedos, de los cuales portaban un reducido número. Una vez que el submarino salía a superficie y se ponía en posición para batirlo, el buque *Q* cambiaba rápidamente los falsos mamparos o estructuras, dejando al descubierto sus cañones ocultos y comen-



zaba a disparar contra el submarino. Simultáneamente arriaba la falsa bandera que enarbolaba, izando la de la Royal Navy.

Después de un comienzo prometedor, los éxitos de los buques *Q* se fueron reduciendo paulatinamente, hasta desaparecer en el último año de la guerra. En el transcurso de unos 150 enfrentamientos, los *Q* hundieron una docena de submarinos, con el coste de 27 *Q* perdidos de un total de 200. Otro dato revelador: el porcentaje de submarinos hundidos por los *Q* fue inferior al 7 por 100, mientras que los hundidos por efectos de las minas fue cercano al 40 por 100, el mismo porcentaje de los hundimientos provocados por las cargas de profundidad.

Cuando se generalizó la navegación en convoy por los aliados, cualquier buque solitario resultó sospechoso para los submarinos alemanes. La obstinada oposición al sistema de convoyes por parte del primer lord del Almirantazgo, el almirante Jellicoe —cuyo retrato ilustra la portada del libro—, provocó su dimisión. La clave de la victoria aliada fue precisamente la adopción del convoy, al eliminar de las rutas marítimas las presas fáciles que representaban los buques aislados.

Esta obra es una nueva aportación de nuestro compañero Cristino Castro-viejo a la historia naval, sobre una faceta que él domina: la guerra submarina en la Primera Guerra Mundial.

Como en sus libros anteriores relacionados con el mismo tema, nos deslumbra con la gran cantidad de datos que aporta, fruto de su incansable faceta de solvente investigador, y que serían difíciles de digerir si no fuera por su maestría narrativa, que consigue que las casi 400 páginas impresas con un tamaño de letra de reducido tamaño se lean como si se tratara de una apasionante novela de aventuras, consiguiendo, una vez más, que la realidad supere a la ficción. También señalar que el libro se enriquece con el jugoso prólogo del doctor Eduardo Raboso y unas 125 fotografías, muchas de ellas poco divulgadas e incluso inéditas.

En conclusión, una obra redonda y definitiva, válida tanto para la lectura como para consulta para todos aquellos que quieran tocar el tema o profundizar en él, aunque para ello sería muy conveniente que en las futuras ediciones se incluyera un índice de buques y otro de personajes.

M. J. F.

TORRES GOIRI, Manuel: *Legado de mar*.—(ISBN: 978-84-261-3935-1). Editorial Juventud, Colección Nostromo, Barcelona, 2012; 357 pp.; 19 euros.

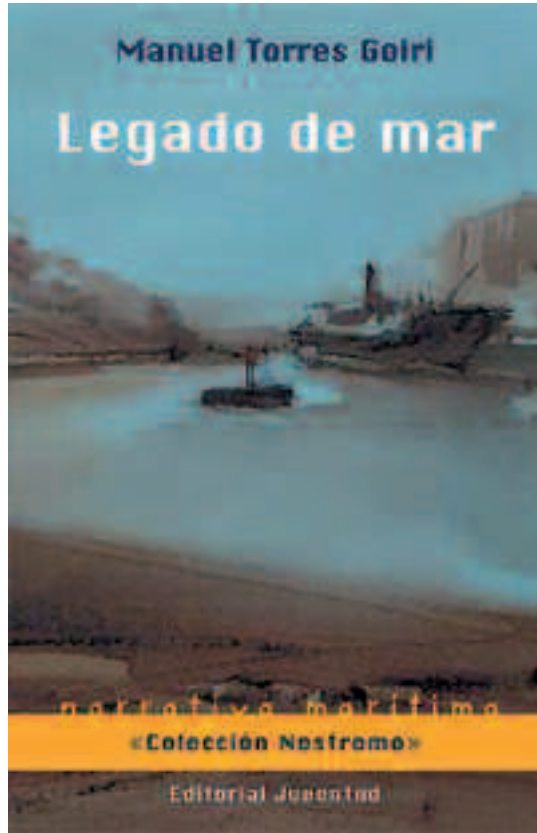
Nueva novela de la «Colección Nostromo» de narrativa marítima de la Editorial Juventud, que este año cumple su 90 aniversario y es, probablemente, la primera editorial que se especializó en temas náuticos, habiendo publica-

do los relatos de las hazañas de los grandes navegantes, así como las magistrales obras del capitán de fragata Luis de la Sierra.

La novela que presentamos, *Legado de mar*, nos adentra en el mundo de la marina mercante vasca, concretamente de Bilbao del primer cuarto del siglo XX, a través de las vivencias de un capitán que pertenece a una saga familiar de marinos mercantes de la localidad vizcaína de Algorta, los Lachitu, y sus relaciones con los Deliz, los armadores de los buques en los que sirvió el capitán Iñaqui Lachitu, protagonista del relato.

Las vivencias y avatares de la vida en la mar están descritas con gran solvencia, no en balde el autor es un profesional de la mar, piloto de la marina mercante, que continúa desarrollando su actividad profesional, pero desde hace

dos décadas en tierra, enrolado en el negocio marítimo de Bilbao. El relato, cuando se trata de narrar los avatares de un buque en la mar, rezuma veracidad, así como las relaciones entre los diferentes estamentos de la tripulación: el capitán, los oficiales de puente, máquinas y radiotelegrafía y los subalternos de cubierta, máquinas, repasando todos los oficios, desde carpinteros y marineros hasta los engrasadores y fogoneros, sin olvidarnos del personal de fonda, el más difícil de manejar, con los cocineros y marmitones. En definitiva, un heterogéneo mundo, curtido en interminables navegaciones transoceánicas, con personajes alejados de sus familias afrontando una aventura marítima de siempre incierto resultado, en especial en tiempo de guerra. En estas circunstancias bélicas arranca la narración marinera de la novela, donde el barco bajo el mando de nuestro protagonista es echado a pique por un submarino alemán, que seguidamente también es hundido por un buque trampa inglés.



Señalar que el mundo portuario que describe hace años que ha desaparecido; a ello han contribuido sin duda los modernos sistemas de transporte en contenedores y las nuevas instalaciones portuarias, que realizan las operaciones de carga y descarga en tiempos cada vez más reducidos, todo ello con fines económicos para rentabilizar al máximo el buque, con el mayor tiempo posible en la mar y el mínimo en puerto.

En nuestra opinión, a la novela le sobra el preámbulo y las últimas cincuenta páginas, en las que entra en escena un historiador, que pretende narrar los avatares del protagonista basándose en documentos proporcionados por sus descendientes; pero otros papeles, esta vez de los Deliz, nos dejan en un mar de dudas sobre la cualidades del protagonista como profesional de la mar y como persona.

En todo caso la novela vale la pena como testimonio de un mundo ya desaparecido, el de los barcos mercantes, sus tripulaciones y el ambiente portuario del primer tercio del siglo pasado, que nos embarga en un triste sentimiento nostálgico.

M. J. F.

VARIOS AUTORES, coordinados por la Dirección General de Infraestructura: **Catálogo del Patrimonio Histórico Inmueble de la Defensa.**— (ISBN: 978-84-9781-706-6). Editado por el Ministerio de Defensa, Madrid, diciembre 2011; 369 pp.; ilustraciones; 40 euros.

Esta obra, editada en gran formato, recopila el rico patrimonio histórico, edificios y espacios relevantes del Ministerio de Defensa, que tal como señala la directora general de Infraestructura (con la ministra Chacón) Mónica Melle en el prólogo del libro está constituida por 2.117 propiedades que ocupan una superficie de 150.000 hectáreas, equivalente a la isla de Gran Canaria. De tales propiedades, 302 revisten importancia desde el punto de vista histórico-artístico: 125 están declaradas como «Bien de Interés Cultural» y otras 177 cuentan con algún grado de protección.

En cuanto a la ubicación de estos bienes inmuebles es muy diversa ya que se reparten en todo el territorio nacional. También es muy diversa su procedencia, al ser modernas algunas instalaciones y edificios, mientras que otros tienen muchos siglos de antigüedad y con gran carga histórica. Asimismo su tipología es variada, desde antiguos castillos o conventos hasta hospitales o baterías de costa. La mayoría siguen estando ocupados por unidades, centros y organismos de las Fuerzas Armadas. Unos albergan museos y archivos, mientras otros siguen teniendo una función militar, albergando todo tipo de unidades operativas.

La parte principal, y también la más extensa, del libro está estructurada en 19 apartados o capítulos, correspondientes a nuestras 17 comunidades autónomas y a las dos ciudades autónomas. En esta se incluye un total de 64 inmuebles, siendo Madrid la que concentra el mayor número de ellos (13), seguida de Andalucía (11), mientras que a otras seis comunidades solo se les cataloga uno. Para cada uno de los 64 inmuebles se incluye un texto y unas magníficas fotografías a todo color, algunas de ellas a toda página.

Por lo que respecta a la Armada, el total de inmuebles catalogados asciende a doce: los tres arsenales; dos comandancias de Marina, Las Palmas y Bilbao; dos castillos, Puntales en Cádiz y Galearas en Cartagena; Real Care-

nero, en el caño de Sancti Petri; Instituto y Observatorio de la Armada; Torre del Oro; Cuartel General de la Armada; Cuartel de Dolores de Ferrol.

Hay otro capítulo titulado «Repertorio de Bienes Inmuebles», que consta de 17 apartados correspondientes a 15 comunidades (no se han incluido Aragón ni La Rioja), y a las dos ciudades autónomas. En dicho repertorio se incluye un centenar largo de inmuebles, de la gran mayoría no se incluyen fotografías y los textos explicativos son muy reducidos.

En dicho repertorio se incluyen 20 de la Armada, entre ellos cinco comandancias de Marina, las tres capitanías generales de las cabeceras de las antiguas zonas marítimas, dos iglesias castrenses, dos edificios de construcción moderna: el Instituto Hidrográfico, la Escuela de Guerra Naval, y otros de distinta condición e interés histórico o artístico, junto con algunos de muy escaso interés.

En definitiva, con respecto a los de la Armada, no están todos los que son, ni son todos los que están. Como ejemplo señalar que el Club de Cabos de la Armada de San Fernando o el Portal de la Base Naval de Las Palmas, que sí están, bien se hubieran podido reemplazar por el Panteón de Marinos Ilustres,



o el Palacio Cuartel de Guardias Marinas de Cartagena, o la Sala de Armas del Arsenal de Ferrol, un soberbio edificio, probablemente el de mayor magnificencia de la Armada, que, si no estamos equivocados, ni se menciona en el libro.

El editor literario de la obra es el notable arqueólogo y profesor titular de la Universidad de Alcalá don Lauro Olmo Enciso, asistido por un buen plantel de coordinadores y documentalistas, la mayoría de los cuales también son arqueólogos.

Como ya hemos indicado, las fotografías son magníficas, y en cuanto a los textos, en lo que se refiere a los inmuebles de la Armada, en nuestra opinión los hay buenos y otros menos buenos, pues hemos detectado cierto número de errores, imprecisiones y omisiones, como suele ocurrir cuando una obra tiene varios progenitores. Por ello creemos que se ha perdido una magnífica oportunidad para conseguir un libro redondo, con unos textos rigurosos, en lo que respecta a la Armada, tejidos por solventes especialistas, tanto civiles como militares. Pues «haberlos, haylos».

M. J. F.

ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *Fonfría y la mar*.—Madrid 2013. (ISBN 978-84-940139-1-1). Ministerio de Defensa. Armada Española; 180 pp.; ilustraciones.

El mar y la pintura son dos conceptos inequívocamente unidos a la expresión de un sentimiento capaz de percibir cuanto trasciende de esa impresión visual del primer impacto. Una mirada que no resistirá al análisis, cuando ese impacto se proyecta de una manera decisiva en nuestros ojos. De aquí que Rafael Estrada, en este precioso libro, haya sabido captar todas y cada una de las sensibilidades inherentes a la pintura de José Manuel Fonfría, en la que creatividad e inspiración son líneas básicas de su prolífico quehacer: el de un pintor plenamente consciente del alcance y rigor de su pintura, exponente esencial de madurez y seriedad, condicionantes de ese atractivo visual, capaz de retener cualquier imagen en su realismo, fresca y sensibilidad.

Aunque la realidad poética y expresiva que transmiten los cuadros del pintor marinista es el aporte sustancial del libro, Estrada ajusta su relato a un itinerario artístico-biográfico del pintor, donde pueden combinar perfectamente la sustancia y la anécdota sin que el álbum familiar y su catálogo de encuentros y exposiciones, minimicen el perfil concreto del personaje.

La experiencia acumulada por Fonfría en sus diferentes periodos, lo polifacético de su pincel, abierto siempre a nuevos cauces en que la fantasía figurativa no se sujete a preconcebidos esquemas, valoran la solidez de una larga y



fecunda trayectoria, que su biógrafo traza con amenidad y soltura, pero sin perder el rumbo de los auténticos valores que el libro comporta.

Siempre ha habido marinos-pintores que han hecho de la mar, en sus múltiples aspectos, su musa de inspiración: los nombres de Arriaga, Garcés, Montull, González-Aledo, Molins y el propio Rafael Estrada forman una amplia y prestigiosa nómina de artistas creativos, y sus cuadros han figurado en importantes certámenes y exposiciones nacionales e internacionales; meritorio es por tanto que un hombre de tierra adentro contemple también al mar y se vincule a él desde esa entrañable óptica que discurre desde la plácida calma al violento temporal, para que los lectores de este libro, puedan tener el privilegio de recrear igualmente su vista.

J. C. P.



El *Cantabria* en Melbourne pasando por la proa del HMAS *Canberra*.
(Foto de la Australian Navy remitida por J. E. Regodón).

