

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
DICIEMBRE 2013





CARTA DEL DIRECTOR 819

TEMAS GENERALES

- NAUFRAGIOS, UN *BEST SELLER* DE 1542 821
Capitán de navío Manuel Triano Pouso
DIONISIO CAPAZ: DEL COMPROMISO NAVAL A LA
AMBICIÓN POLÍTICA 829
**General auditor (RR) José Cervera Pery. Corresponsien-
te de la Real Academia de la Historia**
LA INFANTERÍA DE MARINA EN LA ESPAÑA DE
ALFONSO XIII: UNIFORMOLOGÍA Y RECOMPEN-
SAS 839
**Alfárez (RV) del Ejército de Tierra Alberto Rico Sánchez.
Máster en Historia Contemporánea (UCM)**
GEOESTRATEGIA DE LA ANTÁRTIDA (PARTE II) 847
Vicealmirante (2.ª R) Ricardo Álvarez-Maldonado Muela

TEMAS PROFESIONALES

- TECNOLOGÍAS PARA OPERACIONES DE ABORDAJE 861
Capitán de fragata (ing.) Indalecio Seijo Jordán
LA MARINA DEL EJÉRCITO POPULAR DE
LIBERACIÓN SE REFUERZA 867
Julio Máiz Sanz
62 N-30 W ...Y LA GESTIÓN DE PROCESOS A BORDO 877
Capitán de fragata Antonio Estevan García
LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS DEL DELITO
PARA LOS MILITARES Y SU PROPORCIONALI-
DAD 885
**Teniente auditor Isidro Fernández García. Asesor jurídi-
co de la Escuela Naval Militar**

VIVIDO Y CONTADO

- EL EQUIPO DE BALONMANO *ESCUELA DE MÁQUI-
NAS* (1972-1984) 897
Capitán de navío (RR) Manuel Sánchez-Moraleda López

FOTOGRAFÍAS CON HISTORIA

- EL NIÑO NÁUFRAGO (PARTE II) 907
**Capitán de fragata Juan Escrigas Rodríguez, doctor en
Historia Contemporánea**

INFORMACIONES DIVERSAS

- LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MARINOGRAMA
MISCELÁNEA
LA MAR EN LA FILATELIA
PAÑOL DE PINTURAS
ESCUDOS DE LA ARMADA

NOTICARIO - CULTURA NAVAL GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

EDITA:



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

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

Dirección y Administración:

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

Publicidad:

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

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripción anual (IVA incluido):

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

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8
FERROL.—*Kiosko Librería*. Sol, 65 / *Central Librera Ferrol S. L.*, Dolores, 2
MADRID.—Cuartel General de la Armada. Fundación Museo Naval, Montalbán, 2 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37-El Serrallo
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



N la carta del director del número del último mes de marzo de nuestra REVISTA destacábamos el prematuro fin de la vida operativa del que fue buque insignia de la Armada durante casi 25 años, el portaaviones *Príncipe de Asturias*, por el inasumible



coste de una remodelación no prioritaria en la actual situación económica. Por ello le dedicamos la fotografía de portada de dicho número. Ahora desgraciadamente tenemos que referirnos de nuevo a ese emblemático buque, toda vez que a partir del 13 de diciembre causa

baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada y queda anulada su marca de identificación de costado R-11, para procederse posteriormente a su desarme en el Arsenal de Ferrol. Con nostalgia y tristeza recordamos hoy al buque que representó toda una revolución en el desarrollo de portaaviones de porte reducido en los años 80 del pasado siglo, y único prototipo de buque de su clase exportado hasta entonces a otro país. Como merecido homenaje le dedicamos en este número dos fotografías a toda página que reproducen su último atraque en su base de estacionamiento, la Base Naval de Rota, y su llegada al que ha sido su último lugar de atraque en la Estación Naval de La Graña.

En el tempestuoso océano de la austeridad, aunque en esta ocasión por su avanzada edad, también ha naufragado otra unidad de la Armada, que aunque no tan conocida ha desarrollado con gran eficacia trabajos de batimetría durante 39 años de vida operativa en todas las aguas de responsabilidad española, navegando más de 350.000 millas. Nos referimos al buque hidrográfico *Rigel*, que tomó su nombre de la estrella supergigante azul más brillante de la constelación de Orión, y que también ha causado baja en la Lista Oficial a partir del 25 de noviembre. Desde estas páginas queremos dedicarle un merecido homenaje por su dilatada vida de servicio a España.

Mientras los anteriores buques finalizan su andadura, otros la inician; este es el caso de la fragata F-100 *Cristóbal Colón*, última de la serie, que ha completado su incorporación definitiva a la Armada en un acto de entrega por parte de Navantia, desarrollado el día 12 de noviembre en el Arsenal de Ferrol, buque cuya entrega provisional se llevó a cabo el 23 de octubre de 2012. Una vez totalmente operativa entra en servicio y se incorporará, previsiblemente, el próximo mes de febrero a la

operación OCEAN SHIELD de la OTAN, en la que actuará como buque de mando de la OTAN SNMG-2, relevando a la fragata *Álvaro de Bazán*.

También inició su andadura, y además de la manera más brillante, el BAC *Cantabria* que, tras haber superado los objetivos y expectativas establecidas en el Memorando de Entendimiento firmado por las más altas autoridades de las Armadas española y australiana, ha iniciado su regreso a España después de casi un año de despliegue con la Real Armada Australiana (RAN). Pruebas de la sobresaliente etapa cumplida en aguas australianas han sido la concesión de una condecoración y las manifestaciones del contralmirante Barret, comandante de la Flota australiana, quien en un acto celebrado en la cubierta de vuelo del buque destacó los excepcionales resultados operativos alcanzados por el buque como consecuencia de sus magníficas características operativas y de la profesionalidad de los integrantes de su dotación. Mención especial individual recibió su comandante, capitán de fragata José Luis Nieto.

La industria naval militar está estrechamente vinculada a la Defensa nacional, por lo que el mantenimiento del nivel tecnológico del sector de la construcción naval militar es esencial para España si se quiere tener independencia estratégica. Pero la fragmentación de este sector en el mercado europeo impide obtener economías de escala, un sector con sobrecapacidad, duplicaciones y gran cantidad de empresas auxiliares que lastran su competitividad, en el que los gastos fijos son altos y las empresas no pueden reducirlos aumentando su producción, ya que la demanda interna en época de crisis es muy reducida y no puede absorberla. La ineficiencia actual del sector lo obliga a la expansión a otros mercados, a la exportación.

Como han señalado recientemente las más altas autoridades del Ministerio de Defensa, la industria de Defensa tiene un gran efecto multiplicador en la economía nacional, «...cada euro invertido en la industria del sector genera 2,6 euros en la economía, y la actividad exportadora tiene un factor multiplicador superior a tres...». Teniendo esto en cuenta, España tiene por delante el reto de garantizar la supervivencia del tejido industrial de la Defensa y mantener una industria capaz de exportar.

Pero es muy difícil que un sector naval militar venda buques que no estén en servicio en su Marina de Guerra, y por ello la Armada se convierte en un elemento posibilitante de primer nivel de la viabilidad de la exportación del sector de la construcción naval militar. En este cometido el BAC *Cantabria* efectuará escalas en Indonesia, India y Turquía, en su tránsito de regreso a España.

Con este número finalizamos la última singladura de nuestra REVISTA en el año 2013, y por ello anotamos en nuestro Cuaderno de Bitácora que finaliza el año con regular cariz, horizontes tomados y cielo parcialmente cubierto, pero con una predicción meteorológica que prevé una mejoría del tiempo, en su acepción de coyuntura o oportunidad para hacer algo, que confiamos sea una realidad para el sector naval español, para la Armada y para España. A nuestros fieles colaboradores y lectores, a todos los integrantes del sector y muy especialmente a las mujeres y hombres, gente de mar, que en estas entrañables fechas estarán en la mar lejos de sus familias les deseamos unas felices fiestas navideñas, un próspero año 2014 y les enviamos nuestros mejores deseos de paz y felicidad.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



NAUFRAGIOS, UN *BEST SELLER* DE 1542

Manuel TRIANO POUSO



AJO el título de *Naufragios* se conoce un libro cuyo título completo es *Relación que dio Alvar Núñez Cabeza de Vaca de lo acaescido en las Indias en la armada donde iba por Gobernador Pánfilo de Narváez*. En él se recoge el relato de las aventuras de una expedición que partió de Sanlúcar de Barrameda el 17 de junio de 1527 con seiscientos hombres en cinco barcos y que fue diezmada por varios temporales en el Caribe y en las costas de Florida, y de la que solamente hubo cuatro supervivientes, que recorrieron a pie, durante 10 años, los 5.000 kilómetros que van desde Florida hasta el golfo de California y luego

hacia el sur, hasta llegar cerca del actual Puerto Vallarta en México, a lo largo de la costa de golfo de México y cruzando posteriormente los desiertos de Nuevo México y Arizona. En el relato se recogen las primeras observaciones sobre las poblaciones indígenas de Norteamérica y aparecen por primera vez en castellano algunas palabras tomadas de las lenguas americanas.

No pretendo escribir un artículo de investigación histórica; solamente quiero resumir la historia de esta epopeya poco conocida y animar a la lectura del original. Para empezar, conviene explicar algo sobre la obra y sus protagonistas.

Cabeza de Vaca y sus compañeros

Se sabe poco de los orígenes de don Álvaro Núñez Cabeza de Vaca. Parece que nació en Jerez de la Frontera, pero Fernández de Oviedo, que lo conoció personalmente, en su *Historia General y Natural de las Indias*, dice que era natural de Sevilla. La fecha de nacimiento es otro dato inconcreto: entre 1490 y 1507, según diferentes autores. En cualquier caso, procedía de familia hidalga y en buena situación económica, y es muy probable que entre esta y los

Medina-Sidonia, con los que estaban relacionados, proporcionaran parte de la financiación de la expedición de Narváez, poniendo como condición que Álvar viajase en calidad de tesorero y alguacil mayor.

Sus compañeros de hazaña fueron Alonso del Castillo, Andrés Dorantes y el Negro Esteban. Alonso del Castillo Maldonado nació en Salamanca hacia 1500, quedó huérfano de padre a los pocos años y desde muy joven mostró gran afición por el juego, lo que trajo a su madre por la calle de la amargura. Tras un fracaso cantado en los estudios universitarios, entró al servicio del arzobispo de Santiago de Compostela, acabando al poco expulsado por su ilustrísima. Cuando su hermano, el licenciado Francisco de Maldonado, fue nombrado oidor de la primera audiencia de México se le metió en la cabeza la idea de pasar a las Indias, y vendió su herencia (y lo que le escamoteó a su hermana Luisa, según consta en el pleito abierto ante la Cancillería de Valladolid) para costearse un puesto de alto funcionario en alguna expedición. Pero como su fama le precedía, solo consiguió alistarse como «capitán de gentes» en la de Narváez.

Por su parte, Andrés Dorantes de Carranza nació en Béjar (Salamanca) y su historia es muy parecida a la de Alonso del Castillo. Al igual que muchos jóvenes de su época trató de buscar fortuna en el Nuevo Mundo y con tal fin se alistó con el grado de capitán en la expedición de Pánfilo de Narváez.

Si se sabe poco de los orígenes de los hidalgos, mucho menos del cuarto protagonista de la aventura: el esclavo Esteban, también llamado *Estebanico*. Era un africano, propiedad de Andrés Dorantes, al que se denomina a menudo como *el Negro* y del que Cabeza de Vaca indica que era «negro alárabe natural de Azamor», con lo que queda la duda de si era originario del pueblo bereber o si era un inmigrante subsahariano. Que yo sepa, fue el primer esclavo africano que pisó el territorio que hoy pertenece a los Estados Unidos. Además, como ya se verá, acabó sus días en esa tierra.

La obra

Naufragios es el resumen de casi 10 años de unos acontecimientos cuyos detalles a veces parecen increíbles. Esto hace pensar que Cabeza de Vaca, como natural de la tierra de María Santísima, recurriese al «andalucismo», es decir, a la exageración. El caso es que a su regreso a España, Cabeza de Vaca elevó a la Real Audiencia del Consejo de Indias un informe oficial para dar cuenta del resultado de la expedición iniciada por Narváez. Lo extraordinario de su hazaña hizo que tuviera cierta notoriedad y que todo el mundo quisiera tener noticia de primera mano. Así que Álvar escribió una versión más popular y un tanto novelada del informe oficial, aunque el contenido es básicamente el mismo, versión que se imprimió en Zamora en 1542. Aunque efectivamente parece que el autor «carga la tinta» en algunos aspectos para

impresionar al lector, lo cierto es que su relato es una narración viva y muy humana, que va dando noticia puntual de los pueblos indígenas con los que se fue encontrando, de sus costumbres y sus características peculiares. Tanta demanda tuvo el libro que se hizo necesario imprimir una segunda edición en Valladolid en 1555.

El relato

La flota al mando de Narváez se hizo a la mar en Sanlúcar de Barrameda el 17 de junio de 1527, con unos seiscientos hombres en cinco naves. La misión era conquistar y colonizar las provincias que van desde el río de las Palmas (hoy llamado Pánuco) hasta el cabo de Florida. Es decir, una franja costera de más de 2.500 km de longitud que abarca desde Veracruz hasta Florida, incluyendo los actuales estados de Tamaulipas y Nuevo León en México, y los de Texas, Luisiana, Misisipi y Alabama en Estados Unidos.

Tras breves escalas en la isla de Santo Domingo (donde perdió a 140 hombres que desertaron y adquirió un barco más) y en Santiago de Cuba, Narváez fondeó en octubre en el cabo Cruz (al sur de Cuba) y mandó al capitán Pantoja y al propio Cabeza de Vaca que se destacasen con dos barcos al fondeadero de Trinidad, donde un colono le ofrecía aprovisionamiento a buen precio. Aquí sufrieron la primera de las varias tormentas tropicales que sacudieron a la expedición: los dos barcos se perdieron con sesenta personas y veinte caballos. Cabeza de Vaca y otros treinta hombres se salvaron porque habían bajado a tierra, desde donde pudieron contemplar cómo el huracán destruyó el pueblo, las cosechas, el ganado y todas las reservas de alimentos. Tras la tempestad, lo único que encontró de los barcos fueron dos supervivientes arrojados a tierra a 30 millas del fondeadero, varios cadáveres irreconocibles por los golpes contra las rocas y uno de los botes encaramado en lo alto de la copa de un árbol. Algunos días después, cuando llegaron los barcos del gobernador, también muy dañados, los hombres estaban tan asustados que este decidió quedarse allí hasta febrero del año siguiente.

Desde allí, con unos cuatrocientos hombres y ochenta caballos, la expedición se hizo a la mar con la inapreciable ayuda de un piloto local, de nombre Miruelo, recién fichado por suponérsele práctico en aquellas costas, y que tuvo la «habilidad» de varar a toda la flota en los cayos de San Felipe a los pocos días de zarpar. Quince días estuvieron los barcos en seco hasta que una fuerte borrasca provocó una marea que les permitió salir de allí. En las sesenta millas que los separaban del cabo Corrientes sufrieron otros dos temporales que estuvieron a punto de acabar con ellos. Por fin doblaron el cabo San Antonio y pusieron rumbo hacia La Habana donde esperaban reparar y aprovisionar, pero el viento contrario les impidió llegar y empujó a los cuatro barcos hacia el norte, a lo largo de la costa oeste de Florida, pudiendo fondear el

Jueves Santo de 1528, probablemente en el lugar que hoy se conoce como Boca Grande, a la entrada de la bahía de Charlotte. El primero en bajar a tierra fue el contador Alonso Enríquez con unos pocos hombres, que encontró indios amistosos pero atemorizados. Narváez ordenó varias exploraciones tierra adentro, en las que encontraron una tribu que tenía «cajas de mercaderes de Castilla, y en cada una de ellas estaba un cuerpo de un hombre muerto [...] pedazos de lienzo y de paño, y penachos que parecían de la Nueva España», signos inequívocos de que algunos españoles ya habían estado por allí, pero no habían vuelto para contarlos. Mientras tanto, el gobernador mandó un barco que costeara hacia el norte para buscar un puerto que el inefable piloto Maruelo decía conocer, pero que fue incapaz de encontrar.

El gobernador, antes de decidir el plan a seguir, tuvo el buen sentido de consultar a un improvisado consejo, que se dividió en dos bandos: el primero, liderado por fray Juan Suárez y el escribano, opinaba que volver a salir a la mar después de lo sufrido era tentar a Dios; y que lo que había que hacer era abandonar los barcos y continuar la expedición a pie hasta el río de Las Palmas, que según el mentado Miruelo estaba muy cerca de allí (1). El otro bando, encabezado por el propio Cabeza de Vaca, trataba de disuadirlo diciendo que había que continuar explorando por mar, porque no era prudente internarse en el continente sin víveres, sin intérprete, sin mapas y sin el apoyo cercano de los barcos, además de que «los pilotos no andaban cierto, ni se afirmaban en una misma cosa, ni sabían a qué parte estaban». Al final, el gobernador decidió salomónicamente dividir la expedición: los barcos seguirían costearo hacia el norte con dotaciones reducidas, mientras que el grueso de los hombres de armas y funcionarios viajarían por tierra.

La expedición terrestre caminó hacia el norte durante los primeros quince días de mayo comiendo casi exclusivamente palmitos, sin ver poblado alguno, ni casa, ni un solo indio hasta que cruzaron un gran río (2), donde tuvieron que luchar con los indígenas. El hambre y el cansancio forzaron al gobernador a ceder y autorizar a Cabeza de Vaca y Alonso del Castillo para que con cuarenta hombres viajaran río abajo hacia la costa para tratar de contactar con los barcos, al tiempo que el capitán Valenzuela, con otros setenta, deshacía el camino y buscaba los barcos hacia el sur. Todo lo cual se hizo sin éxito, por lo que la expedición siguió a pie hacia el norte.

El día 25 de junio llegaron a la región de los indios apalaches, donde se detuvieron durante varias semanas. Aquí comienza Cabeza de Vaca a entretener su relato con descripciones de los nativos, de sus costumbres, así como de la geografía, fauna y flora de la región. Como los indios les preparaban conti-

(1) Esto indica lo desorientado que se encontraba Miruelo. Pensaba que estaban a 10 o 15 leguas del río Pánuco, en México, cuando en realidad estaban a casi 900 millas por ortodrómica y más de 1300 costearo.

(2) Probablemente el Withlacoochee.

nuas trampas y les atacaban a base de emboscadas, el gobernador decidió volverse hacia la mar, atravesando lagos y pantanos. Finalmente, alcanzaron la costa en la desembocadura del río Alabama, con la mayor parte de los hombres bajo los efectos de una epidemia de fiebres desconocidas que no sabían cómo tratar. Aquí se produjeron las deserciones de algunos que trataron de encontrar su propio camino, sin que se volviera a saber de ellos. El resto, alimentados con la carne de los caballos que sacrificaban de vez en cuando, y con el maíz y los frijoles que obtenían en sus asaltos a las aldeas indígenas, se pusieron a la tarea de construir cinco barcas de veintidós codos cada una (unos nueve metros), calafateadas con hojas de palmito y resina de pino tostada y aparejadas con jarcia tejida con las mismas hojas de palmito, jirones de ropa y crines de caballo, que estuvieron finalizadas el 20 de septiembre. Durante este tiempo perdieron cuarenta hombres, que murieron de enfermedad y hambre, además de otros diez por los ataques de los indios.

El 22 de septiembre, coincidiendo con el sacrificio del último caballo, los doscientos cuarenta y dos supervivientes de la expedición se hicieron a la mar en las precarias embarcaciones, para llegar, tras siete días de navegación, al delta del Misisipi. Así siguieron otro mes más, explorando las bocas de aquel río, faltos de víveres y agua potable, hasta que finalmente encontraron un poblado de indios aparentemente amistosos, que les ofrecieron agua y comida. Tras el banquete, los indios les atacaron por sorpresa y tuvieron que volver a refugiarse en los botes. Pero tampoco podían hacerse a la mar por un nuevo temporal que ya se había formado, así que durante tres días estuvieron fondeados cerca de la orilla, resistiendo ataques intermitentes al tiempo que soportaban los embates del temporal. Una leve mejoría del tiempo les permitió escapar hacia la mar y seguir costeano la desembocadura del Misisipi, pero a costa de luchar a fuerza de remo contra la corriente del río y el viento terral. Finalmente el gobernador, tras perder a dos de los botes, autorizó a los tres que quedaban a maniobrar con independencia, porque «ya no es tiempo de mandar unos a otros; que cada uno hiciese lo que mejor le pareciese que era para salvar la vida», así que las tres embarcaciones se separaron.

El 6 de noviembre, a punto de morir de hambre, sed y debilidad, una corriente caprichosa acercó el bote de Cabeza de Vaca a la costa, pero al tratar de desembarcar una ola los zarandó y depositó violentamente a varios metros de la orilla, en una isla que fue bautizada como Mal Hado (3). La buena noticia fue que allí encontraron por primera vez indios verdaderamente amistosos que les proporcionaron alimentos y agua. Días después, algo recuperadas las fuerzas y bien abastecidos, decidieron volver a salir a la mar. Pero a un centenar de metros de la orilla, al tratar de pasar las rompientes, la precaria barca naufragó, llevándose al fondo a tres de los expedicionarios.

(3) Probablemente la isla de Galveston.

Refugiados en la aldea de los indios, estos le hicieron saber por señas que cerca de allí había otros hombres como ellos, que resultaron ser los capitanes Andrés Dorantes y Alonso del Castillo y los cuarenta y ocho hombres que el gobernador había puesto bajo su mando, quienes contaron cómo pocos días antes su embarcación también había naufragado a poca distancia de allí. Puesto Cabeza de Vaca al mando de los supervivientes (poco más de 80 en total), como seguían erróneamente suponiendo que el río Pánuco estaba muy cerca, mandó cuatro voluntarios a buscar la meta de la expedición, mientras los demás acampaban allí. Los exploradores nunca volvieron. Durante aquel invierno, que fue especialmente duro y de gran hambruna, murió la mayoría y se produjeron algunos episodios de canibalismo entre cristianos, de lo cual se escandalizaron tanto los españoles como los nativos. Al final del invierno solamente quedaban quince españoles de los seiscientos que habían salido de la Península diez meses antes.

En abril de 1528, Alonso del Castillo abandonó la isla y pasó a tierra firme, al mando de otros once hombres, dejando a Cabeza de Vaca y a otros dos enfermos al cuidado de los indígenas. Una vez recuperado, Cabeza de Vaca se convirtió en comerciante e intermediario entre los indios caravaucas que lo habían acogido y otras tribus vecinas con las que estaban en guerra, traficando con pieles, tintes, pedernales, puntas de flechas y conchas de mar. Y así vivió durante seis años, sin tener noticias de sus compañeros hasta que, junto con el otro único español que quedaba allí, de nombre Lope de Oviedo, emprendió viaje hacia el oeste, cruzando los ríos Brazos, Colorado y Grande, cada vez más lejos de la costa. Allí los indios mayeye les dieron noticias de que del grupo de Dorantes y Castillo solo habían sobrevivido tres (4), que eran esclavos de una tribu vecina. A Lope de Oviedo aquello le dio mala espina y decidió volverse para quedarse a vivir con los amistosos caravaucas. Cabeza de Vaca, en cambio, aceptó la esclavitud para poder reunirse con sus compañeros. Castillo y Dorantes le relataron cómo habían encontrado los restos del naufragio de la embarcación del gobernador y de otra más que llevaba al contador y a los frailes dominicos, así como las noticias que tenían de otros españoles que habían muerto o desaparecido.

Un año tardaron los cuatro en encontrar la ocasión propicia para escapar y alcanzar una de las aldeas de la tribu toncava, a los que conocían por tener tratos con sus antiguos captores, y que parecían pacíficos y buenas personas. Y, en efecto, los recibieron amistosamente. Además, la misma noche de su llegada, Alonso del Castillo rezó unas oraciones haciendo la señal de la Cruz sobre unos indios enfermos, y como estos sanaron rápidamente, los españoles ganaron tanta consideración a la vista de los nativos que los agasajaron con

(4) El tercero era el Negro Esteban.

carne asada, manjar del que ya ni se acordaban (5). Estas curaciones les dieron fama entre las tribus de los alrededores, que los llamaban para sanar a sus enfermos. Cabeza de Vaca relata cómo incluso ¡resucitaron a un muerto!, aunque atribuye el mérito a la Divina Misericordia. Tras ocho meses «ejerciendo la medicina» entre estas tribus, la permanente hambruna y los sacrificios los impulsaron a seguir camino hacia el noroeste, hasta un río «tan ancho como el de Sevilla», precedidos por su fama de sanadores. Luego, acompañados por guías shoshones y seguidos por un cortejo de admiradores que los consideraban seres divinos, comenzaron a ascender las estribaciones de las Montañas Rocosas. Así llegaron a los primeros poblados estables con casas construidas de adobe y madera, habitadas por cazadores de bisontes y venados. Estos les informaron de que hacia poniente, tras ocho días de travesía por las montañas y otros tantos por desiertos, donde no encontrarían alimento ni agua, llegarían a valles fértiles donde se cultivaba maíz; en cambio, hacia el norte encontrarían las praderas donde se cazaban los bisontes. Los españoles, convencidos de que hacia el oeste estarían sus compatriotas, eligieron el camino del desierto. Treinta y cuatro días tardaron en alcanzar la región de los indios pueblo y mesa (6), que los recibieron como enviados del cielo. Allí encontraron a algunos aborígenes que llevaban como adornos talabartes y clavos de herradura que procedían de hombres blancos y barbudos, armados con lanzas y espadas, que habían venido desde el sur montados a caballo. Esta noticia les animó a acelerar su marcha a lo largo de la costa. A los pocos días, cerca de Cualiacán, encontraron un destacamento de caballería al mando del capitán Diego de Alcaraz, que los condujo hasta Compostela de Indias, capital del territorio de Nueva Galicia, donde se presentaron ante el alcalde mayor y gobernador, Melchor Díaz.

Epílogo

Al final de la aventura Alonso del Castillo, arruinado y avejentado, se dedicó a escribir desde Nueva España una serie de cartas tratando de obtener un cargo de corregidor o de juez como recompensa por lo sufrido. En 1538 se casó con Leonor de Castañeda, «mujer viuda y muy moza y hermosa y de lo que hay en estas partes lo mejor, a lo menos de buena fama, que no es poco para acá», y además rica, puesto que había heredado de su primer marido una encomienda consistente en la mitad del municipio de Teguacán. Pero cuando Leonor perdió sus rentas a favor de los hijos habidos en el primer matrimonio,

(5) Los toncava eran cazadores, a diferencia de las tribus anteriores, que eran recolectores. Los protagonistas llevaban varios años comiendo casi exclusivamente fruta, maíz y ocasionalmente algo de pescado.

(6) Arizona y Sonora.

Alonso decidió reclamar para sí la otra mitad de la encomienda que pertenecía a la Corona, petición que a su juicio estaba plenamente justificada porque «mis trabajos me darían osadía para pedir más que esto y Su Majestad descargará su real conciencia en darme de comer, pues si tuvo Dios especial memoria de me hacer mercedes y sacar de tanto trabajo, justo es que para lo que me queda de vida Su Majestad me diese de comer conforme a lo padecido». Finalmente consiguió recuperar en nombre de su mujer la cuarta parte de la encomienda. Andrés Dorantes recibió una propuesta del virrey de Nueva España para acompañarle en una nueva expedición a los territorios que habían visitado para encontrar las míticas «Siete Ciudades de Cíbola», pero aquel declinó el ofrecimiento, recomendando a su esclavo Estebanico como guía en el viaje. El caso es que Dorantes había concebido el proyecto de regresar a los lugares que habían descubierto pero no como guía, sino con licencia real para colonizar y gobernar las tierras descubiertas, para lo cual se embarcó rumbo a España. Pero a los pocos días de partir las averías del barco que lo llevaba lo hicieron regresar a Nueva España, donde se quedó. Al igual que su compañero, se casó con una rica viuda, heredera de las encomiendas de Asala y Jalazintgo. Y al morir esta, se casó con otra viuda de buena fortuna. Tuvo 14 hijos reconocidos en Nueva España. Murió en alrededor de 1550.

Por su parte, Estebanico viajó como guía en la nueva expedición al continente. Según algunas versiones, murió en lo que hoy es Nuevo México a manos de los indios zuñi, que desconfiaron de él y le acusaron de haberse tomado ciertas libertades con sus mujeres. Otra teoría dice que Estebanico no murió en esa ocasión, sino que, confabulado con sus amigos indígenas, inventó toda la historia de su muerte para de esta forma lograr su libertad.

Núñez Cabeza de Vaca regresó a España, y años más tarde, en 1540, aún tenía ánimos y patrimonio familiar suficientes como para costear otra expedición, esta vez al Río de la Plata, territorio del que fue nombrado gobernador, adelantado y capitán general. Este viaje tenía como misión socorrer a los supervivientes de la expedición de Pedro de Mendoza y restablecer la autoridad real sobre el territorio del actual Paraguay, para lo cual tuvieron que internarse a lo largo del río Paraná, llegando hasta las cataratas de Iguazú. Más tarde, Cabeza de Vaca sufrió una rebelión de los colonos que lo apresaron y lo mandaron a España con una buena colección de pruebas acusadoras que lo mantuvieron en prisión ocho años. Finalmente fue excarcelado y debió de ser rehabilitado, puesto que se le nombró juez del Tribunal Supremo de Sevilla, cargo en el que murió allá por 1564.

BIBLIOGRAFÍA

- NÚÑEZ CABEZA DE VACA, Álvaro: *Naufragios*. Ed. Historia 16 (1984), y en *elaleph.com* (www.sisabianovenia.com).
 FERRANDO, R.: «Introducción y notas a los *Naufragios*», *Cambio 16* (1992).
 MARTÍNEZ MARTÍNEZ, María del Carmen: *Cartas de Alonso del Castillo Maldonado desde México*. Universidad de Valladolid (2002).

DIONISIO CAPAZ: DEL COMPROMISO NAVAL A LA AMBICIÓN POLÍTICA

José CERVERA PERY

General auditor (RR)

Correspondiente de la Real Academia de la Historia

Un personaje controvertido



IONISIO Capaz Rendón y de León nace en 1790, el mismo año en que España y Francia, sujetos al Pacto de Familia, organizan la gran expedición naval que fracasa en el intento de desembarcar en las costas inglesas, pero es también el año en que una flota, al mando de don Luis de Córdova, apresa un gran convoy británico con dinero y suministros para poder sostener la guerra norteamericana. Y en 1855, cuando muere recién ascendido a capitán general de la Armada, ha concluido la llamada «década moderada» y comienza una nueva y corta

etapa progresista. Durante esos 75 años, discurre la vida de Dionisio Capaz, marino y político, elogiado por unos y denostado por otros, en una trayectoria irregular, propia de un controvertido personaje que mantuvo sus convicciones y sus ideas frente a tirios y troyanos.

No es fácil establecer una relación de causa-efecto en el perfil concreto del personaje, porque también resulta hartó difícil escudriñar los recovecos de la primera mitad del siglo XIX, en la que tantos factores disolventes coinciden. Y aquí podría encajar ciertamente la frase orteguiana del hombre y su circunstancia; porque fueron estas, y en diferentes estados emocionales, las que marcaron los hitos del protagonista de este estudio.

Abiertas las posibilidades de un cambio fundamental en la sociedad española a fines del siglo XVIII, esta renovación marcará diferentes líneas de conducta, y se agudizarán las confrontaciones en el campo de las ideas. Ni la Marina ni sus más destacados oficiales pudieron sustraerse a ello, pero, como en toda conducta humana, luces y sombras, desde diferentes juicios o interpretaciones, señalan unas constantes históricas en las que a veces la pasión o la

animadversión se imponen sobre los hechos. Algo de ello veremos en la azarosa y discutida vida del general Capaz.

Un joven y provechoso oficial



Dionisio Capaz. (Foto: www.gentedelpuerto.com).

Dionisio Capaz Rendón y de León nace en El Puerto de Santa María, cuna de tantos ilustres marinos decimonónicos, y sienta plaza en la Real Compañía de Guardiamarinas de Cádiz en 1799. No aporta pruebas nobiliarias, como la mayor parte de sus compañeros, pero pertenece a una familia estable y acomodada. Sus primeras prácticas las realiza en el *Conquistador*, que manda don Cosme Damián Churruca, y un año más tarde asciende a alférez de fragata. Aplicado parece el muchacho, por cuanto en 1802 participa en la comisión cartográfica que debía levantar los pliegos del archipiélago griego; pero su primera prueba de fuego la sufre —y no puede ser otro el término— en el combate de Trafalgar, a bordo del navío *Bahama*, que manda

el heroico Alcalá Galiano, en cuya dotación figura como alférez de fragata en unión de otros dos compañeros. No es el caso entrar en las vicisitudes del combate, repetidamente archiestudiado, pero sí en las circunstancias que atañen a Capaz, que cae prisionero de los ingleses. Un mes más tarde, Escaño remite a Godoy la lista de oficiales que han de ser preferidos para efectuar el canje con prisioneros británicos, entre los que figura el alférez de fragata Capaz. Es también Escaño el que notifica al capitán general del departamento, don Juan Joaquín Moreno, el ascenso de Dionisio a su inmediato empleo como recompensa a los méritos adquiridos en el combate, y se le otorga el mando del falucho *Flora*, integrado en las fuerzas sutiles de la bahía gaditana. Pero la situación es deprimente. El capitán de navío Rosendo Porlier redacta

un informe (3 de julio de 1806) en el que da cuenta del estado de fuerza de la escuadra que manda el general Álava, y en él figura la *Flora*, habilitada ahora como fragata y a Capaz de comandante, aunque en su informe añade las precarias condiciones en que se encuentra —carencia de víveres, ropa para marineros y escasísimos recursos económicos, amén de un considerable atraso de pagas—. Álava informó también a Gil de Lemus de la angustiosa situación, pero nada se hizo para remediarla. Era la Marina, aunque heroica y sacrificada, que quería Fernando VII. «Poca y mal pagada».

La atracción política

Capaz ascendió a sus inmediatos empleos —alférez de navío, teniente de fragata y teniente de navío— sin aparentes dificultades. De su actuación en la Guerra de la Independencia hay pocas noticias, pero se sabe que formó parte de alguna agrupación, posiblemente la que operaba al mando del jefe de escuadra Serrano Valdenebro en la sierra onubense, pero su nombre comienza a tener ecos, tras la proclamación de la Constitución de Cádiz de 1812, pues elegido diputado por la provincia gaditana en 1813 milita en las filas del radicalismo liberal, y aunque interviene poco, cuando lo hace encuentra franca sintonía con el grupo más avanzado y de probada ascendencia masónica.

No es preciso cargar las tintas para valorar lo que supuso el regreso de Fernando VII desde su dorado exilio de Valencey en 1814. Aclamado e idealizado por el pueblo que tanto había luchado por su causa, pareció desatar el más violento despotismo, su desafecto y desconfianza en propios y extraños, declarando la Constitución y las leyes dictadas durante su residencia en Francia nulas y sin ningún valor ni efecto, «como si no hubieran pasado jamás tales actos y se quitasen de en medio del tiempo», imponiendo la pena de muerte a quienes quisieran sostenerlas por escrito o de palabra.

A este decreto acompañaba otro mandando arrestar, incomunicar y destituir a destacados diputados liberales —Argüelles, Muñoz Torrero, Martínez de la Rosa— y con ellos a Dionisio Capaz, que permaneció preso primero en Madrid y después en el castillo de San Sebastián en Cádiz durante dos años. Tras su liberación, volvemos al ámbito naval para relatar, a mi juicio, el hecho más sobresaliente de su hoja de servicios y que recorre la escala de héroe a villano, sin que ni uno u otro concepto aparezca concretamente definido.

El timo de los barcos rusos

Su obligada mención es necesaria si se quiere seguir el hilo conductor que sitúa a Capaz nuevamente a bordo de un buque, porque la famosa compra de los navíos rusos, en 1817, fue uno de los asuntos más escandalosos del contro-

vertido reinado de Fernando VII. En principio estos buques debían mejorar las exiguas fuerzas navales españolas en la lucha por el sostenimiento de los virreinos hispanoamericanos, pero resultó un completo fiasco ante el ruinoso estado de los buques adquiridos, y del que devino un formidable escándalo de sobornos, corruptelas y tráfico de influencias, al que la Marina española no solo permaneció ajena, sino que sus más preclaros hombres que no se prestaron a los enjuagues de la *camarilla* fueron perseguidos y malquistos por el rencoroso monarca. Porque lo insólito del caso es que dicha escuadra, en cuya compra intervinieron personas totalmente ajenas a la Marina y que el emperador de Rusia transfería mediante pago al rey de España, fue siempre y sencillamente «el timo de los navíos», como llegó a conocerse en términos populares, no pudiendo impedir el fraude el hecho de que el ministro Vázquez de Figueroa pusiera en manos del rey el original del reconocimiento de los buques que llevaron a cabo los ingenieros, documentos donde se hacía constar la inutilidad absoluta del material comprado. La cólera real se dejó sentir. Vázquez de Figueroa fue desterrado a Santiago de Compostela y sustituido por don Baltasar Hidalgo de Cisneros, más acomodaticio a la voluntad real, y los brigadieres Francisco Beránger y Roque Guruceta, que también se significaron en las protestas y fueron dados de baja en el escalafón, disolviéndose igualmente el Almirantazgo por los reparos y objeciones que opuso a tan descarada y ruinoso negociación hecha a sus espaldas.

La pérdida de la fragata *Reina María Isabel*

Es sin duda el suceso más relevante en el aspecto profesional del marino Capaz y objeto de diversas interpretaciones y de contrapuestos comentarios. El 21 de mayo de 1818 zarpaba del puerto de Cádiz una variopinta flota de quince fragatas, transportes de distintos armadores, con numerosos efectivos de personal y material con destino al puerto de El Callao como refuerzo a las tropas de mar y tierra que se encontraban en abierta pugna con los insurgentes chilenos y peruanos, que ya contaban con fuerzas navales y mandos de mayor o menor idoneidad. Como escolta y protección de la expedición figuraba la fragata *Reina María Isabel*, el único buque ruso que resultó *utilizable* de aquel saldo inservible. En ella figuraba como segundo comandante el teniente de navío Dionisio Capaz, perdonado ya de su confinamiento y devuelto al servicio activo. El 9 de junio arribó al puerto de Santa Cruz de Tenerife la expedición, donde desembarcó gravemente enfermo el comandante, lo que suponía la inmediata toma de mando del oficial más antiguo, es decir el propio Capaz.

El mal estado de algunos de los transportes, las pequeñas reparaciones, la niebla y el oleaje hicieron que tras dos semanas de navegación se distanciase buen número de barcos, perdiendo a la *María Isabel* como punto de referen-



Apresamiento de la fragata *Reina María Isabel*. (Foto: www.wikipedia.org).

cia. Entre ellos se encontraba la llamada *Santísima Trinidad*, cuya dotación se sublevó, y cuyos cabecillas, después de asesinar a sus mandos, obligaron al capitán mercante a poner rumbo a Buenos Aires, donde fondeó el 16 de agosto, y donde su cabildo rebelde acogió con gran entusiasmo a los sublevados, que cometieron la vileza de entregarles los pliegos reservados de la derrota de la expedición, instrucciones, plan de señales de reconocimiento, puntos de recalada y de reunión, datos más que comprometedores para la suerte de la *María Isabel*, sobre todo cuando los argentinos, *a uña de caballo*, enviaron los pliegos a los chilenos, que comenzaron a planear la captura de la fragata.

Existen al menos tres versiones del apresamiento de la fragata. Una triunfalista chilena, que sin embargo olvida que se consumó de una manera indigna, con los buques insurgentes enarbolando el pabellón español; otra, desde el punto de vista español, que a continuación transcribo, y una tercera, la del propio Capaz, reflejada en un memorial elevado al rey por doña Josefa Berenguer, su esposa, con los datos que su marido le hacía llegar. Para no extender desproporcionadamente este trabajo, copio la tenida por *oficialista*, aunque sea susceptible de puntualizaciones.

«Doblado el Cabo de Hornos, fondeó en la parte sur de la isla de Santa María (la *Reina María Isabel*), donde estaban dos españoles comisionados por el gobernador de la Concepción para instruir a los bajeles del convoy que se dirigieran a Talcahuano donde ya habían fondeado cuatro. Comunicó allí Capaz con el capitán de un ballenero inglés; dejó a los españoles instrucciones cerradas y selladas para los buques que faltaban y pasó al mencionado puerto donde fondeó el 24 de octubre. Se había visto en la precisión de poner la gente a media ración, lo cual contribuyó tal vez al desarrollo del escorbuto de que estaba atacada tanto la marinería como la tropa, y aun así al dejar caer el ancla. Quedaba alimento para siete días.

Intranquilo Capaz al enterarse de la situación indefensa del puerto, teniendo casi toda la tripulación enferma, pidió al gobernador Sánchez víveres y auxilios conque volver a la mar, sin que aquel jefe lo complaciera. Sus actos dan a entender el deseo de retener a la fragata en aquellas aguas, creyéndola elemento de mayor fuerza de la que realmente tenía.

El 27 de octubre descubrió el vigía entre neblina sobre la isla de Santa María, dos buques grandes que se conceptuaron de los del convoy y un bergantín que se dirigía hacia el puerto, pareciendo fuese alguno de los de guerra de los del apostadero del Callao. Al día siguiente, disipada la niebla aparecieron los dos barcos grandes en demanda de fondeadero con banderas inglesas. En la *María Isabel* había a la sazón noventa y seis hombres en aptitud de prestar servicio por lo que el comandante juzgó prudente pedir refuerzos al jefe de la plaza y llamar a la lancha ocupada en la costa en hacer aguada. Tendió en el interín un calabrote y afirmó la bandera disparando cañonazos con bala. Los entrantes contestaron del mismo modo manteniendo el pabellón de la Gran Bretaña y yendo flechados al bordo.

No llegando el auxilio de tierra, con ocho cañones que podía servir la gente, rompió el fuego la fragata por breve tiempo; cuando los enemigos estuvieron encima picó el cable del norte, cazó la sobremesana en facha y se dejó ir hacia tierra varando bajo los disparos de ambos bajeles. Capaz mandó arriar la bandera y se fue a tierra con toda la gente que admitía el bote, estaba la marea baja por suerte de los chilenos asaltantes, que eran el navío *San Martín* y la fragata *Lautaro*; a la creciente lograron poner a flote a la *María Isabel* y llevársela como trofeo de que no poco se envanecieron.»

La fragata *Reina María Isabel* fue rebautizada por los chilenos como *O' Higgins* en homenaje a su libertador y dejaba de pertenecer a la Marina española para capitanear la chilena con otros nombres y objetivos. Capaz quedaba aislado al frente de un puñado de hombres viviendo momentos dramáticos en la bahía de la Concepción, donde la única posibilidad que tenían de no caer en poder del adversario se cifraba en una aventurada fuga a través de un territorio de hostilidad manifiesta. Sin embargo, pudo llegar al puerto de Valdivia y más tarde a Lima, permaneciendo en la capital del Virrei-

nato, separado del servicio, hasta que solicita y toma el mando voluntariamente de la fragata *Resolución* y contribuye a la defensa de El Callao, que intentaba rendir la escuadra mandada por Lord Cochrane —que tenía tanto de lord como de mercenario, pues había estado al servicio de los españoles durante la Guerra de la independencia—, que tuvo que retirarse sin conseguir su empresa. Suponemos que Capaz, cuando desde la *Resolución* tuviera que hacer fuego sobre la ahora *O' Higgins*, sentiría algo más que pena o rabia en su corazón.

Cambio de rumbo y regreso a la política

En agosto de 1820, finalizada la causa abierta por el apresamiento de la que fue fragata de su mando, entregó la *Resolución*. Pero las cosas han cambiado mucho y tomado nuevas formas. Tras el alzamiento de Riego, se vuelve a proclamar la Constitución de Cádiz y Capaz recobra su acta de diputado. De aquí que el virrey Pezuela lo comisione para formar parte de la delegación española encargada de entrevistarse con la del general San Martín en búsqueda de una solución pacífica para el virreinato. Concluidas sin éxito las negociaciones, recibió orden de abandonar el Perú pero, viéndose de nuevo amenazado El Callao, solicitó y obtuvo una vez más el mando de la *Resolución*, resignándolo con carácter definitivo en noviembre de ese mismo año e iniciando de inmediato su regreso a la Península.

Reglamentariamente, Capaz tenía que haber comparecido ante un Consejo de Guerra por la pérdida de su barco y justificar su conducta procesalmente, pero en lugar de ello fue ascendido a capitán de fragata y en 1822 nombrado secretario de la Junta del Almirantazgo y del Despacho Universal de Marina (ministro) en un gabinete de marcado corte liberal, presidido por Evaristo San Miguel, que fue bautizado por los suyos como «de los siete patriotas», e irónicamente por Fernando VII como «de los siete niños de Écija», en alusión directa a los famosos bandoleros.

Al producirse la invasión del duque de Angulema —con el nuevo retorno al absolutismo fernandino—, Capaz se trasladó con el ministerio a Sevilla, y luego a Cádiz, donde fue nombrado mayor general de la Escuadra del Océano, una escuadra que poco tenía que hacer en una tímida defensa del Trocadero, pues la nueva *invasión* francesa resultó poco menos que un paseo.

La feroz reacción del ya poco deseado Fernando, que encarceló a cuanto liberal tuvo a mano a pesar de los consejos de Angulema, motivó un nuevo exilio de Capaz, refugiado esta vez en Inglaterra, junto a Císcar, Valdés y los hermanos San Miguel, y no regresó hasta 1832, reintegrándose sus grados; ascendiendo en 1835 a capitán de navío, y tras el motín de la Granja y la promulgación de la nueva Constitución progresista de 1837, ya lucía los entorchados de brigadier.

Siguen soplándole vientos bonancibles y es elegido diputado por Toledo, y en 1838 es ascendido a jefe de escuadra. Dos años más tarde —durante la regencia de Espartero— reincidió en la cartera ministerial. Pero su impopularidad muy acusada tras el consejo de guerra que condenó a muerte al general Diego de León y cuyo voto fue decisivo, le agriaron el carácter y renunció a su ascenso a teniente general, aunque más tarde lo hiciera valer invocando sus derechos al escalafón. Fue nuevamente ministro de Marina en un gabinete presidido por Rodil, y al producirse el levantamiento de 1843 emigró nuevamente al extranjero, de donde no regresó hasta cuatro años más tarde. En 1847 ascendió a teniente general, pero sus nuevos cometidos tuvieron poca relevancia. Fue promovido a capitán general de la Armada pocos meses antes de su muerte (27 de diciembre de 1855).

Un borrón sobre el entorchado

En el transcurso de la vida de cualquier ser humano se dan luces y sombras, y en la de Dionisio Capaz, hombre de innegable valía, aparece un enorme borrón de tinta negra caído durante el consejo de guerra que juzgó y condenó a muerte al general Diego de León por el intento de raptó de Isabel II, y que frustró otro destacado liberal, el entonces coronel Domingo Dulce, jefe de la escolta personal de la joven reina.

No entraremos en las peculiaridades del suceso, aunque parece que el propósito final era acabar con la regencia del general Espartero y restablecer en el trono a la reina María Cristina, y entre los militares sublevados que pensaban reponerla, además de Diego de León, estaba el marino Montes de Oca y otros de conocido renombre. Frustrado el golpe, en vista de que los regimientos comprometidos que debían atacar el palacio de Buenavista, donde vivía el regente, no habían tomado parte en el movimiento, desistieron los conjurados de su intento, procurando salvarse por la inmediata ribera del Manzanares los que se hallaban en el Palacio Real. Pero no tuvo la misma suerte el general Diego de León, hecho prisionero cerca de Colmenar Viejo por los mismos Húsares de la Princesa, que tanta gloria habían alcanzado bajo sus órdenes.

Condenado a muerte Diego de León, a pesar del brillante alegato de su defensor el general Federico Roncali, Espartero fue inflexible para conceder el perdón, siendo inútiles cuantas gestiones se hicieron por las personas más influyentes de todos los partidos, hasta por la misma reina.

Cuando los avatares de aquel juicio fueron conocidos, se supo que en la votación de la sentencia había habido empate a tres entre quienes votaban por la muerte y los que lo exoneraban de dicha pena, y fue el voto de calidad del presidente don Dionisio Capaz el que decidió el fusilamiento. Y para mayor escarnio, Capaz presidía el tribunal por renuncia del que había sido nombrado su presidente, el teniente general don Fernando Gómez Butrón.

¿Influyó directamente Espartero en la decisión de Capaz? ¿Tuvo alguna participación la masonería de la que Capaz era miembro activo? Nunca podrá saberse. Lo que sí le fue recordado a su ejecutor es el trato benévolo que la justicia le había dado en la causa por la pérdida de la *Reina María Isabel*. Eran otros tiempos y había otras razones. Tal vez sus galones menores quedarán limpios, pero el negro borrón sobre el entorchado era evidente.

Reflexiones en la controversia

A pesar de que no pueden negársele méritos, sobre todo en su última gestión ministerial, como reconoce Fernando Bordejé en su magnífica *Crónica Orgánica de la Marina española en el siglo XIX*, la opinión de la mayoría de los historiadores que han estudiado su trayectoria profesional y política es negativa. Fernández Duro es el que lo trata con mayor suavidad, y juzga el comportamiento de Capaz en Talcahuano como correcto y digno; pero para el general historiador Pavía, Capaz cometió faltas de suma gravedad que no debieron quedar sin el correspondiente correctivo. Pero quizás el más duro de todos sea don Julio Guillén, que en su *Iconografía de los generales de Marina* hace de él este juicio: «...a partir de capitán de fragata, su carrera la hizo de diputado o en la revolución, sin pisar la cubierta de un barco... La intriga y la política le hicieron alcanzar la suprema dignidad de la Armada, en cuya galería llena de virtudes no puede figurar sino como ambicioso, despótico y violento». El debate sigue abierto, y el Panteón de Marinos Ilustres, para él, cerrado.

BIBLIOGRAFÍA

- BLEIGBER, Germán: *Diccionario de Historia de España*.
 CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*.
 FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española* (Tomo IX).
 GUILLÉN TATO, Julio: *Iconografía de los generales de Marina*.
 PAVÍA Y PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*.

Primer lanzamiento de un misil Mistral de la Infantería de Marina a bordo del patrullero *Vigía* (P-73).
(Foto: R. López López).



LA INFANTERÍA DE MARINA EN LA ESPAÑA DE ALFONSO XIII: UNIFORMOLOGÍA Y RECOMPENSAS

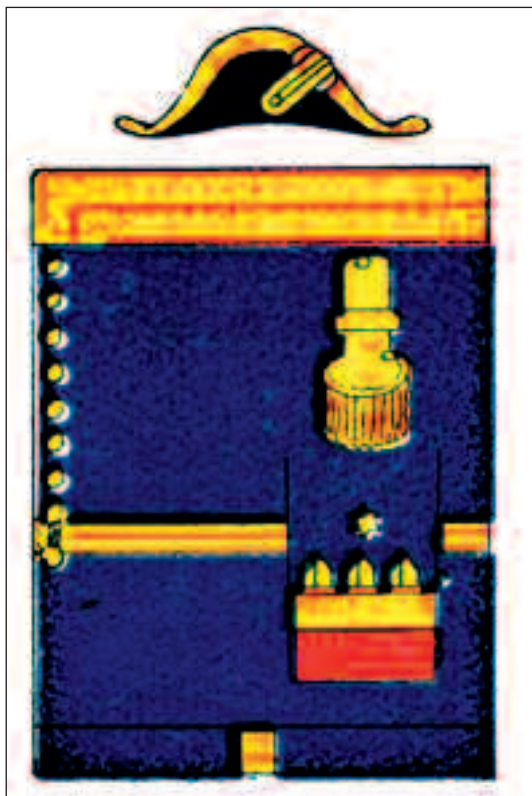
Alberto RICO SÁNCHEZ
Alférez (RV) del Ejército de Tierra.
Máster en Historia Contemporánea (UCM)



L Cuerpo de Infantería de Marina, entonces dependiente del Ministerio de Marina, estaba constituido por tres regimientos acantonados en los apostaderos de Cádiz, Ferrol y Cartagena, así como de una compañía de ordenanzas para el servicio en la sede madrileña del Ministerio. Cada regimiento estaba formado por dos batallones: el primero atendía a los servicios del apostadero y el segundo contribuía tanto a las guarniciones de los buques (siempre en los acorazados y cruceros), junto con la marinería, como a la custodia de los arsenales de la Armada. Esta tarea era encomendada a las denominadas Compañías de Guarda Arsenales, pertenecientes a los citados segundos batallones. El Reglamento de 16 de junio de 1880, vigente hasta la proclamación de la II República, establecía la siguiente plantilla: un general de división, dos de brigada, seis coroneles, nueve tenientes coroneles, 18 comandantes, 70 capitanes y 90 tenientes. El Cuerpo contaba con una academia ubicada en San Fernando (Cádiz).

Las prendas que componían los distintos uniformes del Cuerpo de Infantería de Marina eran:

Los mandos contaban con una levita de paño negro azulado, tronzada, con una sola hilera de nueve botones de ancla y corona real, cerrada hasta el cuello. Este era alto y formado por dos galones flordelisados paralelos sobre un fondo grana. Las bocamangas eran del citado



Uniforme de gala de alférez.

pañó, con un vivo de oro en forma de martillo y tres sardinetas. Las divisas eran las mismas que las utilizadas entonces en el Ejército. En los hombros se llevaban presillas.

La guerrera era de paño azul turquí, con dos hileras de siete botones de ancla y corona real, levemente entallada y con dos bolsillos. En la unión de la espalda con los costadillos llevaba dos carteras con tres picos, en cada uno de ellos había un botón. Los lados, en su parte inferior contaban con unas aberturas cerradas por corchetes. El cuello de la prenda era recto e igual al de la levita. Las bocamangas eran de color grana. En los hombros también llevaban presillas.

El pantalón de gala era semejante al utilizado por el Cuerpo General, pero con trabillas. Además, se usaba un pantalón de diario del mismo paño utilizado para la confec-

ción de la guerrera, con franja grana de 70 mm de ancho. También contaban con una pelliza análoga a la utilizada por el Ejército y con una gorra de plato con la cinta grana, un sombrero de gala y una capota con las vueltas grana, siendo en lo demás iguales a las de los demás cuerpos de la Armada.

Para gala, los oficiales particulares contaban con sombrero apuntado y levita con charreteras al modo de los utilizados por el Cuerpo General. La gala con gorra se distinguía de la modalidad anterior por vestir el pantalón con franja grana y portar la citada gorra de plato. El uniforme denominado media gala con sombrero era semejante al de gala, excepto por el pantalón de franja grana. La media gala con gorra era semejante al anterior, componiéndose, fundamentalmente, de gorra, guerrera y pantalón con franja grana. Otra de las combinaciones utilizadas era uniforme de diario. Se componía de gorra, guerrera, pantalón de franja grana, espadín o sable con fiador de estambre negro, tirante de charol, guantes color avellana y bota negra. En verano se

usaba la gorra con funda de piqué blanco, guerrera y pantalón, ambos de color caqui y botas avellana.

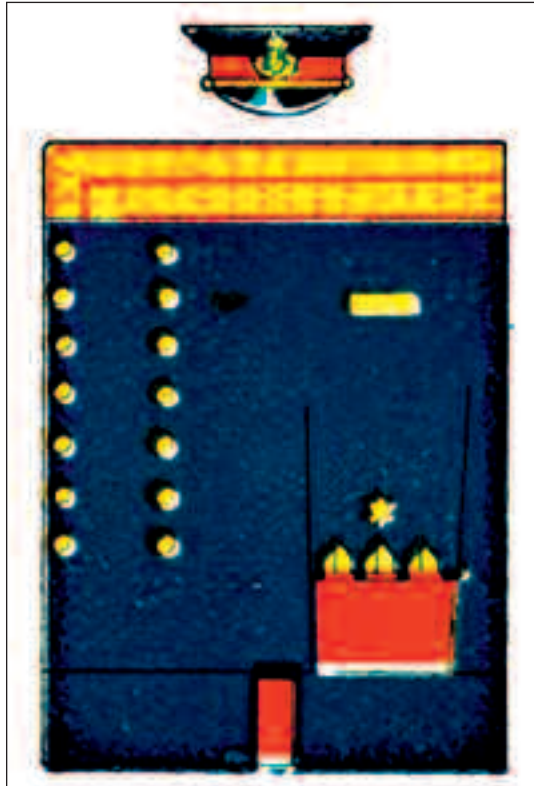
Para campaña, los mandos en invierno utilizaban la gorra, la guerrera y el pantalón de franja grana, las polainas, bandolera, revólver, guantes avellana y sable y botas del mismo color. En verano, se vestía una gorra de tela con visera y barboquejo color caqui y sin franja grana.

La tropa de Infantería de Marina usaba, en invierno, guerrera de paño azul turquí tina, cruzada, con dos hileras de siete botones grandes, con dos carteras, cada una con un botón en el lado izquierdo, y una abertura para el tahalí del machete. El cuello de esta prenda era de paño grana de cinco centímetros. A cinco milímetros del borde superior iban colocados dos galones paralelos de oro flordelisado y barras.

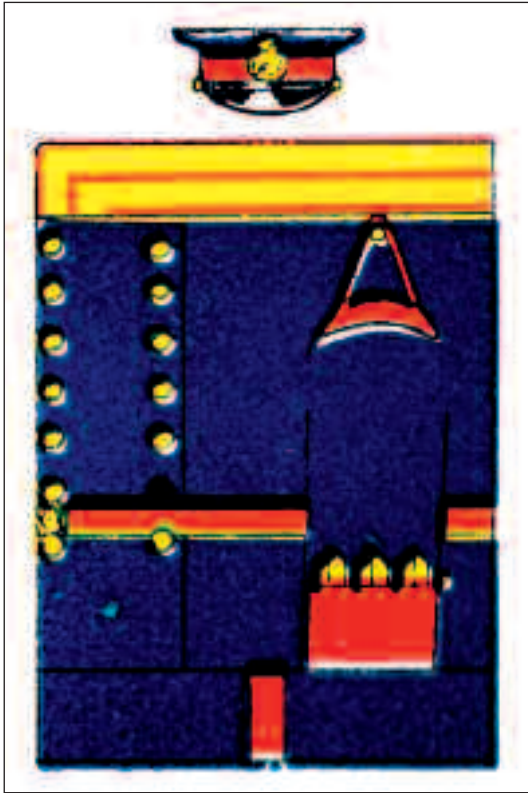
La distancia entre ellos era de tres milímetros para las prendas pertenecientes a los sargentos y asimilados, entonces englobados dentro de las clases de tropa; serían de estambre amarillo tejido, las demás clases los llevarían en color grana.

En verano, la tropa vestía una guerrera de tela color caqui, semejante a la reglamentaria en el Ejército. Se disponía de un capote de paño, de forma igual al existente en Infantería. Los centinelas vestían un capote de paño pardo con capucha y forro de bayeta grana. El pantalón de invierno era de paño azul tina con una franja grana. Por otra parte, el pantalón de verano era largo, de tela color caqui.

Para gala en verano y uso en climas cálidos tenían pantalón blanco, camiseta blanca y debajo de ella la camisa de cuello azul, con este por fuera, pañuelo negro de seda al cuello, navaja con piola, funda blanca en la gorra, calzado, condecoraciones y medallas.



Uniforme de diario de alférez.



Uniforme de gala de soldado.

Para gala en invierno y climas fríos vestían pantalón azul, elástica o camiseta de bayeta blanca. Camiseta azul sobre la camisa blanca con el cuello azul de esta por fuera, pañuelo negro de seda, gorra sin funda y calzado, chaquetón de paño, navaja con piola, condecoraciones y medallas.

En todo servicio en el que por la inclemencia del tiempo fuera necesario el uso de ropa de agua y abrigo, estas prendas se facilitaban por el buque en el que la fuerza estuviese embarcada. La tropa usaba polainas de color avellana siempre que la marinería desembarcase con armamento, así como en todo momento que se hallasen de servicio tanto a bordo como en tierra, a excepción de aquellos actos en los que la oficialidad ordenase que las fuerzas vistieran de gala.

Las recompensas establecidas para el Cuerpo de Infantería de Marina eran:

— En tiempo de paz:

- Para los generales, jefes, oficiales y asimilados: mención honorífica; Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, y la citada cruz con pensión vitalicia, o por el tiempo que el interesado permaneciera en el empleo. La mención honorífica podía ser sencilla o especial. Esta se otorgaba a aquellos individuos que fueran objeto de dos menciones sencillas. Dos menciones especiales daban derecho a la cruz del Mérito Naval con distintivo blanco sin pensión. Esta cruz podía obtenerse directamente por servicios o trabajos cuyo mérito e importancia lo requiriera, a juicio del ministro de Marina. Cuando la Junta de Recompensas lo considerase justificado consignaría la cuantía de la pensión y las condiciones en que había de ser concedi-

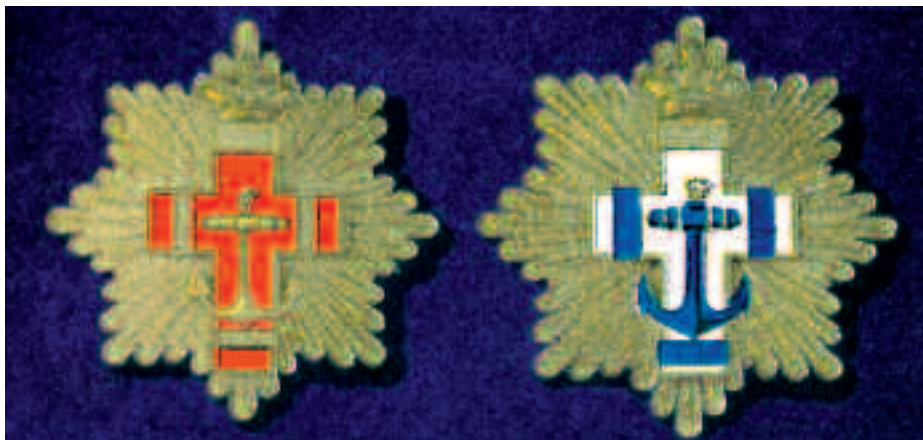


da. Cuando se tenían concedidas varias cruces pensionadas, se percibían todas las pensiones otorgadas.

- Para las clases e individuos de tropa y sus asimilados: citación en la orden del Cuerpo, cruz de plata del Mérito Naval con distintivo blanco pensionada durante el tiempo de servicio activo. En 1930 las pensiones mensuales iban desde las 17'50 a las 25 pesetas para los suboficiales, de 12'50 a 17'50 para los sargentos y de 7'50 a 12'50 pesetas para los cabos y soldados.

— Las recompensas por servicios y méritos de guerra eran:





- La cruz del Mérito Naval con distintivo rojo, siendo indispensable haber permanecido seis meses en aguas o territorios de las operaciones. Existían cuatro clases: de 1.^a para los oficiales; de 2.^a para comandantes y tenientes coroneles; de 3.^a para coroneles, y de 4.^a o gran cruz para oficiales generales. Existía, además, la Medalla Naval, concedida siguiendo su propio reglamento, que servía como recompensa ejemplar e inmediata de los hechos y servicios muy notorios y distinguidos realizados frente al enemigo.

El ascenso en campaña pretendía, según el espíritu legislador, dotar con grandes probabilidades de acierto las diferentes jerarquías del Cuerpo, y aprovechar las excepcionales facultades de algún general, jefe u oficial en beneficio de la nación. Los ascensos solo daban derecho a cubrir la primera vacante que se produjera. Todo aquel individuo fallecido en campaña legaba a su familia, en concepto de pensión, el sueldo entero del empleo inmediato superior. La Cruz Laureada de San Fernando y la Medalla de Sufrimientos por la Patria se otorgaban en los casos marcados por sus estatutos respectivos. El que hallándose en posesión de esta última medalla sufriera nuevas heridas o contusiones que también le dieran derecho a ella la obtendría con las pensiones correspondientes.

Las recompensas por servicios y méritos de guerra para las clases e individuos de tropa eran la cruz de plata del Mérito Naval con distintivo rojo, teniendo derecho a pensión, en los mismos casos establecidos para generales, jefes y oficiales. Esta cruz podía ser concedida con pensión a los individuos que figurando en la relación de distinguidos estuviesen en posesión, al menos, de una de dicha clase sin pensión. Del mismo modo podía ser concedida a las

clases e individuos que, sin menoscabo de su honor militar, sufriesen heridas o contusiones aunque no estuvieran en posesión de ninguna cruz. La pensión citada podía ser temporal, durante cinco años, o vitalicia. Su cuantía mensual era la siguiente: para distinguidos no heridos: cabos y soldados, 12'50 pesetas; sargentos, 17'50; suboficiales, 25; para distinguidos y heridos: cabos y soldados, 25; sargentos, 37'50; suboficiales, 50 pesetas.

La Medalla Naval era concedida con arreglo al Reglamento de la Orden y en los mismos casos establecidos para los generales, jefes y oficiales. Los ascensos para individuos y clases de tropa eran concedidos como premio a meritorios servicios de guerra, siempre que los agraciados poseyeran condiciones que les hicieran aptos para el desempeño del empleo conferido. La cruz laureada de San Fernando se otorgaba en las mismas condiciones que las señaladas para generales, jefes y oficiales. Los preceptos reglamentarios de la Armada podían hacerse extensivos a fuerzas del Ejército u otras cualesquiera, organizadas militarmente, que concurrieran con las navales a operaciones de campaña, siempre que no contraviniera, expresamente, las disposiciones especiales por que aquellos se regían.

Todo uniforme se haya ligado a la vida cotidiana, a los acontecimientos cívico-militares, a la cosmovisión de una época y, por ende, a la moda vigente. En las páginas precedentes se han enumerado diversas prendas constitutivas de la uniformidad utilizada por nuestra Infantería de Marina a comienzos del siglo XX. Han aparecido aspectos poco conocidos, de cariz uniformológico, en uno de los cuerpos más desconocidos y más antiguos de España. Con ello, se ha buscado retratar las singularidades de la indumentaria militar, sus formas y colores, la calidad de los materiales empleados, las peculiaridades y características formales, así como los restantes elementos propios de la indumentaria castrense. En resumen, tratar de conocer el porqué de cada uno de los componentes de una uniformidad polivalente usada por los infantes de marina, siempre desplegados a lo largo del territorio nacional.

BIBLIOGRAFÍA

- BUENO CARRERA, José María: *La infantería y la artillería de Marina*. Málaga, 1985.
- GRÁVALOS GONZÁLEZ, Luis, y CALVO PÉREZ, José: *Condecoraciones Militares Españolas*. Madrid: Ed. San Martín, 1988.
- LOZANO LIARTE, Carlos, y ROS TOGORES, Ana: *Catálogo de condecoraciones del Museo Naval*. Madrid. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica, 2001.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *La Infantería de Marina española. Historia y fuentes*. Barcelona: E. N. Bazán, 1999.
- RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española*. Madrid. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica, 2007.
- RODRÍGUEZ DELGADO DE MENDOZA, Ramón: *Compendio historial del Cuerpo de Infantería de Marina*. Andújar. Imprenta de Manuel Blanco Luque, 1927.

La fragata *Reina Sofía* cruzando el canal de Suez en demanda del mar Rojo. (Foto: A. Fernández de Bobadilla).



GEOESTRATEGIA DE LA ANTÁRTIDA (PARTE II)

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA



(2.ª R)

Bases científicas antárticas



NTES de la firma del Tratado Antártico, los países interesados en conseguir el reconocimiento de su soberanía en la Antártida por razones de descubrimiento, proximidad o permanencia continuada en su suelo establecieron bases científicas y militares en las islas adyacentes y en el continente. En plena Guerra Fría también las mantuvieron los Estados Unidos y la Unión Soviética. Los primeros ya lo habían hecho en los años 30 con las expediciones del luego almirante Byrd, y los británicos para controlar el estrecho de Drake durante la Segunda Guerra Mundial.

Actualmente, hay en la Antártida e islas cerca de 70 bases o estaciones científicas de una treintena de países: unas abiertas en permanencia y otras solo en verano. En invierno permanecen en ellas unas 1.000 personas que se multiplican en el verano austral alcanzando quizás las 10.000, que efectúan labores científicas y de mantenimiento. Casi todas las bases están instaladas en la costa e islas adyacentes o, en el continente, próximas a aquella. En el interior del continente hay pocas, entre ellas: la Amundsen-Scott de Estados

Unidos, la Vostok de Rusia y la Concordia, italo-francesa, todas con carácter permanente. China y Japón mantienen en el interior las importantes bases de Kunlun y Dome Fuji, aunque solo en verano. Debido al deslizamiento del hielo se procura establecerlas en los «oasis» de roca libre para evitar que se desplacen con el deslizante y helado suelo.



Bases científicas en la Antártida.

La base más antigua es la argentina de las Orcadas del Sur, en la isla de Laurie, instalada en 1904 y que continúa abierta. Argentina, Chile, Reino Unido, Estados Unidos y Rusia son naciones que mantienen más bases científicas operativas.

La mayor de todas es la norteamericana de McMurdo, en el mar de Ross, con muelle y campos de aterrizaje, y unida por una autopista de 1.400 km de hielo (nieve compactada) con la de Amundsen-Scott, situada en el Polo Sur

geográfico. McMurdo ha llegado a albergar en plena campaña estival a unas 4.000 personas, aunque lo normal son unas 250 en invierno y 1.000 en verano. Se encuentra en la parte norte de la isla de Ross, en el mar del mismo nombre, en el sector reclamado por Nueva Zelanda. Sirve como base de apoyo logístico de medio continente antártico y de paso de personal y suministros a la mencionada de Amundsen-Scott en el Polo Sur geográfico. El puerto de MacMurdo está en la costa más austral del continente en que puede abordar un barco. Las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos y la US Coast Guard prestan un gran apoyo logístico en esta importante vía de acceso a la Antártida. El rompehielos USCG *Polar Star*, de 13.400 toneladas, suele prestar servicio en estas aguas. La USAF realiza vuelos con gran frecuencia entre Chirstchurch (NZ) y McMurdo, ruta jalonada por las ayudas a la navegación situadas en las islas interpuestas. Esta última es centro de control de vuelos.

En tamaño y capacidad siguen a McMurdo las rusas de Mirny y Vostok. Esta última, situada en el polo frío de la Tierra en el interior del continente, es junto con la franco-italiana Concordia la más cercana al polo sur magnético.

Hay que señalar que en las islas Shetland del Sur, quizá por su proximidad al continente sudamericano y por disponer de pistas de aterrizaje en la isla del Rey Jorge, se concentra el mayor número de bases, señaladas en la figura, unas permanentes y otras temporales.

En la península Antártica ocurre igual. Tanto por razones científicas como geopolíticas en ella y en las mencionadas islas es donde hay mayor concentración de asentamientos científicos.

Participación española

España se adhirió al Tratado Antártico en 1982 y al Protocolo de Madrid en 1988, adquiriendo la condición de miembro consultivo o de pleno derecho en 1988. Para demostrar fehacientemente su plena adhesión al propósito de convertir la Antártida en una «Reserva Natural sin soberanía de nadie» destinada a la investigación internacional, transparente, y al servicio de todos los países, España decidió cooperar estableciendo en la Antártida dos bases científicas, ambas en islas del archipiélago de las Shetland del Sur.

La base antártica española Juan Carlos I se instaló en la isla Livingston en 1988, en los 62° 39'S, con capacidad para 17 personas; y la base Gabriel de Castilla en 1989 en la isla Decepción (*Deception* en inglés), para 14 personas, en los 62° 56'S. Las actividades de las bases se desarrollan en las proximidades de ellas, solo son ocupadas por científicos y personal de apoyo durante el verano austral (de noviembre a marzo) y distan entre sí unas 30 millas de navegación. La primera es gestionada por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y la segunda por el Estado Mayor de Ejército.



Las bases españolas en las islas Shetland del Sur.



La Base Juan Carlos I en la isla Livingston.

Ambas bases han sido apoyadas por el buque de investigación oceanográfica *BIO Hespérides*, de 2.700 t, y el *BIO Las Palmas* (exremolcador de altura modificado), de 1.500 t, que podría no tardar mucho en ser dado de baja en la Armada.

El *Hespérides* inició su última campaña antártica en noviembre de 2012: la decimonovena. En esta ocasión no le precedió como en otras el *Las Palmas*, y es posible que debido a los recortes presupuestarios nunca vuelva a efectuar una nueva campaña en la Antártida.

Desde 1988 un buque de los mencionados ha estado ininterrumpidamente en los veranos australes para prestar apoyo logístico a nuestras bases y efectuar investigación científica. Inicialmente lo hizo el *Las Palmas*, al que siguió el *Hespérides* en 1992. A veces, como hemos apuntado, han estado los dos.



BIO Hespérides.



BIO Las Palmas. (Foto: www.armada.mde.es).

El programa antártico español es joven y modesto en comparación con otros, y nuestras bases también. No se parecen en nada, por ejemplo, a la argentina Esperanza, que cuenta, aparte de sus instalaciones de investigación científica y apoyo, con iglesia, escuela y alojamientos para familias que viven en ella todo el año como testimonio de la reivindicación argentina.

España acoge en sus bases a investigadores científicos de diversos países, y científicos españoles son acogidos en otras bases. También presta apoyo logístico a Bulgaria y Portugal.

El turismo

La Asociación Internacional de *Tour Operators* de la Antártica (IAATO) ha divulgado que aumentaban los cruceros de turistas que visitaban las costas de la Antártida. Principalmente las de la península Antártica e islas Shetland del Sur. La iniciación «oficial» del turismo polar antártico, con promotor argentino, tuvo lugar en 1957-58, aunque ya se había hecho el año anterior un vuelo turístico sobre el continente helado partiendo de Chile.

Estas excursiones se realizaron antes de entrar en vigor el Tratado pero, firmado este, bien fuera porque sus cláusulas no estaban completamente claras respecto al tratamiento que debía darse a este contemporáneo fenómeno, bien por el «poder» del turismo internacional, con sus beneficios económicos, dichas excursiones continuaron realizándose y aumentando. Contribuyó mucho a ello la cancelación de los grandes programas polares de la URSS como consecuencia de su implosión, ya que grandes rompehielos dedicados a la investigación científica en el Ártico fueron transformados en «cruceros polares turísticos» puestos a disposición de los *tour operators* mediante alquiler. Uno de los que más ha fomentado el turismo antártico es la agencia neoyorquina Lindbland Travel, en cuyos viajes se adoctrinaba a los turistas con conferencias educativas sobre su comportamiento en tierra tras su desembarco en *zodiac*, tanto en lo relativo a su seguridad como a las reglas de preservación del medio de acuerdo con las normas del CPA (Comité de Protección de la Antártida).

Pese a la ocurrencia de accidentes graves el turismo antártico fue en aumento, llegándose a un pico de cerca de 20.000 personas anuales, pero esta progresión se ha ralentizado desde 2008 debido a la crisis mundial. Los promotores argentinos y chilenos han sido sobrepasados por los norteamericanos, aunque Ushuaia y Punta Arenas siguen siendo bases de operaciones turísticas. El mayor número de turistas es de nacionalidad norteamericana y sus agencias las que más beneficios sacan. Después, los alemanes son los que más turistas aportan. La mayor limitación al turismo antártico es su precio, aunque también lo es la meteorología, que a veces dificulta el desarrollo de todo el programa turístico «vendido». Por otro lado, el «desembarco turístico» siem-

pre se realiza en los mismos lugares y visitan y estorban en las mismas instalaciones de investigación, lo que, en opinión de los expertos, es el mayor problema. Hay que señalar que una simple pisada humana en la Antártica puede dejar su huella durante años.

Los animales parece que se van acostumbrando en estos lugares a la presencia humana, y esto, según los ecologistas, no es un buen síntoma.

Factores geoestratégicos

Actualmente la importancia geoestratégica del Ártico es muchísimo mayor que la de la Antártida. El Polo Norte ocupa una posición geoestratégica central en el hemisferio boreal respecto a las tierras circundantes. El 70 por 100 de las emergidas están en este hemisferio, donde se concentra el 90 por 100 de las riquezas del planeta. Las 10 mayores megalópolis del mundo también están en el hemisferio norte, así como los mayores centros industriales; casi todos ubicados al norte del Trópico de Cáncer. En comparación, la Antártica está aislada y lejos de todos ellos. De ahí su poco valor geoestratégico actual a escala mundial.



El mundo visto desde la Antártida.

Las armas estratégicas en servicio tienen alcance suficiente para batir todos estos objetivos si son lanzadas desde el Polo Norte. No lo tienen si lo hacen desde el Polo Austral ni desde parte del océano Antártico que circunda el continente en que este se encuentra y, aunque aquellas pueden alcanzar a los situados muy al sur, la distancia de lanzamiento no favorece la precisión. Un ICBM tiene un alcance estimado de unas 6.000 millas; por ello en la estrategia de la disuasión (que sigue vigente con miles de cabezas nucleares activas y en alerta) el casquete polar sur no tiene por qué jugar papel relevante.

Respecto a misiles de teatro o de alcance medio, lanzados desde la Antártica no podrían llegar más que a objetivos situados en el Cono Sur sudamericano, sur de Australia y Nueva Zelanda del Sur, y con mayor dificultad a Sudáfrica (ver figura superior). Completamente distintas serían las posibilidades tácticas contra blancos en tierra desde un submarino nuclear

armado, por ejemplo, con misiles tipo Tomahawk operando en el océano Glaciar Ártico.

Las principales líneas de comunicaciones marítimas mundiales discurren lejos del Antártico, y solamente se acerca a este la que dobla el cabo de Hornos, que generalmente es tráfico que no puede pasar por el canal de Panamá. De ahí la importancia geoestratégica de la península Antártica, separada de aquel por las 500 millas del paso de Drake, que por su anchura no puede calificarse de estrecho, «paso obligado», como Gibraltar, Panamá o Suez.

Si el desplazamiento hacia el norte de las principales líneas de comunicaciones marítimas tuvo como motivo la apertura de los canales de Suez y Panamá, la mayor utilización de la ruta marítima del norte paralela a la costa de Siberia, por el deshielo que se está produciendo en el Ártico, traerá consigo, a escala mundial, una mayor atracción del tráfico marítimo hacia el norte. Lo mismo cabe decir del paso del Noroeste, de más difícil franqueo.

El valor geoestratégico del paso de Drake se revalorizaría si con motivo de una crisis en América Central se tuviera que cerrar el canal de Panamá, como ocurrió con el de Suez. Por otra parte para la US Navy doblar el cabo de Hornos es ruta obligada de sus grandes portaaviones en tránsito del Pacífico al Atlántico o viceversa.

Las Malvinas y las Antillas del Sur (Orcadas, Georgias, Sandwich y Shetland) tienen una posición geobloqueante en arco respecto al tráfico marítimo procedente del Pacífico y de acceso a este desde el Atlántico.

El radio de acción de determinados bombarderos o aviones de transporte en servicio les permitiría operar sobre la Antártica desde el sur de América, sur de África, Australia, Tasmania y Nueva Zelanda en misiones de transporte o ataque. Y viceversa, también podrían operar desde la Antártida aviones de patrulla marítima que solapasen sus zonas de búsqueda con las de otros basados en los extremos continentales e islas mencionadas, lo que tendría sentido en un escenario imaginario similar al de la Batalla del Atlántico en los Mares del Sur (Índico o Pacífico) con zonas fértiles de caza submarina por desplazamiento del tráfico hacia los 40°/50° S. Pero realizar todos estos vuelos desde la Antártica tendría la servidumbre de un gran esfuerzo logístico desde bases aéreas lejanas, de nueva planta, muy caras y difíciles de construir y mantener.

El Polo Sur fue sobrevolado por primera vez por el piloto naval norteamericano Richard Evelyn Byrd en noviembre de 1932. A unos trescientos metros de él se encuentra instalado actualmente el aeropuerto más elevado de la Antártida, el de la base de Amundsen-Scott, a una altura sobre el nivel del mar de 9.300 pies. La elevación media de la Antártida es de 6.760 pies (2.050 metros).

En la Antártida se han construido y mantenido en permanencia campos de aterrizaje para aviones de carga pesados, algunos con pistas y espacio de maniobra en tierra asfaltados para aviones tipo *C-130 Hércules* o *Boeing 747*

que pueden operar desde ellos, por ejemplo en la base argentina de Marambio. Precisamente en el Año Geofísico Internacional de 1956-57 se demostró que el establecimiento de aeropuertos e instalaciones portuarias en la Antártica era practicable. Naturalmente también pueden operar helicópteros, aunque debido a las bajas temperaturas y la nieve todas las aeronaves deben ser sometidas a cuidadosos protocolos de mantenimiento polar para que conserven su capacidad de vuelo.

Está demostrado, desde que en la Antártida se llevó a cabo el ejercicio norteamericano conjunto HIGH JAMP en 1946-47, dirigido por el entonces contralmirante Byrd, que pese al clima y al «terreno» se pueden realizar allí operaciones militares. En estas maniobras intervinieron 4.500 hombres, 13 barcos y unos 30 aviones. El objetivo declarado era adiestrarse para poder enfrentarse a los soviéticos en un hipotético conflicto en Lapponia.

Una campaña bélica en la Antártica requeriría un adiestramiento especial del personal, un equipamiento polar y un apoyo logístico muchísimo más oneroso que el que se presta habitualmente en cualquier operación en el resto del mundo. En la Antártica no hay casi nada. Basta un dato: no hay «agua potable» y es preciso licuar el hielo, calentándolo. Es decir, la guerra en la Antártida sería mucho más cara y mucho más azarosa por su gran dependencia de la meteorología.

Dada la escasez de puertos, mejor decir casi carencia, la necesidad de desembarco en playa, que ofrece grandes dificultades para el barqueo, es evidente. Habría que recurrir en gran escala al helitransporte. El minado de costas tropieza con las dificultades que ofrecen perfiles muy escarpados con fondos costeros profundos.

En el hemisferio sur, que podríamos calificar de «Hemisferio Azul», los espacios marítimos son mucho más extensos que en el norte, por lo tanto más propicios para la libertad de maniobra de la Fuerza Naval por menor influencia de acciones geotácticas sobre ella. Pero a cambio, en superficie, sus unidades tendrían que soportar mares muy gruesas.

Tanto en el Ártico como en el Antártico, pero con mucho más provecho en el primero, los submarinos nucleares, capaces de permanecer ininterrumpidamente sumergidos y emerger en las polyneas o rompiendo la capa de hielo con la vela, navegando bajo la banquisa, son prácticamente indetectables. Disponiendo de ellos la instalación de silos para el lanzamiento de misiles balísticos en la Antártida sería, aparte de onerosísima, dispensable. También son aptos para operar en estas aguas los submarinos convencionales dotados de AIP.

Mientras se mantenga vigente el Tratado Antártico, el *statu quo* alcanzado no se alterará sustancialmente, pero el reparto de las riquezas que encierra la Antártica es demasiado apetitoso para que no emerjan de nuevo los conflictos «congelados» pendientes. La zona más sensible es, como vimos, la de las Antillas del Sur, islas Shetland y península Antártica. Las disputas por un

mismo territorio no parece probable degeneren en *casus belli* que pudiera alcanzar el nivel de un conflicto localizado en la Antártica. Este hipotético conflicto entendemos que no se limitaría a destruir u ocupar las bases o instalaciones del oponente en el terreno en litigio, sino que se extendería al Cono Sur americano e islas del Atlántico y Pacífico adyacentes a él: un remedo de la Guerra de las Malvinas con proyección antártica.

Consideraciones

Es de esperar que la disuasión que encierra la actitud de norteamericanos y rusos, con su postura de que «si los que reclaman persisten en sus congeladas pretensiones, ellos (Estados Unidos y Rusia) presentarían las suyas», pueda seguir teniendo su efecto. Norteamérica y Rusia son las potencias que más han investigado, invertido y realizado en la Antártica. Los primeros con gran diferencia respecto a todos los demás y, por tanto, en este supuesto podrían alegar mayor derecho si se llegara a plantear la hipotética partición de la «tarta» antártica.

Tras la Segunda Guerra Mundial, en 1948, los Estados Unidos propusieron que la Antártida quedara bajo la tutela de la ONU, como fideicomiso administrado por siete naciones (Estados Unidos, Argentina, Australia, Chile, Francia, Reino Unido y Nueva Zelanda), lo que fue rechazado. Después se presentaron diversas fórmulas de internacionalización que tampoco fueron aceptadas. En plena Guerra Fría la URSS no consentía que sus rivales pretendieran marginarla.

La fórmula que propició el Tratado, apoyada por Estados Unidos y otras potencias, no marginaba a la URSS y era abierta, aceptable, practicable y más acorde con las sutiles maneras de las relaciones internacionales en el siglo de la globalización. Estados Unidos y la URSS, aparte de su indiscutible interés científico, por razones políticas silenciaron a los litigantes, a regañadientes los pusieron de acuerdo e invitaron a participar en la investigación científica a quien quisiera hacerlo aunque su aportación fuera meramente testimonial. El trabajo que costó llegar a la firma del Tratado hace que exista una gran resistencia y temor a introducir grandes cambios en el mismo y mucho más a romperlo.

A lo largo de esta exposición, siempre que ha venido a colación se han hecho comparaciones entre el Ártico y el Antártico. Las alusiones al primero en este trabajo se deben a los dos factores más importantes que les asemejan: el clima y el hielo en sus distintas variedades. Pero la fusión de este en el norte a mayor rapidez que en el sur y, sobre todo, sus consecuencias han centrado en el norte actualmente la atención internacional. No es para menos: los cambios geoestratégicos y socioeconómicos que originaran las nuevas líneas de navegación transoceánicas en el Ártico y la explotación de las riquezas naturales de sus fondos son de tal magnitud que tanto los países más afec-

tados como los que tienen algún interés allí se aprestan a diseñar estrategias y a tomar posiciones ante las disputas que se avecinan.

La incidencia geopolítica del cambio climático en el casquete sur será mucho menor. Cabe pronosticar una mejor accesibilidad por mar al Continente Blanco por una reducción tanto del espesor como de la extensión de la banquisa, una disminución de la capa de hielo continental y quizás una prolongación del periodo de investigación científica en el invierno austral. La disminución de los hielos flotantes y de su consistencia hará que sean menos necesarios los rompehielos y los barcos de obra viva reforzada, con lo que los de apoyo logístico a las bases antárticas podrán ser embarcaciones convencionales polivalentes de más fácil obtención.

Por las razones expuestas entendemos que las naciones interesadas en ambas regiones polares tenderán a prestar atención preferente al Ártico. De ahí que parezca probable que las potencias más afectadas (Rusia y Estados Unidos) procuren mantener el *statu quo* existente en la Antártida, dimanante del Tratado Antártico y del Protocolo de Madrid, al menos mientras se canalizan o resuelven los más próximos problemas que va a crear la nueva situación en el Ártico. Rusia es la potencia geodominante en este, con mayor plataforma continental en él y mayores intereses, obviamente más vital para ella que la Antártida, en la que también invierte grandes recursos.

Por ahora parece que se mantendrá el régimen ideal de «Reserva Natural de la Humanidad consagrada a la Paz y a la Ciencia» sin enmendar sus incongruencias en Derecho Internacional y sin revisarlo en profundidad por lo menos hasta que termine la moratoria sobre la extracción de recursos minerales. Debido a las dificultades que entraña llegar a acuerdos unánimes para reformarlos sustancialmente es preferible aplazarlo a arrostrarlo actualmente. Sí se podrían llevar a cabo retoques puntuales, y no era baladí el de las jurisdicciones que según noticias de prensa se abordaría en el Reunión Consultiva de 2013, la XXXVI, lo que no se ha hecho.

Es obvio que se mantiene la pugna latente entre los investigadores científicos, protectores a ultranza del medio ambiente, y los partidarios de la explotación de las riquezas mineras antárticas. Se tendrá que llegar a una fórmula de compromiso.

Las aspiraciones territoriales son de muy difícil satisfacción, siendo más sencillo mantenerlas en hibernación que sacarlas a relucir, ya que los litigios que podrán promoverse desbordarían el marco del Tratado.

Inspecciones efectuadas por representantes del CPA y del SCAR *in situ* han demostrado que muchas naciones mantienen abiertas sus bases en invierno, con el esfuerzo y gasto que ello supone, sin apenas actividad científica: únicamente con el propósito de dejar patente su voluntad de presencia en permanencia. No renuncian a obtener algún provecho, que perciben alcanzable.

Actualmente, aunque el Tratado dentro de los 60° S somete los espacios marítimos al régimen de alta mar, y por razones medioambientales se está

llevando a cabo una política proteccionista, con la declaración de «Zonas Marítimas Especialmente Protegidas» que, incluso, sobrepasan los límites geográficos de aplicación del Tratado, llegando hasta la Convergencia Antártica. Estas iniciativas están promovidas por países que ven con recelo el desarrollo de pesca extractiva en aguas que consideran propias o de influencia cercana. En el mar de Ross se pretende establecer una de estas zonas con una extensión de 2M de km² con control sobre pesca y actividades en ella. Estas zonas ascienden ya a 72.

Conclusiones

La Antártida es un continente privilegiado para la investigación científica, lo que debe aprovechar la Humanidad.

El llamado «Sistema Antártico» derivado del Tratado es atípico, ya que no encaja exactamente en el ordenamiento internacional tradicional y tiene fisuras patentes en el marítimo. Sin embargo, el especial régimen a que se llegó con tantas dificultades está dando aceptables resultados aunque necesite, según los expertos, una profunda revisión.

El calentamiento que se está produciendo en ambos polos es una palpable realidad, aunque su causa no esté plenamente demostrada. En cuanto a la polémica de que sea debido al efecto invernadero producido por las emisiones de CO₂ y otros gases o consecuencia de la sucesión de épocas climáticas diferenciadas a lo largo de los siglos, parece que la primera teoría científica va ganando terreno al escepticismo interesado en minimizar la contaminación atmosférica producida por la industrialización sin corrección. La investigación en la Antártida puede cooperar en sumo grado a confirmarlo definitivamente.

El calentamiento y consiguiente deshielo tendrá mayores consecuencias en el norte que en el sur. En el Ártico se avecinan enconados litigios como consecuencia del reparto de los recursos de sus fondos marítimos, más asequibles que en la Antártica. El deshielo va a ser factor multiplicador de conflictos. En el sur originará un mejor acceso por mar al continente y un adelgazamiento de la capa de hielo permanente sobre él.

Por su situación y alejamiento del resto del mundo el Continente Blanco y el océano que lo circunda carecen de relevancia desde el punto de vista geoestratégico global en el escenario mundial actual.

En cierta medida podría exceptuarse la península Antártica e islas circundantes por su posición de flanco a la derrota del cabo de Hornos. Las Malvinas y las Antillas del Sur, en su acceso oriental, aunque algo alejadas, ejercen una posición geobloqueante en arco cara a este paso.

También debe señalarse la importancia en sentido norte-sur que va adquiriendo la derrota Nueva Zelanda-McMurdo en el Pacífico, por la trascenden-

cia logística que tiene para los importantes asentamientos científicos establecidos en la Antártica oriental.

Pese al clima y al terreno se pueden realizar operaciones militares en y desde la Antártida, pero al precio de un oneroso coste logístico.

Aunque las decisiones que han conducido al concierto del Tratado y al Protocolo de Madrid se han tomado por unanimidad, ambos acuerdos enmascaran puntos de vista y planteamientos muy contradictorios, principalmente el de las soberanías territoriales reclamadas y el de la extracción de los recursos mineros.

El problema de resolver la compatibilidad del desarrollo de la ciencia y de la protección del medio ambiente con la explotación de los recursos minerales está sobre la mesa en lista de espera. Por ahora —mientras se afila el utilaje para perforar a más de dos mil metros de profundidad en el hielo antártico— se ha optado por dilatar su resolución.

Actualmente se percibe una tendencia a la implantación de «Zonas Marítimas Especialmente Protegidas» por parte de las potencias influyentes en las decisiones que conlleva el desarrollo del Tratado, como ya dijimos, una de ellas en el mar de Ross. Ello afecta a la actividad pesquera en la que España está interesada.

El caso de España

Aunque el programa antártico español es modesto, la profunda crisis que está sufriendo el país lo está poniendo en peligro. Pero su abandono significaría abrir aún más la brecha que nos separa de las naciones punteras que investigan y descubren, cooperando así al desarrollo de la Humanidad. España actualmente participa y concurre en todos los organismos relacionados con el Sistema Antártico y debería continuar participando en sus periódicas reuniones. También aporta y recibe toda la información científica solicitada. Tenemos que mantener remozadas y actualizadas nuestras bases científicas en la Antártida, para lo que es necesario habilitar los créditos que hagan falta para terminar las obras de modernización emprendidas en la de Juan Carlos I.

Por ahora, con grandes estrecheces, se ha llevado a cabo la Campaña Antártica 2012-13, aunque esta vez sin participación del BIO *Las Palmas*; solo ha actuado el BIO *Hespérides*, que ha realizado su decimonoveno viaje al Continente Blanco. Las bases han quedado cerradas el 26 de febrero de 2013. Si Dios quiere hasta la siguiente campaña.

El papel y las misiones que venía llevando a cabo el BIO *Las Palmas* podría desempeñarlas cualquier barco convencional en el periodo estival si se confirma la continuidad del deshielo que se está produciendo en este polo. Puede estudiarse la posibilidad de alquiler o una fórmula de colaboración con otro país interesado. La cooperación en la investigación en una misma base de



BIO *Hespérides* en Campaña Antártica 2012-13.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

científicos de distinta nacionalidad (que ya se practica) pudiera ser también una buena manera de reducir costes, siempre que estos se repartan equitativamente.

No parece conveniente participar en el proyecto del rompehielos europeo patrocinado por Alemania y Francia. Entendemos que sería mejor aumentar nuestra serie de buques de acción marítima polivalentes acondicionado alguno para operar, al menos en verano, en aguas glaciares.

En resumen, no debemos renunciar a nuestra presencia en la Antártida ni en los órganos internacionales, donde se gestan las decisiones que en el futuro le pueden afectar, lo que no implica que continuemos ejerciendo nuestro papel de «observador» en el Consejo Ártico.

Para defender nuestros intereses pesqueros sería conveniente intentar desviar la política proteccionista que parece seguirse de la declaración de «Zonas Marítimas Especialmente Protegidas» frente a otra de «explotación extractiva controlada».



TECNOLOGÍAS PARA OPERACIONES DE ABORDAJE

Indalecio SEIJO JORDÁN



Introducción



dicción (MIO).

OS actuales buques de guerra se diseñan para controlar un gran número de misiles supersónicos, detectar y atacar a silenciosos submarinos y lanzar misiles de largo alcance contra objetivos terrestres. Sin embargo, debido a la actual situación política mundial, la mayoría de estas operaciones solamente se lleva a cabo como ejercicios para adiestramiento.

Lo que sí constituye una realidad diaria para la mayor parte de las marinas es la ejecución de operaciones de Seguridad Marítima (MSO) y de Inter-

No solo las marinas de guerra, sino también otros estamentos, gubernamentales o no, operan con pequeñas lanchas rápidas en zonas cercanas a la costa, puntos críticos o ríos.

Existe un gran número de razones por las que puede ser necesario arriar una lancha rápida, cubriendo aspectos tan variados como la piratería, el narcotráfico, el contrabando, la pesca, el terrorismo... pero todas ellas contienen el elemento común consistente en arriar un bote, acercarse al objetivo, abordarlo y volver a bordo, que viene cada vez más acompañado del apoyo de un helicóptero.

Tipos de RHIB (*Rigid Hull Inflatable Boat*)

En el siguiente cuadro se muestran las características principales de algunas de las RHIB que se están usando actualmente:

PAÍS	RHIB	L (m)	DOT	DESP (Tn)	V (nudos)	AUT (millas)
Alemania	TKMS and Fr Lürssen Werf	10,1	3 + 12	8	35	100
Holanda	FRISC	12	2 + 8	8	45	240
	RHIB 200 D	7	2	2,2	32	100
Inglaterra	ORC	9,1	2 + 8		40	200
	Pacific 24	8				
Francia	ECUME	9,5	2 + 10	7	45	200
	EDO - NG	7	2 + 10		35	

Hoy en día es un requisito imprescindible en los actuales buques de guerra poder llevar a bordo una o más de estas embarcaciones, cuyas esloras exceden a veces los 10 metros, sus velocidades sobrepasan los 40 nudos y van dotadas de una importante autonomía para poder efectuar operaciones más allá del horizonte (OTH).

La Marina alemana ha encargado para sus cuatro fragatas *F-125* y sus seis corbetas *MKS180*, 28 RHIB construidas por TKMS & Fr. Lürssen Werft (cuatro en cada fragata y dos por corbeta). Estas embarcaciones pueden ser configuradas para diferentes misiones, incluyendo transporte y evacuación

médica. Pueden llevar hasta cuatro armas e incluyen radar y comunicaciones VHF, UHF y SATCOM.

La Marina holandesa seleccionó la FRISC (*Fast Raiding Interception and Special Forces Craft*) para equipar los OPV de la clase *Holland*. Estas embarcaciones van dotadas de comunicaciones, ECDIS, GPS y radar, y su armamento consiste en dos ametralladoras de 7,62 mm.

El Reino Unido ha adquirido recientemente 39 ORC (*Offshore Raiding Craft*), semirrígidas de nueve metros de eslora, que cuentan con hasta tres puestos para armas, y adicionalmente pueden llevar protección balística. Además sus fragatas *Type 23* llevan la *Pacific 24*, algo menores que las anteriores.

La Armada francesa ha optado por la ECUME (*Embarcation Commando a Usage Multiple Embarquable*). Esta embarcación puede alcanzar los 47 nudos y su autonomía llega a las 200 millas. También ha reforzado la capacidad de operaciones de abordaje de sus fragatas adquiriendo 35 RHIB EDO-NG (*Embarcation de Drome Opérationnelle de Nouvelle Génération*).

Aunque no entran en la categoría de RHIB, hay que citar también el gran desarrollo que están teniendo las embarcaciones tipo HSIC (*High Speed Interceptor Craft*). Dentro de este acrónimo se incluye una gran variedad de embarcaciones de estructura rígida (no semirrígida) que alcanzan mayores velocidades que los tradicionales patrulleros (FPB). Dentro de este tipo de embarcaciones hay que destacar las HSIC CB90HMN de casco de aluminio, usadas por Colombia y México, así como la CB90 de Suecia.



FRISC (*Fast Raiding Interception and Special Forces Craft*).



CB90.

Lanzamiento y recogida

La puesta en el agua y recogida de una pequeña embarcación, desde una fragata o un OPV, es una maniobra que requiere experiencia del personal que se encarga de la maniobra, debiendo evaluarse el estado de la mar, la correcta visibilidad del proceso y el tiempo atmosférico.

Hay dos maneras de efectuar el lanzamiento de un bote. La más tradicional, que consiste en hacerlo mediante una grúa por el costado del buque, y que está sujeta a unos límites de estado de la mar más restrictivos. Por ejemplo los OPV de la clase *Holland* pueden arriar una RHIB de 11 metros por el costado con estado de la mar 3, algunas limitaciones de rumbo y a una velocidad máxima de cinco nudos. Esa misma RHIB podría arriarse por la popa con estado de la mar 5, navegando a 12 nudos.

Como fabricantes de las tradicionales grúas con mayor éxito en la actualidad se puede citar la compañía noruega Vestdavit AS, que monta las grúas de la fragata alemana *F-124*, y la inglesa PJ Engineering Products, que permite manejar varios tipos de RHIB en la fragata inglesa *Type 23*.

Muchos buques «esconden» actualmente sus grúas y embarcaciones en nichos dentro de la superestructura al objeto de reducir la firma radar. De esta manera la dotación puede manejar la embarcación a cubierto de inclemencias atmosféricas.

El lanzamiento y recogida por la popa se está aplicando cada vez más en todas las armadas. Como ejemplos se pueden citar los LCS clase *Freedom* y



Grúa de costado.

los guardacostas clase *Bertholf* de los Estados Unidos, la corbeta francesa *L'Adroit*, la fragata italiana clase *Bergamini* y los OPV clase *Holland*.

En la actualidad también se están diseñando y usando rampas de popa que, además de permitir el arriado y la recogida de estas embarcaciones, pueden ser usadas para operar con vehículos no tripulados de superficie o submarinos. Estas rampas, normalmente cerradas por una puerta de popa, presentan algunos problemas de operación (sobre todo en la recogida) en buques de más de 4.000 toneladas, siendo este el motivo por el que algunas se hayan tenido que construir con una especie de rampa extensible, como en el caso de la fragata italiana clase *Bergamini*.

Nuevos requisitos

Durante las primeras etapas del anteproyecto del buque, y una vez que se decide qué tipo de operaciones se van a llevar a cabo con las RHIB, es necesario tener en cuenta los requisitos que estas imponen. El primero es el alojamiento para los diferentes grupos de personas (militares o no) que van a



Popa OPV *Holland*.

operar las embarcaciones, que pueden ser infantes de marina, biólogos, personal de la Agencia Tributaria o de Inspección Pesquera...

Este alojamiento debe ir acompañado de los correspondientes servicios, así como de espacios para almacenar el material que puedan traer consigo. Como ejemplo se puede citar el futuro *Global Combat Ship, Type 26*, que contará con una gran área reconfigurable en la que tendrán cabida cuatro RHIB de 12 metros más dos contenedores de 20 pies.

Otra disponibilidad que resulta necesaria en la actualidad es la de zonas adecuadas para custodiar a personas detenidas (piratas, narcotraficantes...).

También es necesario pensar en la interoperabilidad con las RHIB. Por ello es necesario adecuar los sistemas de combate a estas operaciones de seguridad y de interdicción marítima, de manera que a bordo se pueda recibir, grabar, procesar y distribuir la información proveniente de las RHIB desplegadas.

LA MARINA DEL EJÉRCITO POPULAR DE LIBERACIÓN SE REFUERZA

Julio MÁIZ SANZ



A Marina Militar de la República Popular de China (MEPL) lleva una imparable trayectoria que la está posicionando en el segundo puesto mundial. Paralelamente, y gracias en buena parte a los crecientes presupuestos en Defensa, la industria naval china se ha convertido en la primera del planeta y construye ya el 43 por 100 del total mundial. A estos factores se está sumando la ascendente capacidad de la institución, que ha pasado en solo dos décadas de ser una fuerza de defensa costera a una armada de aguas azules.

Parece increíble cómo una fuerza naval que en los años cincuenta era de defensa costera, y que además hasta los años ochenta dependía totalmente de las premisas y la estrategia del Ejército Popular de Liberación (EPL), haya crecido tanto en cantidad como en calidad. Igualmente su presencia inicial circunscrita a las aguas nacionales se ha extendido hasta al océano Índico, incluida una presencia permanente en el golfo de Adén, y la realización de patrullas puntuales en un mar tan lejano, para China, como el Mediterráneo.

La Marina del Ejército Popular de Liberación (MEPL), la rama naval del EPL, al igual que este en su conjunto, está en un periodo de continua expansión, basada en la incorporación de modernos navíos y sistemas y en una excelente formación de sus miembros.

Actualmente su jefe, el almirante Wu Shengli, miembro activo del Partido Comunista, tiene bajo sus órdenes a unas 250.000 personas, incluyendo a los 35.000 efectivos de las Fuerzas de Defensa Costera, 25.000 efectivos de la



Aviación Naval y 12.000 infantes de marina. Estos últimos se articulan en dos brigadas, aunque en caso de conflicto los efectivos anfibios se elevarían a 56.000 efectivos.

Respecto a medios materiales, cuenta con unos 950 buques de guerra, logísticos y auxiliares, 500 aviones y helicópteros y una amplia red de defensas costeras dotadas de artillería de costa y misiles antibuque.

Estos datos en conjunto la están convirtiendo, al menos en número de navíos y tonelaje, en la segunda del mundo. En el horizonte de la MEPL está el ir acercándose a la US Navy, la más poderosa del planeta, y disputarle la preponderancia al menos en la estratégica región Asia-Pacífico.

En este punto es necesario señalar que tan importante o más que incorporar navíos es la creación de una doctrina naval propia, que obviamente todavía tiene por delante un largo recorrido, sobre todo en el vital campo de la doctrina de operaciones con portaaviones, área en la que China es una recién llegada.

Hasta la mitad de los años ochenta la MEPL no se convirtió en una fuerza con autonomía propia, gracias en muy buena medida al almirante Huaquing, quien mandó la fuerza entre 1982 y 1987, esbozando una nueva estrategia que aceptó y revalidó en el XIV Congreso del Partido Comunista de China el entonces secretario general del partido Jiang Zemin.

De los juncos a los submarinos atómicos

Corría el año 1949, y tras la aplastante victoria terrestre de las fuerzas comunistas del EPL que encabezaba Mao Tse-tung, este se encontró con que no tenía medios navales.

En aquel momento el EPL solo contaba con unos pocos patrulleros de la Armada nacionalista que, tras desertar, se unieron a los comunistas, mientras que el resto de esta pequeña fuerza huyó a Taiwán, donde formarían el embrión de la nueva marina militar de la República de China.

Mientras, los comunistas iniciaron la toma de las islas costeras chinas. Así para conquistar Hainan, los efectivos del EPL confiscaron barcos pesqueros, especialmente juncos de madera, que fueron usados como transporte o incluso como navíos de «combate» tras instalarles obuses de montaña, una fuerza naval de oportunidad que fue cumpliendo su cometido ante una oposición naval nula. Aquel mismo año, en octubre, el EPL fracasó totalmente al intentar invadir la isla Kinmen ante una fuerza nacionalista muy pequeña pero que contó con el apoyo de un moderno buque de desembarco LST que destruyó los juncos y pesqueros que habían llevado a las fuerzas comunistas.

El fracaso condujo a que se tomara en serio el poder naval, por lo que se creó la Academia Naval de Dalian, con un cuadro de instructores soviéticos,



DDG-113 en parada celebrada en Qingdao. (Foto: US Navy).

por entonces el gran aliado de China. En 1950 es oficialmente creada la MEPL mediante la consolidación de las fuerzas navales regionales bajo el mando del Departamento del Estado Mayor General del EPL. Posteriormente, y siempre con ayuda soviética, la MEPL se dividió en tres flotas: la del Mar del Norte (mar Amarillo), la del mar del Este (mar de China Oriental) y la Flota del mar del Sur (mar de la China Meridional). Asimismo se formó un cuerpo de oficiales navales independientes de los del Ejército, con graduaciones navales propias.

Sesenta años después, en abril de 2009, el anterior presidente chino Hu Jintao pasaba una revista naval, donde se exhibieron 25 de las mejores unidades de su flota, al cumplirse el sexagésimo aniversario de la Marina de Guerra. Durante la parada, que se realizó en Qingdao, se mostró por primera vez al público uno de sus *submarine ballistic missiles*/submarino equipado con misiles balísticos nucleares (SSBN).

A esta cita se unió una veintena de navíos de otros países, incluido el destructor USS *Fitzgerald*. Precisamente con la US Navy la MEPL ha tenido continuos incidentes, siendo el más importante el acaecido en abril de 2001 cuando un avión de reconocimiento electrónico de la US Navy *EP-3E Orion* fue obligado a aterrizar en la isla de Hainan tras chocar con un caza *J-8II* de la MEPL.

Una impresionante capacidad de construcción naval

Los continuos incrementos de los presupuestos de Defensa de la República Popular China están permitiendo a la MEPL realizar una total renovación de su flota. Así en los últimos diez años los astilleros chinos han entregado a su Marina militar nada menos que 58 navíos, sin contar patrulleros y otras unidades más pequeñas. La cifra incluye: un portaaviones, siete destructores, diecinueve fragatas, siete corbetas, tres o cuatro SSBN, tres submarinos nucleares de ataque (SSN), quince submarinos convencionales (SSK) y tres buques anfibios.

Esta impresionante fuerza podría incrementarse en otros 80 navíos de confirmarse una fuente oficiosa. Así, de aquí a 2020 la MEPL recibiría: un portaaviones, tres SSBN, siete SSN, doce SSK, tres *landing helicopter dock*/anfíbio con pista helicópteros y muelle (LHD), seis cruceros, diez destructores, ocho fragatas, 29 corbetas y tres buques anfibios.

La clave de estas entregas se basa en una poderosa industria naval, que en octubre de 2011 se componía de 2.179 empresas que incluyen 952 astilleros y 795 centros de equipamientos y en los que trabajan 775.000 personas. Así el sector naval ha ido pasando de la mera construcción a la creación de un impresionante entramado de empresas que coordina el Ministerio de Industria y las Tecnologías de la Información.

Los chinos han ido desarrollando sistemas que van desde los de propulsión, incluidas turbinas de gas y reactores nucleares, a los oprónicos, pasando por sistemas de navegación y el resto de los demás equipos necesarios para dotar a un buque.

Un breve repaso a la flota

El principal símbolo de la MEPL es su «nuevo» portaaviones, el antiguo navío soviético *Varyag*, entregado en septiembre de 2012 tras varios años de trabajo en los astilleros de Dailan y bautizado como *Liaoning*. Actualmente es utilizado como buque de entrenamiento en tácticas aeronavales; además está en marcha la construcción de otro buque muy similar, puesto en grada en 2013, y que estará en servicio en 2020. Asimismo China planea construir un tercer portaaviones más grande, de propulsión nuclear, cuya puesta en grada está prevista para 2019 y su entrega para 2025.

Respecto a la capacidad anfibia, la MEPL puso en marcha un programa para lograr una capacidad real de poder proyectar dos divisiones de Infantería de Marina, más una tercera del Ejército. La punta de lanza inicial del progra-



Formación de la Marina china en aguas de Pakistán.

ma son cuatro buques anfibios de la clase *Yuzhao*, de 17.600 toneladas. Actualmente la MEPL ya tiene tres de estos en servicio, y en los astilleros de Zhonghua, sitios en Shanghái, se está finalizando el último. La idea es que en 2020 se tengan en servicio entre seis y ocho de este tipo. De igual modo se está dotando de una veintena de LST del tipo *Yutting I y II*.

A esta fuerza, como ya vimos, se añadirán tres LHD del tipo 075. Igualmente Pekín podría contar para completar su capacidad anfibia, en caso de necesidad, con un importante número de barcos civiles, incluyendo los útiles *roleros*.

Entre los medios de desembarco chinos destacan los nuevos *hovercraft Jingsah II*, muy similares a los que utiliza la US Navy, tanto que algunos analistas dan por hecho que están copiados del modelo estadounidense de la firma Textron que utiliza la Armada de los Estados Unidos.

En lo que respecta a buques de escolta, la MEPL está operando con modernos destructores, destacando los antiaéreos del tipo *052C* y *052D*, que están dotados del sistema Estrella de Mar, la versión china del sistema Aegis de Lockheed Martin, que controla los nuevos misiles antiaéreos de largo alcance HQ-9 y los de medio alcance HQ-16. Igualmente está llegando una nueva generación de fragatas tipo *054A* y de corbetas *056*.

El plan de la MEPL es estar dotada en la tercera década de este siglo con 25 modernos cruceros, del tipo *55A*, destructores e igual número de fragatas de las tipo *054*, más un número similar de unidades más veteranas para misiones de entrenamiento o de guerra asimétrica.

Con esto, tras la renovación de los escoltas, la MEPL mantendría un número de estos similar al actual, que hoy se cifra en unos 75 destructores y fragatas, lo que va posibilitando además la entrega de los buques más antiguos a aliados como Myanmar, que en 2012 recibió dos fragatas del tipo *Jianghu II*.

La capacidad de los buques chinos es muy reconocida, siendo buena prueba de ello el anuncio de que Argelia encargará en China tres nuevas fragatas para su Marina militar.

Otro elemento clave en la modernización de la MEPL será la puesta en marcha de un sistema integral de control, comunicaciones, comando (mando) e inteligencia (C3I), que estará en servicio en 2020 y que funcionará gracias a cinco satélites geostacionarios y una treintena situados en órbitas altas. El nuevo sistema permitirá a Pekín controlar a sus buques en cualquier lugar del planeta.

En el terreno aeronaval, mencionar las capacidades que proporciona el nuevo avión de patrulla naval/antisubmarino *Y-8 GX6*.

Respecto a la flota de submarinos, actualmente se compone de cerca de 70, de los que cuatro/cinco son SSBN y seis nucleares de ataque (SSN), siendo el resto de propulsión convencional, incluidos seis que llevan un moderno sistema AIP. El plan chino para 2025 es que estén en servicio: seis SSNB, todos del tipo *094*; diez SSN del tipo *093B*; veintidós SSK dotados de AIP; 28



Tipo 071.

convencionales y una decena de los modelos más antiguos, principalmente para misiones de entrenamiento.

Dos océanos

La misión básica de la MEPL es ejercer la soberanía a lo largo de las 7.830 millas de costa y en las 200 millas de su ZEE, en total una vasta superficie marítima de 2.800.000 km², bajo las que habría 45.000 millones de toneladas de petróleo y 1,4 billones de metros cúbicos de gas. Esta vital misión, en la que la MEPL cuenta con la ayuda de una poderosa fuerza de Guardacostas, conlleva afrontar conflictos como el del archipiélago de las Spratly, unas islas, sitas en el sur del mar de China, que también reclaman Vietnam, Filipinas, Malasia, Brunei y Taiwán. Más al oeste, también se mantiene una disputa por el archipiélago de las Paracel con el Gobierno de Hanoi. De igual forma también mantiene un contencioso con Filipinas por el minúsculo archipiélago de las islas Huangyan, o arrecife Scarborough, según Manila, que ha llevado a esta nación a reforzar su flota y modernizar la antigua base naval de la Arma-

da de Subic Bay. Mucho más al norte, China también se disputa la soberanía de las islas Senkaku tanto con Japón como con Taiwán.

Otra de las capacidades que busca obtener la MEPL es la de tener la posibilidad de poder invadir, en un momento dado, la isla de Taiwán y demás territorios de la China nacionalista mediante una potenciación de su fuerza anfibia.

El otro punto clave para China es el océano Índico, dado que por este discurre el 85 por 100 de sus importaciones de petróleo y gas y el 60 por 100 de sus exportaciones. Además, la influencia cada vez mayor de China en África necesita de esta vía. El problema es que la otra potencia emergente asiática, la India, no ve con buenos ojos la cada vez mayor presencia china en la zona. En este sentido el Gobierno de Nueva Delhi hacía público el pasado mes de abril que la Marina india cada vez detectaba más contactos de submarinos nucleares en sus aguas de influencia, lo que le ha llevado a reforzar la capacidad de localización de estos con los nuevos aviones antisubmarinos *Boeing P-8*.

Para asentar su presencia en esta vía comercial, China está creando una cadena de bases, o de perlas, según su designación. Uno de los puntos más

importantes sería el puerto paquistaní de Gwadar, que fue construido por la empresa china Harbour Engineering Company Group. De momento estaría paralizada por la presión de Estados Unidos la opción, negociada por los chinos con sus aliados paquistaníes, de construir una base naval junto al citado puerto comercial, lo que colocaría a la MEPL a solo 350 millas náuticas del vital estrecho de Ormuz.

China tiene instalaciones también en el puerto de Chittagong, Bangladesh, tras la firma de un acuerdo de cooperación en junio de 2010. En el cercano Myanmar, gracias a otro acuerdo comercial, se está construyendo un oleoducto entre el sur de China y los puertos birmanos de Sittwe y Kyaukpyu. El otro punto clave



Hongzhehu (AOR-881) llega a Pearl Harbor.

estaría en los estrechos de Malaca, ya en la entrada del mar de China, donde la MEPL patrulla para evitar cualquier acción de los piratas.

La permanente situación de la piratería en Somalia está siendo muy útil para probar la eficacia del despliegue permanente de la MEPL en esta zona de operaciones, además con el beneplácito de la ONU. Para China esta zona es un punto esencial de su comercio con Europa y el norte de África, por el que transitan anualmente 1.200 petroleros y mercantes chinos, y donde opera una importante flota pesquera de este país. Además, la propia Somalia será vital para China, que habría negociado con la región «autónoma» de Somalilandia el uso del puerto de Berbera como vía de salida de las futuras reservas de petróleo de Etiopía.

La acción china en el golfo de Adén se remonta a finales de 2008, cuando Pekín envió una primera agrupación naval compuesta por un destructor y un buque logístico. Esta presencia se ha vuelto ya permanente con dos escoltas más un buque de aprovisionamiento.

También desde ahí los buques chinos están relativamente cerca del Mediterráneo, lo que permitió que en marzo de 2011 la fragata *Xuzhou* llegase a Libia para escoltar a los barcos que evacuaban de la zona de conflicto a los chinos residentes en el país.

Su presencia en el Mediterráneo se remonta a 2007, cuando el destructor *Guangzhou* y el buque logístico *Weishanshu* durante un crucero por Europa hicieron escala en el puerto de Cádiz y realizaron un breve ejercicio bilateral con la Armada española. Más recientemente, en la primavera de 2013, otra agrupación de patrulla por el *Mare Nostrum* realizó una pequeña incursión en el Atlántico Norte, que incluyó una escala en Lisboa.



El portaaviones *Príncipe de Asturias* atracado en Rota por última vez el 17 de enero de 2013. (Foto: L. Díaz-Bedia).



62N-30W ...Y LA GESTIÓN DE PROCESOS A BORDO

Antonio ESTEVAN GARCÍA



*No todo lo que cuenta puede ser cuantificado,
y no todo lo que puede ser cuantificado cuenta.*

Albert Einstein

Introducción



I el lector tiene la paciencia suficiente y me acompaña durante la lectura de tan solo dos párrafos más, no será necesario recurrir a una carta náutica para conocer la porción de mar a la que me refiero en el título.

Durante los últimos días hemos observado cetáceos de diferentes especies, pesqueros de muy variados pabellones, la temperatura disminuir más de lo deseable y a la mar enfadarse excesivamente a nuestro alrededor. Algunos han sugerido pintar el alabante de color azul, y otros, tras cerca de veinte días de mar, han visto crecer sus barbas más de lo que sus mujeres o novias les hubiesen nunca permitido.

Campana NEAFC 2013. Mayo

Navegamos a 230 millas al suroeste de Islandia y a unas 300 al Este de Groenlandia. Ayer por la noche prestamos una asistencia médica a un pesquero de Cangas, tras inspeccionar y sancionar a su compañero de Vigo. Una de cal y otra de arena. Hoy visitamos a un arrastrero ruso, y tan solo unas horas más tarde, el temporal fuerte del SW nos muestra la dureza de la mar que



ninguno de los modernos móviles que circulan sin cobertura por el puente es capaz de captar. Durante varios días no hacemos inspecciones y los arrastreros no faenan. Apenas comemos y apenas dormimos. Tan solo capeamos el temporal y esperamos a que llegue la calma, que tarda en llegar.

Alguien ajeno a nuestro entorno podría llegar a pensar que nuestro trabajo estos días no ha sido fácil. Pero se equivocaría. Es cierto que algunas tareas han sido duras, otras penosas, y muchas, incluso hasta físicamente arriesgadas. Pero cada miembro de la dotación sabe cuál es su misión a bordo, la conoce bien y la cumple con profesionalidad.

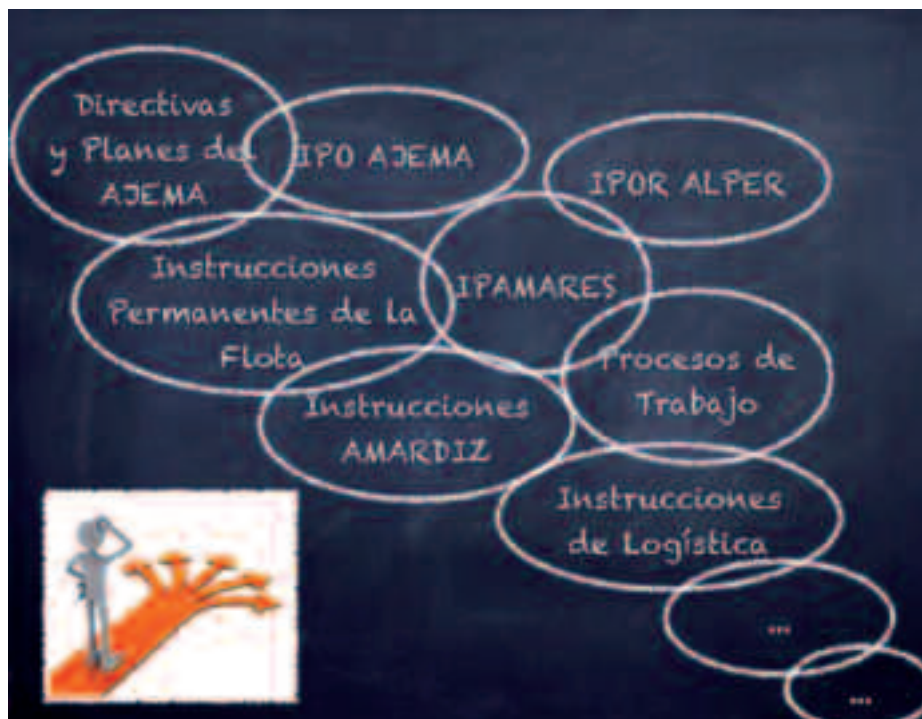
Rutina diaria en Cartagena. Julio

La campaña ha finalizado, hemos atracado y la Virgen del Carmen nos ha protegido a todos a lo largo de casi cuarenta singladuras en esa «mar de homes» del norte, pero ahora empieza lo «difícil»: instrucción y adiestramiento, gestión de la plantilla, calidad de vida, alistamiento operativo, grupos de trabajo variados, coordinadores de clase, certificación del personal, comunicación interna, formación integral de nuestras dotaciones, seguridad operativa...

A esta variada carga de trabajo hay que añadir los relevos del personal, cuya necesaria dosis de flexibilidad reduce inevitablemente a veces el rigor de los mismos. Así, el volumen de documentación con el que debe familiarizarse el recién llegado en un corto periodo de tiempo es generalmente directamente proporcional a su empleo.

Comienza el estudio, cuando no la recopilación, de IPREX, IPO e IPOR del AJEMA y IPLOG del AJAL, IPF del ALFLOT, IPAMARES del ALMART e instrucciones del AMARDIZ, además de otras directivas, planes, instrucciones y mensajes, que de una u otra manera nos guían y a la vez nos limitan el desarrollo de nuestro quehacer diario. Todo ello para lograr, como fin último «estar preparados y alistados para desempeñar las tareas asignadas con eficacia y seguridad» (Directiva de Preparación y Actividad de la Fuerza 2013-2015).

El lector coincidirá conmigo en que la incorporación de la Fuerza de Acción Marítima (FAM) a la estructura de la FLOTA en el año 2009 originó un periodo transitorio de adaptación en el que los estados mayores intermedios se vieron obligados a adaptar, y en algunos casos a derogar, instrucciones ya reguladas en el ámbito del ALFLOT. Este proceso de adaptación orgánica,



en el que las unidades a flote también se vieron afectadas, se completó mediante la integración de los buques en una estructura de mayores dimensiones y complejidad.

En busca de una solución

Han pasado ya más de 20 años desde que Kaplan y Norton, considerados por muchos como los padres de la orgánica moderna, definieron los pasos a dar para acometer la creación de un Cuadro de Mando Integral (en adelante CMI).

Ha transcurrido también más de una década desde que la Instrucción Permanente de Organización del AJEMA 304 estableció que la Armada debía hacer frente a los futuros retos mediante una aproximación que contemplase cinco factores, entre los que se encontraban los procesos de trabajo. Confirmando la plena vigencia de este concepto, recientemente el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada afirmaba: «el modelo de procesos mejora la visión y el equilibrio en el funcionamiento global de la organización».

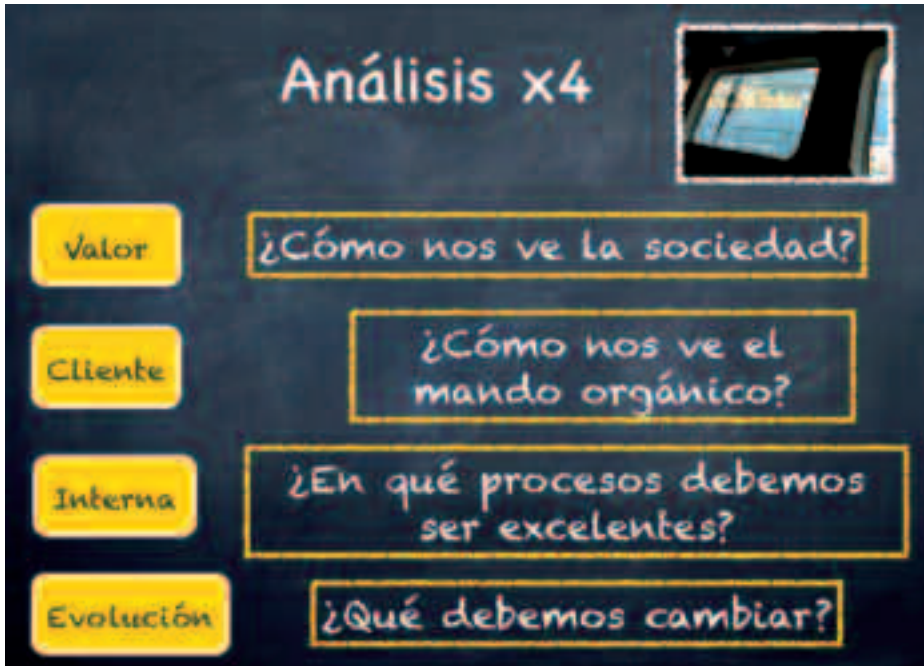
Definitivamente, se podría concluir con que la gestión de procesos de trabajo en la Armada se ha implementado de manera eficaz a alto nivel, constituyendo las unidades a flote un elemento más de estos, pero ¿no son en ocasiones también auténticos gestores de procesos internos?

Cabe entonces plantearse si tal y como hemos visto la Armada ha apostado por el desarrollo de los procesos de trabajo como método para sistematizar sus tareas, ¿por qué no hacer lo mismo en el resto de las UCO, implementando de manera sistemática y eficiente procesos de trabajo internos? ¿No sería más fácil alinear los esfuerzos de todos los miembros de la Armada? ¿No lograríamos una mejor gestión de los hoy tan escasos recursos humanos y materiales?

Análisis desde cuatro perspectivas

Llegado este punto, nuestros compañeros de viaje de Harvard, nos proponen un protocolo para lograr avanzar con éxito en el estudio y desarrollo de nuestra organización, abordando el análisis de la misma desde cuatro perspectivas.

La perspectiva de VALOR, alineada con el objetivo número seis de las Líneas Generales de la Armada, trata de responder a la pregunta de ¿cómo nos ve la sociedad?, y debe ser enfocada desde el punto de vista de ¿cómo quiere la Armada que nos vea la sociedad? Obtenemos la respuesta en el reciente Plan de Comunicación Interna del AJEMA, donde se establece que debemos ofrecerle a la sociedad una visión de la Armada como elemento principal del Estado en Seguridad Marítima, una institución comprometida con su personal,



una organización que busca la excelencia en la organización, comprometida con la austeridad presupuestaria y que ofrece su apoyo a otras autoridades civiles.

Para analizar la perspectiva de CLIENTE conviene definir primero quién es este. Así, en nuestra estructura organizativa encontraríamos la figura del cliente en nuestro mando orgánico.

La perspectiva INTERNA nos permite, basándonos en las diferentes directivas, instrucciones, planes de las autoridades superiores y en la experiencia acumulada, determinar los procesos en los que debemos ser excelentes para lograr una eficiente gestión de los medios.

En este sentido, los objetivos uno (referido al alistamiento de la Flota), dos (adiestramiento y motivación del personal), tres (relativo al rigor en el empleo de los medios y a la austeridad) y cinco (capacidad operativa) de las Líneas Generales de la Armada pueden constituir una guía útil para su determinación, admitiendo, bajo un punto de vista práctico, que no es posible incluir en los mismos la totalidad de las actividades que se realizan en una unidad.

En el caso de un buque, considero que podrían reducirse a los que se exponen en el siguiente cuadro:

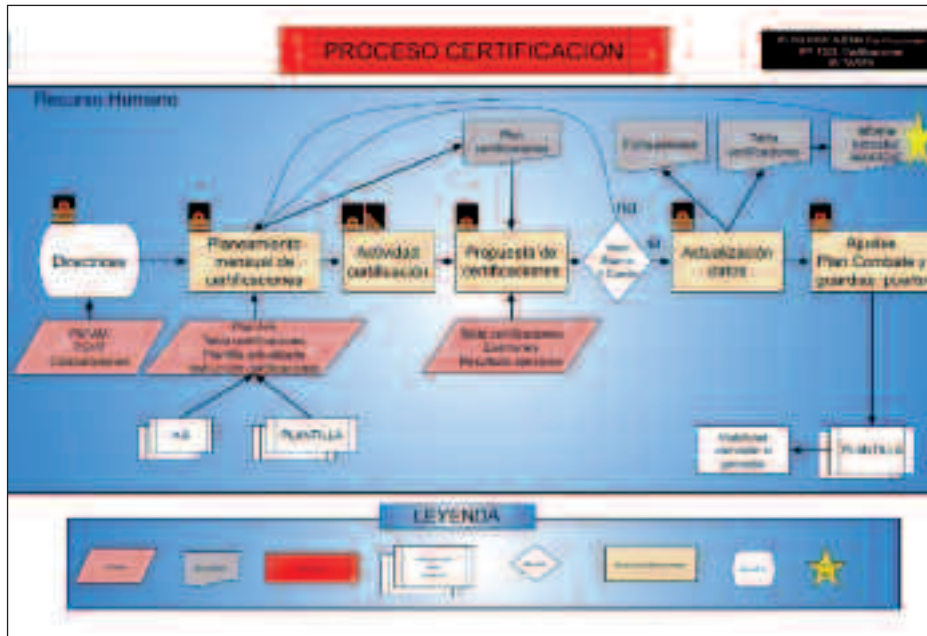


Por último, la perspectiva de EVOLUCIÓN debe garantizar que la gestión de nuestros procesos de trabajo internos contemple la posibilidad de variar la propia estructura de procesos creada y su puesta en funcionamiento.

Desarrollo de los procesos de trabajo internos

Y llegamos por fin a la parte visible y más delicada de nuestro trabajo. Por un lado, si el producto resultante no logra su objetivo, el trabajo previo de análisis de nada habrá servido. Por otro, si el trabajo que ocasiona supera al que ahorra, tampoco habrá resultado rentable, estando entonces el producto destinado a desaparecer.

No pretendo aburrir al lector conduciéndole a través de un viaje por cada uno de los ocho procesos de trabajo que a bordo se han desarrollado pero, con el fin único de mostrarle un ejemplo de proceso interno palpable y sin duda susceptible de ser mejorado, presento a continuación tan solo un ejemplo de proceso de un buque de la FAM.



Conclusión

Lamentablemente, atrás quedaron las navegaciones y ha llegado el momento de capear, con las barloas bien afirmadas en cubierta, el a veces implacable y frustrante temporal duro de puerto.

El desarrollo de los procesos de trabajo internos señalados, u otros que sin duda podrían llegar a considerarse más acertados, no va a revolucionar el modo de trabajar a bordo. No lo pretende. No debería ni siquiera alterarlo: tan solo quiero contribuir a su mejor conocimiento, planeamiento y ejecución.

Querido lector, si ha sido capaz de iniciar el viaje conmigo en las primeras líneas en el Mar de Irminger y llegar hasta aquí, habrá usted recorrido cerca de 6.000 millas y yo habré logrado el objetivo que me marqué hace unas semanas, navegando en posición 62N-30W.

BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ DIZ, Aurelio: «Proceso de procesos». *Cuadernos de Pensamiento Naval*. Agosto-septiembre, 2008.
- GUTIÁN CRESPO, Eduardo: *Gestión de la organización del BAM Tornado*. 2012.
- KAPLAN y NORTON: *Harvard Business Review*. Balanced Scorecard. 1992.
- Instrucción Permanente de Organización 304/2001 del AJEMA.
- Líneas Generales de la Armada 2012.
- Plan de Comunicación Interna del AJEMA 2012.

Portaaviones *Príncipe de Asturias* al finalizar su última singladura en la E. N. de La Graña, el 8 de febrero de 2013. (Foto: A. Pintos Pintos).



LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS DEL DELITO PARA LOS MILITARES Y SU PROPORCIONALIDAD

Isidro FERNÁNDEZ GARCÍA
Teniente auditor
Asesor jurídico de la Escuela Naval Militar

Planteamiento: la imagen de las Fuerzas Armadas y la ejemplaridad de sus componentes como causas de un cualificado régimen sancionador y sus efectos.



L militar, salvo que esté en alguna de las situaciones en que no se le aplica el estatuto castrense (1), está sometido a un triple régimen punitivo y que se residencia en la aplicación de las siguientes normas:

- El Código Penal Común, aprobado por Ley Orgánica 10/1995, que se aplica al militar como a cualquier ciudadano, salvo en aquellos supuestos en que, en virtud del principio de especialidad, proceda la aplicación del Código Penal Militar.
- El Código Penal Militar (CPM), aprobado por Ley Orgánica 13/1985, de 9 de diciembre, que, con la excepción de concretas y aisladas figuras delictivas que pueden ser cometidas por civiles o paisanos (base, acuartelamiento o establecimiento militar, art. 61; delito contra centinela, art. 85; delitos contra la Hacienda en el ámbito militar, tít. IX, o los delitos contra la Administración de la Justicia Militar, tít. VIII), tiene como sujetos activos a los militares.
- La Ley Orgánica 8/1998, de 2 de diciembre, de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas (LORDFAS), y que sí contempla un específico sistema sancionador interno para los militares, salvo que no les resulte aplicable el régimen penal o disciplinario militar (art. 3 LORD-

(1) Se trataría esencialmente de las situaciones administrativas de servicios especiales y excedencia en cualquiera de sus modalidades (arts. 109 y 110 de la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar, LCM), en que la condición militar queda en suspenso.

FAS). Norma sancionadora que además especifica, como una excepción constitucionalmente prevista en el art. 25 CE, la posibilidad de imposición de sanciones privativas de libertad por la Administración Militar, aunque puedan ser revisadas judicialmente mediante el conocido como recurso contencioso-disciplinario militar.

Pues bien, al militar además de resultarle aplicable este triple sistema sancionador y que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, parece tener su base en un plus de moralidad y una ejemplaridad en su actuación social «en atención a la delicada misión que les está encomendada y a la cuota de poder coactivo del Estado que les incumbe» (Sentencia 994/2000, de 16 octubre, del Tribunal Superior de Justicia de Valencia, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.^a, FJ 3.^o) (2), y esto quizá sea lo más gravoso, ve cómo la imposición de una sanción penal (común o castrense) o disciplinaria militar incide negativamente en su carrera, y además con reflejo posterior en las evaluaciones, ascensos, destinos, llegando a alcanzar el más pernicioso efecto con la pérdida de la condición militar.

El señalado régimen sancionador y sus efectos en el ámbito administrativo tienen su causa pues en ese plus de moralidad no exigible al resto de ciudadanos ni siquiera con la misma intensidad al resto de los servidores públicos (3), incluso a aquellos que, al igual que los miembros de las Fuerzas Armadas o institutos sometidos a disciplina militar, portan armas de fuego para la realización de las tareas de protección del libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana que les están encomendadas (4), como sucede con los distintos cuerpos de fuerzas de seguridad.

Esa mayor severidad del régimen punitivo castrense, así como las consecuencias derivadas del mismo, aparecen íntimamente conectadas con la noción de honor militar (5), que serviría así de fundamento a las diferencias

(2) En el mismo sentido viene pronunciándose una consolidada jurisprudencia de la Sala 5.^a del Tribunal Supremo al señalar ya en la sentencia de 6 de octubre de 1989 que existen cuerpos y clases en el Estado a cuyos miembros puede serles exigido un cierto honor —es decir, una más alta moralidad— bien por la trascendencia de la función pública que les está encomendada, bien por la delicadeza o potenciales efectos de los medios que se les confían. Situación, de especial exigencia, en la que se encuentran indudablemente los militares, cuyas Reales Ordenanzas configuran, en definitiva, la regla moral de la institución militar; vinculándoles jurídicamente durante su pertenencia a ellas (FJ 2.^o, RJ 1989\9173).

(3) Basta a estos efectos el examen del régimen disciplinario general de los empleados públicos previsto en el art. 93 y ss. de la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público.

(4) Arts. 104.1 CE y 11 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

(5) Según la citada STS, Sala 5.^a, de 6 de octubre de 1989 «el honor según la acepción más cabal de esta palabra es la cualidad que impulsa al hombre a conducirse con arreglo a las más

con otros servidores públicos, pero siempre que obtengan una justificación objetiva y razonable a la luz de los preceptos constitucionales que fundamentan la protección de otros derechos o bienes constitucionales.

De esta forma el Tribunal Constitucional en su STC 151/1997, de 29 de septiembre, declara que «no cabe duda de que la realización de conductas deshonrosas tanto en la vida profesional como en la social y, en este caso, tanto en la esfera pública como en la privada, puede afectar negativamente a la disciplina, organización interna, a la eficaz ejecución de las referidas funciones y, en definitiva, al prestigio y buen nombre de los Ejércitos que también debe conectarse, en última instancia, con el menoscabo en la realización de las citadas funciones que constituyen bienes constitucionalmente relevantes. Por ello resulta constitucionalmente admisible la utilización de un concepto de honor específico de los Ejércitos y de los militares como límite incluso del ejercicio de alguno de sus derechos fundamentales» (6).

Ahora bien, una cosa es que la eficaz consecución de las misiones constitucionalmente atribuidas a las Fuerzas Armadas fundamente un estatuto penal, disciplinario o penitenciario más exigente a los militares y otra muy distinta es que la comisión de cualquier delito en prácticamente toda circunstancia y sin relación alguna con el servicio motive la comisión de una falta muy grave y, además, que ello determine perniciosos efectos en la situación administrativa del militar, destinos o evaluaciones, que pueden, como veremos, acarrear la expulsión en el caso de los militares temporales o alumnos.

Ello, a mi juicio, y sin ánimo de exhaustividad, mal se compadece con las exigencias constitucionales del principio de proporcionalidad y razonabilidad, que ya tuvo en cuenta el Supremo intérprete de la Constitución al enjuiciar la imposibilidad de aplicación del sistema de redención de penas por el trabajo a los militares dependiendo de que la condena conllevara la separación del servicio (7).

altas normas morales. Tiene honor, en consecuencia quien observa un comportamiento inspirado por unas exigencias morales más rigurosas a las que sirven de pauta al común de los hombres». *Vid.* sobre las distintas acepciones del honor el artículo de MORENO GONZÁLEZ-ALLER, I. (1989): «La desaparición de los Tribunales de Honor castrenses en la Ley Orgánica 2/1989, de 13 de abril, Procesal Militar», *Revista Española de Derecho Militar*, n.º 54, tomo I, julio-diciembre 1989. Escuela Militar de Estudios Jurídicos, Madrid, p. 227 y ss.

(6) FJ 7.

(7) STC 72/1994, de 3 de marzo, FJ 6. Cabe traer aquí a colación el interesante trabajo de Cotino Hueso sobre la singularidad militar, y en el que analiza precisamente de forma comparativa el régimen y estatus de los militares con el resto de los ciudadanos y con el resto de los empleados públicos (distinto sistema penal, jurisdiccional, disciplinario, retributivo, etc.) para, finalmente, abordar las diferencias existentes en el seno de la misma institución militar, entre sus diferentes empleos, cuerpos o escalas. El mérito de este trabajo reside precisamente en analizar por vez primera las citadas distinciones escapando de tópicos demasiado utilizados por la jurisprudencia constitucional, que justificaba generalmente las diferencias invocando la parti-

Así las cosas, habremos de coincidir esencialmente con Cotino cuando afirma que «esta justificación simple y general de la singularidad de la institución militar u otras referencias a los específicos caracteres de lo militar supone, básicamente, un argumento tautológico, en otras palabras, *se justifica un diferente trato a lo militar porque las FAS son diferentes*» (8).

Examinaremos en primer lugar las consecuencias jurídicas penales derivadas de la comisión de un delito, para a continuación examinar, siquiera sucintamente, los efectos administrativos de la comisión de un delito o infracción disciplinaria. A todo ello, tendremos que añadir las posibles consecuencias, asimismo administrativas, de la puesta en marcha de una instrucción o investigación penal contra un militar.

Finalizaremos con unas sucintas conclusiones tras analizar someramente desde una perspectiva constitucional el régimen punitivo aplicable a los militares y sus efectos administrativos.

Consecuencias jurídico-penales y disciplinarias de la comisión de un delito por el militar

Respecto a las consecuencias penales, en primer lugar hemos de destacar que, aplicándose a los miembros de la milicia el Código Penal común de 1995, los militares están igualmente sujetos a las penas de inhabilitación que establece bien como penas principales o accesorias. Así, en virtud, de su art. 41, «la pena de inhabilitación absoluta produce la privación definitiva de todos los honores, empleos y cargos públicos que tenga el penado, aunque sean electivos. Produce, además, la incapacidad para obtener los mismos o cualesquiera otros honores, cargos o empleos públicos, y la de ser elegido para cargo público, durante el tiempo de la condena». Ello supone, obviamente, la pérdida definitiva de la condición militar cuando sea impuesta esta pena en aplicación tanto del CP común como del CPM. Asimismo «la pena de inhabilitación especial para empleo o cargo público produce la privación definitiva del empleo o cargo sobre el que recayere, aunque sea electivo, y de los honores que le sean anejos. Produce, además, la incapacidad para obtener el mismo u otros análogos, durante el tiempo de la condena. En la sentencia habrán de

cularidad del ámbito castrense, las exigencias de la disciplina militar o las peculiaridades del Derecho Penal y Procesal Militar en la organización profundamente jerarquizada del Ejército, en el que la unidad y disciplina desempeñan un papel crucial para alcanzar los fines encomendados a la institución por el art. 8 de la Constitución. *Vid.* COTINO HUESO, L. (2000): *La singularidad militar y el principio de igualdad: las posibilidades de este binomio ante las Fuerzas Armadas Españolas del siglo XXI*, CEC, Madrid.

(8) COTINO HUESO, L.: *op. cit.*, p. 47.

especificarse los empleos, cargos y honores sobre los que recae la inhabilitación» (art. 42 del Código Penal común).

Ha de destacarse, insisto, que estas penas pueden ser impuestas como penas principales o accesorias. Así el Código Penal común, aplicable obviamente a los militares, dispone que «la pena de prisión igual o superior a diez años llevará consigo la inhabilitación absoluta durante el tiempo de la condena, salvo que ésta ya estuviere prevista como pena principal para el supuesto de que se trate» (art. 55).

Por otra parte, el CPM 1985 contempla asimismo como penas accesorias que producen la pérdida de la condición militar la pérdida de empleo, la deposición del mismo, así como la inhabilitación absoluta que, según dispone el art. 34 CPM, tendrá las consecuencias señaladas en el Código Penal.

Por lo que se refiere a la pérdida de empleo, bien sea como principal o accesoria, «producirá la baja del penado en las Fuerzas Armadas con privación de todos los derechos adquiridos en ellas, excepto los pasivos que pudieran corresponderle, quedando sujeto a la legislación sobre servicio militar obligatorio y movilización en lo que pudiera serle aplicable.

Esta pena es de carácter permanente. Los que la sufren no podrán ser rehabilitados, sino en virtud de una Ley» (art. 30 CPM).

La deposición de empleo, aplicable a las Clases de Tropa o Marinería que no lo tengan reconocido en propiedad, producirá la pérdida del que posea el penado, sin que pueda obtener otro durante el cumplimiento de la condena. (art. 32 CPM) (9).

Pues bien resulta importante destacar que «para los militares, la pena de prisión que exceda de tres años (10), llevará consigo la accesoria de pérdida de empleo; la de prisión de seis meses y un día a tres años, la accesoria de suspensión de empleo. Toda pena de prisión de más de seis meses de duración llevará consigo, en su caso, la accesoria de deposición de empleo» (art. 28 CPM).

Además, igualmente, «la pena de prisión que exceda de doce años llevarán consigo la accesoria de inhabilitación absoluta; la de prisión hasta doce años, la accesoria de suspensión de cargo público y derecho de sufragio pasivo» (art. 29).

Por ello, la conclusión más importante a obtener respecto a las consecuencias jurídico-penales de la comisión de un delito por parte de un militar es que toda pena de prisión del CP 1995 superior a diez años o superior a tres si ha sido impuesta con arreglo al CPM conlleva la pérdida de la condición militar, ello sin perjuicio de la posibilidad de que el juez o tribunal, en virtud del art. 56

(9) Debemos en este sentido tener en cuenta la época de aprobación del Código Penal Militar (1985), en la que la gran mayoría de la tropa y marinería era de reemplazo.

(10) Hay que entender que se trata de una pena impuesta con arreglo al código castrense.

CP común, imponga la inhabilitación especial para empleo o cargo público, profesión, oficio, industria, comercio, ejercicio de la patria potestad, tutela, curatela, guarda o acogimiento o cualquier otro derecho, la privación de la patria potestad, si estos derechos hubieran tenido relación directa con el delito cometido.

En lo que respecta a esta cuestión resulta importante destacar asimismo que no resulta posible aplicar a los militares la suspensión de la aplicación (11) de la pena impuesta con arreglo al CPM (art. 44).

Por otra parte, según la LORDFAS 1998 la comisión de un delito común tiene asimismo consecuencias disciplinarias. Así es causa de sanción disciplinaria extraordinaria o falta muy grave «haber sido condenado por sentencia firme en aplicación de disposiciones distintas al Código Penal Militar, por un delito cometido con dolo que lleve aparejada la pena de prisión o cuando la condena fuera superior a un año de prisión, si hubiese sido cometido por imprudencia. No se incoará el expediente gubernativo cuando proceda la pérdida de la condición de militar como consecuencia de la imposición de pena de inhabilitación absoluta o especial para empleo o cargo público» (art. 17.6 LORDFAS). Esta falta puede incluso llevar aparejada como sanción la separación del servicio (art. 18 LORDFAS).

Muestra de la exorbitancia de la medida disciplinaria es que no se toma en cuenta la gravedad del delito, pudiendo llegar a imponerse una sanción disciplinaria extraordinaria con una simple condena por delito imprudente siempre que supere el año de prisión; sin considerarse tampoco, como ya sucede en las leyes disciplinarias de la Policía Nacional y de la Guardia Civil (12), la relación de la condena o no con el servicio o la afectación a la imagen de las Fuerzas Armadas, resultando así muy difícil de justificar a la luz de los principios constitucionales de proporcionalidad o razonabilidad que una simple condena por delito doloso, cualquiera que sea su gravedad o entidad, o por delito imprudente superior a un año de duración, afecte de por sí a la imagen de los ejércitos y a la ejemplaridad que de sus miembros debe predicarse.

(11) Las penas de privación de libertad impuestas a militares por delitos comprendidos en este Código se cumplirán en el establecimiento penitenciario militar que se determine por el Ministerio de Defensa.

En caso de que las penas impuestas a militares por la comisión de delitos comunes lleven consigo la baja en las Fuerzas Armadas, se extinguirán en establecimientos penitenciarios ordinarios, con separación del resto de los penados. Si no llevaran aparejadas la baja en las Fuerzas Armadas, se cumplirán en el establecimiento penitenciario militar que se disponga por el Ministerio de Defensa (art. 42 CPM).

(12) *Vid.* así los arts. 7.13 y 8.29 de la Ley Orgánica 12/2007, de 22 de octubre, del régimen disciplinario de la Guardia Civil y los arts. 7 b) y 8 y) de la Ley Orgánica 4/2010, de 20 de mayo, del Régimen Disciplinario del Cuerpo Nacional de Policía.

Consecuencias administrativas

En cuanto a los efectos administrativos se refiere, debemos comenzar señalando los posibles efectos de una simple instrucción o investigación penal sobre un militar. Así, según el art. 111 LCM, se puede acordar el pase de un militar profesional a la situación de suspensión de funciones:

- Como consecuencia del procesamiento, inculpación o adopción de alguna medida cautelar contra el imputado en un procedimiento penal o por la incoación de un expediente gubernativo.
- El ministro de Defensa, valorando la gravedad de los hechos imputados, la existencia o no de prisión preventiva, el perjuicio que la imputación infiera a las Fuerzas Armadas o la alarma social producida, podrá acordar la suspensión en el ejercicio de sus funciones, determinando expresamente si dicha suspensión conlleva el cese en el destino. De igual forma actuará en relación con el militar al que le sea incoado un expediente gubernativo. El militar en situación de suspensión de funciones permanecerá inmovilizado en el puesto que ocupe en el escalafón correspondiente.
El periodo máximo de permanencia en esta situación será de seis meses o el de la duración de la prisión preventiva, caso que se hubiere acordado por la autoridad judicial en algún momento del procedimiento y fuese superior a seis meses.
- En el supuesto de cese en la situación de suspensión de funciones por levantamiento de la prisión preventiva, el ministro de Defensa podrá acordar, por resolución motivada en la que habrán de valorarse los hechos imputados, la trascendencia social y el interés del servicio, la prohibición de solicitar y obtener destino por un periodo de tiempo que no podrá exceder del momento de dictarse sentencia firme o auto de sobreseimiento.
- El tiempo permanecido en la situación de suspensión de funciones no será computable como tiempo de servicios ni a efectos de trienios y derechos pasivos.
- En caso de sobreseimiento del procedimiento, sentencia absolutoria o terminación del expediente gubernativo sin declaración de responsabilidad, será repuesto en su destino si a su derecho conviniere, recuperará su situación en el escalafón correspondiente y el ascenso que hubiera podido corresponderle. El tiempo transcurrido en dicha situación le será computable a efectos de tiempo de servicios, trienios y derechos pasivos. Cuando el periodo de tiempo permanecido en la situación de suspensión de funciones sea superior a la duración de la condena por sentencia firme o de la sanción disciplinaria por expediente gubernativo, la diferencia le será computable a todos los efectos.

- La suspensión de funciones acordada por las autoridades con potestad disciplinaria, según lo previsto en la Ley Orgánica 8/1998, de 2 de diciembre, de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, no tendrá más efectos que el cese del militar inculcado en el ejercicio de sus funciones por un periodo máximo de tres meses.
- A efectos de plantillas los militares profesionales en la situación de suspensión de funciones contabilizarán de igual forma que los que se encuentren en la de servicio activo.

Obviamente el tiempo que el militar permanece en esta situación computa muy inferiormente a la situación de servicio activo en lo que a evaluaciones se refiere, así como el tiempo que se permanece cumpliendo condena de prisión, aunque no se pierda la condición militar.

Por otra parte, y sin perjuicio, del cese decidido por la autoridad competente de forma discrecional, sea a propuesta del jefe de la unidad o no, con arreglo al art. 104.2 y 3 LCM «la imposición de condena por sentencia firme que imposibilite para el ejercicio de las funciones propias del destino que se ocupe llevará aparejada el cese en este desde el momento en que el Ministerio de Defensa tuviere testimonio de la resolución judicial. Dicho cese será acordado por la autoridad que concedió el destino» (art. 104.4 LCM).

Asimismo, con arreglo al art. 112 LCM, con los mismos efectos que en la suspensión de funciones:

- Los militares profesionales pasarán a la situación de suspensión de empleo por alguna de las siguientes causas:
 - Condena, en sentencia firme, a la pena de prisión del Código Penal Militar o del Código Penal, mientras se encuentre privado de libertad y sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley Orgánica 8/1998, de 2 de diciembre, de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, o a las penas, principal o accesoria, de suspensión de empleo o cargo público.
 - Imposición de sanción disciplinaria extraordinaria de suspensión de empleo...
- El militar profesional que pase a la situación de suspensión de empleo por el supuesto definido en el apartado 1.b), si la sanción disciplinaria extraordinaria ejecutada fuere posteriormente revocada con carácter definitivo, en vía administrativa o jurisdiccional, será repuesto en su destino, si a su derecho conviniere, recuperará su situación en el escalafón correspondiente y el ascenso que hubiere podido corresponderle y el tiempo transcurrido en dicha situación le será computable a efectos de tiempo de servicios, trienios y derechos pasivos.

Pero, al capítulo de los efectos administrativos debemos añadir las limitaciones para ocupar determinados destinos que el Real Decreto 456/2011, de 1 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de destinos del personal militar profesional establece como consecuencia de haberse encontrado en una de estas situaciones que acabamos de definir o ser impuesta la sanción de pérdida de destino. Así:

- El militar que haya cesado en su destino por falta de idoneidad en el desempeño de los cometidos propios del mismo no podrá ocupar destinos con cometidos análogos hasta que recupere dicha idoneidad que será verificada cada dos años a partir de la fecha de cese (art. 21.5).
- El militar que cese en la situación de suspensión de funciones por levantamiento de la prisión preventiva y pase a la de servicio activo no podrá solicitar y obtener destino si el ministro de Defensa así lo acuerda mediante resolución motivada. El tiempo de limitación no podrá exceder del momento de dictarse sentencia firme o auto de sobreseimiento (art. 21.6).
- El militar al que se le haya impuesto la sanción disciplinaria de pérdida de destino, conforme a lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley Orgánica 8/1998, de 2 de diciembre, de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, no podrá solicitar nuevo destino en la unidad, localidad o demarcación territorial específica de los Ejércitos a la que pertenecía cuando fue sancionado durante dos años. (art. 21.7).

Los efectos administrativos de una condena penal o de determinadas sanciones disciplinarias se exacerban en el caso de los militares con una relación de servicios de carácter temporal, así como en el caso de los alumnos de la enseñanza militar de formación. De manera que los compromisos de estos primeros se resuelven, es decir concluyen, con la consiguiente pérdida de la condición militar, a causa de la imposición de sanción disciplinaria extraordinaria por aplicación de la Ley Orgánica de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas o en caso de condena por delito doloso, sin que se requiera la firmeza de la sentencia (art. 118 LCM y 10.2 de la Ley 8/2006, de 24 de abril, de Tropa y Marinería).

Respecto a los alumnos de la enseñanza militar de formación pierden la condición de alumno y, por ello, de militar, salvo que la tuvieran antes de ser nombrados alumnos, entre otras, a causa de la imposición de sanción disciplinaria por falta grave de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 8/1998, de 2 de diciembre, de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, así como de sentencia firme condenatoria por delito doloso —art. 71.2 LCM, apartados, d) y e)—, y ello sin perjuicio de la apertura del expediente

extraordinario de pérdida de condición de alumno previsto en la letra c) del mismo precepto, esto es, por carencia de las cualidades en relación con los principios constitucionales y las reglas de comportamiento del militar a los que se refiere el artículo 64.1.d) y f) acreditada en expediente personal extraordinario, mediante resolución motivada y previa audiencia del interesado.

A modo de conclusión

Como podemos comprobar, sobre los militares, profesionales o no, permanentes o temporales, se ciernen un sistema punitivo más amplio y exigente que sobre el resto de los ciudadanos y servidores públicos y cuyos efectos administrativos inciden aún de forma más gravosa sobre la carrera profesional del miembro de las Fuerzas Armadas españolas, lo que exige extremar el cuidado en sus actuaciones tanto públicas, en el ejercicio de sus funciones, como privadas.

El Tribunal Constitucional reconoce así la peculiaridad del sistema punitivo militar, concretamente en referencia a la imposibilidad de suspensión de la condena por delitos militares ya que:

«Estas peculiaridades del Derecho Penal y procesal militar resultan genéricamente, como se declaró en la Sentencia 97/1985, de 29 de julio (fundamento jurídico 4.º), de la organización profundamente jerarquizada del Ejército, en el que la unidad y disciplina desempeñan un papel crucial para alcanzar los fines encomendados a la institución por el art. 8 de la Constitución [orientándose en el supuesto examinado a] preservar y reforzar, mediante una mayor severidad para con el condenado, aquellas exigencias específicas de unidad y disciplina, respondiendo este trato de desfavor a la diferente incidencia y daño que la comisión del ilícito habrá de causar en la integridad de la institución según que quien lo haya perpetrado esté o no en ella integrado. El fin así procurado por la norma, y la delimitación personal que al mismo se liga, no aparece desprovisto de razón suficiente, no siendo apreciable, por ello, la discriminación que se dice producida con la aplicación de esta norma y debiéndose, así, denegar el amparo impetrado con esta motivación.» (13).

Sin embargo, como avanzábamos, las consecuencias disciplinarias en el ámbito de las FAS por la comisión de cualquier delito doloso —o aun imprudente— no relacionado con el servicio, o los severos efectos administrativos,

(13) STC 180/1985, de 19 de dic., FJ 2. Asimismo STC 107/1986, de 24 de julio, FJ 6.

que pueden determinar incluso la pérdida de la condición de militar, tras haber sido ya condenado a una pena en atención a un régimen punitivo más estricto o a una pena del Código Penal común por un delito menos grave que no guarde relación con el servicio ni produzca especial alarma social, en atención a la escasa incidencia que produce en la imagen de las Fuerzas Armadas, resulta a todas luces, aunque admitamos la necesaria ejemplaridad del militar en su actuación, contrario a las necesarias exigencias constitucionales de proporcionalidad y razonabilidad de las medidas, aunque objetivamente satisfagan un bien jurídico protegido: garantizar la necesaria cohesión de las Fuerzas Armadas, su disciplina, así como la eficacia en el cumplimiento de sus misiones constitucionalmente asignadas *ex art. 8 CE* por parte de quienes ostentan el uso de las armas junto con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

El mismo juicio a la vista de los señalados principios constitucionales nos debe merecer la posibilidad de acordar el pase a una situación administrativa de suspensión de funciones, con la posibilidad añadida de cese en el destino, a lo que se solapan las limitaciones para ocupar determinados destinos tras la adopción de una simple medida cautelar en un proceso penal, produciendo así, a nuestro juicio un triple régimen aflictivo (aunque no sancionador) por la vía de las consecuencias administrativas mientras se tramita un procedimiento penal que no tiene siquiera por qué alcanzar la fase de vista oral.

Lo expuesto viene siendo buena muestra de la necesidad de reformar, a la luz de los principios de proporcionalidad y razonabilidad, la Ley de la Carrera Militar y la Ley de Tropa y Marinería así como la LORDFAS en diversos sentidos:

- Que el pase a la situación de suspensión de funciones en el ámbito de una investigación penal solo se produzca tras una decisión judicial, como la imputación o el procesamiento, de la que se deduzcan indicios de la comisión de hechos delictivos que, por su gravedad o alarma social producida, afecten a la imagen de las FAS, sin que el cese en el destino producido haya de implicar además limitaciones para ocupar determinados destinos antes de la existencia de una resolución judicial firme.
- Que, al igual que sucede en los regímenes de la Policía Nacional y la Guardia Civil, las consecuencias disciplinarias derivadas de la comisión de un delito, lo sean por una infracción dolosa relacionada con el servicio.
- Que respecto a los militares temporales y alumnos de la enseñanza de formación, la condena por delito doloso no sea causa automática de la pérdida de la condición militar sino que se atienda a criterios de proporcionalidad legalmente fijados como la pena impuesta, su relación con el servicio o la afectación a la imagen de las FAS, máxime teniendo en cuenta la habitualidad de que en el marco de los llamados

juicios rápidos (14) los militares acusados lleguen a una conformidad con la acusación pública o Ministerio Fiscal (asumiendo el delito cometido y una pena menor), de forma que, aunque se decretase la suspensión de la pena inferior a dos años de duración, el cumplimiento de la misma implicaría una sentencia de conformidad pero de condena en sentencia firme con todas las consecuencias administrativas que ello supone, es decir la baja en las FAS cuando se trata de militares con compromisos temporales o alumnos de formación.

BIBLIOGRAFÍA

- BASTIDA FREIJEDO, F. J.; VILLAVARDE MENÉNDEZ, I.; REQUEJO RODRÍGUEZ, P.; PRESNO LINERA, M. A.; ALÁEZ CORRAL, B.; FERNÁNDEZ SARASOLA, I. (2004): *Teoría General de los Derechos Fundamentales en la Constitución Española de 1978*, Tecnos, Madrid.
- CALAFELL FERRÁ, V. J. (1999): «Reflexiones sobre los Tribunales de honor militares a propósito de la sentencia del Tribunal Constitucional 151/1997, de 29 de septiembre», *Revista Española de Derecho Militar*, núm. 74, julio-diciembre 1999, Escuela Militar de Estudios Jurídicos, Madrid, p. 233 y ss.
- COTINO HUESO, L. (2002): *El modelo constitucional de Fuerzas Armadas*, Instituto Nacional de Administración Pública, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid.
- (2000): *La singularidad militar y el principio de igualdad: las posibilidades de este binomio ante las Fuerzas Armadas Españolas del siglo XXI*, CEC, Madrid.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, R. (2010): *Derechos Fundamentales y condición militar*, Thomson Reuters, Pamplona.
- MORENO GONZÁLEZ-ALLER, I. (1989): «La desaparición de los Tribunales de Honor castrenses en la Ley Orgánica 2/1989, de 13 de abril, Procesal Militar», *Revista Española de Derecho Militar*, núm. 54, Tomo I, julio-diciembre 1989, Escuela Militar de Estudios Jurídicos, Madrid, p. 227 y ss.

(14) Procedimiento introducido por la Ley 38/2002, de 24 de octubre, de reforma parcial de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, y que se denomina procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos (art. 795 y ss. de la Ley de Enjuiciamiento Criminal). La reforma programada del art. 118.4 LCM 2007 por el Proyecto de Ley Orgánica de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, ya decaído por la disolución de las Cámaras contemplaba una redacción más acorde con los postulados constitucionales. Señalaba así el precepto que «por la imposición de condena por delito doloso y teniendo en consideración el tipo de delito y la pena impuesta, podrá también resolverse el compromiso de los militares de complemento y de los militares de tropa y marinería durante los tres primeros años, previo expediente administrativo con audiencia del interesado.» DF 1^a, 7 del proyecto ya caducado. (BOCG nº 129-1, Congreso de los Diputados, de 10 de junio de 2011, IX Legislatura, año 2011).



EL EQUIPO DE BALONMANO *ESCUELA DE MÁQUINAS (1972-1984)* (EL MÁS LAUREADO DE LA ARMADA)

Manuel SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ



ORRÍA el segundo semestre del año 1974. Hace ya más de 38 años y parece que fue ayer, como siempre ocurre cuando traemos a la memoria las «batallitas» vividas por los que dejamos la actividad profesional hace ya un tiempo. Pero lo que voy a contar es un hito que colocó a la Armada, a través del equipo de la *Escuela de Máquinas de la Armada (Ferrol)*, en la cima nacional del balonmano a 7. Merece, por tanto, ser recordado como ejemplo a seguir y espejo para nuestros deportistas.

En el patio de Poniente de la popular Escuela de Máquinas del Cantón de Molíns (el actual Centro de Herrerías), como todas



El Cantón de Molíns y la Escuela de Máquinas.

las tardes de las jornadas laborables, una docena de hombres, marineros de reemplazo y alumnos especialistas mecánicos, efectuaban ejercicios y ensayaban jugadas de balonmano bajo la dirección y atenta mirada del entrenador recién incorporado M. A. Miragaya Pérez, inspector de Seguridad e Higiene (técnico de 2.^a) de la vecina Empresa Nacional Bazán.

Y acodados en el alféizar de las ventanas de la residencia, situada en el tercer piso del edificio de dirección, varios de los oficiales-alumnos del curso de Especialidades (1) —aquel año se habían convocado: Combustibles y Lubricantes (CL), Motores (MC) y Mantenimiento de Helicópteros (AVM)— seguíamos con interés e indisimulada admiración las idas y venidas de aquellos esforzados y humildes deportistas, cuyos supuestos «privilegios» acotaba acertadamente el director de la dependencia (2) en una entrevista periodística

(1) Capitanes de máquinas M. López Plaza, J. L. Tojo Blanco, M. Sánchez-Moraleda López y A. Pérez-Lorente Quirós. Tenientes de máquinas D. Bañuelos Martiño, A. Rodríguez Díaz e I. Rojí Lizaur. Primer teniente de la Marina portuguesa A. V. Vitorino Dias.

(2) Coronel de máquinas M. Rodríguez Couce.

recogida por entonces en la prensa local (3): «No tienen sino más bien obligaciones... entrenamientos de más de una hora diaria durante horario de francos y asistencia a los partidos en días festivos... no pueden disfrutar de franco de ría o de localidad mientras duran los campeonatos.»

Y meses más tarde, en vísperas de recoger los frutos de tanto esfuerzo y sacrificio, el entrenador Miragaya respondía en la misma línea a la pregunta de un periodista sobre si los integrantes del equipo tenían alguna consideración para eludir parte de sus obligaciones y deberes militares («todos cumplen con sus obligaciones con la Marina de Guerra... esto revaloriza más los éxitos... todos hacen la vida normal de un marinero de la Armada») (4).

En mayo de ese año 75, el equipo conseguía el ascenso automático, nada más y nada menos que a la 1.^a División nacional de balonmano a 7, para competir con otros conjuntos semiprofesionales de renombre (SEAT de Barcelona, BANESTO de Madrid, Arrate-ALFA de Eibar, ZARAUZ de San Sebastián o TEKA de Santander), después de superar un complicado y disputado camino, tanto en el Campeonato Provincial de Primera Categoría como en el Campeonato Nacional de 2.^a División. En aquella privilegiada 1.^a División permaneció el *Escuela de Máquinas* cerca de una década hasta que en la temporada 1983-84 descendió de categoría. Dos más tarde reverdecería sus laureles de campeón, compitiendo en la Primera Categoría Provincial de donde procedía.



Metopa de la Escuela de Máquinas.

Todo empezó en 1966 con la inclusión del balonmano entre las disciplinas que, con periodicidad anual, se jugaban en el campeonato del Departamento

(3) «La Escuela de Máquinas y el Balonmano», por Fraco (*La Voz*, de 4 de febrero de 1975).

(4) «Un equipo en 1.^a División lo precisa el balonmano ferrolano», por Vicentón (*Ferrol Diario*, de 15 de abril de 1975).

Marítimo del Cantábrico. Coincidiendo con ello (y tal vez influenciados por la obtención, por vez primera, del título de campeón de baloncesto del Departamento), el balonmano se empieza a practicar, a nivel interno, en la Escuela de Máquinas del Cantón de Molíns. Pronto prendió el interés en el centro escolar por la nueva modalidad deportiva, y así, los dos años siguientes (1967 y 68) se proclamó campeón del Departamento, a la par que el conjunto que representaba a este último (con mayoría de integrantes escolares) lograba el título en el campeonato de la Marina.

A principios de los 70, el patio de Poniente de la escuela bullía como escenario de partidos de balonmano, con su cancha utilizada por equipos locales (5), algún torneo provincial y, en ocasiones, por unidades de la Armada. No debe extrañar que, como consecuencia inmediata de tanta actividad, el año 1972 naciese con fuerza el *Club Escuela de Máquinas*, federándose en categoría senior para participar en todas las competiciones locales y provinciales a partir de entonces.

Ya durante la primera temporada en «sociedad» (1972-73), el *Escuela de Máquinas*, con su entrenador del momento al frente (6), cosechó sonados triunfos que se repitieron y que, lógicamente, despertaron el interés y la motivación de alumnos y dotación: campeón provincial de 1.^a Categoría (y en 1973-74 y 1974-75), I Trofeo «Marina de Guerra» (y el II en la temporada siguiente), primer puesto en la fase de clasificación para el ascenso a 1.^a División, empatado a puntos con el equipo *Viveros* de Vigo, y Trofeo a la Deportividad «Banco de Bilbao».

Al principio, antes de federarse, el equipo estaba formado por alumnos de los tres cursos de formación que se impartían en la escuela (cabo especialista, cabo 1.º y sargento), pero pronto se hizo notar la dificultad académica que suponía la «pérdida de días lectivos que la continua participación exigía y los problemas de renovación de jugadores que se presentaban con los cambios de cursos» (7). De manera que ya en la temporada 1972-73 se empezaron a reclutar en el Cuartel de Instrucción marineros de reemplazo con cualidades apropiadas o currículos «balonmanísticos», para incorporarlos a la dotación e integrarlos en el *Escuela de Máquinas* junto a los alumnos especialistas que demostraban las debidas aptitudes.

Al hilo de lo anterior, en la temporada 1973-74 se amplió el marco de actuación, al federar, preceptivamente, otro equipo en categoría juvenil, aprovechando la posibilidad de contar con los jóvenes alumnos especialistas de primer curso (16/17 años de edad). Este equipo participó en los torneos orga-

(5) Instituto de Enseñanza Media Concepción Arenal, San Fernando (OJE), Colegio Tirso de Molina, CDR Perlío, etcétera.

(6) J. Fontela López comenzó en septiembre de 1972.

(7) SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ, Manuel: *La Escuela de Máquinas del Cantón de Molíns (Crónica de 1939 a 1982)*, quinto párrafo, p. 158.

nizados por la Delegación Comarcal de Ferrol durante años, con más o menos éxito deportivo, enfrentándose a diversos conjuntos de la zona.

Y así llegamos a la temporada triunfal 1974-75. Coincidiendo con la incorporación de M. A. Miragaya como entrenador, el equipo de balonmano alcanzó su «techo» deportivo. Que haya constancia, nunca antes ningún equipo de la Armada había logrado metas tan altas compitiendo a nivel nacional.

La escalada deportiva comenzó con la disputa del Campeonato Provincial de 1.^a Categoría entre octubre del 74 y marzo del 75. A lo largo de dos fases, el equipo jugó un total de 16 partidos frente a diversos conjuntos de la comarca ferrolana (8) y del resto de la provincia (9), ganando todos.

Una vez logrado así el acceso al Campeonato Nacional de 2.^a División, hasta mayo del mismo año 75 hubo que seguir compitiendo con otros equipos, cada vez más potentes, procedentes de varias provincias limítrofes gallegas y castellano-leonesas, también en dos fases: la de sector (10) y la de clasificación (11). El *Escuela de Máquinas* volvió a proclamarse campeón en una y otra. De los nueve enfrentamientos habidos ganó ocho, cediendo solamente con el Maralli de Valladolid.

Con estas cartas de presentación llegó la hora de la verdad. En el polideportivo de Vitoria (Álava), del 30 de mayo al 2 de junio, se jugó la fase final



Alumnos especialistas (primer curso).

(8) SD Eumesa (Puentedeume), SCD Sada (Sada), CDR Perlío (Fene), Tirso de Molina y Articosta (Ferrol).

(9) AA Dominicos (La Coruña), Universitario (Santiago) y SD Eumesa (Puentedeume).

(10) Marinto (Ourense), Santa Cristina (Vigo) y Alcázar OJE (Zamora).

(11) OJE (León), Sporting (Gijón) y Maralli Kelvinator (Valladolid).



Equipo de 1.ª División (temporada 1974-75).

para el ascenso a la 1.ª División Nacional de Balonmano. Tocaba enfrentarse a otros equipos de renombre y reconocido prestigio, ya apuntados. Con dos empates y una derrota —y con el máximo goleador en sus filas (12)— el equipo escolar quedó clasificado tercero. Pero al no poder ascender el Arrate-ALFA por contar ya la sociedad con un representante en 1.ª División, el *Escuela de Máquinas* (13) acompañó en el ascenso al equipo SEAT, campeón de la liguilla. Pocas fechas después, la Federación Española concedía el Trofeo Nacional a la Deportividad al conjunto de la Armada, distinción que se repitió los dos años siguientes —hablando de distinciones, no pueden olvidarse las obtenidas en la tradicional Fiesta del Deporte que patrocinaba la Alcaldía de Ferrol, celebrada a principios del año 1976: el *Escuela de Máquinas* fue galardonado como «Mejor Sociedad Deportiva del 75», y su jugador Miguel Alejandro Redondo, el «Más destacado» de la temporada 74-75 (14)—. Unánimemente, la prensa se hizo eco del éxito deportivo. Y si a la llegada de

(12) R. Simón Rodríguez. Consiguió 24 goles. Más adelante militó en el Academia Octavio de Vigo.

(13) Chertudegui, Hernández, Rivero, Salor, Tomás, Simón, Garanechana, Rasilla, Ceballos, Miguel y García-Rivero. (*Ideal Gallego* de 3 de junio de 1975).

(14) Dos días después se despidió de la afición y compañeros en el Pabellón, por una importante lesión que le alejó de las canchas.

Vitoria el periódico local (*Ferrol Diario*) ampliaba generosamente su reconocimiento más allá de la labor de conjunto del equipo («...bajo la dirección de Miragaya pudo conseguirlo, también lo hizo posible la Dirección de la Escuela»), igualmente explícita se mostró la prensa de la capital de la provincia («...brillante éxito alcanzado por el siete de la Escuela de Máquinas de la Armada... éxito que representa y refrenda la potencialidad del balonmano departamental, donde se viene trabajando y de forma extraordinaria en pro de este deporte en la provincia») (15).

No por menos importantes podemos obviar la numerosa participación y triunfos del *Escuela de Máquinas* en otros eventos del año 75 en Ferrol, a los que fue invitado, paralelamente a su andar por las competiciones oficiales: inauguraciones del Club de Mar, del Club de Campo y del Pabellón Deportivo de la Marina, y fiestas de la Parrocheira y de la Ascensión, esta última en Santiago.

Como cabría pensar, el balance económico de tanta movilidad y responsabilidad institucional se hacía difícil de cuadrar con los recursos a los que se podía optar. Si los gastos —emolumentos del entrenador, arbitrajes, renovación del material, seguros de vida, gratificaciones a chóferes, banderines, etc.— se dispararon en esta temporada (cerca de 250.000 de las antiguas pesetas) y luego llegaron a multiplicarse, los ingresos habituales —Federación, Capitanía General, Pabellón de la Feria de Muestras, Junta de Deportes, etc.— empezaron a fluir con más dificultad, rentabilizándose al máximo las temporadas siguientes.

A partir del ascenso, la Escuela paseó su nombre representando a la Armada por todo el «escaparaté» del norte peninsular (País Vasco, Cantabria, Asturias, Castilla-León y Galicia) e incluso las islas Canarias.

En su campaña inicial en la 1ª División (de octubre del 75 a marzo del 76), el equipo contendió con otros once (16), encuadrado en el grupo I, quedando clasificado en un honroso 6.º lugar, después de ganar 10 partidos y empatar dos de los 22 jugados.

Competiendo como equipo «local», los encuentros se celebraban en el Polideportivo de la Marina con gran éxito de público y eran recogidos puntualmente por la prensa. Así ocurrió, por ejemplo, con motivo del enfrentamiento con el Zarauz, que acabó en empate (12-12): un periódico ferrolano (17) resaltaba en su crónica la numerosa hinchada presente («Abarrote total en el Pabellón de la Marina. Un considerable número de aficionados no pudo entrar. En el descanso se abrieron de nuevo las puertas...») y daba cuenta de la asistencia

(15) *Hoja del Lunes* de La Coruña, de 9 de junio de 1975.

(16) *Gaztelueta Vizcaya*, *Claretianos* y *Lasalle Calpe*, de Bilbao; *UD Arrate Alfa*, de Eibar; *Donibane*, *Salleko*, *Don Bosco* y *SD Zarauz*, de San Sebastián; *Beti ONAK*, de Pamplona; *Grupo Covadonga*, de Gijón; y *GD Teka Lasalle*, de Santander.

(17) Crónica de Vicentón (*Ferrol Diario* de 19 de octubre de 1975).



Temporada 1976-77.

de las primeras autoridades militares de la ciudad departamental. Un mes más tarde, el diario regional de más tirada volvía a incidir en lo mismo con una redacción notoriamente vibrante («Jornada tras jornada se sigue la trayectoria del siete maquinista... ambiente que rebosa el termómetro de la pasión deportiva cuando la Escuela juega en el Pabellón Deportivo de la Marina. Allí, a un solo grito de ¡Máquinas! ¡Máquinas! hace — como vulgarmente se dice — que los jugadores se partan el pecho») (18).

Por otro lado, tras el ascenso y por los continuos desplazamientos a lugares de competición no tan cercanos a Ferrol, surgió el problema logístico de encontrar alojamientos para el equipo en los nuevos destinos. La solución vino de la mano de las comandancias de Marina (Gijón, Santander y Bilbao) o a través de las unidades del Ejército de Tierra presentes en la mayoría de aquellos: el Regimiento de Caballería Almansa n.º 5 de León, la Agrupación de Intendencia n.º 7 de Valladolid, el Regimiento de Artillería Toledo n.º 35 de Zamora y el Regimiento de Infantería de San Sebastián ejercieron más de una vez de anfitriones de los deportistas escolares.

(18) Crónica de Fraco (*La Voz* de 23 de noviembre de 1975).



Gimnasia en el Patio de Poniente de la Escuela de Máquinas.

Excepto en la 1976-77, que quedó el último y tuvo que jugar la promoción de permanencia y, por supuesto, en la 1983-84, en la que descendió de categoría, el *Escuela de Máquinas* se mantuvo relativamente bien el resto de las temporadas, acabando clasificado en puestos intermedios de su grupo de la 1.^a División Nacional.

A lo largo de los años, fueron variando los contrincantes del campeonato oficial, entre los que merece citarse los que siguen, con la temporada jugada entre paréntesis: Claretianos y CH Ferroviarios (76-77); A. Octavio y OAR Coruña (77-78); B. Alcalá y UD Lucense (78-79); Ciudad Naranco y CB Canteras-Chamali (79-80); GC Covadonga (80-81); S. Atlético Redondela y U. de Coruña (81-82), o Villa Avilés y Cisne Elnosa (82-83).

A nivel amistoso, el conjunto escolar alcanzó su hora más brillante poco antes de empezar la temporada 1976-77: organizado por el Grupo de Empresas de Bazán, el 10 de septiembre del 76 se enfrentó al Club Atlético de Madrid, entonces en la cúspide del balonmano nacional (representante español en la Recopa Europea), con el afamado Juan de Dios Román como entrenador (anterior presidente de la actual Federación Española) y un plantel de conocidos jugadores internacionales (19). «El mejor cartel de todos los tiempos»,

(19) Uría, De la Fuente, Alonso, De Andrés, Madina.

decía en tono grandilocuente la prensa deportiva, que recogía también los precios de las entradas al evento deportivo (20).

Como ya apuntamos, una vez descendido la temporada anterior, el equipo *Escuela de Máquinas* volvió a jugar el Campeonato Provincial de 1.^a Categoría en la 1984-85, proclamándose campeón a la siguiente (85-86) tras enfrentarse a siete contrincantes de las zonas limítrofes (21).

Epílogo

Estas letras pretenden rendir un merecido homenaje, a pesar del tiempo transcurrido, a unos hombres y unos mandos principales y subalternos (22), capaces y animosos, que ayudaron al buen nombre de la Marina y a que la Escuela de Máquinas de la Armada fuese conocida en toda España. A la ciudad de Ferrol le supuso disfrutar durante una década de un espectáculo deportivo de alto nivel, aparte de otros beneficios crematísticos. Y a la Escuela, la creación de un envidiable ambiente deportivo, que se tradujo en «menos horas de cafetería y más asistencia de alumnos y dotación a las diversas actividades deportivas que se programaban» (23).

BIBLIOGRAFÍA

Archivo de la Comandancia-Dirección de la Escuela de Máquinas de la Armada.

Archivo particular del capitán de navío Manuel Sánchez-Moraleda López.

Archivo particular de Manuel Andrés Miragaya Pérez.

SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ, M.: *La Escuela de Máquinas del Cantón de Molíns. (Crónica de 1939 a 1982)*. Ed. Vision Libros. Ferrol, 2010.

(20) Caballeros, 60 pesetas; sras. y srtas., 40 pesetas; niños y militares sin graduación, 25 pesetas.

(21) Samanta Altea, SRCD Sada, Eumesa, U. Fene, CPS San Valentín, SD Arzúa y SCR D O'Pote.

(22) Coroneles J. Aboy Gándara (67-70), J. Beceiro Freire (70-73), M. Rodríguez Couce (73-76), L. Fernández García (76-79), J. M. Bernal Sierra (79-83) y C. Gamundi Serrano (83-86); comandantes J. J. García Pérez, F. Conde Novoa, I. Sejo Fraga y J. A. García de Paredes; subteniente S. Pardo.

(23) *Memoria sobre las Actividades Deportivas del año 1976*, de la Jefatura de Instrucción de la Escuela de Máquinas de la Armada.



FOTOGRAFÍAS CON HISTORIA

EL NIÑO NÁUFRAGO (PARTE II)

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ
Doctor en Historia Contemporánea



El regreso a España



El 31 de agosto el Gobierno americano había concedido a los miembros de la escuadra la libertad incondicional. Se nombró una comisión mandada por el teniente de navío de 1.^a Aznar, que junto al contador de navío intentaban conseguir fletar un buque para España. El día 1 de septiembre el ministro telegrafía al almirante dando permiso para contratar los vapores: «Puede V. E. contratar vapores necesarios regreso prisioneros, pero por razones sanitarias diríjense si un solo buque, á Santander, y si dos, uno á Santander y otro á Vigo» (1).

(1) Telegrama de Auñón a Cervera. Oficial. (1899). *Correspondencia oficial referente a las operaciones navales durante la guerra con los Estados Unidos*. Madrid. Imprenta del Ministerio de Marina, p. 197.



Momento del regreso de los españoles antes de embarcar en el *City of Rome*.

Según establecen las noticias del *New York Times* del día 2 de septiembre, los capitanes de navío Eulate y Concas habían estado el día anterior en Nueva



Dos momentos de la vida del campo.

York intentando contratar el buque. Tenían previsto inspeccionar el *Miguel Jover* y el *Catalina*, que habían sido apresados por los americanos, para regresar a España.



Momento de la vida diaria del campo. Fotografías tomadas desde la mar; la estancia de los españoles en el campo fue un «atractivo turístico».

También establecen que contactaron con una línea alemana, la Bowling Green, pero no tenía ningún buque disponible. Ese día comieron con algunos directivos de la compañía Krejewski, Pesant & Co., que había hecho las reparaciones necesarias del *Vizcaya* durante su anterior estancia en Nueva York en febrero de ese año. La noche la pasaron en Boonton, Nueva Jersey, regresando a Annapolis en tren en la tarde del día 2 (2).

(2) Datos procedentes del artículo del *New York Times* del 2 de febrero de 1898, titulado «Capt. Eulate in town». No los he podido constatar.



Fotografía del trasatlántico *City of Rome*.

Al día siguiente, Cervera (Almirante) responde al mensaje del ministro del día 1, dándole cuenta del buque contratado: «Comisión que envié New-York ha contratado transporte gente por 11.185 libras, pagaderas á la vista en Londres, orden Krajewski Pesant y C^a Giro contra la Comisión de Marina. Avisaré salida» (3).

El día 4 de septiembre, se aprobó el flete del *City of Rome* desde Nueva York: «Aprobado flete y siendo un solo buque, diríjase Santander y avise salida» (4). El día 8 de septiembre llegaron los heridos de Norfolk y los oficiales de Annápolis, y Cervera se lo comunica al ministro desde Nueva York: «Llegaron heridos [de] Norfolk embarcando [en] *City [of] Rome*; mañana llegarán Oficiales de Annápolis. Pasado saldrá vapor para Portsmouth [y] recogerá grueso gente. Yo salgo ahora para preparar embarque» (5). El día 10 salió el buque en demanda de Portsmouth para embarcar al resto de la Escuadra. El Almirante hizo el viaje por tierra, con objeto de preparar el embarque del grueso de la gente.

(3) *Correspondencia oficial referente a las operaciones navales durante la guerra con los Estados Unidos*. Madrid. Imprenta del Ministerio de Marina.p. 197.

(4) *Ibídem*.

(5) *Ibídem*, p. 197. Lo que va entre corchetes no estaba en el original y sí en el impreso; al contrario lo que va entrecorchetado.



Fotografías de los enfermeros españoles y americanos en el campo en Portsmouth.



Fotografía de la colección del autor que muestra la enfermería del Camp Long.

En el *City of Rome* embarcaron dos generales, ocho jefes, 70 oficiales y guardias marinas, 1.574 clases y marinería, dos oficiales del Ejército de Tierra y 21 soldados. El día 12 Cervera comunica al ministro su salida desde Portsmouth, donde habían recalado para recoger a todos los prisioneros, y pide que se pasaporte a los jefes y oficiales para sus casas: «Salimos. — Probable llegada [el] 21—. Suplico instrucciones para que Comandante Marina pasaporte Jefes [y] Oficiales para sus casas, excepto los que, nombrados por mí, llevan inmediato cargo expedición» (6).

Aquí finalizan las penurias de las dotaciones en tierras americanas. Más de 300 de ellos marchaban enfermos, y solamente dejaron a un herido en el campo, el marinero José María Vilar Cochimil, que falleció ese mismo día, haciendo un total de 31 muertos durante el cautiverio en Camp Long (7).

(6) *Correspondencia oficial referente a las operaciones navales durante la guerra con los Estados Unidos*. Madrid. Imprenta del Ministerio de Marina, pp. 197-198.

(7) *Sic* del original. Carlos Fernández me aportó el dato de ser de segundo apellido Toimil.



Sepulturas de los prisioneros españoles en Camp Long.



Fotografía del *Almirante Lobo*, que trajo repatriados los féretros para España.



Fotografía que muestra a los oficiales del campo de Seavey, junto con un oficial de los *marines* norteamericano. 1.—Paymaster Díaz. 2.—Chapplant Biesa. 3.—Ensign Boado. 4.— Lt. Guinea. 5.—Chapplan Granero. 6.—Lt. Núñez. 7.—Lt. Baxter USMC. 8.—Lt. Montesinos. 9.—Lt. Bruquetas. 10.—Lt. Cervera. 11.—Lt. Ceal. 12.—Lt. Lallemand. 13.—Lt. Calandria. (Sic del original).

Lo que fue el campo de prisioneros, está hoy en día ocupado por el edificio de la antigua prisión de la base.

Llegarían a Santander el 20 de septiembre. Pero no todos regresaron. Como vimos 31 de ellos quedaron en la isla de Seavey. Pasado el tiempo, en el año 1916, y aprovechando que el transporte *Almirante Lobo* iba a efectuar un viaje a los Estados Unidos para recoger material para el que sería primer submarino de la Armada, el *Isaac Peral*, el 3 de febrero, el Gobierno español solicita al norteamericano que los 31 muertos del campo de prisioneros pudieran ser repatriados a España (8). Una vez aprobado, en marzo se exhumaron los cadáveres, quedando los féretros cubiertos con la bandera de España hasta que se procedió a la entrega.

(8) PIÑÓN BOUZA, Ramón (2001): «Un Nedense en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando». *Revista de Neda*, núm. 4. Neda.



Momento de embarcar los españoles en el remolcador *Durham* camino del *City of Rome*. En la fotografía superior, el almirante Cervera embarcando.



Otra imagen de nuestro protagonista en el campo de prisioneros norteamericano.

El representante norteamericano en el acto fue el contralmirante Austin M. Knight, mientras que el español fue el agregado militar, coronel Nicolas Urkullu. El 12 de abril embarcaron en Portsmouth los restos de los prisioneros españoles en el transporte de la Armada, en un emotivo acto, con presencia de compañías de los buques USS *Washington*, USS *Sacramento* y USS *Southery*.

Durante 18 años las autoridades americanas habían honrado a nuestros marineros el día de la celebración de su *Memorial/Decoration Day*, decorando con la bandera de España cada una de las tumbas. Las 31 banderas fueron entregadas a las autoridades españolas antes de que los féretros dejaran la isla. Los restos llegaron a Cádiz el 3 de mayo, siendo trasladados al Panteón de Marinos Ilustres, donde hoy descansan.

El prisionero

Ya hemos hecho un recorrido por lo sucedido. Detengámonos ahora en el objeto de este artículo, reseñado en el número anterior de la REVISTA. Una vez

detectada la presencia del grumete comencé la investigación sobre su identidad. La primera pista la encontré en una página *web* norteamericana donde habla de la presencia en el campo de un niño español, que sería el preso más joven (9), de unos 12 años.

Revisando la lista oficial de repatriados en el *City of Rome*, encontré una nota al pie del marinero músico Ramón Soto Casanova, canario de nacimiento, que fue admitido voluntariamente en Curaçao el 16 de mayo de 1898. Tenía la edad de 13 años. Al parecer, se había quedado huérfano en esta ciudad y fue recogido en el *Teresa* por el Almirante.

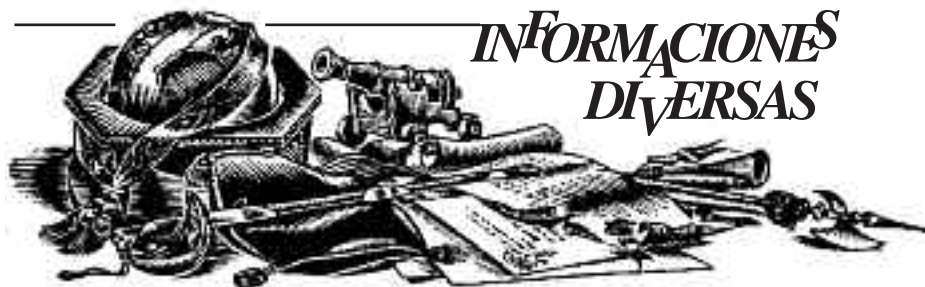
Llegó con la escuadra a Santiago, estuvo embarcado durante el bloqueo y bombardeo de la ciudad, salió a bordo del *Teresa* a la mar el día del combate, fue prisionero de los norteamericanos y siguió la misma suerte que las dotaciones, quedando preso en la isla de Seavey, de donde son las fotos que muestran su presencia.

Llegó a España en el *City of Rome* y solicitó pasaporte para Canarias. No he podido saber cuál fue su suerte posterior, pero conociendo al almirante Cervera tengo la seguridad que lo dejó a buen recaudo una vez en España.

He dejado muchas líneas de investigación sin cerrar, que nos van a permitir presentar más fotografías que nos cuenten la estancia de los demás miembros de la escuadra en los Estados Unidos en 1898. Pero eso será en capítulos posteriores.



(9) *The Spanish Prisoners of war. Held at the Portsmouth, NH, Navy Yard.* The Spanish American War Centennial website.



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



El número del mes de diciembre de 1913 se inicia con la continuación del artículo *El combate de Trafalgar*, cuya última referencia se hace en el correspondiente del mes de julio del mismo año. Le siguen el titulado *Marina*, por el capitán de Caballería, con diploma de EM, Eliseo Sanz Balza; *Manejo Marinero*

de los modernos buques de guerra (Continuación). Séptima parte. Maniobras de mar. Capítulo XXVIII. Navegar con buen tiempo; Algo sobre pensiones de los cuerpos de marina, por el contador de navío Ramon M.^a Pery, y *El artillado de las bases navales. La zona sin alcance*, por el teniente de navío Claudio L. de Lanzós y Díaz.

Las *Notas Profesionales* de Alemania, Argentina, Austria-Hungría, Chile, Estados Unidos, Francia, Grecia, Inglaterra, Japón y Rusia, elaboradas por la Sección de Información. *Bibliografía y Sumario de Revistas* completan este número.

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



El número de diciembre de 1963 se inicia con el artículo *Sí... pero más*, elaborado por el capitán de corbeta G. Díaz del Río y Romero, y continúa con *La destacada carrera naval del jefe de Escuadra D. Santiago de Liniers*, por Laurio H. Destefani, capitán de corbeta de la Armada argentina. El comandante médico J. Soler Cantó

nos presenta el artículo titulado *¿Servicio Militar o Servicio Nacional?*, al que siguen *Política y Estrategia del bloque euro-africano*, por el teniente de navío F. Fernando de Bordejé y Morencos, y *El velo*, elaborado por el capitán de Infantería de Marina P. E. Puche Gómez.

Entre los *Temas Profesionales* destacamos: *El sistema Decca*, por el capitán de navío R. Ravina Poggio; *La vuelta al mundo y algunas apreciaciones en relación con el material de salvamento*, por Gabriel Esteban Amor, capitán de la motonave *Proa Europa*; y 1963: *El balance estratégico*, por el general de división A. L. Ratcliffe del Ejército alemán.

Contiene además *Historias de la mar*, con el artículo *Cuando los dos bibliófilos más fuertes de Madrid eran dos marinos y se peleaban*, y *algo sobre el Camino de perfección, de Santa Teresa de Jesús. Miscelánea e Informaciones Diversas*, entre las que destacamos: *Visita oficial del Sr. Ministro de Marina al Departamento Marítimo de Cádiz* por L. J. C., y *La 51ª Reunión del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (C. I. E. M.)*.

El *Noticiero* y *Libros y Revistas* ponen punto y final a este número.

J. S. C.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DE DICIEMBRE

Día Año

1 1814.—En este día, la ciudad colombiana de Tulúa, fundada por el capitán Juan de Lemos y Aguirre, recibe el título de Villa.

2 1810.—Las fuerzas realistas del teniente coronel José Andrade atacan en el Tule, cerca de Tepeacoilco (Estado de Guerrero), a los insurgentes capitaneados por Ignacio Orduña y José González. Los insurgentes pierden la batalla en la loma de La Peana, dejando 80 prisioneros, entre ellos uno de los tres hermanos Orduña.

3 1520.—En este día, Cuauhtémoc, hijo de Ahuizotl, ocupa el trono de Tenochtitlán a la muerte de Cuitláhuac, quien había sucedido a Moctezuma cuando este falleció.

4 1619.—El nombre del hoy estado de Virginia debe su origen al explorador inglés Walter Raleigh en su viaje de exploración por la costa de Norteamérica. La compañía virginiana de Londres financió la primera colonia inglesa en dicho territorio, llegando en esta fecha treinta y ocho colonos ingleses.

5 1520.—El territorio de la Florida, que fue descubierto por el español Juan Ponce de León un domingo de Resurrección, fue también objeto de varias expediciones de los conquistadores españoles por su territorio. En esta fecha el papa León X erige la diócesis de Santiago de la Florida.

6 1557.—El gobernador de Chile, García Hurtado de Mendoza, mandó una escuadrilla a reconocer el estrecho de Magallanes, a cargo del capitán Juan Ladrillero. La expedición sufrió una violenta tempestad, refugiándose en una bahía en la costa oriental de la isla de la Campana, sobre el canal de Fallos que la separa de la isla Wellington. En esta fecha la expedición recomienza su viaje de exploración.

7 1636.—En esta fecha, la ciudad ecuatoriana de Guayaquil, sufre un incendio general que dejó a gran parte de su población sin hogar.

8 1596.—Amenazado por el sogún de Japón, Toyotomi Hideyoshi, el gobernador de Filipinas, Gómez Dasmariñas, envía como embajador al franciscano Pedro Bautista. Impresionado Hideyoshi por la humildad del fraile, le favoreció en su evangelización, aunque influenciado el nipón por las envidias de sus consejeros manda arrestar a Pedro Bautista en esta fecha.

9 1579.—Nace en este día Martín de Porras, hijo del noble español de la Orden de Alcántara Juan de Porras y de una muchacha mulata, Ana Velázquez, natural de Panamá, que residía en Lima. En la actualidad es un santo peruano de la Orden de los Dominicos y primer santo negro de América.

10 1537.—En esta fecha, por cédula real, se reconoce para «honores y heredar» a Francisca Piza-

ro, hija del gobernador del Perú Francisco Pizarro y de la princesa inca Inés Huaylas Yupanqui.

11 1600.—En este día, el navío *San Diego*, al mando de Antonio de Morga, junto al patache *San Bartolomé* y dos pequeñas galeras, con más de 450 hombres, salen de Manila para enfrentarse a la flota holandesa de Olivert Noort, que hostigaba las Filipinas.

12 1771.—En esta fecha llega a la ciudad de Guadalajara el clérigo fray Antonio Alcalde y Barriga, nuevo obispo de la diócesis de Nueva Galicia, a quien se le considera como el principal responsable de la fundación de la Universidad de Guadalajara, en el hoy estado de Jalisco.

13 1547.—El conquistador de Chile, Pedro de Valdivia, ante las noticias recibidas de Juan Bautista Pastene sobre la guerra civil del Perú, sale del puerto de Valparaíso a bordo del buque *Santiago* para ponerse a disposición del representante real Pedro de La Gasca.

14 1762.—Durante la colonización española de las Filipinas fueron acometidas varias rebeliones contra España. En esta fecha, durante la invasión británica de Manila, Diego Silang declaró la independencia de Illocandia, llamando al nuevo estado Illocos Libre y proclamando Vigan como su capital.

15 1547.—Pedro de Valdivia, en su viaje a Perú a bordo del buque *Santiago*, llega al puerto de Coquimbo. Valdivia bajó a tierra y reunió al Cabildo de la ciudad de La Serena y, después de exponer los motivos de su viaje, hizo reconocer a Francisco de Villagrán por su reemplazante en el gobierno de Chile.

16 1811.—El cura de Jantetelco, del hoy Estado de Morelos, Mariano Matamoros, que se había rebelado contra el gobierno realista, se presenta al general Morelos en Izúcar (Puebla) para luchar por la independencia de México.

17 1492.—Estando Colón fondeado con sus naves en La Española, llega una canoa de indios de la isla de la Tortuga a comercializar con los españoles. El cacique de la isla Guacanagari, que se encontraba en la playa, los rechazó violentamente.

18 1555.—En esta fecha, Lope de Landa, uno de los regidores de la ciudad chilena de la Concepción, se presenta al Cabildo de Santiago para informar de los peligros que corría la ciudad ante el hostigamiento de los mapuches y para pedir auxilios que enviar en su socorro.

19 1520.—Las tres naos, *Trinidad*, *Victoria* y *Concepción*, que quedaban de la Armada del descubrimiento de Magallanes, navegan por el Pacífico en demanda del Maluco. Pasan entre las islas de Juan Fernández y las de San Félix sin haberlas visto, navegando a rumbos cercanos al oeste-noroeste con vientos favorables y mar gruesa que aumentaban sus penalidades junto a la escasez de víveres que tenían.

20 1541.—En esta fecha se acuerda en Pachacamac el convenio entre el gobernador del Perú, Francisco Pizarro, y el adelantado Pedro de Alvara-

do, quien cedía parte de sus hombres, sus navíos y pertrechos de su expedición a cambio de 120.000 castellanos de oro.

21 1591.—Muere en Madrid Pedro Moya de Contreras, arzobispo de México y sexto virrey de la Nueva España, quien trabajó en beneficio de los indios y castigó a los oidores corruptos de la Audiencia de México. Fue presidente del Consejo de Indias y murió tan pobre que Felipe II tuvo que mandar pagar sus funerales y sus deudas.

22 1574.—En esta fecha la Universidad de Lima es puesta bajo la advocación de San Marcos y se traslada a la calle de San Marcelo en la capital.

23 1511.—Establecido Vasco Núñez de Balboa en la ciudad de Santo Domingo en La Española, se gana el favor de Diego Colón, hijo del almirante, que gobernaba aquellos territorios y concede a Balboa la gobernación del Darién.

24 1603.—La comuna de Nacimiento, situada en la región del río Biobío, al sur de Santiago, fue utilizada como fuerte de avanzada y última frontera de Chile. En esta fecha, el gobernador de Chile, Alonso de Ribera, le da oficialmente su nombre.

25 1578.—El célebre pirata inglés Francis Drake, en su segundo viaje de piratería por las posesiones españolas de América, desembarca y saquea la ciudad chilena de Valparaíso.

26 1544.—Estando al frente de Panamá el licenciado Pedro Ramírez de Quiñones, Hernando de Bachicao tomó la ciudad y ejerció el dominio del país como teniente de Gonzalo Pizarro, rebelado en el Perú.

27 1553.—El capitán Diego de Maldonado, jefe del fuerte de Arauco, del cual partió Valdivia dos días antes a su derrota en Tucapel, ante la noticia de la muerte de Valdivia evacúa el fuerte y se dirige a la ciudad de Concepción.

28 1539.—El gobernador del Perú, Francisco Pizarro, hallándose en el Cuzco, reúne en su casa a los conquistadores españoles, y amigos suyos, Pedro Sancho de la Hoz y Pedro Valdivia, y los induce a celebrar un contrato de compañía para la conquista de Chile.

29 1529.—Fray Toribio de Benavente (Motolinia) sepulta en el altar mayor de la iglesia de Ixcateopan (hoy Estado de Guerrero) al rey y señor Cuauhtémoc.

30 1502.—Nombrado Nicolás de Ovando gobernador de La Española en sustitución de Francisco de Bobadilla, en esta fecha sale de España al mando de una gran flota con 1.200 hombres.

31 1676.—En esta fecha la provincia de Maracaibo se separa de la provincia de Venezuela y se agrega a la de La Grita, Mérida.

CAPITÁN JIM

SUSCRÍBASE A
REVISTA GENERAL DE MARINA
FUNDADA EN 1877

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

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

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

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

Por el periodo de un año, a partir del mes de _____

Indefinidamente (mínimo un año), a partir del mes de _____

Nombre Primer apellido Segundo apellido

Domicilio, calle, plaza Número Piso Cód. Postal

Ciudad Provincia Teléfono

Correo electrónico DATOS BANCARIOS

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA

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

VIEJA FOTO



Inundación en la Comandancia de Marina del Miño, 1906.
(Foto: Domingo Piñero Puerto).



MARINOGRAMA NÚMERO 487

Por TAL

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

Un poema marinero. Al final el nombre del autor.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Man.: conjunto de vueltas de cabo, comúnmente delgado, que sirve para unir dos cabos o el chicote de uno en determinado punto del mismo o en otro sitio, y en general para sujetar un objeto a otro
- B.—Pesca: con este nombre se denomina una fisga empleada en Galicia, especialmente en el Miño y en las Rías Altas, para clavar anguilas, lampreas y otros peces desde embarcaciones a propósito.
- C.—Pesca: cabo de tiro de una red de pesca, especialmente el del arte de arrastre
- D.—Met.: dícese del viento que alterna en su dirección y fuerza, cambiando de un lado a otro en la primera y aumentando o disminuyendo de intensidad con frecuencia
- E.—Man.: une dos cabos, cadenas o cables mediante nudos o costuras

33 8 72 2 65 10

9 26 13 1 19 107 55 90

7 16 45 102 71 31 20

3 32 28 15 98 43 95 66

38 47 18 74 12 44

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.



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, p. 90.

24.827.—Bergantines de Indias



Conocidos son los 13 bergantines que Cortés construyó y utilizó en la conquista de «la gran ciudad de México» o los dos que igualmente fabricó Orellana en su recorrido por el río Napo, tributario del Amazonas.

Fernández Duro se maravilla de la facilidad con las que los conquistadores construían estos bergantines, y no es para menos. De los de Orellana dice que se forjaron más de 2.000 clavos de las herraduras, frenos y cadenas de los caballos sin haberlo ensayado nunca e improvisando la fragua y los fuelles, hechos estos del cuero de las botas. Además tuvieron que hacer acopio de carbón, resinas, fundir grasa de animales e ingeniarse para preparar



Hernán Cortés.

algodón, de manera que sirviera a las aplicaciones de calafate.

Bernal Díaz del Castillo, en su *Historia verdadera de la conquista de Nueva España*, dice de los de Cortés que «salieron tan buenos y veleros como si estuvieran un mes en tomar los gálibos...», aunque tenía más medios que Orellana, ya que «despachó Cortés a la Villa Rica por mucho hierro y clavazón de los navíos que dimos al través, y por anclas y velas y jarcias y cables y estopa y por todo aparejo de hacer navío, y mandó venir a todos los herreros que había... y hasta las calderas para hacer brea y todo cuanto antes habían sacado de los navíos trajo con más de mil indios... Pues como no teníamos pez para brear, ni aún los indios lo sabían hacer, mandó Cortés a cuatro hombres de la mar que sabían de aquel oficio que en unos pinares cerca de Guaxalcingo, que los hay buenos, fuesen a hacer la pez».

G. V. R.

24.828.— El *Mayflower II*



El 11 de noviembre de 1620 el *Mayflower* arribó a las costas de

Massachussets (Estados Unidos), llevando a bordo a los llamados Padres Peregrinos, que habían zarpado de Plymouth (Inglaterra) el 6 de septiembre. Estos fueron los primeros colonos que se establecieron en esas tierras y constituyeron la colonia de Plymouth.

De este barco mercante se conocen pocos datos: era antiguo para su época y portaba gavias, tenía unas 180 toneladas de capacidad y en ese viaje transportó a 102 personas, sin contar su dotación.

Basándose en los barcos mercantes de un tamaño similar de principios del siglo XVII en los astilleros de Devon (Inglaterra), entre 1955 y 1956, construyeron una nave de tres palos que recibió el nombre de *Mayflower II*. La iniciativa de esta construcción se debió al inglés Warwick Charlton, con la idea de simbolizar los lazos de unión entre el Reino Unido y los Estados Unidos. Este propósito empezó a fraguarse en 1950 y pudo realizarlo al contar para su financiación con donaciones privadas en Inglaterra y con la colaboración de la Plymouth Plantation, el museo de Massachussets dedicado al homenaje de la colonia que fundaron los Padres Peregrinos.

El *Mayflower II* zarpó de Plymouth para Massachussets el 20 de abril de 1957 y, tras recorrer varios puertos de la costa este de los



Mayflower II.

Estados Unidos, se quedó en el Museo Plymouth Plantation, donde se le puede contemplar en la actualidad.

J. J. P. C.

24.829.— Visita



La que realizó a Mahón el primer presidente de la II República, Niceto Alcalá-Zamora, al que acompañaba el ministro de Marina (José Giral Pereira) y Obras Públicas en los primeros días del mes de abril de 1932.

Embarcado el mandatario en el crucero *Almirante Cervera*, que lucía el pendón presidencial, entró en el puerto el día 3 pasadas las nueve de la mañana escoltado por los destructores *Sánchez Barcáiztegui* y *José Luis Díez*, que, por cierto y como curiosidad, embarrancarían en Ibiza al día siguiente.

La división naval fue acompañada en su arribada por la motonave *Ciudad de Mahón*, donde se embarcaban numerosos pasajeros, y dos submarinos de la clase *C* que, afectos a la base naval, zarparon horas antes de sus

fondeaderos con el fin de salir a su encuentro.

En la imagen que acompañamos, realizada por el fotógrafo J. Sbert Pretus, quedó inmortalizado aquel momento, y aparte de la vista de través del crucero observamos en primer plano a la dotación del sumergible *C-2* que se encuentra rindiendo honores.

A. A. A.

24.830.— Tiempos de crisis



Puede que suene muy actual el tema, pero vamos a hablar de 1809.

En noviembre de ese año, la Secretaría General del Consejo Supremo de España e Indias dirigió escrito a los ayuntamientos recabando información de las fechas de posesión de corregidores o alcaldes y emolumentos que percibían. El alcalde mayor de Ferrol, don Manuel Antonio Saavedra, aprovechó para poner de manifiesto su poco envidiable situación: por una parte, en 1794 S. M. había creado el cargo de gobernador político y militar de Ferrol; lo fue en aquel entonces Diego Contador, jefe de escuadra, a quien se le asig-



Crucero *Almirante Cervera* en Mahón, 1932. (Foto: colección A. Anca Alamillo).

naron mil ducados del arbitrio de la villa, por razón del mando político, y por ese motivo, al alcalde mayor se le rebajó a seiscientos. Aunque en 1806 se aumentó el sueldo del alcalde en doscientos ducados, la contestación del ayuntamiento decía que los emolumentos eran cortísimos por las jurisdicciones privilegiadas que había en el departamento. Se señalaba también que al actual alcalde mayor, a consecuencia de producirle tan poco su destino y de ser ese pueblo desorbitadamente caro, se hallaba privado de poder sostener su carácter con el honor que se correspondía.

P. G. F.

24.831.—Comparación



La que la Sociedad Española de Construcción Naval hizo en 1929, diez años después de inaugurarse el Palacio de Comunicaciones en la capital de España, con la silueta de un crucero de la clase *Príncipe Alfonso*, que según se aprecia en la imagen que acompañamos superaba en su eslora a la imaginaria que tendría el edificio si su planta hubiera sido construida enteramente en un plano horizontal.

Como conocerá el lector, hace pocos meses fue rehabilitado siendo en la actualidad sede del consistorio madrileño.

A. A. A.

24.832.—Magnanimidad en la victoria



La de Fadrique de Toledo, quien al tomar a los holandeses San Salvador de Bahía permitió al jefe, capitanes y oficiales salir con sus cajas de ropa y espadas y a los soldados con sus mochilas. También proporcionó a todos pasaportes, embarcaciones y raciones a cambio de la palabra de no tomar las armas hasta regresar a su país.

En las relaciones holandesas del combate se puede leer: «Bien nos sucedió que caímos en las manos del excelentísimo príncipe D. Fadrique de Toledo, a quien verdaderamente se debe mucho loor por muchas virtudes que en él hay y principalmente por la singular en aquella edad, prudencia y clemencia hasta con el enemigo vencido, en la cual se aventaja a todos los pasados».

Los cronistas españoles consignan que los holandeses, una vez en su patria, ensalza-



Crucero *Príncipe Alfonso*.

ron de tal manera la figura de don Fadrique que les fue impuesto silencio a fin de mantener al pueblo en la creencia de las atrocidades españolas que alimentaban su odio hacia los nuestros. Aún así, tres de aquellos oficiales acabaron sirviendo en nuestra Armada.

G. V. R.

24.833.—Cuerpo de Blandengues



Los organismos y unidades castrenses, incluyendo buques de guerra, acostumbran a llevar nombres de Dragones, fragata *Relámpago*, etc. Por eso sorprende, al leer publicaciones militares antiguas, encontrar nombres de unidades que significan justo lo contrario, como es el título de esta miscelánea. El Cuerpo de Blandengues fue creado en 1752 y estaba formado por soldados armados con lanza, que defendían los límites de la provincia de Buenos Aires. En 1799 fue creado también el Cuerpo de Blandengues para la frontera de Montevideo.

P. G. F.

24.834.—El paco



La acepción de la palabra «paco» designando a un moro armado de fusil que, en solitario y escondido esperaba pacientemente la oportunidad de dispararle a un soldado español, nació en tierras africanas en las filas de nuestro Ejército. Su origen está en la onomatopeya del sonido seco (pac) que produce un disparo cercano.

Posteriormente el vocablo se generalizó aplicándolo a todo individuo que actúa en análogas circunstancias. El «paco» podemos considerarlo sinónimo de «francotirador».

El Diccionario de la Real Academia Española recoge las palabras «paco», «paqueo» y «paquear».

J. J. P. C.

24.835.—



En 1795 se regula por primera vez un botón patrón para usar por todos los cuerpos de la Armada (R. O. de 29 de noviembre de 1795.). Es un botón plano fabricado en cobre, y en casos bañado en oro, con la inscripción «REAL MARINA» o bien con la forma abreviada de REAL como R^L. El modelo siguiente fechado en la Guerra de la Independencia, con un ancla de cepo inclinado, cabo y orla elíptica que se acerca mucho en apariencia a los que se visten en la actualidad. Paradójicamente los dos modelos se fabricaron en Inglaterra a pesar del largo periodo de enemistad con España.

M. G. d C.

24.836.—



Es conocida la sustitución de la coca del Cuerpo General por una estrella de cinco puntas durante la Segunda República. Pero esta no será la única estrella que adornará las bocamangas del uniforme. En 1937 se crea un *distintivo de mando* en forma de estrellas bajo los galones de la bocamanga. Una estrella, los comandantes de flotilla antisubmarina y los jefes de Estado Mayor de flotillas de destructores y de la defensa móvil; dos, los comandantes de cruceros, los jefes de flotilla de destructores y el jefe de Estado Mayor de la Flota; tres, los mandos de categoría de contralmirante de la Armada, y cuatro, los de vicealmirante (Circular de la Subsecretaría de Marina del 4 de diciembre de 1937).

Ni comentar las dificultades que tendrá la soldadesca del Ejército de Tierra para digerir esta combinación de galones: *un coronel con estrella de alférez al que llaman comandante*.

M. G. d C.

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

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

Nombre y apellidos

NIF

Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

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

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

Número de ejemplares que desea

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

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

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

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:	
ISBN (si se conoce):	Nº de ejemplares:
Apellidos y nombre:	
NIF:	Teléfono:
Dirección:	
Publicación:	
Código Postal:	Provincia:
Email:	
Dirección de envío: (solo si es diferente a la anterior)	
Apellidos y nombre:	NIF:
Dirección:	Provincia:
Código Postal:	Provincia:



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

La Mar en la Filatelia



LA EXPOSICIÓN DE CHICAGO DE 1893 Y SUS SELLOS

La Exposición de Chicago

En el año 1851 se celebró la Feria del Palacio de Cristal de Londres, que fue la primera gran exposición del siglo XIX y tuvo un destacado éxito. A partir de entonces se empezaron a celebrar otras grandes ferias y exposiciones, como la Exposición del Centenario de Filadelfia de 1876, la Exposición Universal de Barcelona de 1888 o la Exposición Universal de París de 1889, que alcanzaron mucha fama y prestigio y animaron a los países a organizar nuevas muestras, rivalizando para ver quién organizaba la mejor.

En los Estados Unidos hacía ya tiempo que se debatía en qué ciudad se iba a celebrar la Exposición Universal de 1893 y cuál debía ser el tema central del evento. En 1880 ya se había comentado la posibilidad de que girara en torno al descubrimiento de América, puesto que su cuarto centenario iba a tener lugar el año anterior al de la muestra. La idea fue tomando cuerpo, se asentó en la opinión pública y, tras diferentes estudios, el tema elegido fue: «Colón y el Descubrimiento». Para la elección de la sede de la exposición,



Un centavo. Colón avista tierra.

tras ocho votaciones, el Congreso de los Estados Unidos seleccionó la ciudad de Chicago por 157 votos, quedando en segundo lugar Nueva York con 107, seguida por San Luis con 25 y Washington DC con 18.

La Exposición Universal de Chicago se celebró en el Parque Jackson, del 1 de mayo al 31 de octubre de 1893. Y aunque desde el 21 de octubre de 1892 se venían celebrando ceremonias dedicadas a la feria, en realidad



Tres centavos. Buque insignia de Colón.



Cuatro centavos. Flota de Colón.

las atracciones se abrieron al público el 1 de mayo del año siguiente. Además de recordar y conmemorar el cuarto centenario de la llegada de Cristóbal Colón a América, la magna muestra sirvió para decirle al mundo que la ciudad había alcanzado una importante pujanza económica y se había recuperado del enorme incendio que la había asolado en 1871. Fue la última y mayor Feria Mundial del siglo XIX, y se reveló como el mayor acontecimiento de la historia en celebraciones de este tipo. Tuvo unos 27 millones de visitantes —casi un cuarto de la población de los Estados Unidos por aquel entonces— y su impacto fue muy importante en todos los campos: cultural, económico, político y social.

Con motivo de dicha exposición y del cuarto centenario del Descubrimiento, el Servicio de Correos de Estados Unidos emitió a principios de 1893 una serie de sellos que recoge diferentes momentos de la vida de Colón y de sus viajes. Fue una magnífica serie que merece ser recordada, ya que pasados los 120 años de su emisión sigue despertando la curiosidad y el interés de coleccionistas e historiadores.

La serie de sellos

La emisión, que con frecuencia es conocida como «los Colombinos», consiste en un conjunto de 16 sellos de correos dedicados a Colón y al Descubrimiento. Fueron los primeros conmemorativos emitidos por los

Estados Unidos y la primera gran serie conmemorativa emitida en el mundo. También fue la primera con temas de mar.

Los primeros 15 sellos fueron emitidos y puestos en circulación el 2 de enero de 1893, el número 16 (de facial ocho centavos) se emitió en marzo del mismo año y se vendió por todo el país sin que en ningún momento su venta se hubiera restringido solo a la exposición. Los faciales son de uno, dos, tres, cuatro, cinco, seis, ocho, 10, 15, 30 y 50 centavos, y uno, dos, tres, cuatro y cinco dólares, por lo que el total de los 16 sellos suma 16,34 dólares, que era una importante cantidad de dinero para la época. Como es lógico, de los más caros, sobre todo del de cinco dólares, se vendieron muy pocos. Cuando la serie se retiró de la circulación el 12 de abril de 1894, los sellos que no se habían vendido fueron destruidos.

La emisión tuvo éxito y los sellos se



Seis centavos. Bienvenida a Colón en Barcelona.



Treinta centavos. Colón en La Rábida.



Dos dólares. Colón encadenado.

vendieron bien, pero despertaron opiniones encontradas, en las que hubo voces que se levantaron en contra. Como ejemplo se puede citar una organización creada para protestar contra estos sellos que decía que la Exposición de Chicago no tenía suficiente entidad como para ser recordada en sellos de correos. Otras voces se levantaron contra la especulación que dicha serie suponía de cara al reciente mercado filatélico.

Por estas y otras razones, en un principio el precio de los sellos en el mercado se mantuvo bastante estable, pero con el tiempo fue aumentando, y hoy una serie puede sobrepasar tranquilamente los 10.000 dólares.

Descripción de los motivos

Los motivos o imágenes que aparecen en los diferentes sellos han sido extraídos de diferentes obras producidas por varios artistas. Además de los sellos en sí, hay alguna variante de color que no se cita por cuestiones de espacio, y por la misma razón solo se reproducen algunos de los sellos de la serie. Los motivos de los 16 sellos son los siguientes.

— Un centavo. Representa la escena «Colón avista tierra», basado en un cuadro del pintor inglés William Powell (1819-1909).

— Dos centavos. Muestra «El desembarco de Colón», del pintor neoclásico estadounidense John Vanderlyn (1776-1852).

— Tres centavos. Titled «Buque insignia de Colón», muestra a la nao *Santa María*, tomada de un grabado español.

— Cuatro centavos. Reproduce «La flota de Colón», pintado por el español Rafael Monleón (1843-1900) y conservado en el Museo Naval de Madrid. Este ya fue comentado con anterioridad en esta sección (1).

— Cinco centavos. Muestra la escena «Colón pidiendo ayuda a Isabel», basado en un cuadro del checo Václav Brožík (1851-1901).

— Seis centavos. Muestra la «Bienvenida a Colón en Barcelona», tomada de una obra del escultor neoclásico norteamericano Randolph Rogers (1825-1892), realizada para una de la puertas del Capitolio de los Estados Unidos.

— Ocho centavos. Este sello, emitido en marzo de 1893, representa la «Reconciliación de Colón», tomada de una obra del pintor español Francisco Jover Casanova (1836-1890).

— Diez centavos. Representa la escena «Colón presentando nativos», tomada de un mural del italiano Luigi Gregori (1819-1891), para el edificio de administración de la Universidad de Nuestra Señora (Estados Unidos), tras su reconstrucción después del incendio sufrido en 1879.

(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «La Flota de Colón». *La Mar en la Filatelia*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Noviembre 2003, pp. 693-696.



Cinco dólares. Efigie de Colón.

— Quince centavos. Reproduce la escena «Colón anunciando su descubrimiento», del pintor español R. Balaca (1844-1880).

— Treinta centavos. Presenta a «Colón en La Rábida», de un cuadro del pintor español Felipe Masó (1851-1929).

— Cincuenta centavos. Muestra la escena «Llamada a Colón», tomada de una obra del pintor estadounidense Augustus Goodyear Heaton (1844-1930).

— Un dólar. Escena basada en el cuadro del pintor español Antonio Muñoz Degrain (1840-1924) «Isabel donando sus joyas».

— Dos dólares. Muestra la escena «Colón encadenado», tomado de una obra del pintor nacido en Alemania y nacionalizado en los Estados Unidos Emanuel Leutze (1816-1868).

— Tres dólares. Tomado en un cuadro del pintor español Francisco Jover Casanova (1836-1890), muestra la escena «Colón describiendo el tercer viaje».



Hoja bloque de 1992.



Tarjeta postal de la Feria de Chicago de 1893.

— Cuatro dólares. Presenta a «Isabel y Colón». La imagen de Colón fue tomada de un cuadro del italiano Lorenzo Lotto (1480-1556).

— Cinco dólares. Muestra una efigie de «Colón» original del grabador y pintor Alfred Jones (1819-1900), nacido en Inglaterra y muerto en Estados Unidos.

Emisión de 1992

Con motivo del V Centenario del Descubrimiento de América, el 22 de mayo de 1992, España, Estados Unidos, Italia y Portugal efectuaron una emisión conjunta, que consistió en seis hojas bloque con motivos extraídos de los sellos de la serie emitida por los Estados Unidos en 1893. Cada hoja bloque tiene un sello y se completa con viñetas que reproducen los restantes sellos de la

citada serie, teniendo como fondo una escena de la vida del Colón.

Los sellos

Los sellos de correos de la emisión de Chicago 1893 forman una bella serie de 16 ejemplares monocromos, magníficamente grabados, que 120 años después de su impresión conservan toda la frescura que tenían en la fecha de su emisión.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Genesis
HESPERIDA,
LO QUE TE MERECES



EN GÉNESIS HAY UN SITIO ESPECIAL RESERVADO PARA TI

Con Genesis coche podrás cuidar de tu vehículo con **coberturas muy completas pensadas para las necesidades del día a día**. Además, disfrutará del **asesoramiento experto** de nuestros profesionales y una **atención ágil y preferente**.

Y ahora, solo por ser personal militar y civil del **MINISTERIO DE DEFENSA**, le ofrecemos a ti y a tus familiares de primer grado que vivan en su domicilio, unas **condiciones únicas en el precio de tu seguro**:

40 € REEMBOLSO
EN METÁLICO
al contratar
una póliza
a todo riesgo.

25 € REEMBOLSO
EN METÁLICO
al contratar una
póliza a todo riesgo.

10 € REEMBOLSO
EN METÁLICO
al contratar una
póliza a todo riesgo.

SÓLO DEL 01/11/2018 AL 31/01/2019



¡CÁMBIATE A GÉNESIS Y OCUPA EL LUGAR QUE TE MERECE!

PIDE TU PRESUPUESTO:



91 273 79 91
o al 902 627 439

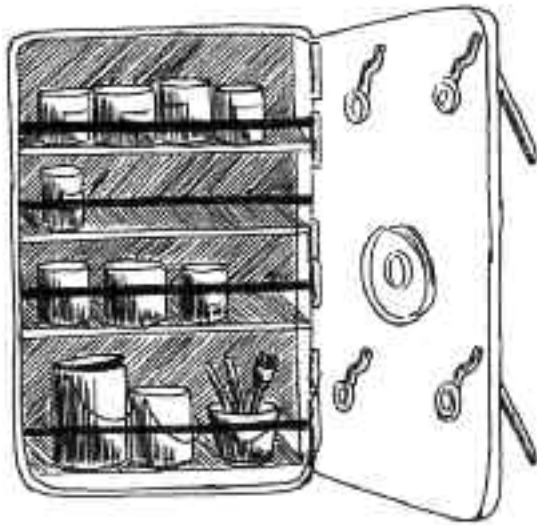


www.genesis.es/defensa



Para más información contacta con
Susana Rodríguez
susana.rodriguez@genesis.es

El presente no constituye un contrato de seguro. El precio de las pólizas de seguro de todo riesgo de Genesis depende de la póliza. Consultar condiciones en www.genesis.es. El precio de las pólizas de seguro de todo riesgo de Genesis depende de la póliza. Consultar condiciones en www.genesis.es. El precio de las pólizas de seguro de todo riesgo de Genesis depende de la póliza. Consultar condiciones en www.genesis.es.



Pañol de Pinturas

JOSÉ MARÍA CANO TRIGO

En ocasiones tenemos la satisfacción de presentar en este *Pañol* a personas que, además de enseñarnos su actividad artística, nos dan al mismo tiempo un estimulante ejemplo de cómo los trienios no son un obstáculo para seguir trabajando con entusiasmo, manteniendo en todo momento esa juventud, que no se ve, pero que se adivina en su vitalidad.

Nuestro protagonista de hoy, José María Cano (San Fernando, Cádiz, 1925), es poseedor de una abrumadora hoja de servicios que resumiremos para evitar que su completa transcripción no nos deje espacio para el principal motivo de esta crónica, que es su faceta pictórica.

Ingresó en la Armada en 1947 como cartógrafo y embarcó para realizar su labor como tal en los buques *Tofiño*, *Uad-Kert*, *H-3* y *Malaspina*, trabajando en el mar de Alborán, costas españolas del Mediterráneo, estrecho de Gibraltar, islas Canarias y costas



José María Cano Trigo.



Punta Anaga.



Escudo del Observatorio.

del Sáhara hasta las islas de Cabo Verde. Igualmente ha desempeñado destinos en el Instituto Hidrográfico, donde fue profesor y jefe del Servicio Histórico; en el Observatorio Astronómico de la Armada y profesor de la Escuela de Estudios Superiores en Ciencias Físico-Matemáticas hasta su retiro en 1990. Ha participado en numerosos congresos, publicando sus trabajos en la *Revista de Historia Naval*, *REVISTA GENERAL DE MARINA* y *Revista de Marina de Chile*. Es secretario general de la Real Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes, e igualmente pertenece a la Asamblea Amistosa Literaria.

Como podemos deducir de las actividades y trabajos que acabamos de relatar, parece inevitable que José María Cano estuviese de alguna



Punta del Boquerón.

manera implicado en el mundo del arte y especialmente en el de la pintura.

Durante las navegaciones, una vez terminada la jornada, al fondear tenía tiempo para dibujar las calas y lugares cercanos al buque; en esta ocasión acompañamos un tema obtenido en esos fondeos, que más adelante comentaremos.

Su afición a la pintura le llevó a realizar los Estudios Superiores de Bellas Artes (hoy licenciatura) en la Universidad de Sevilla, que abandonó poco antes de concluir por falta de tiempo.

Uno de sus interesantes trabajos consistió en trazar los planos de Baelo Claudia (*) antes del comienzo de las excavaciones.

(*) La antigua ciudad de Baelo Claudia está situada en la ensenada de Bolonia, en la pedanía tarifeña de Bolonia, a unos 22 km al noroeste de la ciudad de Tarifa, en la provincia de Cádiz, dentro del actual Parque Nacional del Estrecho. El estudio de sus restos arquitectónicos muestran su origen romano de finales del siglo II a. de C., observándose ya desde esa época una gran riqueza que la convertiría en un centro económico importante dentro del área del Mediterráneo.

Volviendo de nuevo a sus obras pictóricas y según indicábamos, José María envía un dibujo que representa una cala al sur de punta Anaga, en la isla de Tenerife; en este trabajo podemos adivinar mucha soltura dibujando, base para la pintura, donde utiliza la claridad de tonos suaves que alternan con sombras y que dan esa sensación de relieve y también de profundidad a los últimos promontorios; una mar resuelta con soltura en donde muy pocos pero suficientes toques de blanco nos hacen ver su brío sobre la agreste costa.

La fotografía del segundo cuadro que recibimos de Cano es una acuarela que describe la punta del Boquerón y el islote y Castillo de Sancti Petri; está realizado con tonos suaves y donde se hace un uso exquisito de los difíciles blancos, y una bruma que nos lleva nostálgicamente a tiempos pasados. Esta obra es propiedad de una de las hijas de José María y la pintó cuando nuestro protagonista contaba ya con 86 años.

Un tercer trabajo consiste en un mural que colocó en su casa, de tres por dos metros, realizado con témpera y utilizando yema de huevo como disolvente; representa a don Quijote y Sancho Panza dialogando posible-



Don Quijote.

mente, en un intento del último para convencer al hidalgo de no atacar a los molinos que aparecen en la lejanía; obra de gran esfuerzo y audacia en su colorido.

Finalmente acompañamos una reproducción de la obra de la que Cano se siente más orgulloso; el diseño del escudo del Real Observatorio de Marina que proyectó y dibujó a petición de su director, almirante Orte Lledó; este dibujo original lo conserva Cano, pues al cesar el almirante se lo llevó a su casa y al fallecer las hijas lo devolvieron a su autor, que lo recibió con gran emoción. El dibujo, dentro de su complejidad, es de una gran limpieza, y sus componentes reflejan

con mucha precisión los útiles de trabajo de los estudiosos en sus futuras investigaciones en nuevos y fructíferos descubrimientos para el género humano.

Con mi admiración por su trabajo constante, su ánimo permanente que se desprende de sus cartas y su bagaje artístico indudable, un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA





ESCUDOS DE LA ARMADA



Flotilla de Submarinos. FLOSUB

Un submarino de oro, con armamento y antenas de plata, sobre el casco una piedra de gules; entre ramas de laurel, en sinople, nervadas y frutadas, unidas por sus troncos con un lazo de oro y libres las puntas que tienden a cerrarse en la parte superior. Al pie una cartela, en oro, con el lema del Arma Submarina: *AD UTRUMQUE PARATUS*, en letras de sable. Timbrado con la corona real cerrada.

ESCUDOS DE LA ARMADA

El color rojo de la gema que lleva el casco del submarino es el distintivo de la especialidad; si su color fuera verde en lugar de rojo, denotaría aptitud. La corona de laurel significa nobleza y triunfo, y también representan victoria y fidelidad, virtudes propias del Arma Submarina. Este escudo es el que emplean actualmente la Flotilla de Submarinos, la Escuela de Submarinos y la Base de Submarinos.

Para distinguir al personal embarcado en submarinos, en el año 1918 se estimó la sugerencia de otorgar a los submarinistas una distinción visible en el uniforme, y fue el propio rey Alfonso XIII el que apoyó la sugerencia, que quedó plasmada en una Real Orden de 5 de septiembre de 1919:

«El personal submarinista use un distintivo, que deberá colocarse por los jefes y oficiales en el lado derecho del pecho y por las clases subalternas y marinería en el brazo derecho.

Dicho distintivo será de hilillo de oro o chapa del mismo color y llevará color rojo en el óvalo para todo el personal que se halle prestando servicio en submarinos o lo haya prestado con anterioridad, sustituyendo dicho fondo por otro de color azul para los alumnos de la escuela de la especialidad y para el personal que, habiendo hecho los estudios reglamentarios con aprovechamiento, no haya desempeñado destino en tal clase de buques.»

El significado del color del óvalo sufrió diversos cambios desde entonces. Así, por la Orden Ministerial de 7 de noviembre de 1978 el color rojo dejó de ser indicativo de estar destinado o haberlo estado en submarinos, para pasar a distinguir al personal que estuviera en posesión de la especialidad o la aptitud; además se introdujo el color negro para el personal que, estando destinado en submarinos, no dispusiera de tales capacitaciones, y se suprimió el azul. Posteriormente, mediante otra de 29 de julio de 1986 se dispuso que el color rojo representase la especialidad y el verde la aptitud, dejando de usarse el negro.

El lema *AD UTRUMQUE PARATUS* podemos traducirlo como «PREPARADOS PARA TODO» o «SIEMPRE LISTOS». Es una frase atribuida a Virgilio, que la recoge en su poema épico de *La Eneida*, en la que encontramos un texto que hace referencia a la disposición del griego Sinón cuando trama vencer a los troyanos empleando su astucia. Para ello ingenia que se introdujese en la ciudad el que habría de pasar a la historia como el «Caballo de Troya» o, de lo contrario, irían a una muerte segura, pues solo tenían dos alternativas: vencer o morir. El párrafo en cuestión, en su lengua vernácula, dice así:

...FIDENS ANIMI ATQUE IN UTRUMQUE PARATUS SEU VERSARE DOLOS SEU CERTAE OCCUMBERE MORTI...

Que traducido al castellano significa:

«...FIADO EN SU VALOR Y DISPUESTO A UNA U OTRA COSA, LOGRAR SU PROPÓSITO O SUCUMBIR A UNA MUERTE SEGURA...»

El comienzo *AD UTRUMQUE* también fue utilizado como lema personal por los reyes españoles en el siglo XVII.

En el año 1920, cuando se terminó de acondicionar el edificio de la antigua sala de gálilos del Arsenal de Cartagena para sede el Arma Submarina de la Armada, el entonces capitán de corbeta don Mateo García de los Reyes, primer jefe de la Flotilla, mandó colocar sobre el dintel de acceso a la escalera principal la leyenda *AD UTRUMQUE PARATUS*, siendo desde entonces el lema de nuestros submarinos.

NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación ATALANTA (23 de enero de 2009-finalización).—Participa en esta operación la TF 465, bajo el mando del comodoro holandés Peter W. Lenselink a bordo del HNLMS *Johan de Witt*, compuesta además por las siguientes unidades: BAM *Tornado*, el ITS *Libeccio*, y el FGS *Niedersachsen*.

Como medios aéreos de patrulla marítima la TF 465 cuenta con un *D-4* del Ejército del Aire (ESP), un *P-3C* (DE) y dos *SW-3* (LUX).

El BAM *Tornado* relevó al BAM *Meteoro* el día 3 de diciembre en Djibouti

OPLAN MARCO MVSM (Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima).—Medios transferidos al JEMAD:



Patrullero *Infanta Elena*.
(Foto: www.flickr.com/photos).

NOTICIARIO

Zona Mediterráneo: *Infanta Elena* (14-27 de octubre).

Zona Atlántico: *Vigía* (14-30 de octubre); *Infanta Elena* (31 de octubre-10 de noviembre); *Vencedora* (11-24 de noviembre).

Costa Norte: *Atalaya* (28 de octubre-10 de noviembre); *Serviola* (11-24 de noviembre).

Agrupaciones permanentes

Operación ACTIVE ENDEAVOUR.— El patrullero *Cazadora* es el buque asignado para permanecer alistado bajo OPCON nacional entre el 1 de octubre el 31 de diciembre.

El patrullero *Vencedora* actuó como buque en apoyo asociado del 8 al 18 de noviembre.

El patrullero *Infanta Cristina* actuó como buque en apoyo asociado del 19 al 28 de noviembre.

SNMG-2 (junio de 2013-junio de 2014).—España ostenta el mando de la agrupación SNMG-2, bajo el mando del contralmirante Díaz del Río.

En esta agrupación participarán las fragatas *Álvaro de Bazán* (octubre de 2013-febrero de 2014) y *Cristóbal Colón* (febrero-junio de 2014).

Ejercicios

Desde el 21 de octubre de 2013 se han realizado los siguientes ejercicios:

CARTAGO-13 (21-25 de octubre).—Al mando de AJEMA se realizó este ejercicio avanzado orientado al empleo de los medios y procedimientos de salvamento y rescate de submarinos en un escenario realista. Los objetivos del ejercicio eran avanzar en la capacidad de planear y ejecutar las diferentes fases de una operación de salvamento y rescate de submarinos, en la colaboración con organismos civiles para la utilización de sus medios de salvamento y rescate, en la integración de los medios de SESEMAR en operaciones SUBMAR y en la utilización de equipos de GNE utilizando medios de transporte del Ejército del Aire como equipos de intervención inicial.



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

Se dividió en las siguientes fases: movilización y despliegue (CPX); búsqueda y localización (SMASHEX); intervención inicial; entrega PODS (PODEX); ventilación (VENTEX); Escape (ESCAPEX) y Reflotamiento (REFLOTEX).

Participaron las siguientes fuerzas y medios: submarino *Galerna*, BSR *Neptuno*, cazaminas *Segura*, patrullero *Cazadora*, helicóptero de la 5.^a Escuadrilla, personal de la FGNE, personal y medios del CBA, SASEMAR, EE. MM., EMA, EM de la FLOTA, EM de la FAM y EM de la FLOSUB.

Iniciativa AFRICAN PARTNERSHIP (26 de agosto-10 de noviembre de 2013).— Participaron un oficial de enlace y una sección de Infantería de Marina (25 pax) a bordo del buque anfíbio HNLMS *Rotterdam* (LPD), dentro de un contingente internacional en labores de instrucción y adiestramiento de los países de la costa africana occidental a visitar. El calendario de escalas desarrollado fue:

PUERTO	ETA	ETD
Rota		30-31 agosto
Casablanca (Marruecos)	1 de sept.	4 de sept.
Dakar (Senegal)	10 de sept.	13 de sept.
Accra (Ghana)	26 de sept.	28 de sept.
Secondi (Ghana)	28 de sept.	30 de sept.
Cotonou (Benin)	11 de octubre	14 de octubre
Lagos (Nigeria)	15 de octubre	19 de octubre
Sta. Cruz de Tenerife	4 de nov.	7 de nov.
Base Naval Rota		10 de nov.

FIMEX-13 (13-25 de octubre).— Realizaron este ejercicio 1.435 miembros de la

FIM en la zona de BA. Málaga/Álvarez de Sotomayor.

EODEX (21-25 de octubre).— Personal de la UBMCM realizó este ejercicio en aguas próximas a Cartagena.

DOBLE LLAVE 2013 (21-30 de octubre).— Participaron cinco pax pertenecientes a la BRIMAR/BGC/CIA IS.

BARDENAS 02 (4-15 de noviembre).— Contó con la participación de seis pax pertenecientes al TEAR/GAD en Tudela (Navarra).

TIRO MISIL TOW (4-8 de noviembre).— Participaron 36 pax pertenecientes al BMDZ-III en Álvarez de Sotomayor (Almería).

FTX EPING (Zapadores) (4-8 de noviembre).— Participaron 73 pax pertenecientes a la GRUMA en CASR (Cádiz).

FTX/CMT SEG-PN (5-8 de noviembre).— Participaron 60 pax pertenecientes a la AGRUMAD en la localidad de Casas de Uceda (Guadalajara).

CHINCHILLA 10 (5-7 de noviembre).— Participaron 35 pax pertenecientes a la FGNE.

FIREX (11-15 de noviembre).— Participaron 203 pax del GAD en el CASR (Cádiz).

ALIJARES (11-15 de noviembre).— Participaron 16 pax de la FGNE en Toledo.

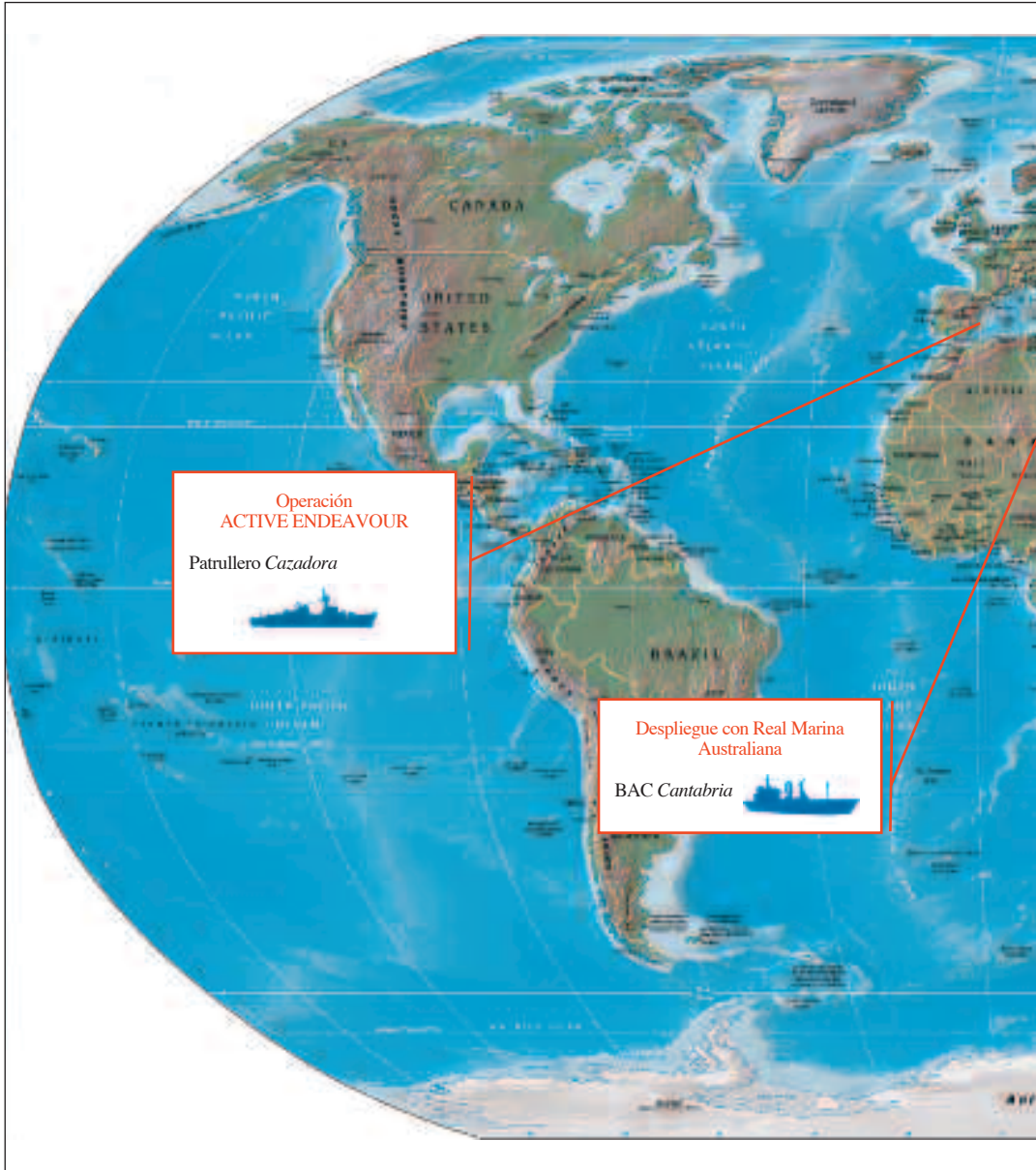
EE. MM. 02. (11-15 de noviembre).— Participaron nueve pax pertenecientes a la FGNE en el CASR (Cádiz).

CMT PN (13-14 de noviembre).— Participaron 30 pax del TERNOR en la localidad de Parga (Lugo).

COPEX-13 (18-21 de noviembre).— Ejercicio para adiestramiento de la cadena de mando y CG, así como para validar COP EVA GOLF.

La Armada aportó las siguientes unidades: LPD *Castilla*, con EM CG-2, Grupo

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA



NOTICIARIO

Naval de Playa (cuatro LCM-1E), dos AV8B, dos AB212 + dos SH-3D y FD entidad S/GT Infantería de Marina (230 pax).

BRD-1 (18-22 de noviembre).—Personal del TEAR (BDE-12) efectuó ejercicio FTX en la zona del Retín.

MAGRE-2/13 (17-23 de noviembre).—Se efectuó en la Base Naval de Rota este ejercicio trilateral España-Estados Unidos-Alemania tipo EOD/C-IED con unidades COMBUDIZ, US NAVY EODMU-8, US NAVY EODMU-8 DET EUROPE y GERMAN MINENTAUGER para intercambiar conocimientos en los escenarios planteados tanto en tierra como en el ámbito submarino.

ADEX (20 de noviembre).—Los patrulleros *Cazadora*, *Infanta Elena* y *Vencedora* salieron a la mar para efectuar adiestramiento colectivo en aguas próximas a Cartagena; el patrullero *Infanta Elena* efectuó además ejercicio de pesos muy ligeros con el patrullero

Arnomendi, y el patrullero *Cazadora* ejerció de activación como unidad *stand-by* OP. OAE.

Adiestramiento

Desde el 21 de octubre han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

Adiestramiento individual: *Tornado* (14-20 de octubre); *Tajo* (23 de octubre y 20 de noviembre); *Sella* (23 de octubre); *Duero* (23, 28, 29, 30 de octubre y 13 de noviembre); *Vencedora* (22 y 24 de octubre); *Tabarca* (22, 23 de octubre y 12-18 de noviembre); *Medas* (22, 23 y 28 de octubre y 4 de noviembre, alternativo 8); *Castilla* (24 de octubre); *Méndez Núñez* (22-23 de octubre y 6 de noviembre); *Santa María* (24 y 30 de octubre); *Canarias* (24 y 30 de octubre); *Navarra* (24 y 30 de octubre); *Cristóbal Colón* (28-30 de octubre y 5-6 de noviembre); *Galicia* (29 de octubre); *Mahón* (28 de octubre y 14, 15 y 20 de noviembre); *Turia*



BAC *Cantabria* rumbo a Garden Island. (Foto: www.flickr.com).

(29-30 de octubre y 5-13 de noviembre); *Segura* (28, 29 y 30 de octubre); *Galerna* (29-30 de octubre y 5-6 de noviembre); *Patiño* (29 de octubre y 12-14 de noviembre); *Tagomago* (4 de noviembre, alternativo 6); *Juan Carlos I* (5-6 de noviembre); *Toralla* (5-6 de noviembre); *Rayo* (4-8 de noviembre); *Mistral* (5-29 de noviembre); *Las Palmas* (5-14 de noviembre); *Vigía* (14 de noviembre); *Infanta Cristina* (13 de noviembre); *Infanta Elena* (13 de noviembre); *Cazadora* (13 de noviembre); *Tambre* (18 de noviembre); *Formentor* (19 de noviembre); *Centinel* (18, 21, 26, 27 de noviembre).

Adiestramiento individual previo a CALOP: *Reina Sofía* (22, 23, 29 y 30 de octubre).

Actividades y ejercicios para CALOP de recuperación previos a Operación ATALANTA: *Tornado* (21-29 de octubre).

Adiestramiento individual y colectivo: *Infanta Cristina* (22 y 29 de octubre); *Las Palmas* (22 de octubre); *Serviola y Tabarca* (24 de octubre); *Castilla* (11-21 de noviembre); *Arnoldi* (20 y 27 de noviembre); *Infanta Elena* (20 y 27 de noviembre); *Formentor* y *Toralla* (21 de noviembre); *Centinel* y *Serviola* (21 y 26 de noviembre).

CALOP A3M con un equipo EOS PMIN (11 pax): *Reina Sofía* (4-22 de noviembre).

Adiestramiento individual y colectivo, CALOP A3M: Galicia (11-29 de noviembre).

Adiestramiento general: *Mistral* (4-30 de noviembre).

EVALO y CALOP A2.—*Cristobal Colón* (23-29 de noviembre).

Adiestramiento a gran profundidad con UU. BB. de Canarias y Ferrol.—*Neptuno* (18 de noviembre-4 de diciembre).

Adiestramiento para incorporación a la Operación ATALANTA.—Personal del TERNOR (19-22 de noviembre).

CALOP A3M MCM.—*Turia* (18 de noviembre-5 de diciembre).

Comisiones, colaboraciones y pruebas

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

Tras haber permanecido en Australia 261 días, integrado con la RAN, comenzó tránsito a territorio nacional con el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Yakarta (Ind.)	15 de nov.	17 de nov.
Goa (India)	26 de nov.	28 de nov.
Aksaz (Turq.)	11 de dic.	13 de dic.
Ferrol	21 de dic.	

Camino Español (4-30 de octubre).—Realizó transporte logístico del Ejército de Tierra, con el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Almería	6 de octubre	7 de octubre
Cartagena	11 de octubre	12 de octubre
Almería	12 de octubre	13 de octubre
Melilla	15 de octubre	16 de octubre
Rota	17 de octubre	18 de octubre
Ceuta	18 de octubre	19 de octubre
Almería	19 de octubre	20 de octubre



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

Ceuta	29 de octubre	29 de octubre
Cartagena	30 de octubre	
Cartagena	27 de octubre	28 de octubre
Almería	28 de octubre	29 de octubre

Mar Caribe (8-30 de octubre).—Realizó aguadas entre las islas, peñones y en aguas del estrecho de Gibraltar, Peñones y Alborán.

Hespérides (17 de septiembre-29 de octubre).—Realizó las campañas ZEE-13, de ampliación de la plataforma continental al oeste de las islas Canarias, y la SUBVENT-1, cuya finalidad es investigar evidencias de emisiones de fluidos detectadas al oeste de las islas en la zona profunda del margen continental.

Contra maestre Casado (14-22 de octubre).—Realizó transporte de material entre la

Carraca y varios puertos del Mediterráneo según el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
La Carraca		14 de oct.
Base Naval Rota	14 de oct.	14 de oct.
Cartagena	15 de oct.	16 de oct.
P. de Mallorca	17 de oct.	18 de oct.
Mahón	18 de oct.	19 de oct.
Cartagena	20 de oct.	21 de oct.
Base Naval Rota	22 de oct.	22 de oct.
La Carraca	22 de oct.	

Cristóbal Colón (22-24 de octubre).—Efectuó pruebas de mar en aguas próximas a Ferrol (28-30 de octubre). Colaboró con embarcaciones del TERNOR.

Tagomago (22 y 23 de octubre).—Efectuó relevo de personal y material del destacamento naval de Alborán.

Atalaya (22 y 23 de octubre).—Salió a la mar para efectuar colaboración en las pruebas de mar de fin de garantía de la fragata *Cristóbal Colón* en aguas próximas a Ferrol.

Escandallo (18-25 de octubre).—Realizó calibración del sondador multihaz y adiestramiento de personal en aguas próximas a Cádiz.

Tornado (30 de octubre).—Efectuó tránsito de regreso a su base.

Mahón (28 de octubre).—Colaboró como buque remolcador con la fragata *Cristóbal Colón*.

Mistral (30 de octubre y 5-29 de noviembre).—Salió a la mar para efectuar pruebas de fin de P-01 en aguas próximas a Cartagena.

Méndez Núñez (29 de octubre).—Salió a la mar para efectuar calibración y certificación TACAN y colaboración con la fragata *Cristóbal Colón* en aguas próximas a Ferrol.

Patño (29 de octubre).—Salió a la mar para efectuar colaboración con la fragata *Cristóbal Colón* en aguas próximas a Ferrol.

Malaspina (24 de octubre-13 de diciembre).—Efectuó actualización cartográfica náutica del golfo de Cádiz y Huelva y colaboración con el Instituto Hidrográfico de Portugal (IHPT).

Segura (7 de noviembre).—Efectuó calibración magnética en aguas de Cartagena.

Duero (5 y 7 de noviembre).—Realizó mediciones acústicas y calibración magnética en aguas de Cartagena.

Mahón (6, 7 y 20 de noviembre).—Salió a la mar para efectuar colaboración con las escuelas Antonio de Escaño y ESENGRA en aguas próximas a Ferrol.

Tarifa (8 de noviembre).—Salió a la mar para efectuar inspección de capacidades en aguas próximas a Cartagena.

Camino Español (13-17 de noviembre).—Realizó transporte logístico de material del Ejército de Tierra, haciendo las siguientes escalas:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		13 de nov.
Ceuta	14 de nov.	15 de nov.
Almería	16 de nov.	17 de nov.
Cartagena	17 de nov.	

La Graña (11-14 de noviembre).—Colaboró con la CALOP A3M e inspección de capacidades y adiestramiento propio de la fragata *Reina Sofía*.

Tambre (13-14 de noviembre).—Colaboró con la Escuela Antonio de Escaño y efectuó calibración magnética en aguas de Ferrol.

Medas (11-15 de noviembre).—Efectuó vigilancia en zona de tiro en colaboración con el Ejército del Aire durante el ejercicio DARDO-13 en aguas próximas a Cartagena.

Contraestre Casado (14-23 de noviembre).—Realizó transporte logístico de material a Ferrol.

Centinela (18, 26 y 27 de noviembre).—El día 18 efectuó colaboración con TERNOR (Equipo EOS). Los días 26 y 27 colaboró en ejercicios de apoyo a CEVACO.

Rayo (24 de noviembre).—Efectuó colaboración con la Regata ARC en aguas de Canarias.

Duero (19 y 22 de noviembre).—El día 19 colaboró con la Escuela Antonio Escaño, y el 22 efectuó calibración magnética y medidas acústicas, en aguas próximas a Cartagena.

Victoria (21-22 de noviembre).—Efectuó pruebas de mar.

Toralla (19 de noviembre).—Colaboró con la EBA, con alumnos del curso de GNE.

Tagomago (13 y 14 de noviembre).—Efectuó el relevo del destacamento naval de Alborán.

Numancia (18 de noviembre).—Efectuó transito de Cádiz a la Base Naval de Rota una vez finalizada varada para continuar PIP.

Camino Español (24-27 de noviembre).—Realizó transporte logístico de material del ET, realizando las siguientes escalas:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		24 de nov.
Almería	25 de nov.	25 de nov.
Ceuta	26 de nov.	26 de nov.
Cartagena	27 de nov.	

Contramaestre Casado (14-23 de noviembre).—Realizó transporte logístico de material, efectuando el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Ferrol	16 de nov.	19 de nov.
B. N. Rota	21 de nov.	22 de nov.
La Carraca	22 de nov.	26 de nov.

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

Cabo Fradera (1-31 de octubre y 1-30 de noviembre).—Realizó vigilancia marítima en las Rías Bajas.

Arnomendi (24 de agosto-24 de octubre).—Realizó la campaña de vigilancia pesquera en caladeros del Atlántico Norte (NAFO).

P-101 (1-31 de octubre y 1-30 de noviembre).—Efectuó vigilancia pesquera en aguas de Ayamonte y Huelva.

P-114 (1-31 de octubre y 1-30 de noviembre).—Realizó vigilancia marítima en aguas del estrecho de Gibraltar, Peñones y Alborán.

Vigía (14-23 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Alborán.

Serviola (21-25 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Galicia.

Rayo (21-25 de octubre).—Realizó vigilancia marítima en aguas de las islas Canarias.

Infanta Elena (28 de octubre-6 de noviembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Mediterráneo. Durante su periodo de vigilancia proporcionó apoyo asociado a la OAE.

Atalaya (4-13 de noviembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Galicia y del Cantábrico.

Vencedora (8-18 de noviembre).—Realizó vigilancia marítima en aguas de Cádiz, Alborán y mar balear.

Rayo (4-8 de noviembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de las islas Canarias.

Infanta Cristina (19-28 de noviembre).—Efectuó vigilancia en caladeros nacionales y presencia naval en aguas de la isla de Alborán.

Vigía (17-22 de noviembre).—Efectuó vigilancia en aguas del Estrecho.

A. P. F.



Argentina

Programa de construcciones.—El ministro de Defensa argentino Agustín Rossi, junto a los secretarios de Ciencia, Tecnología y Producción para la Defensa, y el de Estrategia y Asuntos Militares, Jorge Fernández, firmaron en la Base Naval de Puerto Belgrano un convenio de colaboración con el presidente del Astillero Río Santiago, Héctor Scavuzzo, y el titular de los astilleros de Tandano, Mario Fadel, para la construcción de varios buques para la Armada. Se trata de dos avisos multipropósito de 65 metros de eslora, cuatro lanchas de instrucción de 35 metros para la Escuela Naval, dos remolcadores de rada de 30 metros y cuatro de puerto de 20 metros. Estas unidades son consideradas prioritarias por la Armada para reemplazar a las actuales, que ya han alcanzado el final de su vida útil. El ministro Rossi expresó que desde el último gobierno del general Perón no había una decisión del Estado para encarar una construcción de buques a integrar en la Armada argentina, complementando capacidades, ya que una parte se construirán en Río Santiago, otra en Tandano y otra en Puerto Belgrano, teniendo un impacto positivo en lo que significa generación de empleo y mano de obra.

Corea del Sur

Programa de construcción de submarinos.—La Marina surcoreana tiene previsto construir nueve submarinos de 3.000 toneladas, dotados todos ellos con misiles antibuque, para entrar en servicio entre 2020 y 2030, sumándose a los que los astilleros DSME Daewoo construye desde principios de este año tras haber firmado un contrato a finales de 2012 para la construcción de dos submarinos convencionales con lanzadores verticales de misiles VLS. No se ha confirmado si serán los mismos astilleros de Daewoo los que lo lleven a cabo, aunque todo parece indicar que será así. Corea del Sur pretende con este programa mejorar su capacidad submarina para neutralizar a su eterno rival del Norte. Por ello los nuevos submarinos irán dotados de propulsión independiente del aire (AIP) para mejorar su discreción en inmersión y poder hacer frente con ventaja a los 70 que posee Corea del Norte.

Estados Unidos

Entra en servicio un nuevo buque anfibio.—Los astilleros de Ingalls Shipbuilding en Avondale han entregado el noveno buque anfibio de la clase *San Antonio* (LPD-17). El USS *Somerset* (LPD-25) desplaza 25.000

toneladas y su cometido principal será el despliegue y apoyo al combate de una *marine expeditionary unit*. El USS *Somerset* rememora a los valientes pasajeros y tripulación del vuelo 93 de la United Airlines, que impidieron que los terroristas alcanzaran su objetivo estrellando el avión en Shanksville, en el condado de Somerset, el 11 de septiembre de 2001. Parte de los restos del avión fueron fundidos y forman parte de la proa del buque.

El *Somerset* es el último buque de la serie que honra a los caídos en el ataque terrorista a las Torres Gemelas de Nueva York, tras el USS *New York* y el USS *Arlington*. La amplia cubierta de vuelo del nuevo buque permite acoger no solo a helicópteros *CH-46*, sino también al avión de alas rotatorias *MV-22 Osprey*, y su amplio dique permite lanzar toda clase de embarcaciones anfibas y vehículos de colchón de aire *LCAC*. El USS *Somerset* es el quinto buque en llevar este nombre en la Marina estadounidense; los cuatro anteriores fueron un vapor propulsado por paletas laterales (1862-1865), un patrullero (1918), un transporte (1945) y un patrullero de escolta.

Botadura del destructor USS Zumwalt (DDG-1000).—El 28 de octubre tuvo lugar en los astilleros de General Dynamics Bath Iron Works la botadura del primer destructor de una serie de 32 buques que por problemas de elevación de costos —la factura ha sido de 3.500 millones de dólares (el costo de tres DDG-51)— se ha visto reducida a tan solo tres. Este destructor cabeza de serie está especialmente diseñado para la guerra del litoral y ataque a tierra.

Es el mayor buque construido por Bath Iron Works y el mayor destructor de la historia de la Marina norteamericana. La construcción del *Zumwalt* comenzó en febrero de 2009, y tanto la Marina como el astillero han trabajado codo con codo para vencer las dificultades de este revolucionario buque inicialmente denominado *DD(X)*, estando prevista la entrada en servicio del nuevo destructor en 2014, aunque le esperan dos años de duras pruebas para comprobar todas las capacidades de su revolucionario sistema de combate hasta 2016, en que se prevé estará totalmente operativo. La forma de su obra muerta y de la



DDG-1000 clase *Zumwalt*.



El USS *Gerald R. Ford* (CVN-78) en el dique seco. (Foto: www.wikipedia.org).

superestructura, así como la disposición de sus antenas y sensores, disminuyen notablemente la firma radar de un buque que desplaza 15.000 toneladas, haciéndola tan pequeña como la de un pesquero. Cuenta con una dotación de tan solo 130 personas más 28 de la unidad aérea embarcada; con una original forma del casco, sistema de propulsión eléctrica integrada y un sistema avanzado para el cañón de 155 mm AGS (*Advance Gun System*), que le permite disparar proyectiles a 63 millas.

El nombre del buque rememora al innovador almirante Elmo R. «Bud» Zumwalt Jr., que sirvió a los 49 años como jefe de Operaciones Navales (CON) desde 1970 a 1974, bajo el mandato del presidente Nixon, con el que tuvo serios enfrentamientos. Sus interesantes memorias quedaron plasmadas en el libro *On Watch (De guardia)*. Los otros dos buques de la serie son el USS *Michael Monsoor* (DDG-1001) y USS *Lyndon B. Johnson* (DDG-1002).

Botadura del portaaviones USS Gerald R. Ford (CVN-78).—El 9 de noviembre tuvo lugar la botadura del buque más caro de la historia de la Marina norteamericana, 12.800 millones de dólares (9.840 millones de euros): el portaaviones nuclear USS *Gerald R. Ford* (CVN-78), actuando de madrina la hija del expresidente Ford, Susan Ford Bales. La ceremonia se realizó en los astilleros de Huntington Ingalls Newport News Shipbuilding en Newport News, Virginia, que iniciaron la construcción de este nuevo portaaviones en noviembre de 2009, después de ocho años de proyecto. El *Gerald R. Ford* es el cabeza de serie de una nueva clase de portaaviones, y sustituye al USS *Enterprise* (CVN-65), que fue dado de baja a finales de 2012, dejando reducido el número de portaaviones nucleares a tan sólo 10.

El *Ford* aporta una serie de innovaciones, como un nuevo sistema electromagnético de lanzamiento y recuperación de aviones, un radar de dos bandas, diseño de la isla diferen-

te, mantenimiento reducido y una vida operativa de 50 años, con una gran carena a media vida. A este portaaviones le seguirá el *John F. Kennedy* (CVN-79), cuyos costos están sometidos a un cuidadoso escrutinio por parte del astillero para evitar el aumento del 22 por 100 sobre el presupuesto aprobado de su antecesor.

El *USS Gerald R. Ford* honra la memoria del trigésimo octavo presidente de los Estados Unidos, que durante la Segunda Guerra Mundial alcanzó el empleo de capitán de corbeta sirviendo en el portaaviones de escolta *USS Monterey* (CVL-26). Ford ejerció primero de vicepresidente y tras el escándalo del Watergate relevó a Richard Nixon en 1974 en la presidencia de la nación. Bajo su mandato finalizó la Guerra de Vietnam.

Botadura del submarino USS North Dakota (SSN 784).—El submarino nuclear de ataque *USS North Dakota* (SSN-784) fue botado el 2 de noviembre en los astilleros de Electric Boat en Groton. La ceremonia coincidía con el 124 aniversario de Dakota del Norte como 39.º Estado de la Unión. Este submarino, de 2.600 millones de dólares (2.000 millones de euros), es el primero de la Armada estadounidense que lleva este nombre. El *North Dakota* es el undécimo de la clase *Virginia*, y pese a su desplazamiento de 7.800 t está especialmente cualificado para operar en aguas costeras o poco profundas. Otra de sus características es que su cámara de torpedos puede ser reconvertida en alojamiento para un gran número de *Navy SEALs*, para operaciones especiales. El comandante de la Fuerza de Submarinos, vicealmirante Michael Connor, en el acto de la botadura afirmó que el nuevo submarino está perfectamente capacitado para operar tanto en golfo Pérsico como bajo el casquete polar. La construcción ha batido todos los récords de rapidez, ya que los mil operarios y técnicos que han intervenido han adelantado varios meses la fecha de la entrega prevista. De los 138 miembros de la dotación, tan solo uno, Tim Preabt, contramaestre de cargo, es oriundo de Dakota del Norte.

El último buque en llevar el nombre de *North Dakota* fue un acorazado de 1910 propulsado por vapor y que quemaba carbón.

Intervino en la Primera Guerra Mundial y fue dado de baja en 1923 y desguazado en 1931.

India

Apresamiento de un buque de propiedad norteamericana.—La Marina india detuvo en sus aguas, el día 11 de octubre, y llevó al puerto de Tuticorin, Estado de Tamil Nadu, al buque con bandera de Sierra Leona *Seaman Guard Ohio*, con 10 tripulantes y 25 guardias de seguridad norteamericanos, de la compañía de seguridad AdvanFort, basada en Virginia, especializada en operaciones anti-piratería y en «soluciones de protección marítima». La detención estuvo motivada por la presencia del buque en aguas jurisdiccionales indias portando armas y municiones a bordo. El comandante naval de Tuticorin, Ariand Kumar, dijo que la detención del buque, su dotación y guardias de seguridad continuaría hasta que mostrasen la documentación que autorizase la tenencia de armas a bordo.

Estando el puerto de Tuticorin al oeste de Sri Lanka, próximo a la ruta del tráfico comercial marítimo entre Asia y Europa, no se comprendía que el *Seaman Guard Ohio* recalase en aguas indias sin una razón clara. El ahora famoso *Seaman Guard Ohio*, antiguo pesquero japonés *Kaio Maru* de 394 t, construido en 1984, debería disponer, entre otros, de un certificado de dotación mínima de seguridad que acreditase que la dotación del buque había realizado las pruebas de abandono de buque satisfactoriamente conforme al Capítulo III del Convenio SOLAS.

Israel

Adquisición de cuatro patrulleros.—La Marina israelí ha anunciado su intención de adquirir cuatro patrulleros oceánicos con el objeto de vigilar sus nuevas instalaciones de gas natural en el Mediterráneo, dado que sus límites de responsabilidad marítima se han expandido y que con sus actuales patrulleros no es posible vigilar todas las zonas. Los buques que el Ministerio de Defensa pretende

adquirir son del tipo *OPV (Offshore Patrol Vessel)*, con un desplazamiento en torno a las 1.500 t. Asimismo pretenden que estos buques puedan ser objeto de una rápida modernización que permita prolongar la vida del navío mediante la incorporación de nuevos sistemas. Esta clase de buques destaca por su construcción modular, que permite incorporar nuevos equipos electrónicos a su sistema de combate.

En los últimos años Israel ha descubierto grandes cantidades de gas natural en el Mediterráneo occidental, por lo que el número de instalaciones podría multiplicarse rápidamente. El descubrimiento del gas ha duplicado de 28.000 a 44.000 kilómetros cuadrados su jurisdicción y ha generado cierto temor a un ataque terrorista contra estas instalaciones.

Marruecos

Francia adiestra a la fragata FREMM.—La Marina marroquí recibirá antes de que acabe el año su nueva fragata *FREMM*, construida en astilleros franceses y con la que espera aumentar su presencia naval en el Estrecho. El Ministerio de Defensa francés se ha involucrado en el adiestramiento y formación de la dotación de la fragata *Mohammed VI*, que está llamada a ser el buque insignia de la Marina marroquí y que con el apoyo de Rabat espera recuperar parte de su peso geoestratégico en el estrecho de Gibraltar. Durante el mes de octubre la fragata ha estado realizando un crucero de instrucción con instructores de la Marina francesa. Francia ya dispone de buques similares en su Armada y por lo tanto de la experiencia específica en el manejo de esta serie de fragatas multimisión *FREMM*. Paralelamente, técnicos de los astilleros franceses de la DCNS han embarcado igualmente para adiestrar al personal técnico en el manejo de la propulsión y control de plataforma, así como de los diferentes equipos instalados a bordo. El adiestramiento de la dotación con las armas, sensores y sistema de combate está previsto se realice en el mes de noviembre; para ello la *Mohammed VI* saldrá de Brest para un nuevo crucero para adiestrar a la dotación en el manejo de las armas. Está

prevista la entrega de la fragata a la Marina marroquí a finales de noviembre.

Noruega

Construcción de un buque logístico polivalente.—El órgano logístico de Defensa de Noruega firmó con Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) el contrato para la construcción de un buque logístico polivalente o *LSV (Logistic & Support Vessel)* para la Marina escandinava. Mediante la adquisición de este buque, la Armada nórdica pretende dar un salto cualitativo y cuantitativo en sus capacidades de apoyo logístico, en la actualidad soportadas por dos pequeños buques de origen civil de apenas 68 metros de eslora y 3.500 t. El futuro *LSV* tendrá alrededor de 180 metros de eslora y 26 de manga, desplazando 26.000 t a plena carga. La entrega está prevista para octubre de 2016, contando con un año de garantía contractual a partir de esa fecha. El montante económico se eleva a 160 millones de euros, un precio muy ajustado que descartó las ofertas de otros astilleros europeos, incluido Navantia.

Portugal

Programa de patrulleros.—El segundo buque de patrulla de la clase *Viana do Castelo*, el *NRP Figueira da Foz (P-361)*, ha recibido una estación de armas remotamente controlada, MARLIN WS, encargada por la Dirección de Armamento e Infraestructura de la Defensa a la firma italiana Oto Melara por un importe de cuatro millones de euros. Este patrullero cuenta con un cañón automático de 30 mm ATK Mk44 Busmaster con doble alimentación, que permite el incremento de la cadencia de fuego y de la capacidad de autoprotección. El *Figueira da Foz* comenzó sus pruebas de mar en septiembre de 2013. El primero de la serie, *NRP Viana do Castelo (P-360)*, se entregó en diciembre de 2010 para entrar en servicio en marzo de 2011. Ambos buques se contrataron en 2002, siendo el primero de ellos botado en octubre de 2005. Inicialmente la serie contemplaba la



Corbeta *Baptista de Andrade*. (Foto: www.wikipedia.org).

construcción de seis patrulleros, ya que estaba previsto sustituyesen a las corbetas de la clase *Joao Coutinho* y *Baptista de Andrade*, pero las dificultades económicas por las que estaba pasando el país hicieron que se anulase la construcción de los cuatro últimos. El *Viana do Castelo* cuenta con un montaje de 40/70 mm, que será sustituido por el de 30 mm ATK Mk-44. El desplazamiento de ambos buques es de 1.850 t. con una eslora de 83,1 m, pudiendo dar 21 nudos de velocidad máxima. Su autonomía es de 5.000 millas y su dotación 38 personas.

Reino Unido

Nueva fragata Tipo 26 GCS.—Los astilleros de BAE Systems Maritime-Naval Ships han contratado con las firmas MTU de Friedrichshafen y Rolls Royce el sistema de propulsión y los motores para las nuevas

fragatas *Tipo 26 GCS* (*Global Combat Ship*) para la Marina británica. El sistema será un CODLOG (*Combined Diesel Electric Or Gas Turbine*) y comprenderá una combinación de cuatro grupos generadores alimentados por motores 20V 4000 M53B de MTU y una turbina de gas MT30 de Rolls Royce. Las cajas de engranaje acopladas a los motores serán suministradas por David Brown Gear Systems. BAE prevé construir a partir de 2016 un total de 13 fragatas, en configuración multipropósito y antisubmarina, para sustituir a partir de 2020 a las del *Tipo 23*, clase *Duke*.

Rusia

Botadura del primer portahelicópteros.—Los astilleros de la DCNS francesa botaron el 15 de octubre el portahelicópteros *Vladivostok*, de la clase *Mistral*, para la Marina rusa, en el astillero de Saint-Nazaire en

Francia. En menos de seis meses el buque partirá en demanda del puerto ruso de San Petersburgo, donde finalizará su armamento y se le instalarán los equipos específicamente rusos, como los de CIS, para pasar posteriormente destinado a la Flota del Pacífico. En otoño de 2014 está prevista su entrada en servicio. La quilla de este buque fue puesta en febrero de 2012. El pasado mes de julio y en los astilleros de Baltiysky Zavod en San Petersburgo, se botaba la popa de la segunda unidad, que fue trasladada a Francia para su incorporación a la proa que se construye en Saint-Nazaire, y finalizar en los astilleros de la DCNS su construcción.

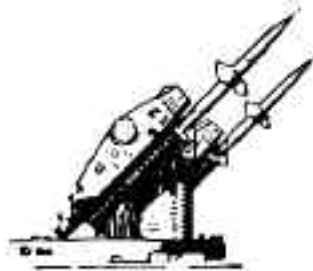
El *Vladivostok* se enmarca en el acuerdo alcanzado en noviembre de 2011 entre Rusia y la DCNS por un importe de 1.200 millones de dólares, que tenía como objeto la construcción de dos buques anfibios de la clase *Mistral*. La quilla del segundo de ellos, *Sebastopol*, se puso en julio, y dos años más tarde, es decir, en 2015, deberá ser entregado a la Marina rusa. En el acuerdo se contemplaba la posibilidad de construir dos buques más en astilleros rusos, pero todavía no hay confirmación de que finalmente se vaya a proceder en este sentido. Los *Mistral* desplazan 21.000 toneladas y tienen una eslora de 210 metros. Su velocidad máxima es de 18

nudos y pueden albergar hasta 16 helicópteros rusos *Ka-52k* y *Ka-29* simultáneamente, además de 70 vehículos blindados y 40 carros de combate. Con una dotación de tan solo 160 personas pueden transportar 450 efectivos con su equipo.

Venezuela

China suministrará equipos para la Infantería de Marina.—Entre los 27 convenios de cooperación firmados recientemente entre China y Venezuela, tras la gira realizada por el presidente Maduro por el gigante asiático, se anunció un plan especial con el Ministerio de Defensa chino para el suministro de material y equipos a la Infantería de Marina de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana. Además, con el apoyo técnico de Pekín, se construirán las nuevas sedes de las comandancias generales de la Aviación y Armada Nacional Bolivariana. La ministra de Defensa venezolana, Carmen Meléndez, firmó los contratos para la ejecución de las edificaciones con la empresa Citic.

J. M.^a. T. R.



Tecnología para el mar a medida del cliente



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



Navantia

www.navantia.es



The wake of the future





Autopista del mar entre Vigo y puertos franceses

El 30 de octubre de 2009 el Consejo de Ministros autorizó la firma del Acuerdo entre Francia y España para la puesta en marcha y financiación de los proyectos de autopistas del mar que conectarían los puertos de ambos países en la fachada atlántica-canal de la Mancha y mar del Norte.

En los cuatro años transcurridos hasta ahora, la línea entre el puerto de Vigo y el de Nantes-Saint Nazaire continúa sin haber arrancado por sucesivos problemas en los diferentes adjudicatarios iniciales.

El 1 de enero de 2013, Flota Suardiaz recuperó la concesión de GEFCO, filial de transporte de PSA Peugeot Citroën, para la línea Vigo-Saint Nazaire (ya la tuvo hasta 2004) y estaba pendiente de un estudio sobre la autopista del mar para decidir su implicación en este proyecto.

Tras varias semanas la compañía decidió dar el paso adelante, y el día 15 de febrero presentó a la comisión hispano-francesa en París la documentación necesaria para ello. Esta comisión intergubernamental ha presentado en agosto a la Comisión Europea la documentación necesaria para la aprobación definitiva del proyecto, lo que podría suceder a principios de 2014.

Esta sería la segunda autopista del mar desde puerto español tras la que tiene como punto de partida el puerto de Gijón.

A primeros de octubre, los ministros responsables de este tema (Transportes por parte francesa y Fomento por parte española) se reunieron para mostrar su apoyo a la iniciativa y llevarla a la Cumbre hispano-francesa que se celebró en noviembre.

El objetivo general de las autopistas del mar es la reducción del tráfico pesado por carretera, transfiriendo al marítimo una gran parte del tráfico de camiones pesados y de remolques. Se trata de conseguir unas autopistas del mar de alta frecuencia y ocupación y de gran calidad de servicio. La previsión es que cada autopista elimine 80.000 camiones de las carreteras en cinco años.

Contrato de navegación entre Melilla y la Península

El Consejo de Ministros del pasado 11 de octubre ratificó la autorización provisional para la suscripción del convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la ciudad de Melilla para la aportación financiera al contrato de gestión de servicios de las líneas marítimas de interés público entre la Península y Melilla.

El convenio determina los términos para fijar la colaboración y la consiguiente aportación financiera de Melilla al próximo contrato de gestión de servicios de las líneas señaladas.

Melilla manifestó su interés por mejorar las actuales condiciones de estas para impulsar el desarrollo económico y social de la ciudad. Por ello, se introducirán cambios en el pliego del concurso, con el consiguiente incremento de la dotación económica del futuro contrato, que será asumido por la ciudad autónoma.

Entre las mejoras de las prestaciones está la conversión en navegaciones diurnas de las nocturnas actuales, la reducción del tiempo de navegación de ocho a menos de cinco horas y la reducción en la tarifa de los billetes en un 40 por 100.

El precio de licitación del futuro contrato, con dos años de duración, será de unos 7,68 millones de euros anuales frente a los 5,98 del contrato en vigor. La diferencia de 1,7 millones anuales será aportada por la ciudad autónoma.

Entrega del ferry *Mestre Simao* del Grupo Armon

El pasado 24 de octubre atracó en el puerto de Horta (isla de Faial, Azores) el ferry *Mestre Simao*, construido en las instalaciones del Grupo Armón en Burela y entregado al

armador Atlántico Line a inicios del mismo mes.

Se trata del primero de dos buques, prácticamente gemelos, que se van a destinar al transporte marítimo en las islas. Su construcción se adjudicó por 18,6 millones de euros. Sustituirán a los *Cruzeiro do Canal* y *Cruzeiro das Ilhas*, que operan actualmente las líneas y tienen más de 25 años de servicio.

Las características principales del *Mestre Simao* son: desplazamiento de 244 TPM, 40 m de eslora, 10,75 de manga, 3,1 de calado, propulsión diésel con dos motores MTU, un eje y velocidad de 16 nudos. Tiene capacidad para 333 pasajeros y ocho vehículos.

El segundo de los *ferries* será similar, pero reduce el número de pasajeros a 287 para aumentar a 12 el de vehículos. Estará en Azores a principios de 2014.

Los buques serán operados por la compañía Trasmaçor y se dedicarán a las líneas entre las islas del grupo central de las Azores: Faial, Pico, San Jorge, Tercera y Graciosa.

Por su parte, Armón, con factorías principales en Vigo, Navia, Burela y Gijón, tiene en construcción unos treinta y cuatro buques (principalmente remolcadores, atuneros y buques de apoyo a plataformas), según el último boletín de la Gerencia del Sector Naval de julio 2013.

A. P. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Entrega en astilleros Cardama

El astillero Francisco Cardama, de la ría de Vigo, especializado en la construcción de buques de eslora media, entregó el día 4 de octubre el buque de salvamento *Chiloango*, segundo de los tres que construye para el Gobierno de Angola.

El contrato, firmado en agosto de 2010 con el Ministerio de Transportes de Angola, es fruto del concurso internacional ganado por el astillero en 2008, y supone la construcción de tres buques de salvamento, con una inversión de 42 millones de euros. Pertenecen al Instituto Marítimo Portuario de Angola. El primero de los buques, *Kwanza*, fue entregado a finales del pasado mes de junio.

Los buques son similares al *Sebastián de Ocampo*, entregado en mayo de 2005 al Servicio de Guardacostas de la Junta de Galicia.

Sus características principales son 44 m de eslora, 12,5 de manga y están preparados para misiones de salvamento marítimo, lucha anticontaminación marina, contra incendios; control, inspección y vigilancia marítima y labores de investigación científica y oceanográfica. Cuenta con embarcaciones auxiliares para apoyo y rescate rápido. También está

previsto su uso como buque escuela para titulados náutico-pesqueros y para prácticas de inspectores y observadores de pesca.

Su trabajo va a ser el prestar asistencia a siete países africanos del área: Angola, Camerún, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, Namibia y Zaire, tras un acuerdo entre sus respectivos gobiernos.

El astillero tiene adjudicada la construcción de un *ferry* de 70 m de eslora para el Gobierno de Cabo Verde, por un importe de unos 15 millones de euros, para el transporte regular de viajeros entre las islas del archipiélago.

Además, tiene en cartera la construcción de un remolcador de puerto para las autoridades portuarias del puerto angoleño de Lobito, y una plataforma de energía renovable en colaboración con la empresa de Redondela Magallanes Renovables.

Ceremonia de bautizo del *RRS Discovery*

El día 10 de octubre tuvo lugar en las instalaciones del Centro Nacional Oceanográfico británico de Southampton la ceremonia de bautizo del nuevo buque *RRS Discovery*,

que fue amadrinado por la princesa Ana de Inglaterra. Sustituye al del mismo nombre, construido en Aberdeen en 1962 y reformado en 1992.

El buque pertenece al Natural Environment Research Council (NERC) británico y fue construido en el astillero vigués Construcciones Navales Paulino Freire, que lo entregó el pasado 8 de julio.

Las características principales del nuevo buque son: desplazamiento de 6.075 t, 99,7 m de eslora, 18 m de manga, 6,5 m de calado, propulsión híbrida diésel y diésel-eléctrica con dos propulsores diésel principales de 2.200 kW, velocidad máxima de 15 nudos, dos hélices de paso variable, hélice de maniobra en proa, hélice retráctil azimutal en proa y capacidad de posicionamiento dinámico; cuenta con un vehículo operado a distancia tipo *Isis* con capacidad para trabajar hasta profundidades de 6.500 m. Puede albergar a cincuenta y dos personas incluidos veintiocho investigadores. Su coste ha sido de 75 millones de libras esterlinas.

Entre los diversos equipamientos científicos con los que cuenta cabe destacar un laboratorio principal, uno químico, otro medioambiental más uno de bioluminiscencia y otro de medida de salinidad.

El buque, junto con el *RRS James Cook*, que entró en servicio en 2006, será una de las plataformas de investigación medioambiental de diferentes ecosistemas y contribuirá al estudio del papel de los océanos en el cambio climático.

Durante los primeros meses está llevando a cabo un programa de pruebas técnicas para evaluar la disponibilidad de todos los equipos.

Sistema de control de motores para Brasil

Navantia se ha adjudicado el contrato de la Marina de Brasil para el suministro de los

sistemas de control de los motores propulsores de la corbeta *Julio de Noronha*, tercera de la clase *Inhaúma*.

Existe la posibilidad de ampliar el suministro al resto de unidades de la clase: *Inhaúma*, *Jaceguai* y *Frontin*, ya que todas ellas irán pasando por un periodo de modernización.

Entraron en servicio entre 1989 y 1994; desplazan 2.100 t a plena carga, la propulsión es CODOG con una turbina de gas GE LM 2500 y dos motores diésel MTU 16V 396 TB91. Su armamento principal es de cuatro misiles SSM Exocet, un cañón Vickers de 4,5 pulgadas, dos cañones Bofors 40/70, dos ametralladoras MG de 12,7 mm y dos montajes triples Mk-32 de tubos lanzatorpedos para torpedos Mk-46 mod. 5. Tiene capacidad para un helicóptero *Super Lynx*.

El importe del contrato asciende a un millón de euros y supondrá una carga de 8.000 horas de trabajo para los Centros de Motores y Sistemas de Control de Navantia.

Navantia participa con la empresa alemana MTU en el concurso para el suministro de nuevos motores dentro del programa de modernización de las seis fragatas brasileñas clase *Niterói*. Además, ha presentado las ofertas correspondientes dentro del programa PROSUPER (Programa de Obtención de Medios de Superficie), que supone el diseño, construcción parcial y transferencia de tecnología de cinco fragatas, cinco patrulleros y un buque logístico para la Marina brasileña.

También presentará su candidatura a los programas PROANF (Obtención de Buque Anfíbio), PRONAE (Obtención de Portaaviones) y ya ha respondido a una petición de información de la Marina brasileña con datos del buque de proyección estratégica (BPE).

A. P. P.



Traslado de las instalaciones de Repsol al puerto exterior de La Coruña

El día 14 de octubre tuvo lugar la firma del convenio entre la Autoridad Portuaria de La Coruña y el director de la factoría coruñesa de Repsol para el traslado de las instalaciones de la empresa del muelle ciudad al puerto exterior de Punta Langosteira. Las operaciones con petróleo crudo deberán ser realizadas en el puerto exterior en un plazo de 54 meses.

Repsol solicitará una nueva concesión en el puerto exterior de Punta Langosteira antes del 14 de febrero del próximo año; esta concesión será por 35 años, con prórroga posible de 17 años más por tratarse de una actividad de interés estratégico. La actividad en el puerto exterior debe comenzar en abril de 2018.

Repsol recibirá una indemnización de casi 24 millones de euros por la modificación de la actual concesión (con plazo hasta 2027) en el puerto de la ciudad. Por su parte, realizará una inversión de 124,6 millones de euros, que incluyen la construcción de la terminal, de un pantalán de uso exclusivo, las tuberías de carga/descarga a buques, el poliducto entre el puerto y la refinería, y las obras de adaptación necesarias en refinería.

Las instalaciones en Punta Langosteira ocuparán una parcela de 30.000 m² a los que

hay que añadir otros 20.000 de lámina de agua del pantalán y 16.000 m² del sistema de tuberías. En el puerto interior quedará libre la parcela de 24.000 m² que se dedica actualmente al tráfico de crudo y sólidos como azufre y coque.

Precisamente el crudo, con cuatro millones de toneladas en 2012, supone más de la mitad del tráfico que Repsol genera en el puerto coruñés.

El convenio es un paso más para la sucesiva liberalización de los tráficos peligrosos del puerto interior, y para convertir al puerto exterior en plataforma de desarrollo industrial.

Dinamización de la náutica deportiva

El Ministerio de Fomento ha anunciado diversas medidas con el objetivo de dinamizar la náutica deportiva.

Una de ellas será un Real Decreto que establece las condiciones de construcción y explotación de las grandes embarcaciones de recreo. De esta forma se potenciará su construcción en astilleros españoles.

También se está trabajando en una nueva orden ministerial de titulaciones náuticas de recreo con el objetivo de hacer más accesible y sencilla la obtención de los títulos necesarios para la práctica de la náutica recreativa.

Otra de las medidas adoptadas ha sido la exención del Impuesto de Matriculación para las embarcaciones mayores de 15 metros, así como las destinadas a la formación en escuelas náuticas. Al eliminar el impuesto se impulsa la competitividad de las empresas que explotan estos buques y que complementan el sector turístico español.

Dentro del ámbito portuario, hay que señalar que España cuenta con unos 125.000 amarres para la náutica deportiva, de los que un 25 por 100 se sitúa en los 46 puertos de titularidad estatal tiene una importante presencia en el sector.

Por ello, Fomento ha indicado que se está llevando a cabo la ordenación de espacios y usos portuarios para optimizar las operaciones relacionadas con la náutica deportiva. A ello se une la reciente rebaja de un 5 por 100 de las tasas portuarias por la utilización de la infraestructura por parte de buques, pasajeros y mercancías, y la rebaja de un 8,5 por 100 del gravamen de la tasa de ocupación de suelo portuario.

Tráfico de mercancías en los puertos gallegos

Galicia cuenta con un total de 129 puertos, de los que seis son de interés general del Estado, dependientes del Ministerio de Fomento y administrados por cinco autorida-

des portuarias; los 123 restantes son gestionados por la Comunidad Autónoma a través del ente público Puertos de Galicia, dependiente de la Consejería del Medio Rural y del Mar.

Precisamente se han dado a conocer las cifras de tráfico portuario en los puertos autonómicos correspondientes a los tres primeros trimestres de 2013.

El puerto de Cariño (La Coruña), con 415.081 t, lidera esta lista, seguido por los de Ribadeo (Lugo) con 377.718 t y Brens-Cee (La Coruña) con 298.495.

El total acumulado por los puertos autonómicos en los primeros nueve meses del año alcanza los 1,54 millones de toneladas, frente a los 1,44 millones en el mismo periodo del pasado año, lo que supone un aumento del 6,9 por 100.

El análisis de los destinos de las mercancías revela que de los 1,54 millones de toneladas movidas, 1,17 millones (76 por 100) tuvieron como destino países extranjeros. Estas cifras suponen un aumento de los datos de exportaciones respecto al mismo periodo del pasado año de un 6,2 por 100.

En este capítulo, los puertos más exportadores fueron: Ribadeo con 340.558 t, Cariño con 295.360, Brens-Cee con 173.138, Celeiro con 101.178 y Puebla del Caramiñal con 71.677 toneladas.

A. P. P.





Salvamento Marítimo rescata ilesos a los dos tripulantes de un pesquero hundido cerca de Burela

El Centro de Salvamento Marítimo en Finisterre coordinó el 9 de octubre el rescate de los dos tripulantes del pesquero *Bearro Tercero*, hundido en las proximidades de Burela. La alerta de radiobaliza correspondiente al pesquero hundido se recibió en el CNCS (Centro Nacional de Coordinación de Salvamento).

La Salvamar *Alioth*, que había recibido una llamada de los tripulantes del pesquero comunicando que la embarcación se estaba hundiendo, inmediatamente se dirigió al lugar del naufragio, los rescató ilesos cuando ya habían abandonado la embarcación y estaban a bordo de la balsa salvavidas y los ha trasladado hasta el puerto de Burela.

Además, desde el CCS Finisterre se movilizó al helicóptero *Pesca II*, que finalmente no llegó a intervenir.

Emergencias relacionadas con embarcaciones de recreo en toda España

Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento, atendió durante el verano de 2013 (entre el 15 de junio y el 15

de septiembre) un total 1.040 emergencias relacionadas con embarcaciones de recreo en las costas españolas. Las personas afectadas por los accidentes en este ámbito se elevaron a 3.131.

Las causas de las emergencias en las embarcaciones de recreo han sido fundamentalmente el fallo estructural o mecánico (71 por 100) y la varada o embarrancamiento (8 por 100), debiéndose el restante 21 por 100 a otras múltiples causas, como incendios, falta de noticias, hundimientos, vías de agua, etcétera.

Muchas de estas emergencias podrían evitarse con un buen mantenimiento y la previsión de realizar las comprobaciones de seguridad antes de partir. Hoy en día todavía se producen emergencias que pueden tener fatales consecuencias por causas tan evitables como quedarse sin combustible en la mar.

Salvamento Marítimo cuenta con 20 Centros Coordinadores de Salvamento (CCS), cuya situación se ha determinado teniendo en cuenta las necesidades de cobertura de la franja litoral y de la zona SAR (*search and rescue*, búsqueda y rescate) marítima española.

Desde los CCS se coordinan las emergencias con una flota que está compuesta por 55 embarcaciones de intervención rápida denominadas *Salvamares*, 14 buques, cuatro

patrulleras de salvamento *Guardamares*, 11 helicópteros y tres aviones. Estos medios marítimos y aéreos están alerta permanente las 24 horas del día durante los 365 días del año.

Rescatados siete tripulantes de un pesquero de Vigo hundido a 272 millas de la costa portuguesa

El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) recibió el 31 de octubre la alerta de la radiobaliza del pesquero *Francés*, con siete tripulantes y puerto base en Vigo, que tenía una vía de agua y la máquina inundada y que se encontraba a unas 272 millas de Peniche (Portugal).

Tras recibir la alerta de la radiobaliza, el CNCS contactó con el armador del pesquero que informó sobre el número de tripulantes y comunicó que el pesquero *Bonito Dos* se dirigía a la zona del naufragio.

El CNCS informó al Centro de Salvamento ubicado en Lisboa al tratarse de una emergencia marítima de su zona de responsabilidad, y estos comunicaron que asumían la coordinación de la misma.

El Centro de Salvamento de Lisboa envió a la zona un avión y un helicóptero de rescate, aunque finalmente no fue necesaria su intervención, ya que el *Bonito Dos* rescató a los siete tripulantes del pesquero *Francés* que se hallaban en balsas salvavidas.

El *Bonito Dos* se dirigió a Vigo, donde fueron desembarcados los tripulantes rescatados.

Comunidades	Núm. actuaciones	Núm. personas
Cataluña	264	834
Baleares	227	731
Andalucía	150	480
C. Valenciana	117	404
País Vasco	65	181
Galicia	62	171
CNCS Madrid	50	15
Canarias	43	115
Cantabria	23	62
Murcia	21	87
Asturias	18	51
Total	1.040	3.131

Salvamento Marítimo





Vigo, capital mundial de la pesca (Feria CONXEMAR)

Entre los días 1 y 3 de octubre se celebró la 15.ª edición de la Feria Internacional de Productos del Mar Congelados (CONXEMAR), en las Instalaciones Feriales de Vigo (IFEVI).

CONXEMAR ha reunido un total de 480 expositores, de ellos 171 extranjeros pertenecientes a 36 países, que han ocupado una superficie de 31.500 m², el total disponible de las instalaciones feriales.

Hay que destacar que Francia, Italia, India y Yemen participaron por primera vez con pabellón propio. Otros, como China y Portugal, han aumentado las instalaciones de su pabellón y alguno, como Perú, regresó a la feria tras su ausencia el pasado año.

Además de los contactos habituales entre los proveedores de pescado y marisco congelado, hay que destacar la presentación de todas las innovaciones industriales para apoyo a las empresas del sector, entre ellas diversos tipos de contenedores, sistemas de etiquetado e identificación de los productos o máquinas portátiles de fabricación de hielo.

También, el Campus del Mar, proyecto dirigido por la Universidad de Vigo en colaboración con las universidades de Santiago de Compostela y de La Coruña, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas

(CSIC) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO), presentó una decena de técnicas que permiten la identificación inequívoca de algunas de las principales especies de pescado y marisco que se comercializan en Galicia, en concreto merluza, centolla, langostinos, camarones, almejas y navajas.

Al término de la feria los datos del balance final han sido similares a la edición anterior, con una cifra de negocio estimada en 1.000 millones de euros, y un volumen de visitantes en torno a los 24.200 personas (ligero descenso del 2,5 por 100) procedentes de 84 países.

El día 30 de septiembre las instalaciones de IFEVI habían sido la sede, como actividad previa, de la Conferencia Mundial del Pescado Blanco. Básicamente se reunieron los responsables de las políticas estatales, productores y distribuidores para tratar los importantes aspectos de este sector y los retos futuros.

Esta conferencia contó con los principales productores de pescado blanco, como Argentina, Canadá, Chile, China, España, Islandia, Namibia, Noruega, Nueva Zelanda, Perú, Rusia, Sudáfrica y Uruguay. Las especies más habituales de este tipo de pescado son gallo, rape, lenguado, merluza, bacalao, congrio y rodaballo.

Por segundo año CONXEMAR ha tenido que lidiar con la «competencia» de la feria



Pesca atún rojo. (Foto: www.armada.mde.es).

SEAFOOD que, desde su sede habitual los meses de mayo en Bruselas, traslada su apoyo a la Feria Seafood Barcelona que se celebra en fechas próximas a la feria viguesa, este año entre el 22 y 24 de octubre.

Puertos de desembarque de especies de aguas profundas

El BOE núm. 250 de 18 de octubre de 2013 publicó la Resolución de 2 de octubre de 2013 de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente por la que se establecen los puertos en los que pueden llevarse a cabo descargas superiores a los 100 kg de especies de aguas profundas procedentes de las subzonas I a XIV del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) y de las aguas comunitarias situadas en las zonas del Comité de Pesca Atlántico Centro-

Este (COPACE) 34.1.1., 34.1.2, 34.1.3 y 34.2.

La resolución incluye en la lista de puertos pesqueros autorizados hasta ahora los de Ribadesella (Asturias) y Laredo (Cantabria).

Con ello la lista actual de puertos autorizados queda formada por los de Avilés, Ayamonte, Bermeo, Burela, Camariñas, Cangas del Morrazo, Cariño, Castro Urdiales, Cedeira, Cillero, Cudillero, Finisterre, Fuenterrabía, Guetaria, Gijón, Isla Cristina, La Coruña, Laredo, Las Palmas, Lastres, Lage, Lepe, Luarca, Marín, Moaña, Muros, Muxía, Ondárroa, Pasajes de San Pedro, El Puerto de Santa María, Puerto de Vega, Punta Umbría, Ribadesella, Sanlúcar, San Sebastián, San Vicente de la Barquera, Santa Eugenia de Ribeira, Santander, Santoña, Santa Cruz de Tenerife y Vigo.

A. P. P.



Cultura Naval

CONFERENCIA DEL AJEMA EN EL CESEDEN

En el salón de actos del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), organizada por la Cátedra Santa Cruz de Marcenado en colaboración con la Fundación Sagardoy, se desarrolló el pasado día 4 de noviembre la conferencia titulada *La dimensión marítima de los intereses nacionales: repercusiones sobre la orientación estratégica de España*, que fue impartida por el almirante general Jaime Muñoz-Delgado Díaz de Río, jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA).

Ante un concurrido auditorio, y tras la presentación efectuada por el director del CESEDEN, el AJEMA, que inició su disertación resaltando las características geográficas y geoestratégicas de España, realizó un pormenorizado recorrido por los intereses marítimos nacionales, los riesgos y amenazas y la multiplicidad de organismos y agencias con responsabilidades en dicho entorno, resaltando la importancia del sector marítimo en el desarrollo de nuestra nación y en el bienestar de los ciudadanos.



(Foto: CESEDEN).



(Foto: CESEDEN).

Las ideas más significativas de su intervención fueron: la gran interdependencia de las actividades económicas derivada de la globalización lo que ha propiciado que la economía y el progreso del mundo dependan, en gran medida, de la seguridad de los mares, escenarios sujetos a riesgos y amenazas, por lo que la protección y seguridad del entorno es de capital importancia; los organismos e instituciones del Estado encargadas de velar por dicha protección y seguridad son múltiples y variadas, pero en determinados espacios marítimos y situaciones, las Marinas de Guerra representan el único poder del Estado con jurisdicción y capacidad; el detallado conocimiento de los espacios marítimos es imprescindible para poder intervenir y ejercer un eficaz control de ellos, y no es posible adquirirlo aisladamente, por ello es preciso conocer, comprender y compartir la información disponible en toda la comunidad marítima, tanto a nivel nacional como a través de la cooperación internacional; aunque la norma-

tiva aplicable a las FAS es suficiente para afrontar los problemas de la Seguridad Marítima, se echa en falta algún tipo de instrumento legal que permita la coordinación y la cooperación entre todos los organismos y agencias estatales con competencias en el entorno marítimo, por lo que la Estrategia de Seguridad Marítima, en periodo de elaboración, que fijará los intereses a proteger, unos principios generales de actuación, unos objetivos claros y unas líneas de acción, puede ser la base que permita aplicar un enfoque global al problema y avanzar juntos en la defensa de los intereses marítimos nacionales, compartiendo la información y colaborando en las operaciones; la Armada, que tiene por misión y vocación la defensa de los intereses marítimos nacionales, y que dispone de los medios y capacidades necesarias, trabaja las veinticuatro horas de todos los días del año para protegerlos.

D. R.

LA FOTOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA EN EL MUSEO NAVAL

Desde que en el año 2007 se editó por el Ministerio de Defensa el libro titulado *La colección de fotografía histórica del Museo Naval de Madrid*, uno de cuyos autores es José María Moreno Martín, responsable de la Sección de Cartografía y del Archivo Fotográfico del Museo Naval de Madrid, por iniciativa de la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural, de la Secretaría General Técnica de la Subsecretaría de Defensa, se está llevando a cabo una exposición itinerante por toda la geografía española, tan singular como inédita: «Hombres y barcos. La fotografía de la Marina española en el Museo Naval (1850-1935)».

Esta exposición, que en la actualidad se está exhibiendo en distintas instituciones y corporaciones del Principado de Asturias, incluye sesenta y cinco instantáneas de una

gran calidad, ya que son copias de los positivos originales de la época, que se encuentran depositados en el Museo Naval de Madrid y que tienen un enorme valor histórico y artístico.

Un recorrido por esta exposición muestra cuál fue la evolución técnica y formal de la Armada española desde el inicio de la Revolución Industrial hasta una Marina ya plenamente tecnificada, como es la que aparece en los años de la Segunda República. La visita a esta exposición está siendo obligada para los amantes de la historia, de la mar y de la Armada española.

La exposición está repartida en cinco módulos temáticos: retratos; viajes y acontecimientos; enseñanza; arsenales, astilleros y material y, finalmente, el apartado dedicado a los buques.

Órgano de Historia y Cultura Naval



(Foto: Órgano de Historia y Cultura Naval).

ACTIVIDADES DEL ÓRGANO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

El día 5 de noviembre se impartió en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada la conferencia *La defensa de La Habana en 1762*, a cargo Gustavo Placer, teniente coronel de la Marina de Cuba y doctor en Historia.

En el marco de la exposición *La Exploración del Pacífico, 500 años de historia*, el mismo día se proyectó en la Casa de América la película *Viajes de descubrimiento. La vuelta al mundo de Magallanes*, seguida de un posterior coloquio.

El jueves 7 de noviembre, en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, tuvo lugar la presentación del libro *Los desconocidos precursores españoles de la navegación submarina*, cuyos autores son Diego Quevedo Carmona, Lino J. Pazos Pérez, Cristino Castroviejo Vicente y Alejandro Anca Alamillo. El libro fue presentado por Diego Quevedo, alférez de navío en situación de Reserva, con introducción del almirante en situación de retiro José M.^ª Treviño Ruíz.

Entre los días 12 y 14 del mismo mes se desarrollaron las XLVII Jornadas de Historia Marítima bajo el título de *Jorge Juan y la Ciencia Ilustrada en España*, cuyo objetivo

era, no solo rendir homenaje al sabio y al marino en la conmemoración del tercer centenario de su nacimiento, sino también ofrecer una visión de conjunto de aquella España ilustrada en la que sus más destacados marinos dejaban la impronta de su saber y sus valores éticos y científicos.

Las conferencias impartidas durante estas jornadas fueron: *La España Ilustrada de Jorge Juan*, por el catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense Enrique Martínez Ruíz; *Jorge Juan y la fundación del Real Instituto y Observatorio de la Armada*, por el capitán de navío en situación de reserva Fernando Belizón Rodríguez; *Jorge Juan y la enseñanza*, por los catedráticos de la Universidad de Alicante Armando Alberola Romá y Rosario Die Maculet; *La comisión a Londres*, por el general Auditor en situación de retiro y correspondiente de la Real Academia de Historia José Cervera Pery; y *Jorge Juan y la construcción naval*, por el capitán de navío en situación de retiro Mariano Juan y Ferragut

D. R.



Conferencia del profesor Alberola.
(Foto: OCS AJEMA).

PRESENTACIÓN DE UN LIBRO EN FERROL

El día 30 de octubre, en el Palacio de Capitanía de Ferrol tuvo lugar la presentación del libro *Francisco Feijóo y Sotomayor. Almirante de la Escuadra en Galicia, s. XVII*, escrito por el capitán de navío Luis Sánchez-Feijóo López.

La presentación del libro, editado por la Diputación Provincial de La Coruña, corrió a cargo del almirante jefe del Arsenal de Ferrol, vicealmirante Manuel Garat Caramé, y por el presidente de la Diputación de La Coruña, Diego Calvo Pouso, con la asistencia del alcalde de Ferrol, José Manuel Rey Varela, quienes constituyeron con el autor la mesa presidencial.

La obra narra los primeros años de declive del imperio español. La batalla naval de las Dunas, librada en 1639 entre las armadas española y holandesa, en la que España perdía casi todas sus naves mientras trataba

de llevar dinero al ejército de Flandes. El libro destaca la precaución de un marino gallego, el almirante Francisco Feijóo y Sotomayor, que alertó sobre la poca preparación de la flota que partía desde La Coruña y cuya figura es recuperada por el autor casi cuatro siglos después.

El capitán de navío Sánchez-Feijóo, ya en situación de retiro, fue delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval y director del Museo Naval de Ferrol; ha impartido conferencias sobre arqueología submarina y ha escrito trabajos profesionales sobre salvamento de submarinos, detección y contradetección acústica, cámaras hiperbáricas, arqueología submarina, empleo de buceadores, organización interna de buques y sinistros marítimos.

D. R.



(Foto: ORP ALARFER).

CICLO DE CONFERENCIAS SOBRE LOS ATAQUES
NAVALES CONTRA CANARIAS

La Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, en colaboración con la Armada española, organizó el ciclo de conferencias «Los ataques navales contra Canarias y su defensa en la Edad Moderna».

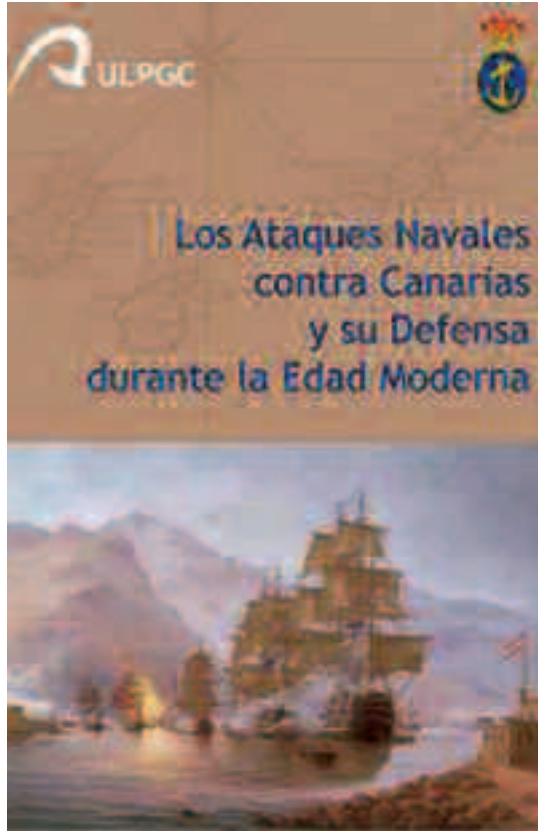
El programa contempló las siguientes ponencias para el día 16 de octubre, en el Salón de Actos del Edificio de Humanidades «Millares Carló» (Campus del Obelisco):

— Conferencia sobre «Ataques navales y corsarios contra las Islas en los siglos XVI-XVIII», a cargo del profesor del departamento de Ciencias Históricas de la ULPGC Luis Alberto Anaya Hernández.

— Charla «El sistema defensivo del Archipiélago en los siglos XVI-XVIII», por Emilio Abad Ripoll, exjefe del Estado Mayor del Mando y Zona Militar de Canarias.

— Conferencia «Contra un enemigo venido por mar: la fortificación de la ciudad de Las Palmas en los siglos XVI-XVIII», a cargo de Julio Cuenca Sanabria, arqueólogo, historiador y exdirector del Museo Canario.

D. R.



JORNADA SOBRE «LA ARMADA Y LA SEGURIDAD MARÍTIMA» EN LAS PALMAS

El miércoles 16 de octubre se celebró una jornada sobre «La Armada y la Seguridad Marítima» en el Arsenal Militar de Las Palmas, organizada por el Mando Naval de Canarias y presidida por su comandante, contralmirante Manuel de la Puente Mora-Figueroa.

Asistió un amplio grupo de representantes de todos los ámbitos marítimos de Canarias y, principalmente, de la isla de Gran Canaria: construcción naval, consignatarios, mundo de la pesca y de la náutica deportiva, fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, administración marítima estatal y autonómica, así como control de tráfico marítimo y salvamento.

La jornada comenzó con una conferencia sobre la Armada y la Acción del Estado en la Mar, en la que se incidió en las misiones, actividades y medios, así como el apoyo que la Armada presta a la comunidad marítima, a través de su Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM).

A continuación se expuso un ejemplo práctico y de actualidad, como es la lucha

contra la piratería en aguas del océano Índico. Para finalizar se detallaron las principales actividades de Seguridad Marítima en el litoral canario. Posteriormente se realizó una visita guiada a una moderna unidad de la Armada, el buque de acción marítima *Rayo*.

La organización de este evento forma parte del esfuerzo de la Armada para dar a conocer su actividad en el ámbito marítimo general, sus misiones, responsabilidades y actividades con relación a la Seguridad Marítima y la contribución de sus unidades en los espacios marítimos de soberanía y también en escenarios cada vez más lejanos.

La Seguridad Marítima es un concepto que trata de compatibilizar la libertad de navegación con la seguridad en la mar para garantizar el cumplimiento de la ley y salvaguardar los intereses nacionales, garantizando el libre ejercicio de las actividades comerciales en el ámbito marítimo, tan importantes para nuestra economía.

ORP ALMART



(Foto: ORP ALMART).

XXXI SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR

Entre los días 28 y 30 de octubre, el Centro Nacional de Formación del Instituto Social de la Marina en Bamio, Villagarcía de Arosa, acogió la XXXI Semana de Estudios del Mar, organizada por la Fundación ASES-MAR, que consta de una serie de conferencias y coloquios sobre temas que afectan al mar en su más amplio sentido, a cargo de científicos y personalidades altamente cualificadas; labor que se orienta fundamentalmente a jóvenes universitarios y postgraduados con el objeto de difundir el conocimiento del mar y de su entorno en sus múltiples y variados aspectos.

El lunes 28, tras la sesión inaugural, el alcalde de Villagarcía, Tomás Fole, impartió la conferencia «La influencia del mar en Villagarcía de Arosa», a la que siguieron «La Guardia Civil y su dimensión marítima», por el general de división de la Guardia Civil Gregorio Guerra; «La aventura marítima de los diputados gallegos a las Cortes de Cádiz», por Vicente Ruiz García; y «La Armada y Bolonia. La enseñanza de formación de oficiales en la Escuela Naval Militar de Marín»; por el capitán de fragata Gonzalo Villar, jefe de estudios de la ENM.

El día 29 se impartieron las siguientes conferencias: «Programa de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina», por José M.^a Pérez Toribio; «Geoestrategia de la Antártida», por el vicealmirante Ricardo Álvarez-Maldonado; «Geohábitats *versus* geomorfología submarina», por Víctor Díaz del Río Español; y «La nueva reforma de la Política Común de Pesca y su repercusión en la pesca gallega», por Rosa M.^a Quintana, consejera de Medio Rural y del Mar.

Y el día 30, antes de la clausura, las siguientes: «Pasado, presente y futuro del puerto de Villagarcía de Arosa», por Sagrario Franco, presidenta de la Autoridad Portuaria; «Normas éticas y normas técnicas en el Derecho Marítimo» por José Luis García-Pita, catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de La Coruña; «Rías y estuarios. Dos conceptos que se confunden», por Federico Vilas, catedrático de la Universidad de



XXXI Semana Estudios Mar.

Vigo; y «Ascensión y caída de la piratería en el Cuerno de África», por el vicealmirante Juan Rodríguez Garat, almirante de Acción Naval.

A la finalización, en la ceremonia de clausura, el secretario de ASES-MAR expuso las conclusiones de la Semana que serán elevadas a la Administración del Estado.

La Fundación ASES-MAR se creó en 2010, con el mismo objetivo que la Asociación de Estudios del Mar, inscrita en 1986 como asociación privada, pero adaptándose a las nuevas formas jurídicas más acordes con sus fines. Sus estatutos señalan que la Fundación se constituye con la finalidad de suscitar por todos los medios que legalmente sean permitidos y operativamente viables, el conocimiento de los temas del mar en todos sus aspectos. Como explica la *web* de la Fundación, estas Semanas son su «producto estrella»: desde 1983 llevan celebrándose anualmente de forma ininterrumpida bajo la Presidencia de Honor de S. M. el Rey.

Entre las actividades logradas hasta ahora hay que resaltar la aportación a la incorporación de España al Tratado Antártico y la influencia para el proyecto y construcción del Buque de Investigación Oceanográfica *Hespérides*.

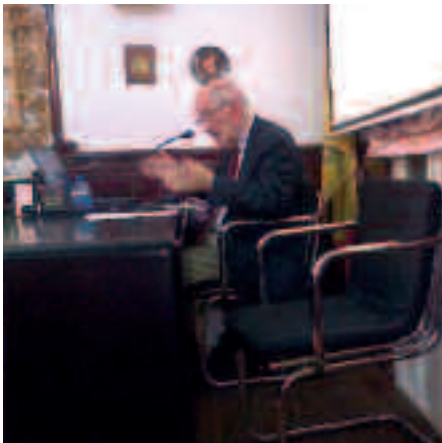
A. P. P.

ACTIVIDADES DE LA REAL LIGA NAVAL ESPAÑOLA

Ciclo de conferencias en Madrid

Dentro de las actividades programadas por la dirección del Área de Cultura de la Real Liga Naval Española en Madrid, se programó para el segundo semestre del año 2013 un ciclo de conferencias sobre submarinos con motivo del 125 aniversario del submarino de Peral.

El programa ha estado integrado por cuatro conferencias que llevan por títulos: «Isaac Peral y su submarino; Cosme García, un genio olvidado entre los precursores españoles de la navegación submarina; El barcopez de Monturiol; Evolución de los submarinos después de Peral». Las dos últimas se desarrollarán los días 11 de noviembre y 2 de diciembre.



Conferencia sobre Peral. (Foto: RLNE).

La primera de ellas, que se celebró el pasado 16 de septiembre, corrió a cargo del vicepresidente de la RLNE, Marcelino González Fernández, quien en una brillante exposición relató las vicisitudes de un proyecto que, desgraciadamente para España, no llegó a fructificar. Refirió el ponente tanto la vida del ilustre marino como los detalles

técnicos del proyecto, así como el marco de referencia histórico en el que este se desarrolló. Finalizada la conferencia tuvo lugar un animado e interesante turno de preguntas. La asistencia de público a la conferencia desbordó las expectativas más optimistas, lo que obligó a habilitar el Salón de Mar para ubicar a los asistentes.

El pasado 21 de octubre tuvo lugar la segunda conferencia bajo el título «Cosme García, un genio olvidado entre los precursores españoles de la navegación submarina», conferencia que impartió el doctor en Historia Agustín Rodríguez González. El conferenciante hizo una exposición de datos e imágenes relacionadas con el personaje, destacando su singular inteligencia natural, el grado de perfección alcanzado por este invento que fue patentado en Francia con el nombre genérico de *bateau-plongeur*. Al finalizar la conferencia hubo un interesante coloquio centrado principalmente en los submarinos a los que se les ha otorgado el nombre de Cosme García.



Conferencia sobre Cosme García. (Foto: RLNE).

Exposición marítima en La Herradura

En 7 de septiembre tuvo lugar la inauguración de la II Exposición Marítima de La Herradura que, con motivo del 451 aniversario del hundimiento de la flota española del Mediterráneo, ha tenido lugar en La Herradura (Almuñécar), organizada por la Real Liga Naval Española (RLNE). La exposición estuvo abierta hasta el día 21 de dicho mes en que se desarrolló la ceremonia de clausura.

La inauguración fue presidida por la alcaldesa de Almuñécar, Trinidad Herrera Lorente, quien cortó la cinta de acceso al salón de exposiciones, declarándola inaugurada, en tanto que el encargado de clausurarla fue el comandante naval de Almería, Blas Romero López.

Tanto a la inauguración como a la clausura asistieron el comandante naval de Almería, que representaba al almirante de Acción

Marítima; el teniente-alcalde de La Herradura, Juan José Ruiz Joya, quien representó a la alcaldesa de Almuñécar, y el delegado regional de la Real Liga Naval Española, Rafael F. Díaz Noguerras, así como los delegados provinciales de Málaga y Granada, Antonio Ruiz y Pérez-Linares.

En ambos actos tomaron la palabra el delegado regional, quien, como director del evento, tras saludar a los asistentes, explicó la composición de la muestra, continuación de la ya celebrada el pasado año en el mismo lugar; el teniente-alcalde de La Herradura, quien habló sobre el motivo de esta celebración, y el comandante naval de Almería, que destacó el compromiso y satisfacción de la Armada en apoyar todos estos eventos de carácter marítimo.

RLNE



Exposición. (Foto: RLNE).



GACETILLA

Recepción en el Cuartel General de la Armada

El ministro de Defensa Pedro Morenés presidió en el Cuartel General de la Armada, el pasado día 11 de octubre, la tradicional recepción de las Fuerzas Armadas a los agregados militares de Defensa acreditados en España con motivo del Día de la Fiesta Nacional.

El ministro, acompañado del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), Jaime Muñoz-Delgado, y del secretario general de Política de Defensa (SEGENPOL), Alejandro Alvargonzález, saludó a los agregados de Defensa, militares, navales, aéreos y de armamento internacionales destinados en Madrid.

Una vez finalizado el saludo protocolario a la representación militar, encabezada por el delegado de Arabia Saudí, general de brigada Abdullah H. Alshamuary, decano de los representantes militares, el ministro dirigió unas palabras de bienvenida seguidas de un brindis.

Es tradición que en vísperas del Día de la Fiesta Nacional los representantes de las Fuerzas Armadas españolas reciban al cuerpo



(Foto: OCS AJEMA).

militar extranjero acreditado en España. La recepción se celebra anualmente de forma rotatoria en los cuarteles generales de los Ejércitos y la Armada.

OCS AJEMA

La subsecretaria de Defensa visita las escuelas de especialidades de la Armada en Ferrol

El pasado día 28 de octubre, la subsecretaria de Defensa, acompañada por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Jaime Muñoz-Delgado; el almirante jefe de Personal, almirante José Antonio Ruesta, y el almirante director de Enseñanza Naval, Marcial Gamboa, efectuó una visita oficial a los centros docentes de la Armada en Ferrol, Escuela de Especialidades Antonio de Escaño y Escuela de Especialidades Fundamentales de la Estación Naval de La Graña (ESENGRA).

En cada uno de los dos centros fue recibida por los comandantes-directores capitanes de navío Manuel Romasanta y Fernando Poole. Tras rendirle honores por la Guardia Militar, la subsecretaria firmó en el Libro de Honor de las escuelas y realizó un recorrido por las instalaciones, que incluían los nuevos laboratorios y aulas especiales del nuevo

modelo de enseñanza de suboficiales en la Escaño y el nuevo simulador de Maniobra, Navegación y Pesca en la ESENGRA, que constituye una herramienta que facilitará el adiestramiento de los alumnos en todos los aspectos relacionados con la navegación de buques, maniobra y equipos de navegación.

Durante la visita, los comandantes-directores explicaron a la subsecretaria cómo están acometiendo el proceso de consolidación del nuevo modelo de enseñanza de los suboficiales, que se implantó en 2011 y cuya primera promoción recibirá los despachos de sargento en julio de 2014. Cuando los alumnos terminen el plan de estudios, además de alcanzar el empleo de sargento, obtendrán un título de Técnico Superior de Formación Profesional del sistema educativo general.

OCS AJEMA



(Foto: OCS AJEMA).

Ascenso y nombramiento en la cúpula de la Armada

El Consejo de Ministros del pasado día 19 de octubre aprobó el ascenso a almirante del vicealmirante del Cuerpo General de la Armada José Antonio Ruesta Botella, así como su nombramiento como almirante jefe de Personal de la Armada (ALPER). El acto de posesión del nuevo ALPER se desarrolló el día 22 en una ceremonia presidida por el AJEMA en el Cuartel General de la Armada.

El almirante Ruesta, hasta ahora jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada (EMA), nació el 17 de agosto de 1955. En 1973 ingresó en la Escuela Naval Militar, obteniendo su despacho de alférez de navío en 1978.

A lo largo de su carrera militar ha estado embarcado en las fragatas *Extremadura* y *Asturias*, los patrulleros *Alsedo* y *Lazaga*, la corbeta *Descubierta* y el extinto Grupo Alfa de unidades de escolta de superficie. Además,

ha sido comandante del remolcador de altura *Ferrol*, del buque de desembarco *Pizarro* y del de asalto anfibio *Castilla*.

En tierra, el nuevo almirante jefe de Personal ha estado destinado en la Escuela Naval Militar, la Escuela de Guerra Naval, el Estado Mayor de la Flota y el Cuarto Militar de Su Majestad el Rey. Asimismo, ha sido jefe de la Sección de Planes de Definición de Medios y Sistemas del EMA y jefe del Gabinete del AJEMA.

Una vez alcanzado el Almirantazgo, fue director de Enseñanza Naval, jefe de la División de Planes del EMA y segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, con carácter interino.

OCS del AJEMA



(Foto: OCS AJEMA).

Inauguración del 52.º Congreso de Ingeniería Naval

La Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE) organizó en el Hotel Husa Princesa de Madrid, entre los días 23 y 25 de octubre, el 52.º Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima correspondiente al año 2013, bajo el lema «Ingenieros e Ingeniería. El mar como oportunidad».

La ceremonia de apertura, que tuvo lugar en la tarde del día 23 en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, después de que los asistentes efectuaran una visita guiada al Museo Naval de Madrid, estuvo presidida por Pedro Argüelles Salaverría, secretario de Estado de Defensa, acompañado por Luis Valero Artola, secretario general de Industria; Jaime Muñoz-Delgado Díaz de Ríó, almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada; Luis Vilches Collado, presidente de AINE, y Eduardo Serra Rexach, presidente de la Fundación Transforma España, vicepresidente de la Real Academia de la Mar y exministro de Defensa.

Tras las intervenciones de los cuatro primeros, tomó la palabra Eduardo Serra, quien pronunció una conferencia magistral titulada «El talento, el mar y la ingeniería». En ella puso de manifiesto las siguientes ideas: la industria multiplica el empleo y la riqueza de un país; la revolución tecnológica actual tiene como factor de producción estratégico el talento, el cual es clave para un país, hasta el punto de que la desatención del talento hoy es el paro de mañana; España debe mirar el futuro con optimismo debido al potencial existente patentizado por lo que se ha logrado en los últimos 40 años, tras lo que animó a los presentes a adoptar una actitud optimista y destacó tanto a AINE como a la Armada como dos faros que ven más allá y que deben transmitir ese mensaje.

El acto concluyó con la declaración oficial de la apertura del congreso por el secretario de Estado de Defensa y una posterior copa de vino español que se sirvió en las estancias anexas al Salón de Actos.



(Foto: OCS AJEMA).

Con esta cita abierta a todos los profesionales, empresas, organismos e instituciones que impulsan a la industria naval, y por lo tanto a la economía española, se persigue que actúe de propulsor que empuje a que el sector marítimo, totalmente estratégico para nuestro país, sea el elemento de crecimiento en el que todos los integrantes del sector confían.

Bajo el lema del Congreso, en el que se dieron cita 182 congresistas, se pretendió abarcar (sin carácter limitativo) los siguientes ámbitos de interés mediante 30 ponencias, tres conferencias y dos mesas redondas:

- El nuevo marco de actuación de la ingeniería en el sector marítimo.
- Ingeniería de proyectos, sistemas y equipos innovadores en el sector marítimo.
- La profesión de ingeniero en el sector marítimo del futuro.
- Estrategias de negocio del sector marítimo en una situación de cambio y gran competencia.

D. R.

El BAC *Cantabria* inicia su regreso a España

La Real Marina australiana celebró el pasado día 1 de noviembre el acto de despedida del buque de aprovisionamiento de combate *Cantabria*, en agradecimiento a la colaboración prestada por el buque español desde el mes de febrero.

La ceremonia, que fue presidida por el jefe de la Marina australiana, vicealmirante Ray Griggs, tuvo lugar en el Muelle de Cruceros de Garden Island, en Sídney, la que ha sido base adoptiva del *Cantabria* durante su despliegue en Australia. Otros asistentes al acto fueron el embajador de España en Australia Enrique Viguera, el comandante de la Flota australiana contralmirante Tim Barrett y el cónsul general de España en Sídney Álvaro Iranzo.

Una vez concluido el acto, el *Cantabria* surcó por última vez la bahía de Sídney, iniciando la navegación de vuelta a casa. Se prevé que atraque en Ferrol el 21 de diciembre, concluyendo un despliegue de un año.

Durante los primeros días de tránsito el *Cantabria* realizará algunos ejercicios de adiestramiento con el buque de aprovisiona-

miento de la Marina australiana HMAS *Success*, que volvió a la mar la semana pasada tras un largo periodo de inmovilización por obras.

Desde su salida de Ferrol el pasado 3 de enero, el *Cantabria* ha navegado más de 34.000 millas náuticas en 167 días de mar, realizando más de 60 maniobras de aprovisionamiento.

Además ha visitado los puertos australianos de Melbourne, Adelaida, Darwin y Cairns, donde se unió a las Fuerzas Armadas australianas en la importante celebración del ANZAC Day, y ha participado exitosamente en los ejercicios multinacionales TALISMAN SABER 2013 y TRITON CENTENARY 2013.

Como colofón a su despliegue en Australia, el buque de la Armada tuvo el privilegio de liderar la Quinta División de la Parada Naval Internacional, que conmemoraba el centenario de la entrada de la primera flota australiana en Sídney.

OCS AJEMA



BAC *Cantabria* liderando la 5ª División en la Parada Naval Internacional que conmemoraba el centenario de la entrada de la primera flota australiana en Sídney. (Foto: www.armada.mde.es).

Homenaje a marineros españoles en Canadá

El patrullero de altura *Arnomendi*, que ha realizado desde el pasado 24 de agosto la Campaña de Inspección y Vigilancia Pesquera en los caladeros NAFO (*Northwest Atlantic Fisheries Organization*) en aguas de Terranova, ha celebrado en Canadá una ofrenda floral a los 15 marineros españoles fallecidos en el hundimiento del barco de vapor *Florizel*.

Al homenaje, que tuvo lugar el día 15 de octubre en el cementerio Mont Carmel de la localidad de Saint John's, asistió el comandante y una representación de la dotación del buque de la Armada, así como el vicecónsul honorario de España en la localidad canadiense, Jean Pier Andrieux.

El acto consistió en una homilía a cargo del arzobispo de Terranova, Martin William Currie; una breve alocución del comandante del *Arnomendi*, capitán de corbeta Antonio

Corbacho, y una ofrenda floral a cargo de la dotación del patrullero español.

El hundimiento del *Florizel*, buque dedicado principalmente al transporte de pasajeros desde Saint John's hasta Nueva York, con escala en Halifax, tuvo lugar el 23 de febrero de 1918. Tras largar amarras, y debido al mal tiempo reinante, el barco encalló en Cappahayden, al sur de Terranova. Fallecieron 93 personas entre tripulación y pasajeros, mientras que, tras 27 horas de intensas labores de rescate en las frías aguas del Atlántico Norte, sobrevivieron 44 personas. La mayoría de los españoles que se encontraban a bordo eran *stokers*, cuya labor era alimentar de carbón la caldera del vapor en las máquinas del barco.

OCS AJEMA



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

Día Nacional de España en Bangkok

Con motivo del Día Nacional de España, el pasado 12 de octubre se reunieron en el hotel Eastin de Bangkok una veintena de oficiales de la Real Armada tailandesa, exalumnos de nuestra Escuela Naval Militar de Marín (ENM). La recepción, presidida por la embajadora Carmen Moreno, y organizada por el agregado de Defensa, capitán de navío José M.^a Goyanes, discurrió en un agradable ambiente en el que el idioma español fue la lengua común. Esta era la segunda vez que los exalumnos se reunían en el año; la primera —por propia iniciativa— lo hicieron el día de la Virgen del Carmen para celebrar las entregas de los reales despachos de oficiales en España.

Una deliciosa mezcla de cocina tailandesa y española, complementada con un agradable rioja, mantuvo a los asistentes durante más de tres horas recordando pasadas anécdotas de la vida en Marín y sus alrededores.

Entre los oficiales tailandeses asistentes se encontraban los almirantes retirados Kholak Charoenrook y Vinai Intharasombat y el contralmirante en activo Wilert Smabut, actualmente segundo jefe del Estado Mayor de la Flota tailandesa. Entre el más antiguo y el más moderno de los presentes había una diferencia de 54 promociones.

El envío de oficiales tailandeses a cursar sus estudios en la ENM se inició en 1954, precisamente con el almirante Kholak. Al año siguiente aparecieron por Marín cinco alumnos más, entre ellos el almirante Vinai. Sin



(Foto: J. M.^a G. B.).

embargo, hasta 1977 no volvió la Real Armada tailandesa a enviar nuevos alumnos, por lo que durante 14 años no hubo ningún guardia marina tailandés en la ENM. Pero desde entonces, hace ya 37 años, la presencia de ellos ha sido una constante en todas las promociones. Así, hasta la fecha, 47 oficiales han cursado su carrera en Marín, además de los cinco que lo están haciendo actualmente.

En el año 1998, la Real Fuerza Aérea tailandesa siguió el ejemplo de su Armada y comenzó a enviar cadetes a la Academia General del Aire de San Javier. En 2002 empezó a hacerlo el Real Ejército de Tierra tailandés a la Academia General de Zaragoza. Hoy en día, ambos ejércitos se alternan cada año en el envío de un cadete, mientras que su Armada lo hace todos los años.

J. M.^a Goyanes Blanco
Capitán de navío agregado
de Defensa en Bangkok

Bodas de Oro de la brigada de 1963

El fin de semana del 18 al 20 de octubre celebramos los 50 años de la entrega de despachos de lo que, en nuestro lenguaje coloquial, denominamos la «salida de la Escuela (ENM)», en una reunión que, si bien no numerosa, resultó verdaderamente animada... y animosa, y que tuvo como centro estratégico la nueva y excelente Residencia «El Navío», gestionada por la Armada.

Las antiguas «batallitas» se pasearon por el ambiente, pero llenas de un especial aprecio y tolerancia por parte de todos, y con la agradable presencia y participación de nuestras esposas.

La celebración consistió en una inicial copa de «recepción» la tarde del viernes 18, para iniciar el sábado 19 con una Eucaristía de Acción de Gracias y de recuerdo de nuestros compañeros fallecidos, que tuvo lugar en la Capilla del Santísimo de la Catedral de la

Almudena, y que resultó especialmente emocionante para todos.

Siguió una visita al cercano Palacio Real, siempre espectacular en salones y contenidos y que no por ya conocido fue menos interesante.

La noche de ese día tuvimos una cena «formal» con pequeños discursos y manifestaciones de compañerismo, resaltando con unanimidad el hecho de la presencia de nuestro compañero de más edad, Andrés Carrasco, que con 87 años no tuvo la menor duda en viajar desde Murcia para unirse a la celebración.

El lunes 21, una representación de la brigada cumplimentó al AJEMA para testimoniar el cariño y fidelidad a la Armada, a la que nos sentimos unidos de por vida.

A. Tajuelo Pardo de Andrade



(Foto: A. T. P. de A).

Actividades de la Asociación Lepanto

El pasado día 26 de septiembre, con motivo de la asistencia al XV Día Nacional del Veterano que se celebró en la Base Aérea de Zaragoza, un grupo de veteranos y familiares de la Asociación Lepanto de Veteranos de la Armada rindió un sencillo homenaje en la Puerta del Carmen a los marinos que durante la Guerra de la Independencia defendieron la ciudad.

Fueron un puñado, entre oficiales, suboficiales y tropa, pero dejaron el honor de la Armada en lo más alto, por lo que se han hecho merecedores del respeto y recuerdo de los componentes de la Asociación.

Entre ellos e encuentran los siguientes: teniente de navío Primo de Rivera, alféreces de navío Mor de Fuentes y Félix Ruiz; sargentos José Hernández y Tomás Ludarte, cabo Francisco Vidal y los marineros José

Cidraque, Bernardo Perno, José Zamora, Francisco Vidal, Pedro García, Joaquín Cidraque, Francisco Mollan, Vicente Gil, Alonso Gómez, José Simón, Julián Bastia y Valentín Fernández.

Otro de los marinos que estuvo con toda seguridad fue el teniente de fragata Manuel del Castillo, dado que se le concedió la medalla del primer sitio de Zaragoza.

En estas líneas va implícito el orgullo, la satisfacción y el agradecimiento que todos los españoles debemos a esos hombres y mujeres de la Armada que a lo largo de la historia defendieron con bravura el honor de nuestra patria.

Asociación Lepanto



(Foto: Asociación Lepanto).



Aproximación amistosa en ATALANTA.
(Foto BAM Meteoro).

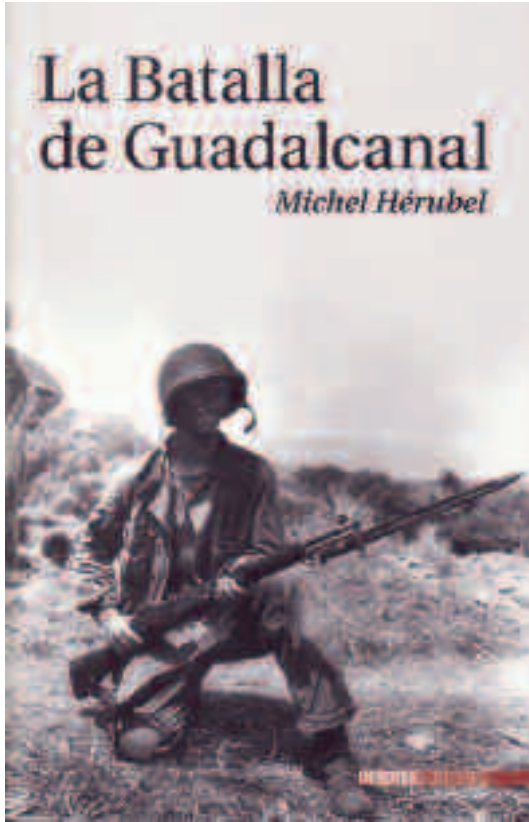


LIBROS

HÉRUBEL, Michel: *La Batalla de Guadalcanal*.—Inédita Editores, S. L., 2013 (ISBN: 978-84-92400-13-3); 284 pp.; 42 fotografías y seis mapas en blanco y negro.

Este libro —el título no deja lugar a dudas— es en efecto una monografía dedicada a describir la batalla que empezó el 7 de agosto de 1942 con el desembarco estadounidense en la isla de Guadalcanal y terminó definitivamente con la evacuación de los últimos soldados japoneses de la isla a finales de febrero de 1943. Una batalla clave y decisiva que supuso un punto de inflexión en la Guerra del Pacífico, un cambio de tornas por el cual los japoneses perdían definitivamente el papel ofensivo en Oceanía. Prefiguró además la técnica de los desembarcos que después habrían de tener lugar en el Pacífico, en Sicilia, Salerno y Normandía.

Resulta más clarificador y quizás más correcto hablar de Campaña de Guadalcanal en lugar de Batalla de Guadalcanal —y de hecho en algunos textos así se hace—, pues fue en realidad una larga y penosa campaña jalonda por grandes y cruentísimas batallas —navales, aeronavales y de infantería—, además de por un sinfín de combates e incursiones puntuales, como lo eran los bombardeos japoneses prácticamente diarios al aeródromo de Henderson, el objetivo militar prioritario de la isla. Ello es así en una medida tal que cada una de esas batallas podría ser objeto a su vez de un estudio específico más extenso, como en el caso del combate naval que tuvo lugar cerca de la isla de Savo (9 de agosto), en el que en media hora tres cruceros pesados estadounidenses y uno australiano fueron hundidos y un quinto seriamente



averiado; la batalla naval de cabo Esperanza (11-12 de octubre); la llamada «noche de los acorazados» (13 de octubre) o la batalla de las islas Santa Cruz (25-27 de octubre). No en vano el estrecho de Savo pasó a ser llamado popularmente entre los marinos aliados «el estrecho del fondo de hierro» (*ironbottom sound*).

No faltaron tampoco importantes combates en el ámbito de la guerra submarina: el 31 de agosto el *I26* japonés averió seriamente al portaaviones *Saratoga*, mientras que el 15 de septiembre el *I19* conseguía tres impactos de torpedo sobre el *Wasp*, obligando a los norteamericanos a hundirlo horas después. Por su parte el 9 de agosto el *S-38* norteamericano hundía al *Meiyo Maru*, un importante transporte de tropas con 342 infantes de marina a bordo.

Así que se puede decir que el libro adolece de cierta

brevedad y consiguiente densidad, resultando omitidos además otros hechos relevantes, como la tentativa japonesa, de insuficientes resultados, de abastecer a sus tropas estacionadas en la isla por medio de submarinos, el intento también fallido de establecer bases en las islas centrales de las Salomón, desde las cuales pudieran enviarse barcasas en convoy, las batallas de Mount Austen, Seahorse y Galloping Horse, o la misma evacuación japonesa.

En las batallas de infantería los japoneses hicieron gala de un desconocimiento y un desprecio por el enemigo que habría de resultarles fatal. En una serie de ofensivas terrestres, en las que parecía repetirse siempre el mismo esquema con igual balance final de resultados, los japoneses vieron cómo la capacidad de sacrificio y la disposición a morir, por sí solas, no superan a la táctica y que, desprovista de esta, aquellas resultan inútiles frente a unas armas bien emplazadas. Ejemplos son la batalla del Tenaru la madrugada del 21 de agosto, en la que en dos asaltos el coronel Kyona Ichiki sacrificó inútil-

mente su unidad de élite, perdiendo a más de 800 hombres y quitándose la vida, mientras los *marines* solo sufrían 43 muertos y 60 heridos; o la batalla de la Colina Sangrienta (*Bloody Ridge*), de parecidos resultados, en la que el general Kawaguchi perdió más de 500 hombres, frente a un número de bajas estadounidenses de tan solo 259 (59 muertos y desaparecidos y 200 heridos); o la batalla del río Matanikau (7 de octubre), en la que el general Maruyama sufrió 700 bajas mortales frente a 60 de los *marines*.

En honor a nuestra rica historia no puede dejar de señalarse que Guadalcanal —Kalakana para los japoneses— toma su hispánico nombre de la localidad de Guadalcanal (Sevilla), pueblo natal de Pedro Ortega Valencia, miembro de la expedición de Álvaro de Mendaña, quien descubriera la isla en 1568.

Por último indicar que este no es un libro nuevo. La primera edición en francés data de 1988. Su autor, Michel Hérubel, es un prolífico historiador que desde finales de los 60 ha publicado libros como *Surcouf. Titan des mers*; *Charles VII*; *Tempête sur Ouessant*; *Rendez-vous a Bastogne*; *Le démon des brumes*; *Les caravelles du soleil*; *La bataille des Dardaneles, 1914-1916, ou la tragédie annoncée*; *Les aigles de Midway*; *La bataille de Midway*; *La bataille d'Arnhem* o *La bataille des Ardennes*. Al español están traducidos *Pintura gótica I* y *Pintura gótica II* (Aguilar, 1968) y *La batalla de las Árdenas*, debiéndose la edición de este último también a Inédita Editores (2006).

R. M. M.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA