

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2006
ENERO-FEBRERO
TOMO 250



Nuestra portada: Avión
Harrier de la Armada,
despegando desde el
portaaviones *Príncipe*
de Asturias. Septiembre
de 2005.
(Foto: cortesía Festner y
Bögels).

CARTA DEL DIRECTOR	3
CARTAS AL DIRECTOR	5

TEMAS GENERALES

LA OTAN EN EL AÑO 2006 Vicealmirante José María Treviño Ruiz	7
SILENCIOS MEDIDOS Capitán de navío Emilio Bonaplata González de Mendoza	17
NAVEGANDO EN TEBEOS Y CÓMICS Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar	21

TEMAS PROFESIONALES

GESTIÓN POR PROCESOS (I). LA NECESIDAD DEL CAMBIO Capitán de fragata Francisco J. Romero Caramelo y capitán de corbeta Rubén Rodríguez Peña	31
¿CUÁNTO ERROR TIENE EL GPS? Teniente de navío Salvador Espinosa González-Llanos	39
PATRULLERO DE ALTURA <i>TARIFA</i> : ARMADO CONTRA LA CONTAMINACIÓN Capitán de corbeta Carlos de Orueta Lueje	43

HISTORIAS DE LA MAR

TRAFALGAR. ¿POR QUÉ ACONTECIÓ? Vicealmirante José Luis Torres Fernández	53
LOS CONOCIMIENTOS MARÍTIMOS DE ANTONIO MAURA Capitán de navío Antonio de la Vega	69
COMBATE DE TRAFALGAR Abogado maritimista Francisco Sánchez Jurado	89

VIVIDO Y CONTADO

«MI COMANDANTE: NOS DISPARAN, NOS HAN DADO» Coronel de Infantería de Marina Félix Anglada Monzón	95
--	----

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MISCELÁNEA
ANECDOTARIO MARINERO
CINE CON LA MAR DE FONDO
LA MAR EN LA FILATELIA
PAÑOL DE PINTURAS
MARINOGRAMA
<i>IN MEMORIAM</i>

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS



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

Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO: 076-06-009-6 (edición en papel)
NIPO: 076-06-010-9 (edición en línea)

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
Diálogo Libros. Diego de León, 2.
Librería *Castellana*. Paseo de la Castellana, 45.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
FERROL.—*Central Librera*. Dolores, 2. Página web: www.centrallibrera.com
Central Librera. Real, 71. Correo electrónico: centrallibrera@telefonica.net
Kosko Librería. Sol, 65
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo).
VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8.

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

PUBLICIDAD: Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14

Correo electrónico: viaexclusivas@jet.es

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28

Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

Iniciamos el nuevo año con la resaca de *quijotes* y *trafalgares*, cuyas estelas entrecruzadas — cuando se mezcla las resacas son peores — todavía no se han desvanecido. El flamante y soso 2006, conmemorativamente hablando, es año colombino, el del V Centenario de la muerte en Valladolid del descubridor, cuyos disputados restos todavía darán que hablar:



Quizá lo más destacable que nos depara 2006 será la continuación, con mayor énfasis, del proceso de modernización de la Armada. Así, se continuará con el programa de submarinos *S-80A*, el más importante en términos de inversión económica. A finales de marzo Navantia entregará a la Armada la fragata *Méndez Núñez*, cuarta y última de la serie F-100. Además, es de esperar que se inicie una segunda serie de dos fragatas al haber sido aprobada la construcción de la primera de ellas por el Consejo de Ministros del pasado 20 de mayo. En la misma reunión ministerial, también se aprobó la construcción de cuatro buques BAM (Buque de Acción Marítima), al igual que la del nuevo buque de apoyo de combate (BAC): *Cantabria*.

Iniciaremos el segundo semestre con dos hitos destacados: el 1 de julio un vicealmirante español tomará el mando del Componente Marítimo de la Fuerza de Respuesta de la OTAN (NRF) y durante un año izará su insignia en el *Castilla*. Ese mismo día será la puesta de quilla del buque de Proyección Estratégica, que será el de mayor porte, y con considerable diferencia, de la Armada de todos los tiempos. Continuaremos así con la tradición de la Armada, la del clásico proceso de modernización que no tiene solución de continuidad.

Mariano JUAN Y FERRAGUT



A NUESTROS COLABORADORES

El acuse de recibo de los artículos enviados 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.

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en disquete, con tratamiento de texto Word o Word Perfect.** 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 N.I.F. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y subrayados con línea ondulada, lo que significa su impresión en negrita. Se subrayarán con línea continua (cursiva) los nombres de buques, que no se entrecomillarán. Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecomillado o cursiva cuando se considere necesario. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindir de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etc.) y deben corresponder a su versión en español cuando las haya (OTAN en lugar de NATO, Armada de los Estados Unidos en vez de US Navy, etc.).

Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título. **Las fotografías e ilustraciones cuando se remitan en disquete o CD-ROM, tendrán como mínimo una resolución de 300 dpi.** 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. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

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

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

Al final del artículo, al que se acompañará la dirección completa, con distrito postal, y número de teléfono de contacto del autor, deberá figurar su firma.

CARTAS AL DIRECTOR

Una polémica incomprensible

Acabo de recibir el último número de la REVIS - TA correspondiente a noviembre 2005. En ella encuentro, nada más abrirla, un tema que suscitó polémica —al parecer— allá por el mes de julio del pasado año. Y si al autor de dicha carta —teniente coronel de Infantería de Marina Escobar Prieto de la Puente— le ha dejado sorprendido, ¿no quieren ver cómo me he quedado yo!

Soy absolutamente opuesto a las polémicas y muchísimo más si son entre profesionales, lo que en este caso ocurre. Además, puestos a poner algo de mi parte, he de discrepar con dicho compañero, al que ni conozco ni creo haber tratado jamás, ya que si él considera que Buiza Fernández-Palacios (don Miguel, como dirían en el callejero de Zaragoza) era almirante, he de decirle que nunca fue tal; en todo caso habilitado total —a efectos de lo que fuera—, pero jamás Almirante (con mayúscula).

Cierto que fue jefe de la Flota roja en dos ocasiones; una, muy cercana a los sucesos espeluznantes de los primeros momentos del Alzamiento (como lo titula el general Cervera Pery para los que quedaron en zona nacional y Revolución para los que se autotitulaban rojos). La primera ocasión fue el 31 de agosto de 1936 —y ya habían sucedido los peores asesinatos de sus compañeros— cuando relevó al capitán de fragata Navarro Capdevila, y para entonces había sido habilitado a capitán de navío. Pero ser nombrado como tal jefe de la Flota para nada significa ser almirante. ¡Hasta ahí podíamos llegar!

Es muy cierto que uno de los libros indicados para poder comprender un poco aquellos sucesos es, sin duda, el mencionado de José Cervera Pery; no me atrevo a decir tanto como que «si no se lee... es imposible enterarse de nada». Y conste que lo he leído y releído, subrayado, machacado y comprobado en muchísimos de sus asuntos. Por tanto no le quito un milímetro de interés y lo considero fundamental. Pero hay otros, ¿qué duda cabe!

Indudablemente, la lectura de dicho libro impresiona. Pero digo yo, ¿acaso no impresionaría más haber conocido directamente, a través de un padre, aquellos sucesos? Y de dicho conocimiento, no puedo olvidar que gracias a la propuesta del entonces jefe de la Flota roja, Buiza (don Miguel), con la aquiescencia del jefe de operaciones Prado Mendizábal (don Pedro), se tuviese previsto que si un Oficial se pasaba a zona nacional, se tomasen represalias con sus familiares, esposa, hijos, padres, tales como fusilarlos, o en el caso de los hijos —si eran menores de cinco años— enviarlos a Rusia. Con lo cual muy bien me pude haber convertido —hoy— en uno de esos niños de la guerra.

Lo que me parece un disparate —y conste que la carta publicada me huele a estar disminuida en cantidad y calidad por la magnífica labor del capitán de navío director que ha procurado restar dureza a las opiniones del autor— es entrar en polémica sobre si a Cervera Pery se le trata de promarxista porque hable acerca de jefes y oficiales que hicieron lo que pudieron hace exactamente —dentro de unos meses— setenta años. Pero no he leído en parte alguna que Cervera Pery sea rojo. Eso son figuraciones. ¡Ahí sí que es necesaria la calma y la serenidad para escribir y argumentar!

Muy cierto que Buiza murió hace bastantes años. Su postura durante sus destinos profesionales, antes de ser por segunda vez jefe de la Flota —enero de 1939—, no dejan de ser consecuentes con sus ideales, respetables sin duda, pero indudablemente por algo sería que no tratase de pasarse cuando lo tuvo fácil. No entro en enjuiciar sus motivos. No puedo compartir la misma postura cuando, tratándose de mi padre, en su Consejo de Guerra una vez finalizada la guerra, se le preguntó: ¿por qué no se pegó usted un tiro? Cuando se había confesado católico, apostólico, romano, como así murió en 1980 gracias a Dios.

Posiblemente sea un tanto duro haber empleado la procedencia de su mujer, de la que estuvo a punto presenciar su suicidio, pero indudablemente era cierta dicha procedencia, pese al Código Civil vigente entonces.

Al parecer, es cuestión de la tan traída y llevada tolerancia el enjuiciar a una persona de tan profundos sentimientos sobre su vida privada. Pienso que siguiendo esos sentimientos, Buiza hizo honor a ellos y se incorporó a la Legión Extranjera francesa donde, como en la nuestra, nada importaba su vida anterior.

Que Miguel Buiza era un oficial muy sui generis no deja lugar a dudas; no en vano ahí está su hoja de servicios, sus arrestos y sanciones, nada caprichosos ni edificantes; sus compañeros —como en todas las promociones del mundo ha ocurrido— consideraban cosas de Buiza sus múltiples faenas, como por ejemplo sus operaciones de fondeo... Investigue el Sr. Escobar y podrá saber en qué consistían... y si lo descubre, dígame si le parecen divertidas e instructivas.

Indudablemente que existía una Constitución —por cierto de 12 de diciembre de 1931—, ¡por qué poco acierta!, ya que dice de 1932. Pero si Buiza se mantuvo fiel a su palabra dada por escrito, no actuó muy consecuentemente cuando su dotación le defendió casi con las armas en la mano ante el pelotón del auxiliar naval Andreu Lillo, y aquella misma noche él no defendió a su segundo comandante —y estaba presente— de igual mane -

CARTAS AL DIRECTOR

ra. Y es más, si él sabía los ideales de dicho oficial ¿por qué no puso el remedio oportuno e hizo valer su autoridad como comandante, días, horas antes o incluso meses?

¿Qué pretende el teniente coronel Escobar? ¿Justificar los asesinatos de jefes y oficiales de Marina por las masas revolucionarias, mientras salvaban a los jefes proclives de ideales liberales, por no decir otra cosa? Tratar de hacer cuestión política aquellas circunstancias y dar por bien muertos a quienes impidieron ordenar y mover las unidades navales —que por sí no lo sabe, se movieron— es rizar el rizo (y lo digo con segundas); otra cosa es que los cabos, los auxiliares y los comités no supieran hacer la O con un canuto cuando pretendieron mandar.

Como digo, no deseo entablar polémica con el autor de la carta, al que pretendo respetar en sus ideales, pero de eso a admitir se tergiversen y rellenen las cosas hay un abismo; señor Escobar, Buiza de almirante, nada de nada; como tampoco Ubieta, ni Navarro Capdevila, ¡eso sí que era cuestión política!

Hay un párrafo, el 4.º, anterior al apartado B), el cual me hace pensar se ha «modificado algo» la carta, no tengo lugar a dudas. Apunta y no dice, ataca y no justifica, trata de desprestigiar y no puede, ¡es antológico!, impropio de un militar como es el autor de la carta publicada que se permite caer en apreciaciones falaces.

Por mi parte considero que, si el director de la REVISTA lo cree oportuno, no se publique esta respuesta para evitar seguir con el tema, ya bastante debatido. Lo siento pero ser simpático no es suficientemente objetivo para juzgar toda una trayectoria —equivocada o no— de lo que pudo haber sido y no fue.— Coronel de Caballería (R). Licenciado en Geografía e Historia Manuel Ruiz Sierra. Cartagena.

Más sobre Buiza... y punto final

Respondemos, lo más brevemente que merece el tema, a la crítica del teniente coronel de Infantería de Marina y abogado, Francisco Javier Escobar Prieto de la Puente.

En La guerra silenciosa y silenciada solamente dedicamos tres capítulos del primer tomo para tratar las causas que provocaron el Alzamiento Militar, las primeras sangrientas semanas a que dio lugar, así como a la semblanza de algunos de sus protagonistas.

Como oficiales profesionales y una vez en situación de reserva, invertimos algo más de doce años en investigar y analizar en detalle las cam-

ñas navales en el Cantábrico, Mediterráneo e incluso las de los cruceros corsarios en el mar del Norte, descritas en los otros cuatro tomos. Las notas de pie de página señalan, con frecuencia, las fuentes de información.

Sin embargo, este aspecto de nuestra obra, según nuestro crítico, nada aporta a la historiografía moderna más que el consabido y unilateral incensario. Cuesta trabajo reconocer en el abogado Escobar su condición de militar retirado.

No obstante, además de las innumerables felicitaciones que hemos recibido, la Real Academia de la Historia, en escrito de 21 de febrero del año 2001, y en relación con La guerra silenciosa y silenciada, señala la importancia de una investigación basada en documentación en muy buena parte inédita o desconocida, así como en el testimonio de numerosas personas que protagonizaron o vivieron muchos de los episodios estudiados; aparte la consulta exhaustiva de los materiales archivísticos conservados sobre la materia. Circunstancias todas que permiten considerar la obra como la más fehaciente fuente histórica del objeto tratado.

El señor Escobar hace constar finalmente la existencia en julio de 1936 de una Constitución vigente de 1932, un presidente de la Segunda República y un primer ministro en sus puestos. No cita el intento de asesinato del jefe de la oposición, señor Gil Robles, a la sazón en el extranjero, y el consumado en la persona del señor Calvo Sotelo, que vino a ser la chispa provocativa de la fecha del Alzamiento Militar. Tampoco hace constar la existencia de esa misma Constitución y un primer ministro en octubre de 1934, cuando se produjo el alzamiento comunista en Asturias y el golpe independentista en Cataluña.

Finalmente, respecto al tema Buiza y sus excelentes e indiscutibles cualidades de simpatía personal, nos remitimos a la propuesta que efectuó al ministro de Defensa de fusilar a las mujeres e hijos de los oficiales de Marina que se pasasen a zona nacional. Propuesta comentada en conversación mantenida en Santander de la que fueron testigos varios oficiales de Marina, como hace constar en sus memorias el teniente de navío José Ruiz de Ahumada. (Ver Así empezó todo, de Manuel Ruiz Sierra, AF Editores, 47012 Valladolid).

Creemos que por encima de la simpatía personal, y sin consultar el Código Civil, están el honor, el valor, la dignidad, la lealtad —en sentido ascendente, igualatorio, o sea compañerismo, y descendente—, así como la disciplina que todo oficial de las Fuerzas Armadas debe poseer.— Vicealmirantes (R) Fernando Moreno de Alborán y de Reyna y Salvador Moreno de Alborán y de Reyna.

LA OTAN EN EL AÑO 2006

José María TREVIÑO RUIZ



Introducción



A cumbre de Praga de noviembre de 2002 sentó las bases de la transformación de las capacidades militares de la Alianza para el siglo XXI, una transformación que buscaba una fuerza expedicionaria ligera y ágil, bien equipada y mejor adiestrada, capaz de responder a un amplio espectro de misiones en potencia. Esta fuerza se llamaría a partir de ese momento NRF o NATO Response Force.

La cumbre de Praga significó asimismo la desaparición de los dos mandos estratégicos tradicionales, ACLANT y ACE, que pasarían a denominarse respectivamente Mando Aliado de Transformación (ACT), ubicado en Norfolk, y Mando Aliado de Operaciones (ACO), situado en Mons.

La recién creada NRF debería obtener su Capacidad Operativa Plena o Full Operational Capability (FOC) a mediados de 2006 con el ejercicio LIVEX Steadfast Jaguar en Cabo Verde, adquiriendo la Capacidad Operativa Inicial o IOC en octubre de 2004 en Turquía con la NRF 3 bajo el Mando de Fuerzas Conjunto de Nápoles o JFC Naples, capacidad que sería revalidada en el Noble Javelin, ejercicio LIVEX realizado en Fuerteventura durante el primer semestre de 2005 empleando una DJTF o Deployable Joint Task Force, a flote primero y en tierra después.

La creación de la NRF supuso el compromiso de las naciones para tener disponibles 75.000 efectivos, 25.000 de la NRF de guardia, 25.000 de la NRF en adiestramiento para ser certificada y relevar a la anterior, y los 25.000 de la NRF que ha finalizado su turno.

La responsabilidad del mando de la NRF recaería en los tres cuarteles generales conjuntos de nivel operacional que dependen del ACO: Brunssum en Holanda, Nápoles en Italia, y Lisboa en el vecino Portugal. Así las NRF 1 y 2 fueron mandadas en 2003/4 por JFC Brunssum, las 3 y 4 por JFC Naples en 2004/5 y las 5 y 6 lo están siendo por JC Lisbon en 2005/6. Recordemos que cada NRF tiene una duración de seis meses, comenzando el 1 de julio el turno de las impares para dar paso el 1 de enero a las pares.

Antecedentes

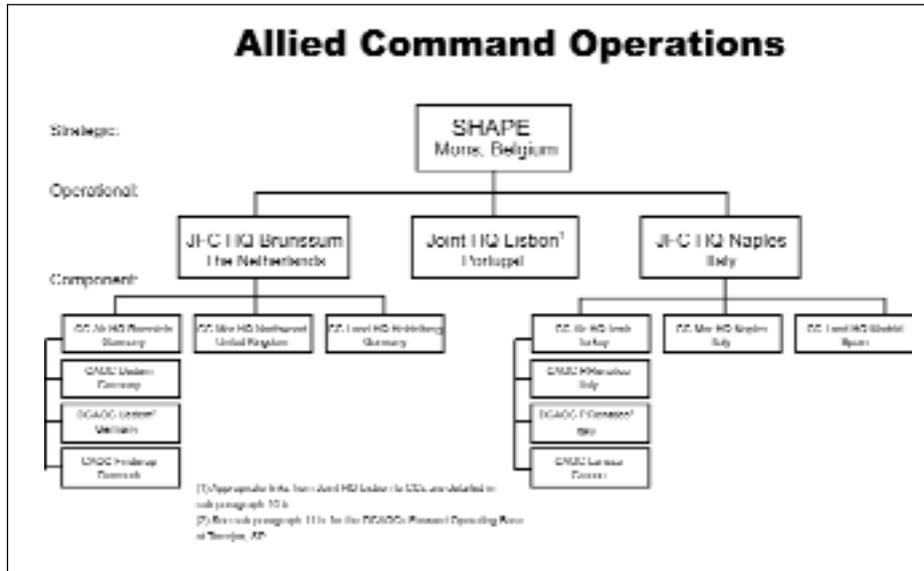
Durante la larga etapa de la Guerra Fría, la OTAN, nacida con el Tratado de Washington de 1949, basó su estrategia en neutralizar a un poderoso agresor que intentaría atacar a través de las fronteras de la Alemania Occidental. Desaparecida esa amenaza monolítica, ha sido sustituida lenta y progresivamente por unos riesgos polifacéticos o de acuerdo con la terminología de inteligencia, riesgos asimétricos que han tenido su máximo exponente en los atentados de las Torres Gemelas del 11-S 2001, en las estaciones de cercanías de Madrid el 11-M 2004 y recientemente en el metro de Londres el 7-J 2005.

De acuerdo con estos riesgos, la Alianza debería contar con unas fuerzas más ligeras, flexibles y de alta movilidad, listas para operar lejos de sus bases en terceros países, rápidamente movilizables partiendo de unos niveles de alerta reducidos y sin dependencia de las armas nucleares. Estas fuerzas de reacción rápida, incluyen un mando componente terrestre del nivel de una o dos estrellas, LCC, otro marítimo, MCC y un tercero aéreo o ACC, pudiendo contar con un cuarto de operaciones especiales, SOC, si la situación así lo requiere, al igual que un elemento de operaciones psicológicas cada vez más imprescindible, incluido en el componente terrestre.

Naturalmente esa fuerza de reacción rápida, la ya nombrada NRF, necesita de unos medios de transporte estratégicos tanto marítimos como aéreos, asignatura pendiente de la Alianza especialmente en lo referente al transporte aéreo estratégico, auténtico talón de Aquiles de la OTAN al carecer de él todas las naciones, si exceptuamos a los Estados Unidos y parcialmente al Reino Unido, debiendo recurrirse al alquiler de aviones comerciales como los *Antonov 124* o los *Ilushyn 76*, tan en boga hoy en día para el transporte de las tropas y material ligero en las operaciones de paz y ayuda humanitaria.

La introducción de esta nueva fuerza ligera y expedicionaria, la NRF, cuyo EM en el teatro de operaciones se denomina DJTF, al mando de un oficial general de una o dos estrellas, auxiliado por unas 90 personas en el supuesto más complicado, viene de facto a complementar el concepto nacido a comienzos de los 90 de Combined Joint Task Force o CJTF, concepto que supuso la mayoría de edad de lo conjunto y multinacional, pero que tenía la gran desventaja de su magnitud al suponer la movilización de unos 150.000 efectivos de los tres ejércitos, incluyendo un componente terrestre formado por un Cuerpo de Ejército con varias divisiones, una Task Force de varios portaaviones y la capacidad por parte del componente aéreo de poder proporcionar 1.000 salidas diarias de aviones, es decir, algo impensable con los pies puestos en la tierra en el siglo XXI, mirando los efectivos disponibles y los ajustados presupuestos de defensa de las naciones europeas.

Las reducciones cuantitativas, que no cualitativas, sufridas en las FAS de las naciones que componen la OTAN en los últimos 15 años, a raíz de la caída del muro de Berlín, desaparición del Pacto de Varsovia y desmembración de



la URSS, suponen aproximadamente el 30 por 100 de los efectivos de personal, buques y aviones. Este drástico recorte no había tenido su eco en la estructura de mando de la OTAN, por lo que Praga supuso también el cierre de todos los cuarteles generales con carácter regional y la transformación de parte de ellos en operacionales o componentes estáticos, con la importante reducción de 20 a 11 Cuarteles Generales de Mando, así como la supresión de 6 de los 10 CAOC (Centro de Operaciones Aéreas Combinadas) hasta ese momento existentes.

Así aparte de los ya nombrados Cuarteles Generales Operacionales de Brunssum (antiguo CINCNORTH), Nápoles (ex CINC SOUTH) y Lisboa (ex CINC SOUTH LANT), convertidos en flamantes mandos operacionales, Heidelberg (LCC), Northwood (MCC) y Ramstein (ACC) se convertían en sede de los mandos componentes de Brunssum, al igual que Madrid (LCC), Nápoles (MCC) e Izmir (ACC) lo hacían de JFC Naples.

El Cuartel General de Lisboa mucho más pequeño y con una plantilla equivalente a un tercio de sus dos hermanos mayores, no tendría mandos componentes estáticos asignados en permanencia; por el contrario si los tendría cuando le fuese asignada la responsabilidad de mandar la NRF, en su turno rotatorio con Brunssum y Nápoles.

El antiguo AIRSOUTH, transformado en ACC se trasladaría desde Nápoles a Izmir, Turquía, con los problemas de personal que ello generaría. Verona, antiguo LANDSOUTH, fue definitivamente cerrado, pasando su responsabilidad como LCC de Nápoles al antiguo Cuartel Subregional SW de Retamares

Larissa en Grecia, teniendo Uedem y Poggio Renático la capacidad de ser desplegados, pudiendo utilizar ambos, de ser necesario, las instalaciones de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz en España.

La situación actual

Hasta aquí el importante programa de transformación de la Alianza, dividiendo claramente los cometidos de operaciones y de doctrina entre SACEUR en Mons y SACT en Norfolk, respectivamente, operaciones que a su vez serán mandadas por los Cuarteles Operacionales Conjuntos de Brunssum, Nápoles y Lisboa. Así Brunssum se encuentra actualmente empeñada en las operaciones en Afganistán con más de 10.000 efectivos aliados desplegados en esta nación, cometido que previsiblemente dure varios años, de la misma forma que las operaciones en los Balcanes ya duran más de una década, con más de 20.000 personas en este teatro estratégico a cargo de Nápoles.

Lisboa, actualmente al mando de la Fuerza de Respuesta de la OTAN, ha tenido la oportunidad de utilizar por primera vez los efectivos de la NRF 5 en la operación de socorro a los Estados Unidos después del paso del huracán Katrina el 29 de agosto de 2005, organizando el transporte aéreo del material ofrecido por las naciones aliadas, mediante su recogida por medio de la aviación de transporte táctico, almacenándolo en la base aérea de Ramstein para posteriormente y con ayuda del transporte estratégico bien de la OTAN, con los aviones del NAEW, o de la USAF con los C-5 y C-17, trasladarlo al aeropuerto de Little Rock, Arkansas, donde se centralizó todo el puente aéreo proveniente de Europa, coordinado por el Mando del Norte o NORTHCOM-MAND norteamericano.

Apenas finalizada la operación del *Katrina*, a finales de septiembre, el 8 de octubre un terrible terremoto devastaba la región norte de Cachemira, a caballo entre la India y Pakistán, con especial incidencia en esta última nación, causándole 73.000 muertos y otros tantos heridos, con tres millones de personas sin techo al derruirse sus viviendas.

Si en el caso del *Katrina*, se movilizaron los componentes aéreos y marítimo de la NRF 5, aportados por Francia e Italia respectivamente, si bien este último no llegó a utilizarse dado el reducido volumen de la carga a transportar, en la operación de Pakistán los tres mandos componentes, el terrestre español, NRDC(SP), el marítimo italiano, ITMARFOR y el aéreo francés, FR JFACC, fueron inmediatamente movilizados, gracias a su *status* de tan sólo cinco días de preaviso o Notice To Move (NTM).

El Ejército español, con excelente criterio y generosidad, ofreció una compañía de ingenieros reforzada, más la unidad nacional de apoyo, lo que supuso unos 400 efectivos que fueron aerotransportados con todo su material e impedimenta a Bagh, operación que requirió unos 50 vuelos de aviones

TEMAS GENERALES

B-707 de Ejército del Aire y aviones *Ilyushin-76* y *Antonov-124* para transportar a este contingente al aeropuerto de Lahore, al sur de Islamabad y a unos 500 km del área afectada, efectuándose el resto del desplazamiento por carretera.

Italia ofreció en la conferencia de generación de fuerzas *ad hoc* una compañía pesada de ingenieros, cuyo transporte debía hacerse por vía marítima, dado que su material no era aerotransportable, descartándose la utilización de buques anfibios para este desplazamiento al ofrecer Dinamarca el flete del ro-ro *Tor Anglia* para el transporte de los 175 vehículos italianos hasta el puerto paquistaní de Karachi, efectuando el transporte posterior hasta el área de Bagh, por ferrocarril y carretera.

Por último el componente aéreo francés, por la experiencia adquirida con el *Katrina*, dispuso inicialmente el transporte de todo el material ofrecido por las diferentes naciones dentro del teatro europeo a Ramstein, para desde aquí trasladarlo a Islamabad, realizando además el traslado de más de 2.000 toneladas de material de las Naciones Unidas almacenado en Incirlik, Turquía, hasta la capital de Pakistán, y posteriormente otras 300 toneladas más almacenadas en Izmir.

Para coordinar todas estas operaciones *in situ* una reducida (*tailored*) DJTF, compuesta por 25 personas del Cuartel General de Lisboa, se desplazó a Islamabad para realizar una serie de gestiones ante las autoridades militares paquistaníes y enlazar con los comandantes componentes avanzados en el área, de Francia y España, al mismo tiempo que el ACC establecía un DOB o Deployable Operating Base en el aeropuerto de Lahore para facilitar la llegada de los efectivos españoles, que más tarde establecerían su base definitiva en Arja, cerca de la ciudad de Bagh, a unos 130 km al NE de Islamabad. Una tercera compañía de ingenieros, esta vez polaca, sería igualmente aerotransportada hasta Islamabad para actuar a las órdenes del LCC español.

La preparación

Si bien la nueva estructura de mando de la OTAN o NCS, no supuso un problema para Brunssum y Nápoles, pues estos cuarteles generales ya eran sede de Mandos Operacionales, antiguos AFNORTH y AFSOUTH, con responsabilidades operativas en Afganistán y los Balcanes, no era éste el caso de Lisboa, cuartel Subregional Marítimo sin otra responsabilidad que la de controlar un área marítima y organizar un par de ejercicios navales al año.

Sus efectivos, o *peace establishment*, fueron prácticamente doblados con la nueva responsabilidad, con lo que el día de la creación del flamante JC Lisbon, la plantilla se encontraba al 40 por 100, debiendo alcanzar en junio de 2005 el 75 por 100 si quería pasar la Interim Operational Capability, además de realizar con éxito el ejercicio ALLIED ACTION 05, donde sería evaluado y certificado.



Las antiguas agrupaciones OTAN: STANAVFORLANT y STANAVFORCHAN navegando en el mar del Norte en junio de 1990. El buque de la izquierda es la fragata *Asturias*, primera unidad militar española que se integró en una fuerza de la OTAN. (Foto: colección M. M. J.).

Ambas tareas parecían inalcanzables, pues se carecía de la cantidad y la preparación del personal necesario, y por si fuera poco el ejercicio se realizaría a bordo del buque de mando norteamericano USS *Mount Whitney*, hasta el momento buque de mando de la II Fleet, con base en Norfolk, y que iba a relevar al USS *La Salle* en el Mediterráneo, insignia hasta enero de 2005 de la VI Fleet.

A la tarea de acondicionar el *Mount Whitney* a su nuevo cometido, especialmente en lo relativo a medios CIS Aliados, se sumó la de crear un Cuartel General para 1.000 personas en la Base de San Clemente de Sasebas, sede de la Brigada de Infantería Ligera Urgel IV, aprovechando las instalaciones del antiguo CIR, para actuar como EXCON o control del ejercicio. De nuevo la franca y efectiva cooperación del Ejército de Tierra español hizo posible el milagro.

El apretado programa de adiestramiento incluía los ejercicios JOINT VISION 04, en el Instituto de Altos Estudios Militares portugués, y LOYAL DILIGENCE en la mar junto con un desplazamiento de la DJTF a Stavanger para realizar un Battle Staff Practice apoyado por el Joint Warfare Center,

TEMAS GENERALES

práctica que sería rematada con un embarco en el USS *Mount Whitney*, que sirvió al mismo tiempo de comprobación de todos los equipos y sistemas CIS OTAN, de reciente instalación en el buque. A mediados de mayo todo el EM de Lisboa se desplazó a Gaeta para embarcar a bordo del *Mount Whitney*, con la esperanza de pasar la dura IOC con éxito, algo que se consiguió finalmente el 8 de junio. El relevo en Nápoles a finales de ese mismo mes de la NRF 4 por la NRF 5 supuso la mayoría de edad del Cuartel General de Lisboa, que gracias a la generosa aportación de las naciones había conseguido elevar su plantilla a un holgado 84 por 100, quedando listo el JC Lisbon a partir del 1 de julio para realizar las siete misiones propias de la NRF:

- Operación de Evacuación No-combatiente (NEO).
- Operaciones de Respuesta de Crisis, incluyendo Mantenimiento de la Paz.
- Apoyo de Operaciones Contra el Terrorismo.
- Operaciones de Embargo.
- Operaciones de Entrada Inicial (IEO).
- Asistencia Humanitaria.
- Demostración de Fuerza.

Conclusiones

De la lectura de los párrafos anteriores se desprende el importante esfuerzo realizado por la Alianza para conseguir su *aggiornamento*, la percepción de la amenaza es totalmente distinta en el siglo XXI, la necesidad de contar con una fuerza expedicionaria lista para partir en menos de cinco días es incuestionable, fuerza que con unos efectivos próximos a 25.000 personas debe ser capaz de realizar una serie de misiones entre las que se incluye una entrada inicial en un escenario hostil y mantenerse en él al menos 30 días preparando la llegada de fuerzas superiores o *follow on forces*, teóricamente de una CJTF.

El recorte de los presupuestos de defensa y de los efectivos en la mayoría de las naciones han hecho que estas últimas se planteen un uso más racional de los medios, mirando claramente la inversión de cada euro en el presupuesto común de la Alianza. La NRF, cuya creación ha sido un acierto sin duda al ser una fuerza mucho más susceptible de utilizar que la mastodónica CJTF, en sus 7.^a y 8.^a ediciones ha sufrido sin embargo en la pertinente conferencia de generación de fuerzas la reserva de las naciones a empeñar a fondo sus efectivos de forma altruista para completar los efectivos de los diferentes mandos componentes.

Así la generosidad de España al comprometer la práctica totalidad del componente terrestre o LCC para la NRF 5, y su utilización en la operación PREMIS (Pakistán Relief Misión), le supuso un gasto adicional inicial para

transportar sus efectivos al aeropuerto de Lahore de 17,5 millones de euros. La Armada española fue igualmente generosa al ofertar por segunda vez (fue la primera en ofertar el mando componente marítimo de la NRF 1), el MCC con fecha 1 de julio de 2006 para la NRF 7.

Si el 20 de noviembre de 2002 se cerraron 9 de los 20 cuarteles generales de la OTAN, de los 11 que aún perduran seis corresponden a mandos componentes estáticos: dos terrestres Heidelberg (515) y Madrid (509), dos marítimos Northwood (229) y Nápoles (199) y dos aéreos, Ramstein (548) e Izmir o Esmirna (663), lo que implica unas plantillas de 2.663 personas, que unidos a los 970 del ACO en Mons, los 982 en Brunssum, los 834 de Nápoles y los 320 de Lisboa, elevan esa cifra a 5.769 personas sólo en los EEMM de ACO, a los que hay que añadir los de ACT y los de las diferentes agencias aliadas, de las que una sola, NCSA antigua NACOSA, responsable de los sistemas CIS, cuenta con casi 3.000 funcionarios, si bien es cierto que ninguno de los cuarteles generales tiene sus plantillas totalmente cubiertas, pero el hecho de contar con prácticamente 10.000 personas trabajando dentro de la Alianza para poder desplazar un fuerza de 25.000 indica *grosso modo* un desequilibrio en el binomio eficacia costo.

España es el cuarto generoso contribuyente en fuerzas para la Alianza con casi 3.000 efectivos desplegados en Afganistán, Balcanes y recientemente en Pakistán, con un importante compromiso marítimo al aportar con carácter rotatorio uno de los tres cuarteles marítimos a flote o HRF (M), certificados por la OTAN, el buque anfibio *Castilla*, ese importante esfuerzo debe tener su eco o reflejo en la estructura de mando, donde naciones con menos aportaciones tienen un mayor peso en el nivel de mando de los diferentes cuarteles generales.

La reciente creación del mando operacional de Lisboa es un ejemplo, su comandante pertenece a la nación capaz de proporcionar un buque de mando para albergar un EM de una CJTF, 519 personas, fuerza que posiblemente no se active jamás, ya que hasta ahora lo único que ha activado la NRF es una modesta DJTF, que como máximo cuenta con 90 personas, cifra perfectamente adaptada a las capacidades de mando y control (C2), del *Castilla*, donde para certificar su HRF(M)SPHQ tuvo que embarcar un EM de 145 sin ningún problema. La construcción del buque de proyección estratégica, de concepción conjunta, futuro *LHD* español, incrementará aún más las posibilidades de optar, si así se decide por el importante mando operacional de Lisboa, incrementando nuestro peso en la Alianza, y recibiendo así una justa compensación al esfuerzo y sacrificio realizado por España en beneficio de la OTAN.

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

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.

SILENCIOS MEDIDOS

REFLEXIONES EN EL SIGLO XXI

Emilio BONAPLATA GONZÁLEZ DE MENDOZA



*El silencio es el ruido más fuerte, quizá
el más fuerte de todos los ruidos (1).*



CIERTAS situaciones en las que un individuo (2) se encuentra inmerso sin preverlas ni provocarlas llevan al hombre a tomar decisiones drásticas o a reconsiderar otras anteriores importantes. Generalmente son situaciones límite, atentatorias contra principios que el individuo considera fundamentales. Y esto puede ocurrir cuando se juega con la verdad.

La verdad queda en ocasiones —quizá con más frecuencia de lo declarado— oculta, desvaída, deformada o presionada ante la mentira, la insidia, la tergiversación o simplemente el silencio interesado. Creo que, por conocido, esto no es nuevo para nadie pero se convierte en esencial ante la experimentación personal.

Las ilusiones de juventud (3) que una persona conserva en su madurez, y que puede y debe atesorar hasta el final de sus días, son en ocasiones maltratadas, abatidas, o súbitamente arrinconadas por hechos traumáticos surgidos de la sinrazón de acciones provocadas por elementos desestabilizadores de nuestras vidas, esas vidas seducidas por el afán de crear y progresar, por el ideal ser útiles a la sociedad en su profesión, por la aspiración a participar en proyectos en los que el individuo cree. Algo en lo que uno verá realizarse sus íntimas y justas ambiciones de potenciación intelectual y sus instintivos deseos de colaboración o comunión con sus semejantes. Fallan entonces esos proyectos de desarrollo de la persona en la organización de la que forma parte (4). Mantiene tranquila su conciencia en el cumplimiento de su deber, pero se debate entre las varias salidas que le presenta la situación. Y se provoca una *catálisis* con resultados dispares en función de las circunstancias.

La desilusión, la pérdida de la ilusión en un propósito de vida —integral o específico—, surge entonces y puede llevarle a la destrucción mental de sus mitos e ideales, al sentimiento de humillación, a la desconfianza en los siste-

TEMAS GENERALES

mas en que sus proyectos se basaban, o simplemente a desentenderse de aquello que hasta ahora era su norte.

Esa desilusión puede dejar de ser pasajera y desembocar en desinterés prolongado, o puede llevar a la reclamación del ideal perdido, a la reivindicación del estatus humillado por esas acciones generadas al amparo de supuestos intereses superiores, que muchas veces ocultan intereses personales o de grupo. En este último caso, intereses de grupo gestados a lo largo de años o generaciones.

Si la desilusión desemboca en desinterés prolongado, el individuo es derrotado, consciente o no de ello, en esa parcela de su vida. Busca otros objetivos y ámbitos de actividad, si llega a sentir ganas de ello, y rompe con ese capítulo de su vida pasada. Rompe con la Institución. Muere en un mundo y empieza en otro.

Si la desilusión le lleva a la reivindicación (5), ha de exigirse a sí mismo mucha voluntad y perseverancia y contar con una fortaleza de mente y espíritu, y ciertamente física, para hacer frente a lo que se le puede avecinar: incompreensión, presiones, desprestigio interesado, etc., con reacciones de grupo, seudogremiales, que basarán la defensa de sus particulares intereses y la protección de sus torpezas en, como mínimo, el descrédito del insensato que osó revolverse y hacer valer su derecho al honor y al reconocimiento de su labor en la comunidad a la que se unió vocacionalmente tiempo atrás. Y es posible que salga perdiendo, aún más amargado, y debilitada la confianza en la Institución, aún más que cuando sufrió la iniquidad origen de su reacción reivindicativa. Pero también puede el vindicador ver satisfecha su reclamación. ¿Qué probabilidades tiene de éxito? ¿Serán ahogadas sus pretensiones por el entorno? ¿Le compensará?

Entre estas dos opciones aparece una tercera, quizá más procedente pero dudosamente comprensible por algunos próximos al sujeto protagonista. Y puede resultar la opción más difícil (6). Me refiero a la decisión de quien, sin querer caer en el desinterés, sin querer salir de un mundo y entrar en otro olvidando todo (*¿tirando la toalla?*), tampoco quiere abrir la vía reivindicativa cuando determinados condicionantes le hacen si no olvidar al menos postergar la entrada en la demanda.

Este individuo puede sentir en sí presiones o encontrar argumentos que le aconsejan no seguir, al menos en esos momentos. Presiones aceptadas por pragmatismo. Argumentos idealistas que pesan más que la tentación de hacer frente a la injusticia, cuando entiende que sus propios intereses, justos y racionales, pueden acabar dañando mayores metas, perjudicando a la Institución a la que pertenece. Pero esa cesión temporal de la justa vindicación no implica una renuncia a la restitución de la imagen, el honor y el prestigio personal o profesional, no implica una renuncia a la verdad (7). Se mantiene en tanto esos intereses superiores primen sobre los del individuo.

¿Hasta cuándo ha de ocurrir esto? Hay intereses superiores que lo justifican. Pero ¿cuándo esos intereses superiores no son realmente una creación, deformación o utilización de aquellos que crearon el conflicto? ¿No será mejor ir adelante con ese proceso reivindicativo no sólo propio sino por el bien —en defensa— de los intereses superiores reales de la Institución frente a la manipulación de quien controla la situación? (8). Esa vindicación puede poner en peligro el estatus de algunos, las máscaras pueden caer, algunas sonrisas pueden tornarse en sombras de preocupación. Y la Institución puede resultar beneficiada y reforzada a la vez que restituye lo debido.

Por ello, cuando empezamos estas reflexiones hablando de situaciones traumáticas no previstas ni provocadas y de esas circunstancias que actúan como catalizadoras de nuestros procesos decisorios, uno piensa en lo compleja que es esta vida —¿lo es o la hacemos nosotros así?—, y uno también se plantea si es el momento para ese individuo de salir de esa alternativa intermedia en la que entró voluntariamente, y es la ocasión en que debe pasar a la reivindicación de su dignidad y su esfuerzo, y a la exigencia de su tranquilidad futura.

Esas situaciones traumáticas pueden ser por acciones aisladas pero también por acciones continuadas y progresivas que, tratando de ocultar realidades comprometedoras, se prolongan en el tiempo presionando directa o indirectamente sobre el individuo en el que se apoyaron para alcanzar sus fines poco éticos.

Y esas circunstancias catalizadoras pueden provocar el abandono. O desencadenar la puesta en escena de las pruebas culposas contra quien se ha movido en la impunidad, y conseguir la manifestación y difusión de una verdad hasta entonces silenciada, la aparición de otra versión de la comedia —o drama— en escena. Pero también pueden llevar al silencio.

Hay quienes entienden el silencio como aceptación de argumentaciones contrarias o como sometimiento a presiones dialécticas, o como reconocimiento de culpabilidad o debilidad ante acontecimientos que han resultado adversos.

Puede que en ocasiones sea así. Pero no siempre el que calla otorga. No siempre el que calla es el débil. Puede ser el prudente. Puede ser el idealista que sacrifica su justo afán reivindicativo, que somete su ímpetu de denuncia a ideales o motivaciones superiores. Puede ser el realista que prevé inútil hacer oír su voz frente a grupos de intereses o estructuras donde esa voz quedaría ahogada; quien se somete al resultado de un razonamiento objetivo y equilibrado frente a la violencia intelectual de quienes buscan autoridad o poder, o dominio de parcelas de esa autoridad o poder (10), por los medios más apropiados. Más apropiados para ellos, aunque los conceptos de ética personal, moral social o profesional e incluso fundamentos religiosos, queden violados —sutilmente si es posible, eso sí—, manteniendo la apariencia deseada ante quienes han de actuar y cuyos juicios han de servir de base para su encumbramiento.

TEMAS GENERALES

Ante estas actitudes están los que ignoran de buena fe la maniobra del oportunista, los que por desinformación o deformación interpretan esos comportamientos como naturales en el contexto en que ocurren, los que la aceptan por no crearse complicaciones, los que entran en el juego porque el partido es de ellos; y los que se indignan —más o menos enérgicamente— y expresan por los cauces adecuados su rechazo contra esas actitudes. Desgraciadamente, no siempre estos últimos son los más.

La verdad no siempre vence y se impone a corto plazo. Pero cuando quien puede ser juez imparte Justicia, o cuando al fin la Historia empieza a jugar su turno, entonces quien ha diseminado falsedad o ocultado esa verdad —o ha colaborado en ello— es desenmascarado, y el ofendido es vindicado (11). Debemos confiar en ello. Es la opción optimista y positiva de quien ha cumplido con su deber.

Hay que insistir: el que guarda silencio no necesariamente otorga. El que guarda silencio no necesariamente es el débil y vencido. El que guarda silencio no es necesariamente culpable. Quizá quien calla es realmente más fuerte que quien avasalla. Quizá quien en un momento dado calla es más leal a la Institución.

Hay silencios medidos.

-
- (1) DAVIS DEWEY, Miles: Músico de jazz.
 - (2) Puede ser el caso de un oficial de Marina.
 - (3) Por ejemplo, las de un guardia marina u oficial en la primera época de su carrera.
 - (4) Aplíquese, si así parece a juicio del lector, a una institución militar.
 - (5) Una reivindicación, sin duda, dentro de las normas establecidas para la institución a la que se debe. Y si el lector ha aplicado estas reflexiones a una institución militar, vea el artículo 201 de las RR. OO. de las Fuerzas Armadas.
 - (6) CLEMENCEAU, George: *Manejar el silencio es más difícil que manejar la palabra.*
 - (7) BACON, Francis: *La verdad es hija del tiempo, no de la autoridad.*
 - (8) Quizá el lector citado arriba estime oportuno considerar lo que dicen los artículos 47 y 171 de las RR. OO. citadas
 - (9) RABINDRANATH, Tagore: *La verdad no está de parte de quien grite más.*
 - (10) Sea cual sea el ámbito motivo de nuestra observación.
 - (11) Y, en todo caso, a los creyentes les queda la esperanza de que en otro lugar, allá donde todos son iguales, esa verdad esté escrita para siempre.



NAVEGANDO EN TEBEOS Y CÓMICS

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación
Letras del Mar

*Fuera del perro, el libro es el mejor
amigo del hombre. Dentro de un perro está
demasiado oscuro para leer.*

Groucho Marx.



O le falta razón al mayor de los hermanos Marx: el libro es el mejor de los amigos. Lo dejas y ahí se queda esperando que vuelvas a retomararlo, para transmitirte paciente-mente, mediante la lectura, los conocimientos guardados en sus entrañas vertidos por su autor. Pero la lectura es algo que debemos apuntalar para que no se desplome. Para mí el axioma de Emerson, según el cual los buenos libros sustituyen a la mejor universidad, no pierde actuali-dad; y sigo convencido de que puedes ser filósofo, historiador o periodista sin tener que pisar un aula. Máxime como al hablar hace unos días con un cate-drático de literatura amigo sobre los problemas de la enseñanza, éste me comentaba que lo más importante no es si las instituciones docentes sirven a la ciencia, a la sociedad o al saber. O si se estaba tecnificando la formación a costa del humanismo, pues lo esencial: que los alumnos sepan leer y escri-bir, no se estaba consiguiendo. Luego hay que volver la vista a los libros.

Tenemos casos como el de Alejandro de Macedonia que llevaba a todas partes un ejemplar de *La Ilíada* dentro de un estuche de plata. Y sin ponernos tan trascendentes, podemos recordar los ratos que pasábamos ensimismados: primero recreando la vista ante el rimero de tebeos que exhibían los puestos de periódicos, o cambiando los ejemplares ya leídos con los amigos; para luego, con su lectura, adentrarnos en el mundo, real o fantástico, que nos rodeaba, o soñar de la mano de quienes habían engendrado aquellos «bebés de libro» que nos provocaban el ansia inagotable del saber, saciada en parte con una peseta, mediante aquellos textos que se digerían con facilidad, apoyados en la viñeta gráfica; para seguir en las siestas de las vacaciones con *Las Aven -*

TEMAS GENERALES

turas de Guillermo, las novelas de Salgari o Julio Verne, en donde ya primaban las páginas de texto, y las imágenes las debía poner nuestra imaginación; para posteriormente ir subiendo escalones hasta llegar a Conan Doyle, Pío Baroja, Ortega y Gasset, Cervantes o Kafka.

Pero el tebeo, luego con el paso del tiempo conocido como cómic, es a quien hoy vamos a recordar, ya que fue para muchos el instrumento que nos permitió poner en práctica la habilidad alcanzada de unir las letras, lo que nos abrió la ventana con la que mirar al mundo que nos rodeaba.

Ya hace tiempo que es objeto de coleccionismo. Tuvo al «cine de sesión continua» de los jueves como excelente aliado. Sin embargo, la televisión y los vídeo-juegos no necesitaron de la colaboración de Internet para, que antes de que apareciera la red, acabar con los cuadernillos que durante el epicentro del siglo XX adentraron a los niños y jovencitos en la lectura, dando tímido paso a otro tipo de publicaciones del estilo, conocidas como cómic.

Una historia que se inicia en 1917 cuando Joaquín Buigas compra la revista *TBO*, transformándola para dirigirla a la «clase menuda», teniendo tal éxito que, a partir de entonces, el resto de publicaciones infantiles es conocido con el nombre genérico de tebeo.

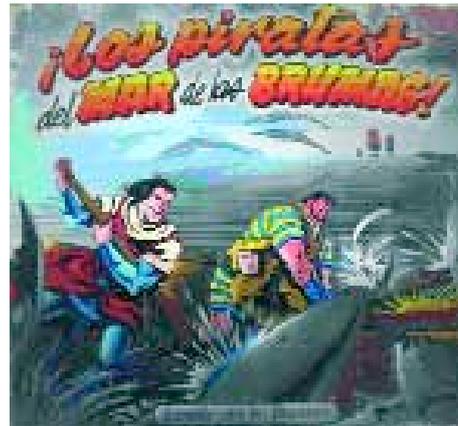
De los piratas y corsarios a Popeye el marino

Gran parte del primer «veneno» por las cosas del mar nos llegó a muchos de tierras de secano de la mano de los tebeos. Sus personajes luchaban con piratas, nos hacían reír con disparatadas anécdotas a flote de algún barco, o se trasladaban a remotos rincones, en donde eran intérpretes de exóticas aventuras, como uno de los mitos de nuestra infancia, Roberto Alcázar, periodista e «intrépido aventurero español», que ya en su primer número, aparecido en 1940, viajaba en un trasatlántico, descubriéndose en la travesía un polizón, Pedrín, un muchacho por quien Roberto responde y le toma como el ayudante que le acompañará durante 36 años a lo largo de 1.216 citas semanales, convirtiéndose, por obra de Vañó, Puerto, Jordán y otros, en la colección de aventuras más larga publicada en España. Años más tarde, con *Milton el Corsario*, Vañó entraría de lleno en los tebeos con trasfondo de mar.

En 1944, con *El Guerrero del Antifaz*, irrumpe en escena el tebeo de capa y espada. Serie que abarca más de veinte años de luchas, batallas y, sobre todo, de heroicos rescates de rehenes de las garras de aquellos piratas sarracenos que dificultaron durante siglos nuestras navegaciones mediterráneas. Un total de 668 números de este título salieron de la pluma de su dibujante y guionista, el vallisoletano Manuel Gago, que también creó otros personajes con más sabor específico a mar como *El Hijo de las Galeras*, *Piratas de Joló* o *El Corsario sin Rostro*, que tuvieron corta vida.



Imitando a este personaje, comenzó a editarse en 1956 *El Capitán Trueno*, prototipo de justiciero que recorre el mundo constituyéndose en defensor de oprimidos y castigador de tiranos, para cuyo cometido cuenta con la ayuda del forzado Goliat, el intrépido Crispín y la nórdica Sigrid. Vio la luz de la mano de Víctor Mora y Ambrós, dando comienzo los pasos del capitán, muy en la línea del Príncipe Valiente, al comienzo de la Tercera Cruzada. Tuvo una gran acogida, y a su imagen y semejanza aparecieron *El Jabato*, *El Corsario Verde* y *El Corsario de Hierro*, que navegaron en conserva con otros corsarios y piratas llegados a nuestras pantallas, exhibiéndose, una y otra vez, en los conocidos oficialmente como cines de reestreno, popularmente bautizados como «Palacios de las Pipas», en cuyas pantallas irrumpían los «guaperas» de Errol Flynn, encarnando a *El Hijo del Capitán Blood* y Tyrone Power como figura estelar de *El Cisne Negro*, o el malencarado Charles





Hazañas Bélicas.

Laughton blandiendo la espada de *El Capitán Kid*. Siguiendo las pautas de Hollywood, las viñetas de los tebeos también se llenaron de estos personajes



que, muchas veces, se nos presentaban como bandidos generosos. Juan García Iranzo realizó varias series, como *El Cachorro* o *El Capitán Coraje*; Ferrando creó *El Diablo de los Mares*, al que siguió Boixcar con su sucesor *El Hijo del diablo de los Mares*.

Pero la fama a Boixcar —seudónimo del catalán Guillermo Sánchez Boix— le llegaría con la legendaria serie de *Hazañas Bélicas*, en la que, a través de viñetas creadas a base de una hábil reutilización de fotografías de prensa, tuvimos el primer contacto con los grandes desembarcos y batallas navales de la Segunda Guerra Mundial. Logró situarse en los años cincuenta a la cabeza de las ventas de las

publicaciones periódicas juveniles. Otros tebeos, como *Aventurero* o *El Coyote*, de contenidos muy dispersos, que contaron con excelentes dibujantes, dedicaron a los temas marineros algunos pasajes sueltos. Al igual que ocurrió con las grandes publicaciones de humor infantiles y juveniles. *El Grumete Timoteo*, *El Capitán Salmonete* y *Dos Lobitos de Mar*, *Grumete* y *Capitán*, personajes de tardío



nacimiento, en 1969, son algunas de las excepciones en este universo de revistas. Salieron del lápiz de Cerdán para *Pulgarcito*, en el que también vieron la luz por vez primera *Mortadelo* y *Filemón*, detectives de pacotilla que, junto a su autor Manuel Vázquez, se han situado en la cumbre del tebeo español.

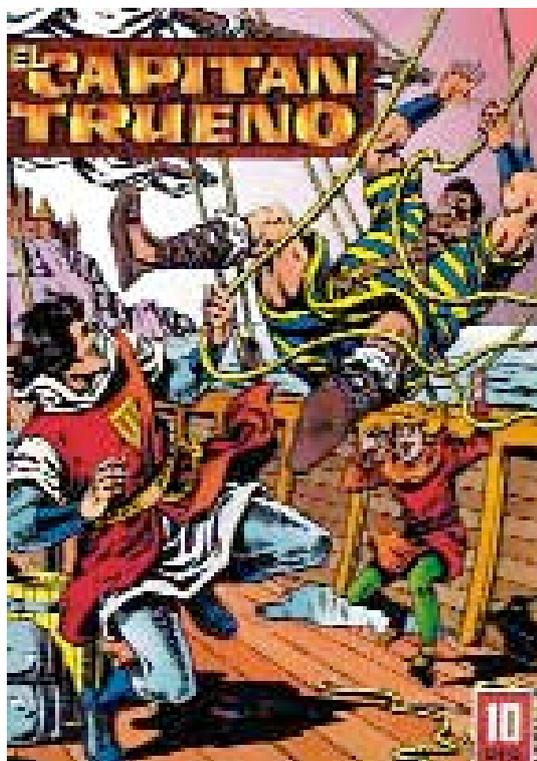
En la decana *TBO*, tan sólo las salidas a la playa de la familia Ulises o algunos inventos del profesor Franz de Copenhague, diseñados para facilitar la navegación de la forma característica con la que lo hacían sus complicados aparatos, tuvieron telón de fondo azul marino. Hubimos de importar de los Estados Unidos a dos personajes genuinamente marineros: el Pato Donald y Popeye.

Walt Disney inmortalizó al simpático palmípedo, creado en 1920, al llevarlo a la pantalla y plasmar sus historietas en miles de publicaciones. A España llegó a través del tebeo *Dumbo*, dedicado en su totalidad a los protagonistas dibujados por el genial americano. Aparte de su vestimenta, sus raíces marineras solo alcanzan a su tío abuelo materno, Angus McDuck, que fue patrón de un barco en el Misisipi.

Según algunas fuentes, nacido de la propaganda subliminal para hacer comer vegetales a los americanos durante la Segunda Guerra Mundial, Sam Fleisher hizo resurgir a *Popeye el Marino*, desde 1929 hasta entonces un personaje de segunda fila creado por E. C. Segar, que se pasó la vida compitiendo con su rival Brutus por el amor de Olivia, exhibiendo la pipa, y su ancla tatuada, mientras cantaba: «Popeye marino soy, comiendo espinacas voy».

¡El tebeo ha muerto! ¡Viva el cómic!

A partir de los sesenta se inicia en nuestro país un proceso de simbiosis entre el tebeo, publicación generalmente de carácter semanal, con lo que empieza a conocerse como cómic; primeramente editadas de forma similar a



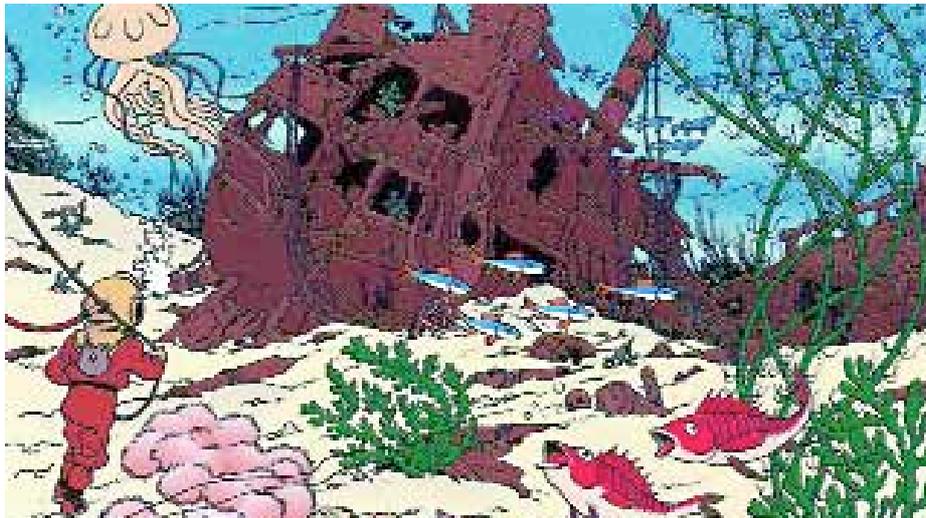
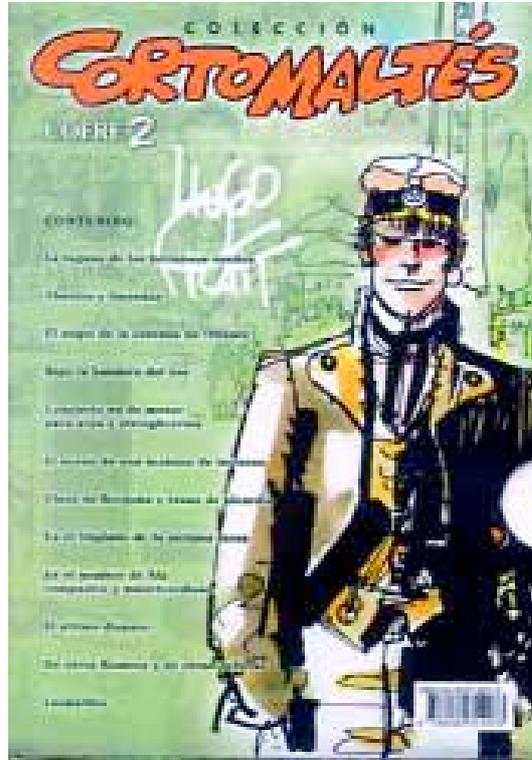
las anteriores, y también comercializadas a través de quioscos, en las que están presentes los personajes de revistas infantiles y juveniles más contemporáneos y polivalentes, como Donald, Popeye o, en el caso español, los rocambolescos detectives Mortadelo y Filemón. Dejando de estar la temática más enfocada a los más pequeños para llegar a todos en casa, tres personajes muy marineros surgen con fuerza: Astérix, Tintín y Corto Maltés, todos de importación.

Albert Uderzo y Goscinny editan en 1959 el primer capítulo de Astérix, titulado «Astérix el Galo». Desde entonces, ha sido una de las historietas europeas más traducida y vendida. Se trata de las andanzas de un guerrero galo, que resiste en su aldea la invasión

de los romanos comandada por Julio César. Resistencia que es posible en parte gracias a su valentía y tozudez, y en parte gracias a un secreto: una poción mágica que les aporta a sus habitantes fuerza sobrehumana. Pero Asté-



rix recorre el mundo, incluso el entonces no conocido, como ocurre en «La Gran Travesía», episodio en el que se hacen a la mar en busca de peces para sus pociones, viéndose involucrados en una nueva aventura, que les llevará a conocer un nuevo continente años antes de que llegara Colón. También, tratando de encontrar un antídoto para su inseparable Obélix, conocen a Espartakis y a un grupo de amigos que se dirigen hacia la libertad, tras haber robado la galera del propio César; y emprenden juntos nuevas aventuras en busca de una lejana tierra en «El Mal Trago de Obélix». Pero son los piratas los intérpretes más recurrentes en estos cómics, en donde son los personajes con más mala suerte de la historia del cómic.



TEMAS GENERALES

Desde su aparición en «Astérix Gladiador», los piratas han visto cómo sus barcos se hunden por obra de los galos. Incluso cuando deciden dejar el mar e instalarse en tierra, acaban encontrándose con nuestros amigos. Y es que tienen demasiado a la suerte, como ocurre en «El Adivino», en el que naufragan por hacer caso del consejo leído en las entrañas de un percebe, que les recomienda fondear frente a las costas galas.

Otro de los personajes europeos más conocidos de este género es Tintín. El dibujo irrepetible de sus viñetas ha creado escuela. Sus narraciones están plenas de una documentación detallista, atrapando la atención del lector, a lo que también contribuye la claridad expositiva de su autor, el belga Hergé. El universo del reportero Tintín lo completan sus amigos, entre los que destaca su inseparable capitán mercante Haddock y su perro Milú. Las historias son otro de los ejes atractivos de estos cómics, que nos adentran en laberintos de aventuras exóticas y coloristas, en las que el mar es tema recurrente.

«¡Rayos y Truenos! Tintín Haddock y los barcos» es una monografía publicada por Noray, con motivo de la exposición monográfica realizada por el Museo Marítimo de Barcelona en homenaje a Hergé, en la que se recrean los viajes de Tintín, que son esencialmente marineros. Siempre los hace en compañía de un marino, el capitán Haddock. Mares de todas las latitudes, barcos como *Karaboudjan*, *Aurora*, *Unicornio*, *Sirius* o *Ramona*; marineros ficticios tal que Alonso, Chester, Kurt, Mc O'Connor, o reales, como el mismísimo Colón, a quien tanto admiraba Hergé, tienen citas reiteradas en las páginas del joven Tintín: héroe que junto al viaje y el mar conforman las tres constantes por excelencia de la aventura.

Acabando la década de los sesenta, el italiano Hugo Pratt comienza a publicar las historias del que podemos considerar como el «pata negra» con sabor marinero: *Corto Maltés* un romántico y solitario marino, medio gitano, medio irlandés, que muy pronto se convirtió en una leyenda del mundo del cómic. Sus 350 números se han traducido a 19 idiomas, y según Humberto Eco se elevan a la dignidad de relevante referencia del arte figurativo del siglo XX.

Las aventuras de Corto Maltés recogen las andanzas de este marino de largas patillas, rostro joven y ética revolucionaria. Su autor le hace nacer en 1887 en La Valetta, hijo de un marino británico y una gitana sevillana, pasando su infancia en Córdoba. Su vida de aventurero se inicia con el siglo XX, y se extiende durante varias décadas por parajes muy diversos, entroncando la ficción con acontecimientos históricos reales y con personajes y momentos literarios muy conocidos. No es raro encontrarnos en sus páginas con Jack London, Herman Hesse o Freud. La primera aparición de Corto se da en el título «La Balada del Mar Salado», donde el maltés es recogido del agua por su amigo Rasputín. En esta historia, por boca del propio océano, el protagonista nos da una pequeña pista de sus orígenes, al narrar cómo una gitana amiga de su madre, al leerle la mano, se da cuenta de que éste no tiene línea

alguna en la palma, lo que le impresiona mucho, y decide hacerse una a su gusto con una cuchilla. Pero, anteriormente ya habían sucedido otros hechos como el viaje a China realizado en 1900, en plena Guerra de los bóxers. Posteriormente la acción le sitúa en la guerra ruso-japonesa, donde entabla amistad con Jack London. Luego viaja en otros episodios a África y Argentina. En 1910, siendo segundo oficial del *Bostonian*, emprende la defensa del que sería dirigente comunista John Reed, y ya no para, hasta la muerte en 1995 de su autor, Hugo Pratt.

Con Roberto Alcázar, el Capitán Trueno, el Grumete Timoteo, Popeye o Corto Maltés, como en las farsas de la vida —de las que habla Benavente en *Los Intereses Creados*— a estos muñecos, como a los humanos, los movieron Vañó, Boixcar, Segar o Hergé con sus plumas, llevándolos con los hilos de sus guiones y dibujos a nuestras mentes infantiles y juveniles; con lo que abrieron camino a otros autores de más enjundia y fueron robusteciendo nuestro intelecto, a la vez que iniciando la inclinación a nuestros gustos y aficiones, siendo importante atalaya para muchos a los que el mar y todo lo que le rodea estaba muy lejano.





Recientemente se ha recuperado en la bahía de Maldonado (República Oriental del Uruguay) un cañón procedente del buque inglés *Agamemnon*, que tomó parte en la batalla de Trafalgar al mando del capitán Derby y que durante un tiempo estuvo mandando por el almirante Horatio Nelson, que lo tenía como uno de sus barcos favoritos. El cañón ha sido recuperado a iniciativa del Centro de Estudios Históricos Navales de la Marina uruguaya, cuyo director, el capitán de navío Mario Mascarello, tuvo la amabilidad de mostrárselo al general auditor José Cervera Pery con ocasión de su reciente asistencia en Uruguay, interviniente en el ciclo de conferencias sobre la vinculación hispanoamericana con Trafalgar. (Foto: colección J. Cervera Pery).



GESTIÓN POR PROCESOS (I). LA NECESIDAD DEL CAMBIO

Francisco J. ROMERO CAMELO

Rubén RODRÍGUEZ PEÑA



Introducción



ESDE 1997 la Armada está llevando a cabo un importante proceso de transformación que afecta a todos los aspectos de la Organización: la estructura, las tecnologías, los procesos de trabajo, el entorno y las personas. Tras más de siete años, se ha logrado el desarrollo y la implantación de una nueva estructura. Es el momento de centrar nuestros esfuerzos en otros aspectos, en concreto el de los Procesos de Trabajo. Por ello se ha creado en el seno de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada el Equipo de Implantación de Procesos que, desde mayo de este año, viene realizando el diseño, definición e implantación del enfoque organizativo conocido como Gestión por Procesos en la Armada.

TEMAS PROFESIONALES

Este equipo está formado por oficiales destinados en la División de Planes del Estado Mayor de la Armada y por representantes de los organismos de la estructura orgánica de la Fuerza y del Apoyo a la Fuerza. En el desarrollo de sus trabajos cuenta, además, con la colaboración de la consultora Soluzionaria.

Una vez que se han obtenido los primeros resultados tangibles de esta labor, surge la necesidad de darlos a conocer a todos los componentes de la Organización. A este fin responde la publicación de una serie de artículos que se inicia con éste.

Sabemos que las breves pinceladas que podemos incluir aquí no van a convertir a nadie en un experto en Gestión por Procesos de la noche a la mañana. Nos daremos por satisfechos si conseguimos transmitir con sencillez cuáles han sido los trabajos realizados, cuáles son sus objetivos y de qué manera van a afectar a la organización y a la forma de trabajar a la que estamos habituados.

En este primer artículo trataremos el concepto general de Gestión por Procesos.

Justificación de la Gestión por Procesos

Comencemos con dos definiciones básicas. En primer lugar, definimos proceso como «el conjunto de actividades repetitivas y relacionadas entre sí que convierten una entrada en un producto que satisfaga las expectativas del cliente». En segundo lugar, definimos la Gestión por Procesos como el «enfoque organizativo que considera la Organización como un conjunto de procesos y que centra los esfuerzos de mejora de su funcionamiento en ese conjunto de procesos y no en las actividades tomadas de forma individual».

Veremos inmediatamente que estas definiciones, complejas a primera vista, esconden una realidad muy sencilla. Pero para entenderlo debemos reflexionar previamente sobre la forma de trabajar de las organizaciones.

Todos somos conscientes de que las organizaciones pueden estructurarse de formas diversas. Por ejemplo, una empresa que se divida en departamentos puede hacerlo siguiendo diversos criterios: el cliente a que dirija sus servicios, el producto fabricado o las funciones concretas de las que se encargue cada departamento (Producción, Recursos Humanos, Ventas...). Este último criterio, el funcional, es el más común entre las organizaciones y es el vigente actualmente en la Armada.

El criterio de organización o enfoque funcional presenta multitud de ventajas, entre las que destaca especialmente la elevada eficacia y eficiencia conseguida en la realización de las actividades especializadas de cada función. Es decir, una organización funcional bien definida consigue que en cada departamento se mejore tanto en los resultados obtenidos en las tareas específicas (eficacia) como en los costes invertidos en tiempo, dinero y esfuerzo (eficien-

cia). Parecería que para mejorar las actuaciones de una organización bastaría con hacer una buena distribución funcional de las tareas e ir afinando cada vez más su ejecución, mejorando la capacidad de las personas y los medios empleados.

Sin embargo, al contrastar este modelo teórico con la realidad, comprobamos que, por muy bien definidas que estén las tareas y por muy competentes que sean los profesionales que las desempeñan, siempre, inevitablemente, aparecen problemas, tensiones e ineficiencias. No dentro del propio departamento, sino, sobre todo, en las relaciones interdepartamentales. ¿Por qué ocurre esto? Porque en ninguna organización es posible distribuir las funciones en bloques independientes e impermeables. Dicho con otras palabras, los departamentos se necesitan los unos a los otros para llevar a cabo sus funciones y es en los puntos frontera donde surgen los problemas.

Para resumir, puede decirse que el modelo de organización funcional presenta básicamente dos problemas:

- No facilita las relaciones interdepartamentales: la organización funcional corre el riesgo de sacrificar el óptimo global, el de la organización en su conjunto, a los óptimos locales de los departamentos. Los distintos órganos se centran en alcanzar sus objetivos, sin que existan mecanismos efectivos para subordinar los intereses individuales a los colectivos.
- La gestión está orientada al interior, a la propia organización: la organización funcional tiende a centrar sus esfuerzos en la propia actividad, en cómo hacer las cosas, y corre el riesgo de olvidar al cliente, que es su razón de ser y que le indica qué debe hacer.

¿Cómo pueden subsanarse esas deficiencias sin perder a la vez las ventajas de la especialización funcional? La respuesta no está en desmontar toda la estructura funcional, que sigue siendo válida, sino en cambiar el enfoque, ver las cosas de otra manera. Eso es precisamente lo que hace la Gestión por Procesos.

¿Qué es la Gestión por Procesos?

Antes de la explicación teórica expondremos un ejemplo que ayudará sin duda a entender el concepto. Imaginemos una fábrica de coches cuyo producto sea un único tipo de vehículos. En la fabricación de ese producto intervienen muchos departamentos, no de forma individual, sino conjunta (ingeniería y diseño, producción, *marketing* y ventas), de manera que cada uno aporta una parte del valor final. En una empresa organizada exclusivamente de forma funcional el énfasis se pone en la excelencia de las tareas individuales: el diseño de un modelo eficiente, la producción de calidad, un *marketing* efectivo.

TEMAS PROFESIONALES

El que cada departamento realice su trabajo de la mejor manera posible no asegura, sin embargo, que la empresa en su conjunto alcance resultados óptimos. Imaginemos, por ejemplo, que, sin tener en cuenta la información del departamento de *marketing*, el Departamento de Ingeniería diseña un modelo que no responde a lo que los clientes demandan. Por muy bien que esté diseñado este modelo, por férreos que sean los controles de calidad a la hora de fabricarlo, por mucho esfuerzo que pongan los comerciales, los resultados serán pobres, mucho peores que si los departamentos hubiesen trabajado de forma coordinada.

El ejemplo anterior ilustra claramente la necesidad que hizo que las empresas comenzasen a desarrollar la Gestión por Procesos: las ineficiencias de la gestión funcional hacían necesario un cambio de enfoque. Pero, ¿dónde debemos centrar nuestra actividad si no es en nuestras propias tareas? La respuesta, para todas las organizaciones, no sólo para la empresa privada, es evidente: el foco de la acción de una organización debe ser su cliente (1), la persona u organismo que recibe el producto o servicio de la empresa. Éste es un axioma de la Gestión por Procesos: el fin último de la organización es satisfacer, con sus productos y servicios, las necesidades del cliente.

¿Cómo llevar a la práctica este propósito? Centrando nuestra actividad en aquellas tareas que contribuyen a satisfacer las necesidades del cliente, las que le aportan valor (2). Estas tareas comparten una característica fundamental: no se ordenan necesariamente según bloques funcionales definidos, sino que, en la inmensa mayoría de los casos, se estructuran en cadenas de tareas realizadas por distintos departamentos, que van añadiendo valor para el cliente. Esas

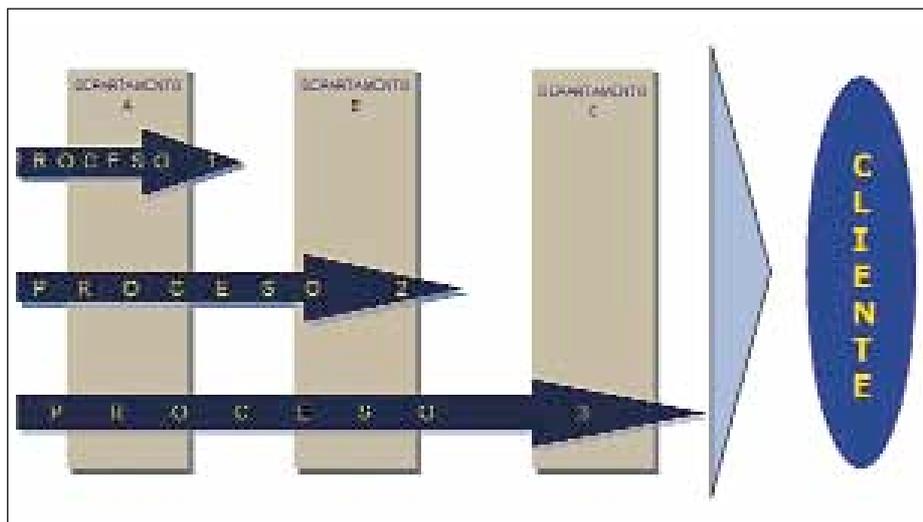


Figura I. Organización funcional y gestión por procesos.

cadena de tareas se conocen como procesos. La Gestión por Procesos busca identificar, definir y evaluar el resultado de esos procesos, estableciendo un sistema de mejora continua en la organización.

La Gestión por Procesos no implica, por supuesto, una desaparición o sustitución de la estructura funcional. Una organización posee como característica básica precisamente la división y especialización del trabajo. Son las unidades funcionales las depositarias de los conocimientos que garantizan la eficacia de las operaciones especializadas que, integradas, conforman los procesos.

Componentes de un proceso

El proceso es, como hemos visto, una serie continua de actividades (acciones u operaciones repetitivas) que transforman algo que se ha recibido de un proveedor (entrada) en una salida o un resultado para un cliente. Esta transformación recibe el nombre de Valor Añadido. A lo largo del proceso se recibe una entrada, se le añade valor y se la entrega al siguiente proceso. Por lo tanto, todo proceso tiene que tener definidos:

- Cliente/s: el que recibe el resultado del proceso. Como ya hemos dicho puede ser tanto ajeno a la organización (externo) como perteneciente a ella (interno).
- Proveedor/es: quien suministra las entradas necesarias para generar el producto o servicio que el cliente espera.

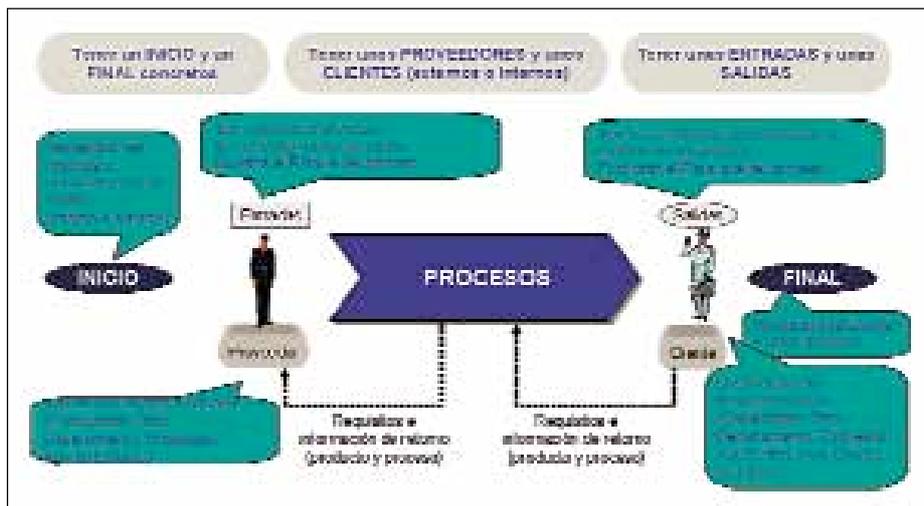


Figura II. Componentes de un proceso.

TEMAS PROFESIONALES

- Entradas: recursos que contribuyen a la obtención y entrega de un producto. Normalmente incluyen: mano de obra, recursos físicos, sistemas de información...
- Salidas: productos y resultados generados por el proceso.
- Inicio: necesidad que el proceso va a satisfacer.
- Fin: necesidad satisfecha y valor añadido que se aporta.

El hecho de que en un proceso intervengan distintos departamentos puede suponer inicialmente una dificultad en su control y gestión, puesto que la responsabilidad de esos departamentos podría diluirse. Por eso se hace necesario establecer órganos de dirección y control del conjunto de cada proceso.

Aplicación a la Armada

A la vista de todo lo expuesto quizá haya quien piense que la Armada no es comparable a una empresa, que no es lo mismo la Administración Pública que una empresa privada y que, por tanto, la gestión por procesos no es aplicable en nuestro caso. A esta objeción responderemos de dos maneras. En primer lugar echando, simplemente, un vistazo a nuestro alrededor. Encontraremos multitud de ejemplos de administraciones públicas, fuerzas armadas e incluso marinas que han incorporado métodos empresariales de gestión y que están en camino de poner en práctica la gestión por procesos.

En segundo lugar, es fácil demostrar que la Armada comparte con las empresas las características fundamentales que hacen posible la Gestión por Procesos. Si una empresa busca conseguir su producto de manera eficiente y con la plena satisfacción del cliente, la Armada también puede (o debe) buscar conseguir un producto, los buques y unidades preparadas de manera eficiente (con la mejor gestión de recursos posible), para ser utilizados, con plena satisfacción del cliente (los mandos de las estructuras operativas que se constituyan).

Características de la Gestión por Procesos

Lo habitual en las organizaciones es que los procesos no estén identificados y, por consiguiente, no se documenten ni se delimiten. La Gestión por Procesos identifica, desarrolla y documenta los procesos de una organización. Con esta documentación cada miembro de la organización sabe qué es lo que tiene que hacer, cómo tiene que hacerlo, cuándo tiene que hacerlo, de quién recibe los recursos para llevar a cabo su labor y a quién debe entregar el producto.

La descripción y definición de objetivos a alcanzar es una actividad propia de cualquier gestión y por tanto es otra característica de la Gestión por Proce-

sos. Pero el enfoque que nos ocupa en este caso es definir explícitamente esos objetivos en términos del cliente. Esto permitirá orientar todos los procesos hacia la Calidad, es decir, hacia la satisfacción de las necesidades y expectativas del cliente.

Al estar, normalmente, distribuidas las actividades de un proceso entre diferentes áreas funcionales, lo habitual es que nadie se responsabilice del mismo, ni de sus resultados finales. La Gestión por Procesos otorga responsabilidades al identificar a los órganos de dirección y control del proceso para evitar esa posible dilución de responsabilidades en los procesos transversales.

La Gestión por Procesos busca la mejora continua del rendimiento de la organización. Para ello identifica y suprime aquellas actividades que no aporten valor añadido al producto que se obtiene. De forma complementaria a la eliminación de actividades que no aporten valor añadido al proceso, la Gestión por Procesos identifica aquellas otras que incrementen la satisfacción del cliente para que sean incluidas en los procesos.

También la racionalización es herramienta de la Gestión por Procesos intentando reducir el número de personas y departamentos implicados en un ejercicio de simplificación característico de esta estrategia de gestión. Además, de la mano de la tecnología, incorpora sistemas para reducir la burocracia a la estrictamente necesaria desde el punto de vista legal.

Por último, señalar que con frecuencia será necesario dotar de más funciones y de mayor responsabilidad al personal que interviene en cada proceso, como medio para reducir actividades y acortar tiempos. La implantación de cambios de este tipo afecta intensamente al personal, por lo que ha de ser cuidadosamente llevada a cabo para reducir posibles resistencias al cambio que pudieran darse en las personas implicadas.

Conclusión

Todo esto, de manera resumida, es Gestión por Procesos. Creemos firmemente que todos los componentes de la Armada se beneficiarán de esta nueva forma de trabajar. Con este artículo y sucesivos, el Equipo de Implantación de Procesos de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada intentará impulsar, a través de la comunicación, el siempre difícil proceso de cambio.

(1) Como veremos más adelante, el cliente final no es el único cliente. Dentro de la organización existen clientes intermedios que pueden estar incluidos dentro de la propia estructura (clientes internos).

(2) Las actividades que aportan valor son las que contribuyen a proporcionar al cliente un producto o servicio más ajustado a sus necesidades. No son sólo las relacionadas directamente con la producción y puesta a disposición del producto o servicio, sino también aquellas que contribuyen a mejorar el funcionamiento interno de la organización. Una mejora en el rendimiento interno beneficia al cliente, aumentando la calidad del producto o servicio o disminuyendo su coste.



Toma de posesión del jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Acción Marítima, contralmirante Fernando García Sánchez, el pasado 16 de septiembre en el Salón del Trono del Palacio de Capitanía General de Cartagena, ceremonia que fue presidida por el Almirante de Acción Marítima, Mario Sánchez-Barriga. (Foto: A. Arévalo).

¿CUÁNTO ERROR TIENE EL GPS?

Salvador ESPINOSA GONZÁLEZ-LLANOS



Introducción



ACE poco en conversación informal un marino me hizo la siguiente pregunta: «Tú que eres hidrógrafo, ¿sabes cuánto error tiene el GPS?». Es una pregunta muy simple pero muy interesante, ya que una aproximación correcta a la respuesta resolvería la legítima inquietud del navegante por saber cuánto puede estar equivocado en la posición calculada por el sistema de posicionamiento más utilizado hoy en día en la mar.

El objetivo de este artículo es dar esa aproximación correcta a partir de datos observados en el campo (1). Utilizo a propósito esta expresión: «aproximación correcta», porque el cálculo de una posición es una medida, y tratándose de medidas es conveniente ser cauto. Por otro lado, tampoco intento con estas letras resolver el error acumulado que se comete al trasladar la posición del GPS calculada con un receptor a un sistema de carta electrónica (2), ya que eso, aunque igualmente interesante, es harina de otro costal.

Hechas estas salvedades, adelanto al lector la respuesta, tan contundente como la pregunta: «El error del GPS es diecisiete metros en modo autónomo y un metro y medio en modo diferencial».

El experimento

¿Cómo se llega a la respuesta adelantada anteriormente, que en principio podría parecer pretenciosa? Como una imagen vale más que mil palabras, y no quiero hacer muy farragoso el tema, acompaño a estas letras los gráficos resultantes de dos de las observaciones realizadas con GPS, una en modo autónomo y otra recibiendo corrección diferencial en formato RTCM SC104 (3). Expongo solamente dos de ellas, separadas en el tiempo cerca de dos años y en dos zonas geográficas distintas a modo de muestra, aunque dispongo de

TEMAS PROFESIONALES

algunas más con resultados muy similares y correcciones diferenciales distintas.

A modo de aclaraciones que considero necesarias para que el lector pueda sacar sus propias críticas y conclusiones, matizar que las observaciones se realizaron en las siguientes condiciones experimentales:

- Se situó en los dos casos la antena de GPS sobre un vértice geodésico del Instituto Geográfico Nacional (4), cuyas coordenadas en WGS-84 (sistema de proyección de referencia del sistema GPS) se asumen como valor verdadero. El vértice geodésico elegido para la observación en modo autónomo fue el vértice «Málaga», de la lista oficial del IGN, situado en la azotea del edificio de servicios múltiples de la Junta de Andalucía, en el centro de la ciudad de Málaga. El utilizado para la observación con correcciones diferenciales fue el vértice «Cabot» de la citada lista, situado en la azotea de un hotel en Colonia de Sant Jordi en la isla de Palma de Mallorca.
- En el segundo caso, se configuró el receptor GPS Trimble AGG132 para recibir correcciones diferenciales RTCM SC104 en automático. El equipo enganchó el radiofaro de Cala Figuera (transmite en 294.5 kHz), situado a unas 35 millas del punto de observación (5).
- Se realizó la observación durante más de seis horas. Las posiciones recibidas se grabaron en un ordenador portátil.
- Se grabaron posiciones cada minuto del intervalo observado en el caso de la observación en autónomo y cada segundo en el caso de la observación diferencial, de ahí que el gráfico presente mayor densidad de datos en este último supuesto.

Los resultados

Para cuantificar el error buscado se hizo un pequeño tratamiento estadístico de los valores grabados. Sabiendo que corro el riesgo de hacer infumable este artículo, no obstante creo necesario hacer una breve descripción del mismo para que las conclusiones resulten algo convincentes:

- Se calculó para cada observación el error cuadrático medio, tomando como valor verdadero el valor de la reseña del IGN.
- Se calculó la media de todos los errores cuadráticos medios, tomando este valor como estadístico del estudio
- Se calculó la desviación típica de todos los errores cuadráticos medios.
- Se asumió como error de la observación al 95 por 100 de probabilidad

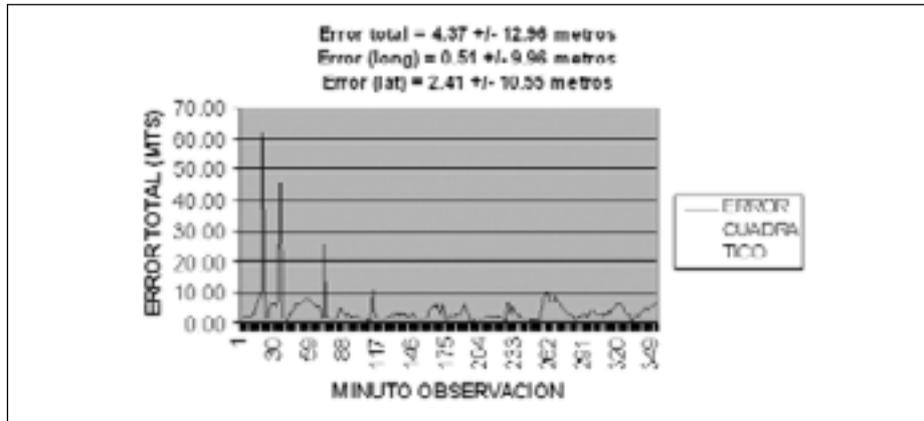


Gráfico 1. Error cuadrático medio. Observación en autónomo en Málaga el 27 de noviembre de 2003.

el valor (Media+/-2xDesviación típica) al considerar la serie como una Distribución de Gauss. Los resultados se muestran en los gráficos.

Otra manera de expresar el error sería tratando las coordenadas X e Y (longitud y latitud) de forma independiente. Podríamos decir entonces que los errores obtenidos fueron (95 por 100 de probabilidad) los que se muestran en los gráficos.

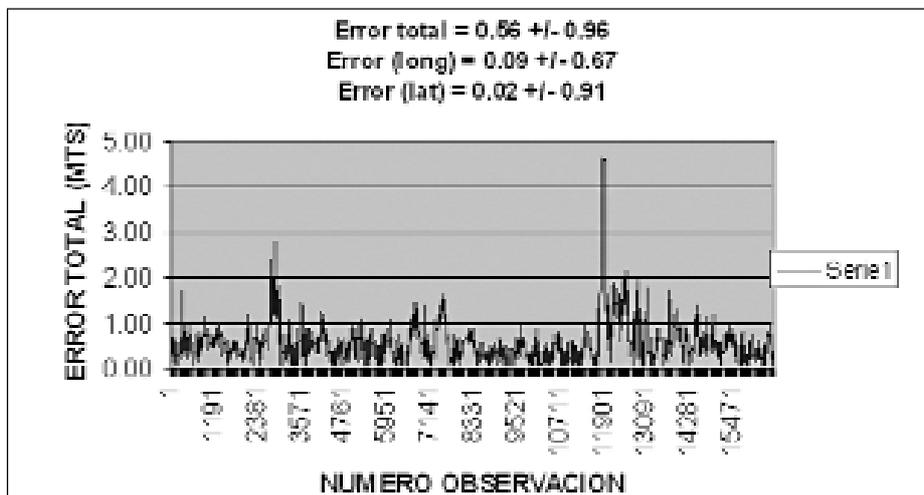


Gráfico 2. Error cuadrático medio. Observación con correcciones diferenciales en Palma de Mallorca el 4 de septiembre de 2005.

Las conclusiones

¿Cuánto error tiene el GPS? De los gráficos de arriba se puede aproximar la respuesta. Sumemos $4.37 + 12.96$ para un buen GPS con once canales de seguimiento de satélites en modo autónomo o $0.56 + 0.96$ en modo diferencial con correcciones de radiofaro y obtendremos la respuesta en metros.

No obstante, el navegante debe saber que se han tratado observaciones limitadas y puntuales y que como comprenderá existen estudios mucho más exhaustivos avalados por muchísimos más datos con tiempos muy superiores de observación que, por tanto, evalúan con mayor precisión la pregunta planteada.

También debe notar, a la vista de los gráficos, que los resultados se exponen a un porcentaje de probabilidad, el 95 por 100 en este caso, pero hay momentos de la observación que se aprecian errores mayores que los esperados, lamentable efecto inherente a toda medida y que deja abierta la puerta a la incertidumbre.

A pesar de todo ello, para el lector que haya conseguido llegar hasta este punto, espero que este artículo le sirva para lo que señalaba al principio, que es tener una «aproximación correcta» a la pregunta planteada.

(1) Es decir, de datos empíricos observados en la práctica. Para una profundización teórica sobre las fuentes de error de la constelación GPS recomiendo al lector interesado el *Manual de geodesia para hidrógrafos*, del capitán de corbeta José Millán Gamboa, disponible en el catálogo del CAE de Intranet, que contiene un excelente capítulo del GPS.

(2) Para una explicación más detallada del estándar de carta electrónica ENC, remito al lector a anteriores artículos publicados en esta REVISTA por el capitán de navío Fernando Quirós y el capitán de fragata Ángel Chans. Baste decir que el estándar ENC S-57 tiene la misma validez jurídica que la carta de papel, siempre que vaya en *hardware* homologado ECDIS, y por supuesto, la misma «fiabilidad».

(3) El formato RTCM 104 es el utilizado por los radiofaros, y lo puede decodificar cualquier GPS del mercado que tenga implementada esta opción. Esta corrección diferencial tiene una gran ventaja, y es que es gratuita. Para una mayor información técnica sobre la señal, los radiofaros disponibles y sus alcances el navegante puede consultar el *Libro de Radioseñales*, editado por el Instituto Hidrográfico de la Marina.

(4) Para no enrollarme, decir solamente que los vértices del IGN son puntos terrestres calculados con precisión geodésica, de manera que es buena la hipótesis de tomar las coordenadas de los mismos como coordenadas verdaderas a los efectos de este estudio.

(5) En cuanto a la distancia al radiofaro, decir que cuanto más lejos se esté del mismo mayor será el error esperado. El GPS descrito es el utilizado actualmente por los barcos hidrográficos. Un GPS de estas características está actualmente a un valor de mercado de unos 3.000 euros, aproximadamente, según datos disponibles en Internet. No obstante, existen GPS comerciales que incorporan decodificador de RTCM 104 a mejor precio. Al hilo de este asunto, y como opinión personal, creo que sería buena cosa estandarizar un GPS con esta posibilidad a todos los barcos de la Armada.

PATRULLERO DE ALTURA TARIFA: ARMADO CONTRA LA CONTAMINACIÓN

Carlos de ORUETA LUEJE



L día 21 de octubre de 2005, el buque tanque *Moonwatcher*, cargado con fuel, en maniobra de aproximación al puerto de Escombreras sufrió una colisión con un buque mercante que salía de Cartagena. No hubo víctimas, pero pronto se dieron cuenta de que por una brecha abierta en el costado del petrolero comenzaba a verter al mar su peligrosa carga. Sin pérdida de tiempo el *Moonwatcher* avisa por canal 16 al Centro de Salvamento de Cartagena (CCS), que alerta a los medios disponibles en Cartagena consistentes en la E/S *Alcor* y el B/S *Ría de Vigo*. La *Alcor*, alistada de forma inmediata, llega a la escena del accidente en pocos minutos e informa al CCS de la situación: la dotación del buque tanque está trasegando el fuel del tanque afectado a otros tanques no dañados y en poco tiempo se detendrá el vertido al mar, pero, hasta el momento, se han derramado aproximadamente 30.000 litros de fuel, que se encuentra en dos manchas, una pequeña próxima al petrolero y otra de mayores dimensiones en aguas abiertas que, sujeta a corrientes y viento, amenaza al litoral. Se toma la decisión y a través del Centro de Operaciones Navales del ALMART se solicita la colaboración del patrullero de altura *Tarifa* para colaborar en la recogida del vertido. En pocos minutos se hacen a la mar el *Ría de Vigo* y el *Tarifa*. El primero está equipado con una barrera flotante que dirige el vertido, mediante un embudo, a una bolsa con capacidad para almacenar 20 metros cúbicos y se encargará de la mancha que se encuentra junto al petrolero. El *Tarifa*, con su Sistema de Recogida de Vertidos (SRV) y con capacidad de almacenamiento hasta 300 metros cúbicos, se encargará de recoger la mancha que está en aguas abiertas. En menos de tres horas desde la llamada del *Moonwatcher* las dos manchas fueron atacadas y recogidas sin novedad.

Como ya habrán podido suponer, este hecho que les he relatado no ocurrió realmente; se corresponde con el planeamiento general y desarrollo del Esce-



Buque en construcción.

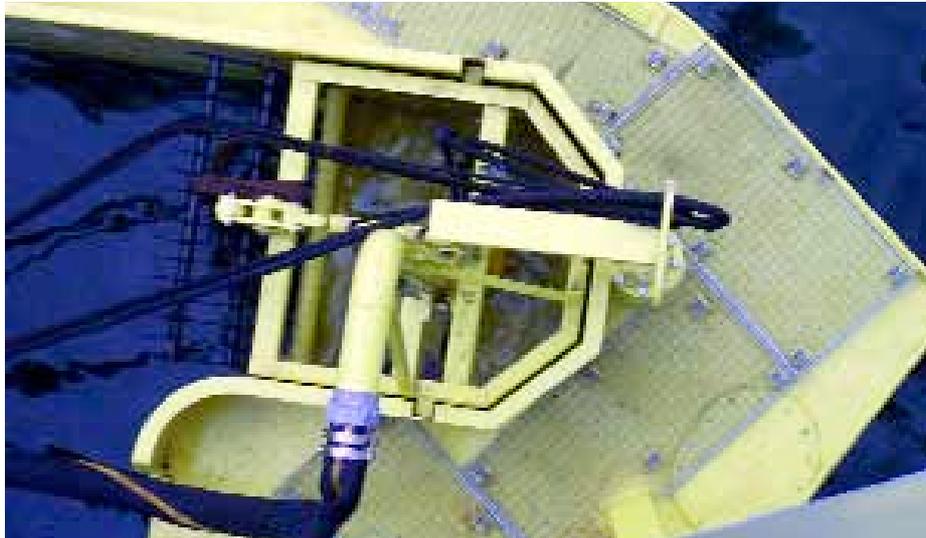


nario III de los ejercicios FAMEX-05, realizados en aguas de Cartagena, pero, en el caso de que sucediera algo parecido, el resultado final bien podría ser el mismo, ya que los medios que se desplegaron sí que son reales.

Con este artículo pretendo explicar en qué consiste el SRV del *Tarifa* y responder de paso a la repetida pregunta de: ¿qué es eso que llevas en el castillo?

El Sistema de Recogida de Vertidos

En el inicio de la construcción del patrullero *Tarifa*, en los asti-



Vista de pájaro del pontón interior con la cámara de recogida y la bomba en su interior. También se ven la manguera flexible de descarga de vertido y los manguitos que conducen el hidráulico a la bomba.

llos C. N. P. Freire de Vigo, ocurrió el desastre del *Prestige* en las costas de Galicia y la comprobación de que los medios existentes no eran suficientes para afrontar un derrame al mar de esas características. Aparte del daño al medioambiente, el sector más afectado por el desastre fue el recurso pesquero y las pérdidas muy cuantiosas. La reacción de Secretaría General de Pesca Marítima (SEGEPESCA) fue inmediata, y con el apoyo de la Junta de Galicia, después de estudiar los sistemas disponibles más adecuados y su capacidad de integración, se modificaron los planos de construcción del *Tarifa* para dotarlo de un sistema de recogida de vertidos probado y eficaz. El sistema seleccionado, desarrollado por el fabricante holandés Kampers Scheepskonstruktie



Los mandos hidráulicos con los manguitos conectados.

B. V., fue utilizado con éxito precisamente en la recogida del fuel del *Prestige* y, aunque obligaba a efectuar importantes modificaciones en el barco, el astillero aceptó el reto y lo hizo realidad.

El SRV es un sistema capaz de aspirar del mar fuel con un punto de inflamación superior a 60°, con condiciones de viento y mar hasta fuerza 5 de la escala Beaufort y a una velocidad de dos a tres nudos, dependiendo del tipo y espesor de la capa del producto, almacenar en cuatro tanques hasta 300 metros cúbicos de vertido y después descargarlo en un lugar apropiado.

Los elementos principales que componen el SRV son los siguientes:

- Brazos de recogida flotantes móviles. Ésta es la respuesta técnica a la famosa pregunta de lo que llevo en el castillo. Son dos sólidas estructuras de 12 metros de longitud, 3,4 de ancho y 3,3 de alto que se estiban en el castillo y se ponen en el agua, una para cada costado, mediante dos grúas. Están formados por tres partes: un pontón exterior, una estructura intermedia y un pontón interior. El pontón exterior, además de flotabilidad, comienza a dirigir el vertido hacia la parte central, que además de unión entre los pontones, tiene una gran pantalla para continuar dirigiendo el vertido hacia el pontón interior donde se encuentra la cámara de recogida, regulable hidráulicamente en altura, que aloja la bomba hidráulica de aspiración. Esta bomba tiene una capacidad de descarga de 150 m³/h en agua con una presión máxima de trabajo de 250 bar. Los brazos se colocan en el agua formando un ángulo de 60° con la línea de crujía y se remolcan con un cabo que se hace firme en el castillo de forma que el propio cabo de remolque mantiene el pontón interior pegado al costado. El pontón interior también tiene su cámara de aire para contribuir a la flotabilidad del conjunto. Los brazos no se llevan a bordo en condiciones normales de navegación, permaneciendo en el muelle de La Curra listos para ser embarcados.
- La cámara de bombas, situada en el interior del buque en medio de los cuatro tanques de almacenamiento, a popa de la bodega. En esta cámara se encuentran las dos centrales hidráulicas que mueven las bombas de aspiración de los brazos y las dos bombas eléctricas de descarga de los tanques, con una capacidad de 25/30 m³/h.
- Dos conjuntos de mandos hidráulicos mediante los cuales se regula la presión de alimentación de las bombas de aspiración de los brazos, el calado de la cámara de recogida y el control de una reja autolimpiable que protege a la cámara de recogida de objetos sólidos que puedan obturar la bomba de aspiración.
- Cuatro tanques para almacenamiento, donde se produce la decantación de la mezcla aspirada agua-vertido que después será descargada al mar si es agua no contaminada o a receptores adecuados el producto conta-

minado, en la mar o en puerto. Los cuatro tanques están provistos de serpentines por los que circula agua caliente para mantener el vertido en las condiciones de viscosidad óptima para que pueda ser descargado. Además estos tanques tienen la posibilidad de ser usados como tanques de combustible adicionales, proporcionando mayor autonomía al patrullero de la programada inicialmente.

- Tuberías fijas para la conducción del vertido hacia/desde los tanques a las tomas fijas del castillo para la carga/descarga y para la circulación del hidráulico desde/hacia las centrales hidráulicas de la cámara de bombas a las tomas fijas del castillo.
- Mangueras flexibles para conectar la descarga de la bomba de cada brazo con las tuberías fijas del castillo y manguitos de hidráulico para conectar las bombas de aspiración de los brazos con las tomas fijas del castillo.

Como funciona el sistema

Una vez que se han colocado los brazos en sus estibas del castillo se conectan las mangueras flexibles para la conducción del vertido a los tanques y los manguitos de hidráulico con las tomas fijas del castillo.

El buque se acerca a la mancha y se ponen los dos brazos a flote mediante las dos grúas del castillo. La maniobra no es complicada pero, siempre hay un pero, los brazos son de grandes dimensiones y el espacio disponible en el castillo es muy reducido, cada brazo pesa 4.300 kg y por todas partes hay mangueras flexibles y manguitos que deben ser arriadas sobre mano, a la par que los brazos, para que no sufran tensiones que podrían ser fatales. Si a estos factores sumamos unas condiciones de viento o mar que provoquen balance y cabezada del buque, el conjunto hace que la maniobra se pueda clasificar como delicada, ya que un mal movimiento podría inutilizar el sistema y poner en peligro al personal. Una buena dirección, un gruista hábil y la total concentración de todo el personal implicado en la maniobra son esenciales para el éxito.

Con los brazos en el agua y mediante vientos desde proa y popa se llevan a la posición de trabajo, formando un ángulo de 60° con la línea de crujía, y se hacen firmes los cabos de remolque. La tensión de remolque es la que hace que los brazos se mantengan pegados a los costados mientras el buque navega. Los pontones interiores tienen tres defensas de goma resistente al fuel para amortiguar el movimiento de los brazos contra los costados del buque.

En este momento el sistema está preparado para funcionar. Hay que tener un estudio previo de las dimensiones de la mancha, la profundidad de la capa para calar la cámara de recogida a la profundidad adecuada de forma que la aspiración de la mezcla vertido-agua sea óptima, las corrientes o vientos que



Puesta a flote del brazo de estribor.



Timón articulado.

afecten a la mancha desplazándola, su posición respecto a tierra más próxima y el estado de la mar para decidir los rumbos dentro de la mancha, y con todos estos factores establecer cuál es el punto adecuado para comenzar el barrido. Ya sólo queda poner proa y adentro. Las centrales hidráulicas han arrancado un poco antes y se le ha dado un poco de presión a las bombas de aspiración para comprobar que todo funciona. Las válvulas de acceso a los tanques están cerradas. En el momento de entrar en la mancha se sube la presión y se abren las válvulas.

La velocidad del buque se debe ajustar comprobando continuamente la recogida del vertido

para que los pasillos recorridos queden limpios y evitar segundas pasadas, especialmente si la mancha es de grandes dimensiones. El buen gobierno del buque dentro de la mancha, con los brazos desplegados y a baja velocidad, se consigue gracias al timón tipo Becker que consiste en un timón articulado con dos planos, uno de dimensiones normales seguido de otro más pequeño y que se mueven al mismo tiempo con una relación próxima al 1:2, es decir, cuando en el puente el timonel mete 10° a una banda, el plano principal del timón gira 10° y el articulado 20°. Este sistema permite dirigir el empuje de la hélice con un gran ángulo sobre la línea de crujía y en definitiva el buque puede efectuar inversiones de rumbo prácticamente en un punto. El balance se puede reducir para disminuir el movimiento relativo de los brazos respecto al buque, gracias al tanque antibalance situado a proa del puente. Este tanque se llena con agua de mar al 35 ó 40 por 100 de su capacidad, dependiendo del desplazamiento, y unos mamparos internos retardan el desplazamiento de la carena líquida, consiguiendo atenuar de forma considerable el balance. Al ser un sistema pasivo no depende de la velocidad del buque y es de gran efectividad a baja velocidad en mares largas tendidas, las condiciones que probablemente se darán dentro de la mancha, a diferencia de los sistemas activos como las aletas estabilizadoras que necesitan de una velocidad mínima para su funcionamiento.

La capacidad de aspiración de las bombas dependerá de la viscosidad de la mancha y grado de mezcla vertido-agua y estará comprendida entre unos valores desde 60 a 150 m³/h. Una vez que los tanques estén llenos se debe esperar a que se decante el agua que haya sido aspirada con el vertido y si no está contaminada se descargará al mar y podremos continuar aspirando hasta volver a llenar los tanques. Cuando el llenado de los tanques con vertido sea el adecuado o cuando se termine la mancha, se descargará el vertido a una gabarra o contenedor apropiado en la mar o bien se recogerán los brazos y se entrará en puerto para descargar.

Llegados a este punto conviene aclarar que la rapidez en recoger la mancha de ficción del ejercicio FAMEX-05 era una artificialidad del ejercicio, ya que el *Tarifa*, a la hora prevista de la colisión del *Moonwatcher*, magníficamente simulado por el *Neptuno*, se encontraba en el muelle de La Curra, con los brazos de aspiración en sus estibas del castillo (su estado natural es en el muelle de La Curra), las mangueras flexibles conectadas, el motor arrancado y la dotación en sus puestos de babor y estribor de guardia, listo para salir a falta de la orden expresa de que lo hiciera. En otra situación de emergencia más realista, es posible que el buque se encuentre fuera de su base, en alguna de sus patrullas de pesca, algo bastante frecuente, y los tiempos de reacción se dilatarán en el tiempo. Para disminuir en parte este tiempo de alistamiento de la maniobra, los brazos de aspiración se pueden transportar por tierra mediante un camión *trailer* al puerto que convenga y allí se cargarían en el *Tarifa*, con una grúa de puerto o móvil, en una maniobra que no tarda más de dos horas.

TEMAS PROFESIONALES



Maniobra de aprovisionamiento con el *Hespérides* con los brazos en el castillo. (Foto: J. Ortega).

No debo ocultarles que existen ciertos problemas, que en fechas próximas se tratarán de resolver, como unas nuevas estibas de los brazos en el castillo para que las grúas trabajen con un ángulo más cómodo (esta obra la acometerá el astillero de construcción en el mes de noviembre), dotar a las grúas de mandos a distancia para eliminar riesgos al personal que las maneja, adquirir repuestos críticos y duplicar determinados elementos que son esenciales para el funcionamiento y que por avería podrían dejar al sistema inoperativo y por último disponer de

manguerotes adecuados para poder descargar el vertido a una gabarra remolcada por la popa, que puede ser reemplazada una vez que esté llena, de forma



El brazo de estribor en su sitio de trabajo.

que el buque pueda permanecer dentro de la mancha hasta eliminarla por completo sin la limitación que le impone su máxima capacidad de tanques de almacenamiento.

Conclusión

Soy plenamente consciente de lo rimbombante que suena el título de este artículo y estuve dudando mucho con otro que dijera algo así como *nassio pa limpia*, pero al final me decidí por el primero que sonaba algo más guerrero; pero en el fondo lo que pretendía es que leyeran, aunque fuera por encima y con una sonrisa, que la Armada cuenta en sus filas, desde el 14 de junio de 2004, con un buque que tiene un sistema para la recogida de vertidos en la mar. Un sistema que está probado con éxito en una situación real, que probablemente no sea perfecto, pero ha demostrado que funciona, que se ha embudido en una plataforma, que tal vez no sea la más adecuada, pero que puede hacerlo funcionar.

En el momento de redactar estas letras, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima está a punto de poner en funcionamiento tres buques que cuentan con el mismo sistema que el *Tarifa*. Durante algo más de un año hemos sido una herramienta única para la lucha contra la contaminación y dentro de poco tiempo seremos uno más, pero nosotros estamos preparados y armados contra la contaminación.

(Fotos: archivo *Tarifa*).



Año de Gracia



En esta imagen de la Virgen de NUESTRA SEÑORA DE LA PALMA que se venera en el templo de este título de la Ciudad de Santa Cruz se celebró el día de Sancho y antes de las procesiones que se hacen con ella con el nombre de Señora de la Palma Obispo Obispo de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife el día de Sancho y para celebrar el milagro del 1 de Noviembre de 1755. REGISTRO DEL PRINCIPAL DE OBTI LA OCA EN EL DIA 1 DE NOVIEMBRE DE 1755

1755-2005

CCL ANIVERSARIO DEL MILAGRO DEL MAREMOTO
1 DE NOVIEMBRE DE 1755

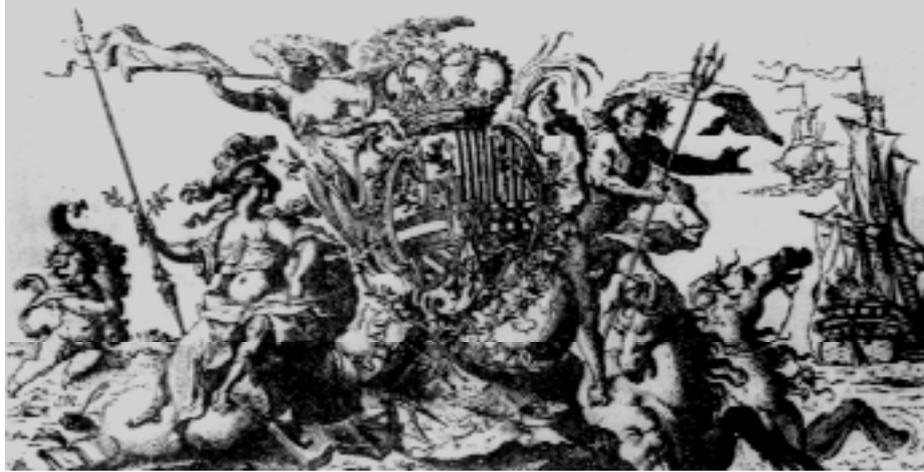


AYUNTAMIENTO DE NUESTRA SEÑORA DE LA PALMA
OFICINA DE TURISMO Y MUSEO DE LA PALMA
Y MUSEO SANCTI MARCI DE LA PALMA



MUSEO AYUNTAMIENTO DE LA PALMA

(Grabado: colección M. M. J.).



HISTORIAS DE LA MAR

TRAFALGAR, ¿POR QUÉ ACONTECIÓ?

José Luis TORRES FERNÁNDEZ



*En Lepanto la victoria y la
muerte en Trafalgar.*

(Del himno de la Armada).



CORRÍA el año de 1805 cuando en aguas del golfo de Cádiz y en las proximidades del cabo de Trafalgar, como es bien sabido, se libró el combate naval de Trafalgar entre la escuadra francoespañola, bajo el mando del almirante francés Villeneuve, y la escuadra británica, al mando del almirante Nelson, con la rotunda victoria de los británicos y la derrota de la escuadra aliada, en la que se prodigaron los actos heroicos, principalmente por parte de los españoles. La victoria británica tuvo un alto precio, en el que se destaca la



Combate de Trafalgar. Por Rafael Monleón. (Museo Naval. Madrid).

muerte del almirante Nelson. El resultado del combate naval de Trafalgar supuso el fin de la hegemonía en el mundo de España y el comienzo de su decadencia, y el origen de la hegemonía de Gran Bretaña, que duraría siglo y un tercio, cuando lo español había durado tres siglos. La otra perdedora, Francia, que lideraba la coalición, vio cómo su líder Napoleón no podía llevar a cabo sus planes de dominar a Gran Bretaña, ya que para ello necesitaba un dominio de la mar que nunca alcanzó.

Es copiosa la literatura y relatos que se han hecho y se siguen realizando sobre este hecho histórico, que va desde el mismo Benito Pérez Galdós hasta Cesáreo Fernández Duro, que con distintos estilos tratan y relatan lo acaecido en las inmediaciones del cabo de Trafalgar. Este mismo año de 2005 se destaca la cuidada y muy interesante edición de la REVISTA GENERAL DE MARINA, en su número correspondiente a los meses de agosto-septiembre, en la que numerosos y prestigiosos autores abordan el asunto de Trafalgar desde distintas perspectivas, que abundan y realzan la efeméride que trastocó el orden internacional existente entonces, dando origen a otro nuevo.

En este trabajo se pretende dar respuesta a la interrogante que se hace en el propio título que encabeza este artículo. Se trata de conocer, a la vista de lo acaecido con anterioridad al combate naval de Trafalgar, la senda que llevó a España a este dramático acontecimiento, y para ello tenemos que tratar, principalmente, el devenir de la política y la actuación de los que en aquel entonces eran los actores de la citada política. Para ello conviene, a mi criterio, comenzar, al menos, por el reinado del rey Carlos IV. Este rey sucedió a su padre Carlos III subiendo al trono de España a la edad de cuarenta años de edad. Estaba casado con su prima doña María Luisa de Parma, y ocupó el trono desde el año 1788 hasta 1808. Carlos IV asumía los cometidos de su alta

magistratura en pleno vigor físico, pero carente de la energía que demandaba su función real, y su carácter bondadoso, pero débil, le llevó al total sometimiento a la voluntad de su esposa, a quien creía dotada de un gran talento. A la reina la consideran sus estudiosos como frívola, autoritaria e ingeniosa, y que disponía a su capricho de la voluntad de su marido, cuya actividad habitual se reducía a la práctica de la cinegética.

Carlos IV hereda de su padre, juntamente con el trono, al ministro Floridablanca, radical y de ideas avanzadas, pero muy realista y totalmente enfrentado con los acontecimientos que más tarde se desarrollaron en Francia, en los que se llevó a cabo la ejecución, en la guillotina, del



Carlos IV. Anónimo, siglo XVIII, óleo sobre lienzo. Escuela española. (Museo Naval. Madrid).

rey Luis XVI y de su esposa. La postura de Floridablanca desde al principio de la Revolución Francesa en 1789 fue enérgica y decidida, exigiendo a Francia que permitiese la salida del rey, objetivo que no consiguió, siendo motivo de burla por parte de los revolucionarios.

La situación interior se le complicaba a Floridablanca, que incluso fue objeto de un atentado, estando la oposición encabezada por Aranda, a la que se agregó la propia reina y el mismo Godoy. Todas estas presiones dieron como resultado la dimisión de Floridablanca, siendo sustituido en el gobierno de España por el conde de Aranda, militar y diplomático de prestigio con buenas relaciones con los hombres fuertes de la Revolución Francesa, que dieron como resultado la normalización de las relaciones francoespañolas.

La situación en Francia se complicaba, y la detención del rey en Varennes provocó que Alemania, Suecia y Rusia instaran a España a acudir en auxilio de Luis XVI, por lo que se declaró la guerra a Francia. Esta acción bélica fue adversa para los aliados, y España retiró sus fuerzas, pactó con Francia y reconoció la naciente República francesa. Como consecuencia de lo anterior, es destituido el conde de Aranda y nombrado embajador en París, siendo sustituido por un personaje desconocido y ajeno a la política que se llamaba Manuel



Manuel Godoy, detalle de una obra de Goya.

Godoy, que sería figura clave de los antecedentes de Trafalgar, y del que damos unas pinceladas de su biografía.

Manuel Godoy, natural de Badajoz, de familia hidalga que procedía de Castuera, era apuesto, de ingenio vivo, con una ilustración ligera, y a los dieciocho años de edad se trasladó a Madrid para ingresar como Guardia de Corps. Muy poco más tarde comenzó a tener fortuna, al gozar del favoritismo y predilecta amistad de los entonces príncipes de Asturias, don Carlos y doña María Luisa, que lo colmaron de honores y títulos, como: comendador mayor de Santiago; ayudante de su compañía, sin prestar servicio de guardias; ayudante general; brigadier de los Reales Ejércitos; mariscal de campo; gentil-hombre; sargento mayor de la Guardia de Corps, así como de títulos nobiliarios, como du-

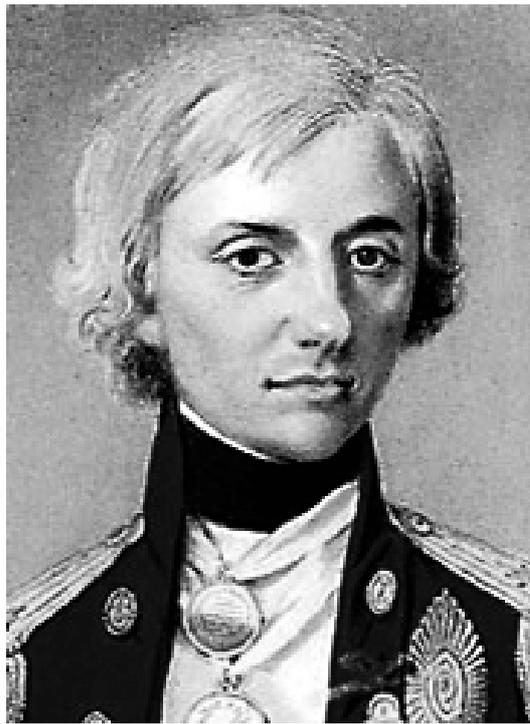
que de Alcudia, grande de España, toisón de oro y otros, y a los veinticinco años de edad era nombrado ministro para sustituir al conde de Aranda.

La situación en Francia y las exigencias del Gobierno revolucionario alcanzaron tal intensidad que la Convención declaró la guerra a España después de haber guillotinado a Luis XVI. En esta confrontación bélica se distinguió el general Ricardos y en la que el éxito acompañó a las fuerzas españolas que penetraron en territorio francés en los primeros momentos. Se da la circunstancia de que esta acción tuvo un gran apoyo popular, principalmente en Cataluña, que pensaban que ello significaría la reincorporación del Rosellón, perdido en virtud del Tratado de Paz de los Pirineos. Sin embargo, entre los entendidos, capitaneados por el conde de Aranda, anunciaban un cambio de los acontecimientos en contra de los intereses de España. Frente a esta postura se encontraba Godoy, que ganó esta partida, y el conde de Aranda fue desterrado. Desdichadamente los opositores de Godoy estaban en lo cierto y las tropas francesas invadieron España, tanto por Cataluña como por el occi-

dente de los Pirineos, ocupando Bilbao y San Sebastián. Ante esta situación se entablaron negociaciones con Francia, firmándose el Tratado de Paz de Basilea, por el que los franceses se retiraban a las anteriores fronteras, pero a cambio España cedía la mitad de la antigua isla La Española o de Santo Domingo. Con motivo de este evento se le concede a Godoy el título de Príncipe de la Paz, que aumentaba su extensa colección de títulos. En este Tratado la auténtica ganadora fue Francia que, además de lo de Santo Domingo, conseguía asegurarse la frontera de los Pirineos. Lo anterior, unido a que Godoy soñaba con una alianza con Francia, Prusia y una confederación de los estados italianos liderados por España todos contra Inglaterra, supuso el comienzo del camino, o mejor la navegación, que nos conduciría al desastre de Trafalgar, al obtener Francia la ayuda importante de la escuadra española que, en aquel entonces, disponía de sesenta buques de línea.

En Francia, la Convención es sustituida por un Directorio para regir los destinos franceses, que a cada momento coincidían más con los españoles; pero imponiéndose siempre los de Francia sobre los de España. En este juego de las relaciones entre los dos estados, tenían un papel primordial los embajadores, y si los de España en París no seguían dócilmente lo que Godoy señalaba, se les cambiaba, sin tener en cuenta las funestas consecuencias para España. En este clima se llega a la firma del Tratado de San Ildefonso, en el que se fija nítidamente la subordinación de la escuadra española a los dictámenes de París y, como un sarcasmo, se le otorga a Carlos IV el título de almirante de la Marina francesa. Esto sucede en el año 1796, un año después del Tratado de Basilea, dándose un paso más hacia el desastre de Trafalgar.

En octubre del mismo año de 1796 se declara la guerra a Gran Bretaña, y la escuadra española, al mando de Lángara, contribuye eficazmente a los triunfos que logra Napoleón en la campaña de Italia.



Horacio Nelson.

Con posterioridad, Francia proyecta y ejecuta una invasión de Irlanda con 40 velas y transportando 22.000 hombres, que fracasa rotundamente, a lo que se suma un temporal que ayuda a consumir la catástrofe.

Después de lo acordado, se producen una serie de encuentros entre navíos españoles y británicos de carácter limitado y con resultados inciertos o alternativos. En estos tiempos se producen, tanto por parte española como inglesa, unas variaciones en el despliegue de las fuerzas navales. La escuadra del almirante inglés John Jervis pasa del Mediterráneo a tener como base Lisboa. En dicho puerto recibe los refuerzos solicitados, y queda restablecida la capacidad ofensiva de su escuadra, pero además se le incorpora el comodoro Horacio Nelson con su fragata *Minerve*, que procedía del Mediterráneo y había detectado a la escuadra española de Córdoba, en el golfo de Cádiz, navegando desordenadamente en medio de un temporal con rumbo hacia San Vicente. La información proporcionada por Nelson era veraz y oportuna, al tiempo que reciente. Por parte española se dispuso el traslado de la escuadra del almirante José de Córdoba, desde Cartagena a Cádiz. Esta escuadra tenía una importante entidad, contando entre sus buques al *Santísima Trinidad*, el entonces mayor navío del mundo. Navegaban con la escuadra transportes, y al alcanzar el saco de Cádiz, en donde entraron los transportes, se desató un temporal que obligó a la escuadra a arrumbar a poniente con rumbo a San Vicente, que fue exactamente la información dada por Nelson a Jervis. Por parte española la información era escasa y no actualizada, ignorándose la presencia en el Atlántico del almirante Jervis con su eficaz escuadra, circunstancia que influyó negativamente en el inmediato, en el tiempo, y conocido combate de cabo San Vicente.

El 14 de febrero de 1797 al amanecer, con poca visibilidad debido a la niebla, motivó que el avistamiento fuese a corta distancia. La escuadra inglesa navegaba en formación adecuada y la española desperdigada, lo que le dio una ventaja grande a los primeros, que alcanzaron una clara victoria. Al amanecer del 15 de febrero, las escuadras permanecían a la vista pero los ingleses, viéndose ganadores y a la vista de la retirada de la escuadra española, se replegaron al puerto de Lagos en el sur de Portugal, y la escuadra española se dirigió a Cádiz. El general Córdoba fue sustituido por Mazarredo.

En esta acción naval se distinguió el comodoro Nelson por parte inglesa, poniéndose de manifiesto el perfecto adiestramiento de las dotaciones inglesas, así como la acertada y eficaz dirección del combate por parte de sus mandos en su decisión de acudir con rapidez al encuentro con el enemigo. Por la parte española, se señala la heroicidad de los mandos y dotaciones, ya que a pesar de su esfuerzo y valentía se vieron involucrados debido a las imprevisiones de Córdoba que, en su descargo, se dieron por la falta de información, en contraste con la exacta y al día de que disponía el almirante Jervis. En todo caso, la no observancia de las mínimas normas de seguridad en la mar en tiempo de guerra tienen un precio altísimo, como sucedió en el combate de

cabo San Vicente, una nefasta premonición de Trafalgar, ocho años más tarde.

Mazarredo tomó parte en la defensa de Cádiz atacada por Nelson, que tiempo después atacó Santa Cruz de Tenerife, en donde el propio Nelson sufrió la pérdida de un ojo. En Santa Cruz de Tenerife se conserva el cañón El Tigre, que se dice fue el causante de las heridas de Nelson.

Acontece en Francia el golpe del 18 Brumario de 1799, por el que Napoleón se convierte en primer cónsul, con importantes efectos nacionales e internacionales. Se designa a Luciano Bonaparte embajador en Madrid y, siguiendo los deseos de Napoleón y en contra de la posición del propio Carlos IV, se declara la guerra a Portugal, designando a Godoy generalísimo

de esta contienda, conocida como «Guerra de las naranjas», por el ramo de esta fruta que Godoy ofreció a la reina María Luisa. Se firmó la paz por la que la plaza de Olivenza pasó al dominio de España, y Portugal se comprometía a cerrar sus puertos a los ingleses. Con posterioridad, en 1802, se firma el Tratado de Amiens, por el que España recupera la isla de Menorca, en poder de Inglaterra desde el Tratado de Utrech; pero se pierde la isla de Trinidad, que constituye un apoyo primordial en la defensa del Caribe, mar que algunos historiadores denominaban como el *Mare Nostrum Hispanicus*.

Se produce en Gran Bretaña el nombramiento como primer ministro de William Pitt, de grandes éxitos y firmeza política para Inglaterra. Se reanuda la guerra entre Inglaterra y Francia, y se origina una gran presión diplomática en Madrid que concluye con la neutralidad de España, pero con una imposición de Francia que exige, y consigue, una especie de multa mensual por el incumplimiento del Tratado de San Ildefonso, que se comenta a continuación.

Con el encumbramiento de Napoleón a los más altos puestos del poder en Francia, se produce una situación de presiones sobre España, a la que se le acusa de no cumplir los compromisos a que le obligaba el Tratado de San



Federico Gravina, capitán general de la Armada.

Ildefonso, por lo que se le exige una aportación de dinero mensual, que el representante de España en París acepta de manera un tanto vergonzosa. Se destina al general de la Armada Federico Gravina como embajador en París. El ministro Pitt buscaba la neutralidad de España en su política con relación a Francia, al mismo tiempo que disponía el apresamiento de los buques españoles en el mar libre y dedicados al comercio con las posesiones españolas en América. En 1804 Napoleón se corona como emperador de los franceses y maneja hábilmente las relaciones con España, y encuentra en nuestro país verdaderos entusiastas de él, destacándose en este papel al ministro Godoy. Pitt, conocedor de la situación, endurece su política de apresamientos y de ataques a los buques de la Armada españoles, que tiene un eco popular antibritánico en España, que es muy bien aprovechado por Napoleón.

La situación moral y social en España era desastrosa, con una Hacienda empobrecida, la agricultura con pésimas cosechas e incluso con focos de peste. El panorama no podía ser más preocupante. Carlos IV era presionado por el propio Napoleón para que apoyase con sus fuerzas, principalmente las navales, a sus ambiciosos proyectos de invadir Gran Bretaña. España tenía en la Península tres escuadras, en Ferrol, Cádiz y Cartagena, y contaba con un montante de treinta buques de línea. Napoleón era consciente de no disponer de una fuerza naval para llevar a cabo su proyecto, y para eso tenía que contar con la escuadra española. La escuadra francesa estaba bloqueada en Brest por los ingleses, que igualmente lo hacían con la escuadra de Ferrol. Napoleón se afirmaba en su idea de invadir Gran Bretaña y al efecto concentró sus fuerzas del Ejército en Boulogne; pero era consciente de que no dominaba la mar, condición imprescindible para llevar a cabo la acción prevista. Era conocedor de la necesidad de contar con la escuadra española, que consigue y define un plan para lograr escabullir la reacción de la escuadra británica, en la que brillaba con luz propia el almirante Nelson.

El plan de Napoleón, en su aspecto marítimo, fue incorrectamente concebido y para ello se utilizaría la escuadra francesa del Mediterráneo, que con la española de Cádiz actuarían conjuntamente, esta última mandada por Gravina.

El emperador había tomado la decisión de invadir Gran Bretaña, y para ello se planteó la conveniencia de evitar la presencia de efectivos navales importantes de la escuadra inglesa en Europa, al tiempo que en el Caribe se presentaban fricciones entre franceses e ingleses, con la ocupación de islas de las Antillas menores por uno y otro bando que afectaba a la estabilidad de la zona. Conjuntando todos estos objetivos se ordenó a la escuadra combinada dirigirse al Caribe al mando del almirante francés Pedro Carlos Villeneuve, cuyas dotes para este importante cargo, nada fácil por otra parte, nunca estuvieron a la altura de las circunstancias, con cambios bruscos en sus decisiones que, por veces, sembraban el desconcierto. La estancia en el Caribe de la combinada se dilató en demasía, en parte por los plazos fijados por el propio emperador en espera de la incorporación de la escuadra del almirante Guillau-

me, que nunca aconteció. La posible decepción o engaño que en el Almirantazgo, y en el propio almirante Nelson, podría haber acontecido con esta presencia de la combinada en el Caribe, se vio comprometida seriamente al notificarse a Nápoles desde España los planes que se iban a tomar al respecto. Nelson estaba patrullando el sur de Cerdeña porque esperaba que la escuadra francesa, que había salido de Tolón, se dirigiría a Egipto, pero al recibir la citada información de Nápoles, comprobó que su tesis no era la buena. La larga estancia en el Caribe de la combinada supuso un desgaste del material y una fatiga de las dotaciones que en nada favorecieron a las importantes y decisivas acciones navales que en plazo de meses se iban a propiciar.

Por confidencias recibas por Nelson desde España, a través de Nápoles, conoce exactamente los planes de Villeneuve y bloquea los

puertos de Cádiz, Ferrol y Brest. El almirante francés cae en el desconcierto y vuelve a Europa. Regreso que con posterioridad sería detectado por una fragata inglesa apostada en la ruta que estimaban los ingleses tomaría Villeneuve, como así sucedió. Esta información fue recibida por Nelson que reforzó los bloqueos y aumentó los efectivos del almirante inglés Calder, que mandaba la escuadra norteña.

Se pone de manifiesto que no se cumplió lo que se esperaba, engañar a Nelson, al tiempo que se había comprometido la totalidad de la fuerza cuando lo prudente hubiese sido no hacerlo, como veremos a continuación. En todo este tiempo se evidenció la no idoneidad para el mando de Villeneuve.

El 22 de junio de 1805, a la altura del cabo Finisterre, se produce el encuentro de la escuadra combinada al mando del almirante Villeneuve y la escuadra del almirante inglés Calder, que oportunamente había reforzado Nelson al prever lo que con posterioridad sucedió.

El combate de cabo Finisterre se desarrolló en medio de una espesa niebla que hizo que la acción se ventilase, prácticamente, buque contra buque. Sin embargo, la coordinación en la lucha permitió a los ingleses causar un mayor



El almirante francés Villeneuve.



Muerte del almirante Churruca a bordo del *San Juan Nepomuceno*.

número de bajas y el apresamiento de los navíos *San Rafael* y *Firme*, acción en la que los franceses rehusaron acudir para acometer su rescate. Verdaderamente, en esta jornada de combate no hubo vencedor, por lo que Gravina propuso a Villeneuve navegar en persecución de los que se alejaban, propuesta rechazada por el francés, que dispuso navegar en demanda de Cádiz.

En esta bahía de Cádiz, los franceses demandan de las autoridades españolas el abastecimiento de municiones, pólvora, efectos de cabullería, velamen, víveres, etc., en las cantidades que necesitaban, de lo que las autoridades españolas no disponían en los almacenes de la intendencia, ni existía la posibilidad de adquirirlos por falta de recursos económicos. Por parte española las necesidades eran similares, si bien en esta ocasión se añadía la reposición de los efectivos humanos, tanto para cubrir las bajas producidas por los combates, que eran muy importantes, como también para completar las dotaciones. Ninguna de las deficiencias fue atendida convenientemente y sin duda la de personal fue la más afectada. A todo esto se añadía la baja instrucción y adiestramiento de las dotaciones, que no se podían subsanar en tan corto espacio de tiempo.

En el aspecto estratégico-táctico el problema era enorme. Por una parte la postura española era totalmente opuesta a la francesa. Ésta estaba influenciada por las exigencias impuestas por Napoleón, que no tenía las ideas claras sobre los problemas de la mar, y por la opinión que de Villeneuve tenía el emperador, al que, según algunos autores le había tildado de cobarde. Esta situación aumentaba las indecisiones del almirante francés, evidenciadas a lo largo de los acontecimientos navales a los que hemos hecho alusión.

En este clima tenso y complicado, impropio para hacer frente a la situación que se le presentaba a Gravina, éste se traslada a Madrid y tiene una entrevista con el Príncipe de la Paz, de la que no obtiene ningún resultado que por lo menos paliase la situación. El mayor general Escaño le escribe al ministro Godoy sin ninguna consecuencia.

En esta situación, Gravina se reúne con los mandos de la escuadra española, constatándose la inoperancia y desconcierto de Godoy, únicamente volcado a atender a Napoleón en sus pretensiones belicistas contra Gran Bretaña. En esta reunión convocada por Gravina fue unánime la postura de permanecer en Cádiz y evitar la catástrofe que desgraciadamente tuvo lugar. Es de destacar la intervención del brigadier Cosme Damián Churruca, en la que analizó las distintas líneas de acción que podrían tomarse, con sus ventajas y sus inconvenientes. En la correspondiente a permanecer en Cádiz, resaltaba el desgaste y pérdida de efectivos que para Gran Bretaña supondría el mantenimiento de los bloqueos de Cádiz, Cartagena y Tolón, máxime teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas de cara al duro otoño que se avecinaba, y sobre todo al invierno. Vaticinó que las pérdidas que esta situación produciría y el cansancio de las dotaciones serían superiores a las obtenidas en un combate en el caso que nos fuese favorable.

Al fin se logró que Villeneuve dispusiese la reunión de un consejo de guerra a bordo de navío francés *Bucentauro*, bajo la presidencia del propio almirante Villeneuve como presidente. Asistieron por parte de la escuadra francesa el contralmirante Dumonoire, el contralmirante Magon y los capitanes de navío Cosmao, Mastral, Villegris y Prigny, y por parte de la escuadra española, los tenientes generales Gravina y Álava, los jefes de escuadra Escaño e Hidalgo de Cisneros y los brigadieres Alcalá Galiano y Churruca. En este consejo el portavoz de la escuadra española fue Antonio de Escaño, que hizo una brillante exposición, recalando la comparación de fuerzas, que era favorable a los británicos, y resaltando que en la escuadra española no estaban cubiertas las plantillas. Se decidió por votación, que salió negativa. A pesar de lo anterior, y ante la cólera que contra Villeneuve tenía el emperador, que decide sustituirlo y designa para ello al almirante Rosilly, que se pone en camino hacia Cádiz para, de acuerdo con la orden imperial, tomar el mando de la escuadra combinada francoespañola, el almirante Villeneuve, enterado de ello, decide de inmediato salir a la mar contra toda resolución tomada en consejo y ante la más mínima noción de la situación. La sorpresa de Villeneu-

ve fue máxima cuando comprobó que la escuadra española obedecía la orden de salir a la mar.

Asistimos así a los cambios en la decisión de Villeneuve, ordenándose la salida a la mar el 19 de octubre de 1805. Influyó, como se ha comentado, la actitud del emperador hacia el almirante Villeneuve, quien por este motivo y otros tiene su moral bajo mínimos. Entre los calificativos que algunos historiadores y estudiosos de estos acontecimientos señalan figura el tildarlo de cobarde, lo cual marca al que recibe tal epíteto, y que sería conveniente matizar. Lo cierto es que las cosas se pusieron muy difíciles para el almirante Villeneuve, y que fueron nefastas para la fuerza que mandaba.

Ante la salida apresurada, Gravina había mostrado su parecer en contra del criterio de Villeneuve que mantenía la idea de formar una única columna o línea para combatir, ya que nuestro almirante era partidario de disponer de una reserva para, procediendo desde barlovento, actuar sobre el enemigo enfrascado en el combate. Villeneuve, al fin accedió en parte a la propuesta de Gravina.

La escuadra española iba al mando del teniente general duque de Gravina, al que los historiadores atribuyen una exquisita caballerosidad, enérgico, y cortés, y una cuidada y gran competencia para el mando naval, que en repetidas ocasiones puso en evidencia. Le acompañaba el teniente general Ignacio de Álava; se decía de él que era mucho más exigente consigo mismo que con sus subordinados, a los que mandaba con la energía que requerían las circunstancias. Con posterioridad fue caballero laureado de San Fernando. El general Antonio de Escaño como jefe del Estado Mayor de Gravina y el también general Hidalgo de Cisneros. Entre los mandos de buque señalamos a Alcalá Galiano y Cosme Damián Churruga, de gran prestigio y marcada personalidad, de mar y guerra. En la escuadra francesa al mando del almirante Villeneuve, que también ostentaba el mando de la escuadra combinada franco-española, figuraban, entre otros, los asistentes al consejo de guerra celebrado en Cádiz, al que ya se ha hecho referencia anteriormente. Sobre el ánimo de todos pesaba como una losa, y abrumaba, el ánimo del almirante Villeneuve, que le condicionó de manera negativa y que tanto influyó en el fatal desenlace que, inexorablemente, iba a producirse. Por la parte de la escuadra británica los ánimos y el ambiente favorable eran notorios, así como la confianza en sí mismos y en sus mandos. Mandaba la escuadra el almirante Collingwood, pero el Almirantazgo creyó conveniente otorgar el mando de la escuadra al almirante Nelson que en aquel entonces se encontraba en Londres.

Como se señaló anteriormente, la salida de Cádiz de la combinada se efectuó el 19 de octubre, adoptándose una formación en columnas, en principio nada adecuada para las circunstancias en las que el encuentro con el enemigo era posible y probable. El día 20 se producen los primeros avistamientos de fragatas británicas que actuaban con el cometido de realizar la descubierta e informar al almirante. A la vista de la situación, la combinada adopta la línea

de combate y en estas condiciones se llega al amanecer del día 21 de octubre del 1805, que tantas y tan graves consecuencias tuvo para los intereses de España en general y en particular para la Armada española.

No es el motivo de este trabajo detallar las acciones que tuvieron lugar en esta batalla naval, que por otra parte no existió en puridad tal combate, ya que el objeto de este trabajo es analizar los motivos y circunstancias que nos llevaron a tan lamentable evento. La REVISTA GENERAL DE MARINA, ya se ha dicho, ha publicado una edición, la correspondiente al mes de agosto-septiembre de 2005, con dedicación exclusiva a Trafalgar, que trata este evento desde diferentes perspectivas, con firmas de reconocido prestigio y que, a mi entender, es una interesante y elegante aportación a este acontecimiento, y que con ello se suma a los muchos aciertos de nuestra REVISTA, que a todos nos satisface.

Anteriormente se indicó la formación en cinco columnas, en las que de norte a sur, con sus buques, estaban Gravina, Magon, Álava, Villaneuve y Dumanoir. La escuadra inglesa en cuña, una la del almirante Collingwood a bordo del *Royal Sovereign*, la otra al mando del almirante Nelson a bordo del *Victory*. Adoptada la línea la escuadra aliada y en plena maniobra poco afortunada, la formación en cuña inglesa rompe la línea aliada y se generaliza una lucha individual de los buques aliados contra una superioridad táctica de los buques británicos, más ligeros, de más andar y con dotaciones bien adiestradas, y a los que les sonreía la victoria. Al romperse la línea aliada, el almirante Nelson es herido gravemente y fallece a bordo del *Victory*. La actuación de los buques españoles alcanzó, por veces, el heroísmo. La escuadra de Dumanoir permaneció sin entablar combate y los resultados no pudieron ser más desastrosos para los aliados. Alcalá Galiano, Churruca, Valdés, Alsedo y otros muchos, cayeron en el combate, mientras que Gravina, Pareja y Argumosa eran heridos. Gravina falleció a los pocos días. Los franceses, como Magon, murieron con honor, y Villeneuve, hecho prisionero, al ser liberado falleció en Francia en extrañas circunstancias camino de París. A todo esto hay que añadir los buques hundidos, entre ellos el *Santísima Trinidad*, entonces el navío más grande, del mundo, con 140 cañones.

En esta penosa jornada del 21 de octubre del 1805 se pronuncian frases de los mandos combatientes que arengaban a sus dotaciones para exaltarlas moralmente. De ellas, la más famosa es la de Nelson: «Inglaterra espera que cada uno cumpla con su deber»; su difusión se debe a su profundo contenido y a la belleza del mismo, pero también a que se da la circunstancia de que fue el vencedor inapelable. Por parte española, las pronunciadas por Cosme Damián Churruca que dicen: «En nombre del Dios de los Ejércitos prometo la dicha eterna a los que mueran cumpliendo con su deber». Las de Cayetano Valdés, que iba en vanguardia con el almirante Dumanoir y que al inquerirle éste a dónde se dirigía con su navío, la contestación fue: «Al fuego». La de Alsedo, que reza así: «He dicho que orcen, que quiero acercarme a ese navío de tres puentes, abordarlo y batirme con él a quemarropa». (Esta frase figuraba

grabada en bronce en el destructor *Alsedo* que, en la década de los cincuenta, figuraba en la flotilla afecta a la Escuela Naval y ostentaba su mando el entonces capitán de corbeta Martínez-Valverde (q. e. p. d.), al que recordamos con respeto y afecto, así como sus interesantes colaboraciones en esta REVISTA).

Se ha efectuado un ligero recorrido de la historia de España, correspondiente al reinado de Carlos IV desde su comienzo en 1788 hasta el combate del cabo Trafalgar en 1805, un periodo de 17 años preñados de acontecimientos muy negativos para la Historia de España y que constituyen, por una parte, un auténtico *introito* del acto final de la hegemonía de España en el mundo, que comenzó con la unificación de los reinos de España, con la conquista de Granada y anexión de Navarra; por otro lado, el comienzo de un convulso y triste siglo XIX, cuyos ramalazos todavía alcanzan al actual siglo XXI.

Como resumen de lo expuesto y comenzando por el ya tristemente mencionado combate de Trafalgar, es notoria la pésima conducción que se hizo por parte de la escuadra combinada al mando del almirante francés Villeneuve, que forzó la salida de Cádiz, no como resultado de un proceso de la decisión serio y ponderado, sino como consecuencia de un auténtico espasmo, fruto de su propia situación emocional de auténtico terror al emperador, y como una auténtica huida hacia delante, en ese caso directamente hacia el desastre. Si estas circunstancias, nada deseables, no hubieran tenido lugar, lo que sería lógico, no hubiese ocurrido el desastre de Trafalgar. Pero es que, a su vez, se llega a esta deplorable situación de comprometer a España, con su alianza «contra natura» con la Francia revolucionaria y regicida, por la existencia, entre otras, de una figura llamada Manuel Godoy, extremeño, que se traslada a Madrid y de Guardia de Corps alcanza los más altos cargos, tanto en la milicia como en la política, constituyéndose en el auténtico dueño de los destinos de España, que siempre puso al servicio de sus intereses personales, contando con el apoyo y protección del rey Carlos IV y de su esposa la reina María Luisa de Parma.

Las relaciones de España con la Francia de la Convención, del Directorio y con Napoleón, que se autonombró primer cónsul y posteriormente emperador, son las relaciones de Godoy, cuajadas de aspectos indignos y de total sumisión al francés, hasta llegar a solicitar del propio Napoleón una dama de su familia para contraer matrimonio.

En agosto de 1796 se firma, como ya se ha aludido anteriormente, el funesto pacto de San Ildefonso, mal llamado pacto de familia, por el cual España se obliga a prestar toda clase de ayuda a Francia, principalmente con el concurso de la entonces importante fuerza naval española, que para España significaba la peligrosa enemistad de Gran Bretaña, poniéndose en grave riesgo los territorios españoles de América y las vitales comunicaciones marítimas con estas tierras, hechos que posteriormente sufrimos. Se llegó al sarcasmo de ser multada España con una importante mensualidad de dinero que se entregó a Francia, por el incumplimiento de algunas de las cláusulas del citado pacto.

Seguimos fielmente las exigencias de Napoleón, principalmente en su estrategia de invadir Gran Bretaña, para lo que tenía dispuesto un gran e importante ejército. Para ello esperaba la ocasión de obtener el dominio, aunque fuese temporal, del canal de la Mancha, circunstancia que nunca sucedió, especialmente por la eficaz actuación de la fuerza naval británica, de la audacia y pericia de sus mandos y de la capacidad y adiestramiento de sus dotaciones.

Un factor decisivo para cuajar la superioridad inglesa sobre la combinada francoespañola fue la facilidad con la que obtenían información del enemigo los almirantes ingleses, manejando a sus rápidas fragatas que realizaban continuos y constantes cometidos de descubierta, y la facilidad que demostraron en hacer llegar la información, y por supuesto los avistamientos, a sus almirantes y al propio Almirantazgo. Este eficaz y necesario despliegue, tan rentable para los británicos, fue prácticamente inexistente por el bando aliado, y así lo demuestra la formación adoptada por Villeneuve a la salida de Cádiz, dispositivo de marcha absolutamente impropio para una zona de posible y probable encuentro con el enemigo. Con estos procedimientos, faltos de todo sano criterio, las consecuencias habidas son fatalmente lógicas. Por las actuaciones individuales de los mandos y hombres de la Armada quedó a salvo algo muy importante: el Honor.

Como conclusiones y consecuencias tenemos:

- Que las conductas individuales de los que tienen responsabilidades de Estado nunca son privadas y siempre tienen repercusiones que afectan a la colectividad y a la propia nación. Los cargos públicos no son materia para hacer favores, los han de desempeñar los más idóneos, idoneidad que siempre se ha de demostrar.
- La consecuencia mayor de la victoria británica en el combate de Trafalgar es que proporcionó a Gran Bretaña la supremacía universal, asentada, principalmente, en su fuerza naval, y en la que el espíritu talasocrático del pueblo británico, sin duda, le proporcionó la savia vivificadora y nutriente que rezuman Gran Bretaña y sus habitantes, y que les hace muy conscientes de la importancia que la mar tiene en el acontecer de los pueblos. Esta prepotencia de Gran Bretaña permaneció hasta la mitad del siglo XX, en que fue alcanzada por los Estados Unidos de Norteamérica.
- Para Francia, esta derrota en Trafalgar marcó un punto de inflexión al no poder instalarse como única y dominante potencia europea, al ver frustrada su intención de invadir Gran Bretaña, al negársele el dominio del mar en el canal de la Mancha, aunque sólo fuese temporalmente. Con todo ello, la estrella del emperador y su sistema comenzaron a oscurecerse y se presagiaba su ocaso.
- Sin duda la más perjudicada fue nuestra querida España. Desapareció como potencia mundial y europeo, al quedar sus escuadras muy dismi-

HISTORIAS DE LA MAR

nuidas y deterioradas, con un abandono del afán de recuperarse. Lo anterior supuso la renuncia, casi total, de la facultad de asegurar y proteger las vitales comunicaciones con el mundo hispánico, tanto en América como en el Extremo Oriente, así como la introducción en España y en América de las ideas fomentadas por sociedades secretas que preconizaban la separación de aquellos territorios de España, ideas introducidas en España por Francia y muy concretamente por Napoleón. Lo anterior igualmente contribuyó a la descomposición interior con levantamientos militares, que coadyuvaron a la penosa realidad vivida. La revuelta en América, que comenzó en Venezuela, se extendió por aquellos territorios por el efecto dominó, quedando Cuba, Puerto Rico y Filipinas, que culminaron su separación al final del siglo XIX. Así fue el orto y el ocaso del Mundo Hispánico, que duró tres siglos. Este Mundo Español conseguido por esforzados, valientes e intrépidos hombres, que supieron seguir por el azul del mar el caminar del sol.

Como sincero homenaje a todos ellos, les dedicamos la letra y el espíritu del epitafio del Panteón de Marinos Ilustres.

*Omnes isti
in generationibus
gentis suae gloriam,
adepti sunt et,
in diebus sui habentur in laudibus.*

(«Todos éstos merecieron la gloria de las generaciones que los conocieron y su recuerdo perdura para ser alabados»).



LOS CONOCIMIENTOS MARÍTIMOS DE ANTONIO MAURA

Antonio DE LA VEGA



L 13 de diciembre se cumplen ochenta años del fallecimiento de Antonio Maura Montaner, presidente del Gobierno en cinco ocasiones y gran propulsor de la Marina de guerra española; por ello creemos que es el momento adecuado de recordar su dedicación a la Armada durante su vida política.

La influencia del mar sobre Maura la reconoció él mismo en varias ocasiones y la destacó su secretario y confidente Prudencio Rovira y Pita, fuente en la que han bebido la mayoría de los que han escrito sobre la infancia de Maura.

El hecho de ser isleño le influyó, al ver que su tierra estaba rodeada por el mar, que el mar era su frontera y que por él se ponía en comunicación con el resto del mundo. El vehículo para lograrlo eran entonces únicamente los barcos, muchos de vela, aunque ya se empezaban a ver los primeros vapores de ruedas; la primacía de la técnica trabajando el hierro sobre sistemas de construcción con madera, ancestrales. Los barcos traían mercancías y se llevaban las locales; la importancia del comercio, aunque debió ser pronto considerada por Maura; la influencia de lo geográfico también, y la existencia de otros mundos, para él lejanos e invisibles.

Otro asunto que se demostrará importante en el futuro fue cuando, siendo abogado y pasante de don Germán Gamazo Calvo, tuvo su primer enfrentamiento con don Joaquín Sánchez de Toca, que pudo ser, quizá, el primer eslabón que los enemistó, si no oficialmente, sí en la esfera privada. Ocurrió debido a un dictamen en contra de una petición económica del citado Sánchez de la Toca a la *Revista de España*.

De mayor importancia para este trabajo fue su investigación ante el ministerio de Hacienda, por encargo de ciertas corporaciones de Palma, sobre comunicaciones marítimas de la isla. En él ya se ponen los cimientos de sus futuras actividades políticas. Nos explica Rovira y Pita que su intervención tuvo dos partes diferenciadas: la primera política, encaminada a demostrar que

el aislamiento del archipiélago podría conducir a crear una personalidad propia (jurídica, costumbres, idioma), diferente y no asimilable al resto de España, lo que para Maura era desde luego poco aconsejable; este aspecto pudo quizá influir en el gran objetivo futuro de Maura, como fueron sus desvelos por modernizar la administración local. La segunda parte de su discurso fue eminentemente comercial y ya está en él el germen de su futura dedicación a la Marina Mercante. Todos los asuntos a los que dedicará gran parte de su actividad política están presentes: necesidad de líneas regulares (que habrá de proteger desde el Estado), necesidad de primar la construcción naval y finalmente la necesidad de protección arancelaria, tanto a los fletes como a los productos.

Es evidente que esta actuación de Maura, considerada un éxito por los solicitantes, le sirvió para que éstos le propusieran iniciar su carrera política representando a la ciudad de Palma.

Ya elegido diputado (1881), Maura habló pronto de la Marina y de su necesidad. Su primera intervención (22 diciembre 1881) no fue sobre temas marítimos, sino sobre una propuesta de modificación de las leyes municipal y provincial del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, a la que se adhería el Ayuntamiento de Manacor. Este tema sería uno de sus principales empeños políticos. La segunda intervención fue relativa a solicitar mejoras a favor de los prácticos de puerto y abra de Bilbao, y la tercera (15 junio 1882) sobre modificaciones al impuesto de consumos, en la que llamó por primera vez la atención de la Cámara y obtuvo felicitaciones de muchos diputados. Pronto había destacado su oratoria, precisamente en el lugar donde había oradores notabilísimos.

Durante su periodo como diputado, hasta su primer ministerio, Maura habló sobre temas marítimos en numerosas ocasiones, la primera el año 1884, aumentando la importancia de sus palabras a partir de 1885 (23 mayo, 9 junio) cuando por deseo del almirante Antequera formó parte de la comisión reorganizadora de la Armada. Según los testimonios aportados hasta ahora, habló en el Congreso con gran extensión y profundidad en 1889 (22 junio y 28 noviembre); 1890 (15 abril, 13, 14, 19 mayo, 14 junio); 1891 (7, 8 julio); 1892 (31 marzo, 29 abril, 21-23 mayo).

Sus intervenciones fueron, en su mayoría, motivadas por las Leyes de Fuerzas Navales y por los presupuestos anuales del Ministerio de Marina. Su objetivo consistía en que, basándose en que éramos un país pobre, con escasos recursos y con mucha deuda que pagar, los gastos debían ser los mínimos y lo mejor empleados posible. Sostuvo desde sus primeros días una postura civilista: primacía del poder civil —el diputado— sobre la autonomía militar en la formación y ejecución de los gastos. Mantenía durante este periodo que el ministerio de Marina siempre había sido desempeñado por profesionales de la mar (generales) y que a pesar de ello no teníamos Marina de guerra. A pesar de sus críticas feroces a la situación de ésta, era partidario de una Marina fuerte y esta situación no fue bien comprendida por algunos profesionales.

Deseaba Maura que cada peseta invertida fuese productiva y no se perdiese en asuntos para los que no estaba presupuestada. Deseaba mejorar la administración, cambiando la organización, suprimiendo duplicidades, desidias, complicaciones e inutilidades burocráticas.

En alguno de sus discursos, Maura demuestra haberlos preparado muy a conciencia, y son discursos muy largos. En sus análisis hay profusión de datos que exhiben conocimientos profundos de la situación y sus fuentes debieron ser marinos profesionales. Asimismo hay referencias históricas sobre la Armada del siglo XVIII que para enunciarlas se debería haber investigado mucho.

En esta etapa de diputado, Maura trató, como se ha expresado, problemas podríamos decir administrativos y organizativos; dada la temática de fondo no trata problemas geoestratégicos o de política exterior. Es el diputado que controla los gastos del Gobierno. En sus palabras, efectistas, con resortes de orador veterano, hay siempre información meditada, con análisis comparativos con lo que sucede en el extranjero. No habla de tipos de buques (si son adecuados a las necesidades puntuales), pero sí de algunas de sus características o de su estado operativo.

Hay varios aspectos que es necesario destacar: el primero, su certeza sobre la necesidad de la Armada y desde luego si en principio no se pueden tener barcos acordes con las necesidades, sí se deben tener bases perfectamente preparadas. En segundo lugar, su afirmación de que la Marina está justificada por sus barcos de guerra y que éstos deben navegar.

Entre sus propuestas organizativas, importantes, destacan la reforma de los arsenales en lo que respecta a su función de astilleros, cuestionando la existencia de algunos de ellos y afirmando que si seguían era por falta de voluntad del Gobierno, que no se atrevía a enfrentarse a los caciques locales. Son palabras duras para los primates del momento. Para Maura era evidente que había que decidir la forma en que se debían construir los barcos de la flota; se podía elegir entre adquirirlos al extranjero (más barato y más rápido, pero esto no crea riqueza), adquirirlos a la industria privada por concurso (más caros, podía ser relativamente rápido y creaba riqueza) o hacerlos en los astilleros del Estado (más caro, seguro más lento y entretenían a las maestranzas, aunque también fomentaban la industria nacional), pero desde luego lo que no se debía hacer era construirlos por los tres sistemas a la vez.

Las capitanías generales, las provincias marítimas, los arsenales y el ministerio, el organismo central, multiplicaban la burocracia, la intermediación, los gastos y no se optimizaban los recursos.

Maura propuso reorganizar la Marina Mercante y sus servicios auxiliares, incluyendo los practicajes; en cierto sentido deseaba desmilitarizar esta marina o por lo menos que disminuya el tutelaje de la guerra sobre ella.

Curiosamente, su acertada crítica por falta de una escuela de maquinistas no se la aplicará a sí mismo cuando en sus dos primeras etapas de jefatura del Gobierno sentó las bases de la Marina contemporánea.

Todos estos temas volverán a ser planteados en sus etapas políticas siguientes, cuando sea ministro o presidente del Gobierno.

Según propias palabras de Maura, siendo ministro de Ultramar en un gabinete Sagasta, al tratar temas de Marina en el Consejo de Ministros, provocó una crisis de éste, sin duda debía referirse a la dimisión el 22 de marzo de 1893 del capitán de navío Cervera, ministro de Marina. Maura debió apoyar a su cuñado Gamazo que era ministro de Hacienda en los recortes que deseaba hacer en los ministerios militares. No hay constancia de que las discrepancias de Maura con Cervera se debieran a las comunicaciones marítimas con las provincias de ultramar. Sabemos que Maura era partidario en aquel entonces de mejorar la administración de la Marina, evitando duplicidades y eliminando supuestos burocráticos; en general, mejorando la organización, quizá para lograrlo una manera era la de presionar al ministro de Marina, disminuyendo algunas partidas presupuestarias.

Años más tarde, en 1895, en un gobierno Sagasta y siendo Maura ministro de Gracia y Justicia, en el Congreso, ante ataque de las oposiciones a los cuerpos de la Armada por despilfarros en el presupuesto, y en ausencia —al parecer— del ministro de Marina Pasquín, sostuvo que el control del gasto del presupuesto era competencia del Gobierno en pleno y no sólo de un ministro en particular y mucho menos de personal subalterno a éste.

Las preocupaciones ministeriales de Maura en este primer periodo considerado se perciben en la disminución del número de sus discursos sobre temas de Marina. No han sido citados textos durante los años 1893, 1895 y 1898; los años 1894 y 1896 habló en una ocasión (26 junio y 13 agosto, respectivamente), el año 1897 en dos ocasiones (24 julio y agosto sin fecha). Tras el Desastre y las nuevas perspectivas políticas volvió a su tan querido tema: en 1899 habló los días 8 y 13 de julio, 16 de noviembre y 6, 11 y 13 de diciembre, con una contundencia extraordinaria. Tras el Desastre, Maura criticó por lo sucedido a todos los gobiernos, a todos los parlamentos y sobre todo a los dos hombres que habían gerenciado la restauración (Cánovas y Sagasta) por su dejadez y desidia al tratar sobre los armamentos navales, al dejar pasar sin estudiarlos los presupuestos del Ministerio de Marina y las Leyes de Fuerzas Navales. Maura tomó la bandera regeracionista con fuerza.

En 1899 Maura sostuvo que no había que engañar al pueblo, había que decirle que no había Marina, que sólo era una apariencia, que estábamos indefensos y sin embargo se gastaban muchos millones en mantener una apariencia de defensa naval. Fueron palabras muy duras y que clamaban por buscar soluciones, soluciones que debían ser radicales: o armarse o disolver el ministerio de Marina. No es de extrañar las reacciones de los oficiales de la Armada ante estas palabras que podrían condicionar su futuro; sobre todo, cuando Maura trató sobre los excesos de las plantillas tras la pérdida de tantos territorios y tantos barcos.

Sobre la Marina Mercante, Maura insistió en su necesidad, tanto en lo

comercial como en lo político, como medio de intercambio cultural de los pueblos. Insistió en su protección, por los medios ya citados anteriormente, e iba sedimentado su nacionalismo económico con mayor proteccionismo. También puso en evidencia la descoordinación de los distintos ministerios que tenían responsabilidades en su funcionamiento.

Tras muchos años de acumular información sobre lo marítimo, a principios de siglo Maura participó en la creación de la Liga Marítima española, destinada, según él, a promover todas las iniciativas posibles para el desarrollo de lo marítimo en todas sus vertientes, absolutamente todas. Maura fue su primer presidente; por ello son de interés todas las propuestas que hizo la citada sociedad y que serían legalizadas en las distintas leyes promulgadas durante los futuros gobiernos de Maura. Además de presidir la Liga Marítima, con toda la documentación que ello le proporcionaba, Maura fue miembro de la Junta de Escuadra creada por el ministro de Marina duque de Veragua el 22 de enero de 1902; pronto Maura presidiría el Gobierno de España.

Maura apoyó al ministro de Marina Sánchez de Toca en su programa de construcciones navales, en un gobierno Silvela. Este apoyo a los gastos militares de Maura y del presidente del Consejo, no fue admitido por el ministro de Hacienda Fernández Villaverde y dimitió de su cargo. Tras esta apariencia de división de opiniones quedaba oculta la realidad: celos de Fernández Villaverde ante la ascensión de Maura en el partido conservador. Villaverde aspiraba a sustituir a Silvela, lo que lograría inmediatamente. Que los gastos militares fueron una excusa se muestra palpablemente al proponer el ministro de Marina Cobian (en el gabinete Villaverde) un plan de construcciones de buques por valor de 396 millones. Pocos meses después ya había posibilidades económicas... Villaverde quería mantenerse al frente del Gobierno y quizás atraerse a Maura.

En asuntos de una mayor altura política, Maura sostuvo la necesidad de una mayor imbricación de los ejércitos de tierra y de mar, pues, en el futuro, tendrán que trabajar juntos, antecedentes de lo que más tarde se plasmará como Junta de Defensa Nacional. Asimismo defendió la separación en los ministerios militares de lo político y de lo militar (12 noviembre 1915). No expresaba cómo ello podía hacerse, pero sus ideas directrices son claras: hay que dar continuidad a lo técnico-militar, lo que podemos llamar creación de doctrina, con independencia de los vaivenes políticos (cambios ministeriales continuos). Los militares no tenían práctica política y ello era patente en el Congreso; los ministros civiles debían ser responsables de la utilización de las fuerzas, las grandes directrices, de lograr los presupuestos adecuados, etc. La plasmación orgánica de estas ideas, que Maura desarrollará más adelante, era difícil y podía también conducir a una mayor autonomía militar.

Finalmente destaquemos que Maura introdujo la importancia del factor geográfico a la política exterior, ya no trató únicamente problemas administrativos. Maura afirmó que nuestra posición entre dos mares en medio de todas

las ambiciones de las grandes potencias (habla en julio de 1903) nos conducía a tener fuerzas tanto para poder mantenernos neutrales como para ser un aliado deseable. Maura destacó el valor de nuestra situación y naturaleza geográfica; era, desde luego, neutralista, pero lo deseaba con fortaleza propia. Esta visión geopolítica ya es mahaniana: Maura, al acceder a la presidencia del Gobierno, amplió su visión de los problemas marítimos, continuó pensando en reformas administrativas, pero ya introducía conceptos como el poder marítimo.

En su etapa política, en la que desempeña cinco veces la presidencia del Gobierno y que por ello es la más estudiada por los historiadores y la más brillante, sobre todo en los dos primeros gobiernos y durante la Primera Guerra Mundial, Maura cambió el plano fundamental de su visión, dejó de ser eminentemente administrativa y organizativa y pasó a las cuestiones del alta política: geoestrategia, dada la situación de España, que se traducía en una determinada política exterior en Marruecos y en el neutralismo en la Primera Guerra Mundial; posibilidad de determinadas alianzas políticas; búsqueda de unir las acciones del Ejército de Tierra y la Armada a través de la Junta de Defensa Nacional; definir los principios de una política naval militar acorde a nuestras posibilidades, pero también con nuestra situación geográfica, tantas veces citada y, finalmente, protección a la Marina Mercante.

De sus actuaciones en los grandes temas que acabamos de exponer destacamos que en los textos consultados las citas sobre las preocupaciones marítimas de Maura son apreciables en su primer gobierno y en el interregno hasta el segundo; aumentan y son extensas durante éste y durante la Primera Guerra Mundial. Durante su tercer gobierno sólo consta su actitud frente a la guerra submarina. El cuarto gobierno y el interregno hasta el quinto no merecen recordatorio alguno, y durante el quinto y último sólo su visión estratégica de lo que representa Marruecos para España y también el Estrecho después de Annual, y nada más. Hay por tanto un cenit de dos años, 1907 a 1909, y que llega hasta 1918, en que decrece rápidamente, demasiado rápidamente; claro que se produce un autoalejamiento o su autoexclusión en la alternancia en la restauración que considera muerta por la actitud del partido liberal, y que produce el gobierno de los conservadores idóneos, pero tanto antes como después, Maura seguía trabajando en temas de Marina, que han sido preteridos en las biografías.

En 1902 Francia propuso a España un reparto del territorio de Marruecos, acuerdo que estuvo a punto de ser firmado por el Gobierno Sagasta (ministro de Estado: duque del Almodóvar del Río). Cuando fue presidente Silvela (6 diciembre 1902), siendo ministro de Estado Abarzuza, y con Maura en Gobernación, no le pareció oportuno firmar los acuerdos por hacerse sin conocimiento de Inglaterra (sería interesante saber si Maura tuvo una opinión condicionante al respecto pero parecer ser que sí). Las conversaciones con Francia continuaron, pero ésta firmó un acuerdo con Inglaterra (abril 1904) en

el que se delimitaban zonas de influencia y se dejaba casi manos libres a Francia en Marruecos. Ante esta situación, Silvela se vio obligado a negociar con Francia, dando lugar a los acuerdos de octubre de 1904, siendo ya Maura presidente del Consejo de Ministros y ministro de Estado Rodríguez y Sampedro. Este acuerdo fue secreto hasta 1911. El interés de Maura era que no se instalara enfrente de España, en aguas y tierras de África, una potencia europea, pero estaba lejos de querer intervenir militarmente.

Como es sabido, la Conferencia de Algeciras en 1906 fue debida a la intervención de Alemania, al no estar conforme con algunos puntos que la dejaban fuera. El acuerdo final, firmado por todas las grandes potencias europeas y por los Estados Unidos, bautizaba y reconocía el papel de España en la zona; se debía permitir el comercio internacional. También se reconocía la autoridad del sultán y quedaba la puerta abierta a futuras intervenciones en caso de que éste no pudiese sostener dicha autoridad. Conozcamos estos hechos con más profundidad.

Maura estaba siempre atento a lo que sucedía en Marruecos, sobre todo en los momentos en que se estaba produciendo el reparto de África, bien en zonas de influencia, bien en zonas de presencia colonizadora. Para él la cuestión fundamental era que ninguna otra potencia europea se instalase frente a nuestras costas; pero para ello, dada nuestra escasa fuerza y nuestro escaso peso político, era necesario jugar con las diferentes necesidades de los países con más potencia: Francia e Inglaterra, ambos verían con desconfianza la instalación permanente de la otra en Marruecos y por ello les satisfacía el mantenimiento del *statu quo*. Y ello siempre en una situación cambiante, al compás de otros enfrentamientos de estas potencias en otros lugares del mundo. Como factor desequilibrante se encontraba Alemania que también quería tener influencia e instalaciones en África en general y en Marruecos en particular. Maura tampoco podía olvidar que cualquier suceso o acuerdo podría alterar la extensión de la presencia de Inglaterra en Gibraltar; la actitud de ésta en 1898 así lo indicaba.

Dada la fortaleza de Inglaterra, no se consideró posible en 1902 un acuerdo unilateral con Francia, pero el imprevisto acercamiento entre Francia e Inglaterra alteró la situación, y los acuerdos entre ambos países, en abril de 1904, hicieron necesario llegar a un acuerdo con Francia que, como es lógico, era un acuerdo peor que el posible planteado por Francia en 1902, preparado por León y Castillo y Delcassé. Este acuerdo se firmó el 3 de octubre de 1904, siendo Maura presidente del Gobierno. Pero Alemania consideraba que tenía algo que decir y así lo trasmitió el emperador Guillermo II al rey Alfonso XIII durante la visita de aquél al puerto de Vigo el 16 de mayo de 1904. El káiser vino a bordo no de un yate real (lo que tenía, el *Hohenxollern*), sino del crucero acorazado *Friederick Karl*, recientemente incorporado a la flota, botado en 1902; quizá pensó que era más persuasivo venir en un acorazado.

Maura sostiene nuestros derechos históricos y nuestro papel en Marruecos

por tener intereses económicos y sociales y también políticos dadas nuestras posesiones allí. Pero para Maura hay que extender nuestra influencia por medios pacíficos y apoyándonos en la autoridad del sultán; considera imposible la conquista militar y evangelizar al pueblo marroquí. Para Maura el espacio marítimo que nos separa de Marruecos no es una frontera estratégica natural, sino un camino constante concurrido en ambas direcciones, dependiendo de las fortalezas de cada momento histórico. Una síntesis del pensamiento de Maura son las frases pronunciadas en 1905: «...en toda la costa de Marruecos desde el Muluya hasta más allá de Tánger, no podemos consentir que un solo gramo de arena deje de ser marroquí sin que pase a ser español». Nuestra política allí debía ser defensiva, de paz, civil, comercial y cultural.

Alemania deseaba ventajas políticas y económicas, no tenía prioritarias ambiciones territoriales. Curiosamente, a la entrevista entre los dos jefes de Estado citada no acudió el presidente del Gobierno, Maura, y sí lo hizo el ministro de Marina, Ferrándiz. Las opiniones y aspiraciones alemanas fueron más tardes expuestas públicamente por el canciller del Reichstag de mayo de 1905 y aceleradas ante la extraña visita que el káiser efectuó a Tánger el mismo año; esta vez, fue menos prepotente, llegó a bordo de su yate. En tierra el emperador se entrevistó con el tío del sultán enviado por éste y en la recepción subsiguiente planteó audazmente que Alemania pensaba tratar directamente con el sultán sus asuntos, al considerarlo libre y soberano. Esta actitud alemana condujo a la Conferencia Internacional de Algeciras iniciada el 16 de enero de 1906 (presidía el Gobierno español Segismundo Moret). Además de acuerdos sobre el contrabando de armas, impuestos locales y la creación de un Banco del Estado de Marruecos, las potencias signatarias organizaron el orden público en los puertos del imperio marroquí. Se dispuso que habría oficiales y suboficiales franceses y españoles al mando de unas fuerzas que auxiliarían al sultán en el mantenimiento del orden bajo la inspección de un oficial superior del Ejército suizo con sede en Tánger; los instructores españoles estarían en Larache y Tetuán, serían mixtos en Casablanca y Tánger y franceses en Rabat y otros puertos.

Respecto a la situación anterior, lo más importante para España fue perder su influencia en Tánger.

Los planteamientos alemanes en Marruecos, alentaron a Inglaterra, que además deseaba tener mayores seguridades en la zona del estrecho de Gibraltar y también en este enclave. Por ello inició contactos con España a través del embajador de Londres con el fin de proponer unos acuerdos en los que se garantizase el *statu quo* en el Mediterráneo. Inglaterra garantizaría la propiedad española de las islas Baleares, Canarias y enclaves africanos a cambio de que ésta garantizase la situación de Gibraltar, aspecto éste a no olvidar. Cuando se firmaron estos acuerdos por el sistema de intercambio de notas entre los tres países, ya que se incluyó a Francia, sería el 16 de mayo de 1907 (las reuniones se efectuaron en Cartagena los días 8 a 10 de abril), era presidente

del Gobierno Maura desde el 25 de enero y asistió al encuentro entre los dos reyes, Eduardo VII y Alfonso XIII. Con el rey inglés venían el secretario de Estado de Asuntos Exteriores sir Charles Hardinge y el *Sea Lord of de Admiralty*, almirante Sir John Fisher, lo que nos puede indicar por dónde soplaban los vientos: venían de la mar; su presencia no era necesaria si no se iban a tratar temas navales. Destaquemos que no estaba presente el jefe del Gobierno inglés. Al rey Alfonso XIII lo acompañaban los políticos Maura, Allendesalazar (Estado), Ferrándiz (Marina) y Villaurrutia (embajador en Londres).

Es digno de mencionar que escoltaban al rey Eduardo VII (que venía a bordo del yate real *Victoria and Albert*) nada menos que seis acorazados, cuatro cruceros, un aviso y dos destructores; excelente escolta para un tiempo de paz; son evidentes los deseos de apabullar a España. Los seis acorazados eran prácticamente iguales y habían entrado en servicio los años 1902 a 1904. La escuadra española surta en Cartagena eran tres cruceros, dos torpederos, un cañonero, el yate real *Giralda* y la vetusta fragata *Numancia*, auténtica reliquia de un pasado más glorioso, ya que estuvo en el combate de El Callao (1866).

Los acuerdos de Cartagena son los primeros de incidencia internacional que se firman tras el Desastre del 98; con ello se sale del aislamiento, y sin entrar en ser un satélite de Inglaterra, como Portugal, se alcanza la protección de nuestras islas y ciudades y enclaves africanos; es una alianza defensiva. La gran preocupación de Maura era tanto unir a Inglaterra y Francia en el proyecto como no molestar a Alemania, aunque Alemania se sentía cada vez más aislada con la política de acuerdos de Inglaterra.

Los textos confirman que los reyes se reunieron a solas varias veces, no constan reuniones del almirante Fisher con el ministro de Marina Ferrándiz o con Maura, pero algo debía estar haciendo allí, estando su puesto en Londres y no en la mar. Algunos autores vinculan a los acuerdos de Cartagena la construcción de la escuadra propuesta por Maura. Es un asunto importante pero hasta ahora no se han aportado pruebas documentales ni otros testimonios, sólo algunos periodísticos. Debemos considerar que un Real Decreto de 1 de junio de 1907 autorizó la presentación a las Cortes del Proyecto de Ley de Organización Marítima y Armamentos navales militares y en él están ya fijadas las construcciones navales. Parece poco tiempo entre una y otra fecha para preparar un proyecto de tal envergadura, todo lo más se daría un «empujón» a lo ya preparado. Otro asunto es la colaboración general inglesa en el proyecto; ésta sí se pudo acordar, sobre todo considerando que la fijación de las características de los buques que se precisaban, o sea las bases del concurso, aparecieron por Real Decreto de 21 de abril de 1908, casi un año después de los actos de Cartagena. De esto se tratará precisamente al analizar la construcción de la escuadra.

En el Congreso, el diputado Villanueva, el 26 de noviembre 1907, se preguntaba si el plan de construcciones que propuso Maura era parte de las

estipulaciones de los acuerdos de Cartagena. Maura respondió: «No tiene S. S. derecho a hacer la pregunta, porque no tiene el menor fundamento», y el día 28 insistía Maura en este tema: afirmó que todo lo acordado «todo cuanto existe» estaba publicado en *La Gaceta* «y que el supuesto de Villanueva» era «totalmente fantástico e imaginario»; lo que en sentido estricto parece demostrar que no existe conexión entre ambos asuntos; pero en otro sentido, en una lectura precisa no es una negación tan tajante por parte de Maura. Claro que se está hablando, no se trata de textos escritos.

En un discurso del 27 de noviembre de 1907, Maura expuso con claridad su visión histórica de España y sobre todo la de su situación geográfica, que se convertía en estratégica al considerar sus vecinos y el tráfico comercial mundial. Recordó Maura que una nación era un proceso histórico constante, que evolucionaba, que tenía un pasado y un porvenir. El pasado era el que protege a España, era el que hace que sea mínimamente respetada, aun en momentos de debilidad como los que se vivían cuando él hablaba. La situación geográfica entre dos mares y entre dos continentes la convierten en importante para el tráfico comercial que la rodea. Maura consideraba que se debía salir del aislamiento con mayor protagonismo, y para ser más respetada debía poseer mayor fortaleza; que si no podía ser grande, sí podía ser lo suficientemente importante tanto para entrar en alianzas como para que su neutralidad fuese respetada. Por ello Maura solicitaba tener bases navales adecuadas a los tiempos, con talleres, diques, almacenes, infraestructuras y defensas terrestres lo bastante fuertes para ser temidas. También pidió Maura créditos para iniciar la construcción de la escuadra. El proyecto que presentaba es simplemente el inicial de otros programas posteriores y ello era importante que lo conociesen en profundidad los diputados; con lo que se proponía no se resolvía ni se alcanzaba fuerza naval respetable. Maura insistió que había que tener una mínima fortaleza para no caer en la protección de una gran potencia, lo que nos convertiría en satélites.

El pensamiento civilista de Maura respecto a Marruecos contrasta sin embargo con su autorización al general Marina para que actúe en Melilla cuando en julio de 1909 los obreros que trabajaban en la mina de Beni-bu-ifrufr fueron atacados por indígenas. El general Marina extendió notablemente el perímetro defensivo de Melilla, ocupando el Gurugú y parte de la costa hasta cabo de Agua. Recordemos que los refuerzos enviados desde la Península fueron el origen de la Semana Trágica de Barcelona. La opinión pública no estaba preparada y Maura pudo parecer militarista.

También respecto a Marruecos, Maura pronunció unas frases en el Congreso el 22 de mayo de 1914, poco antes de iniciarse la Primera Guerra Mundial que definen claramente su concepto marítimo: «La zona francesa es para Francia un territorio; la zona española es para España un litoral»; para entonces ya se había firmado el acuerdo francoespañol de 25 de octubre de 1912 (gobierno Romanones) por el que perdíamos parte del territorio acordado

anteriormente y se internacionalizaba Tánger, lo cual no agradó a Maura, que lo expuso el 21 de abril de 1915, insistiendo en que Tánger debía ser español.

Durante la Primera Guerra Mundial Maura pronunció tres importantes discursos, conocidos por los lugares donde tuvieron lugar: Teatro Real (21 abril 1915), Beranga (10 septiembre 1916) y Plaza de Toros de Madrid (29 abril 1917), en los que sostuvo con fuerza la necesidad de la neutralidad de España en dicha guerra. En unas ocasiones pudo parecer pro-aliados y en otras pro-imperios centrales, pero ello fue debido, según sus propias palabras, al intento de equilibrar la opinión pública que él percibía en cada momento. Cuando con palabras clarividentes Maura reclama Tánger y libertad en el estrecho de Gibraltar, puede parecer germanófilo; cuando recuerda que a pesar de ser Francia e Inglaterra colaboradores en nuestra decadencia son nuestros más próximos vecinos y similares culturalmente, además de ser los clientes más importantes —en definitiva, una comunidad de intereses—, puede parecer aliadófilo. Maura lamenta también que no se hubiesen continuado, por los políticos que se relevaron (incluye a su propio partido conservador), sus esfuerzos por mejorar la defensa nacional, en la que estaban incluidas la potenciación de la escuadra y de las bases navales y también la defensa de costas, tema de constante discusión entre el Ejército de Tierra y la Armada.

Durante este periodo Maura insistió una y otra vez en que la independencia nacional se lograba con la política exterior y con poner en disposición de colaborar o negar a posibles aliados nuestras fuerzas (escasas) y sobre todo nuestra situación geográfica.

Tras los sucesos de Annual y siendo presidente del Gobierno por quinta y última vez, Maura sostuvo que España estaba en Marruecos por interés nacional y que las aguas que nos separan no son una «frontera estratégica natural», sino un camino como demuestra la historia, y que el estrecho de Gibraltar debía ser neutral —abierto a todas las navegaciones— y que esa neutralidad la aseguraba España estando en las dos orillas, mejor que cualquier otro país. Insistió en su vieja tesis civilista de que el Ejército debía ser parte de la política general dirigida desde el Gobierno, no ser el único elemento que ejerciese el protectorado; el Ejército era un apoyo a la acción general. No obstante era partidario de recuperar los territorios perdidos en la zona por prestigio internacional.

Sobre el posible desembarco en la bahía de Alhucemas y las reuniones de la Junta de Defensa Nacional celebradas en Pizarra a principios de febrero de 1922 se ha escrito poco, quizá debido a que el Gobierno de Maura cesó al poco tiempo. En todo caso consta la oposición del ministro de Marina Gómez Acebo, pues veía bastantes lagunas en su preparación.

Otro asunto de política exterior vinculado a las cosas de la mar es el de la guerra submarina durante la Guerra Mundial y el hundimiento de buques mercantes españoles durante el tercer gobierno de Maura o de Unidad Nacional. En verano de 1918 se planteó en el Consejo de Ministros el asunto; figu-

raban en Estado Eduardo Dato, y en Gracia y Justicia, el conde de Romanones, que siguiendo su línea anterior y ya considerando la derrota de los imperios centrales pensaba conseguir entrar en la guerra con los aliados. En Consejo de Ministros se tomó la decisión de notificar a Alemania que si ocurrían nuevos hundimientos se produciría la incautación de los barcos alemanes refugiados o que estuvieran en puertos españoles. La guerra submarina se había sentido en la marina nacional progresivamente: cuatro buques perdidos en 1915, ocho en 1916, 21 en 1917 y 30 en 1918; no cabe duda que eran unas pérdidas importantes, aunque no existen cifras definitivas al respecto. La decisión del Gobierno sentó muy mal al alemán y el Gobierno español tardó en tomar la decisión de ejecutarla hasta que conminó al Gobierno alemán ya casi en plan de ultimátum. Éste se avino a ceder seis buques como compensación (no fueron por ello incautados, sino cedidos) sólo un mes antes de que terminasen las hostilidades. Maura quedó satisfecho de la gestión y logró mantener el neutralismo español; el Gobierno cayó poco después (9 noviembre 1918).

Es importante destacar que la Marina estuvo apartada de las juntas de Defensa del Ejército o de las Armas y Cuerpos, conocida es la postura de Maura ante las juntas; por ello quizá sería interesante conocer si existía alguna conexión entre ambos hechos.

Como ya se ha expuesto, otro aspecto importante de la gestión de Maura en temas militares son sus intentos de lograr la conexión necesaria y adecuada entre las fuerzas de tierra y de mar. Para Maura era fundamental la coordinación de ambos ejércitos, tanto para optimizar la gestión de los gastos del presupuesto nacional como para una mejor gestión de la política exterior.

La primera ocasión que se percibió dicha aspiración fue durante su primer gobierno, al llevar a las Cortes su primer proyecto de reorganización de la Armada. Para ser exactos, en el proyecto de ley presentado a las Cortes el 25 de enero de 1904 no figura la Junta de Defensa del Reino y sí un intercambio entre miembros de ambos Estados Mayores de los dos Ejércitos para tratar temas comunes. La Junta citada aparece en el Dictamen de la Comisión del Congreso a tal proyecto. En el Artículo 2.º A, figura el siguiente texto: «... y se constituirá una Junta de Defensas del Reino. Formarán esta Junta los ministros de la Guerra y Marina y los jefes de Estado Mayor respectivos, y se reunirán cuando las circunstancias lo requieran, convocada y presidida por el Jefe del Gobierno. El mismo estatuto que regule las deliberaciones de los Estados Mayores del Ejército y la Armada, para los asuntos mixtos de su respectiva competencia, se aplicará a los que hayan de ser sometidos a resolución de la Junta de Defensas del Reino y determinará las atribuciones de ésta para la unidad de dirección de la defensa nacional».

Desde luego sorprende la creación de un organismo tan importante en una ley de ordenación del Ministerio de Marina; tenía razón el diputado Marqués de Pilares al afirmar que no era el método adecuado, era necesaria una ley desde la Presidencia del Consejo. Además, tal como estaba planteada esta

Junta, le faltaba una organización adecuada que preparase los trabajos, las reuniones y los acuerdos pertinentes, en definitiva, un Estado Mayor.

La necesidad de esta Junta es una muestra más de la inteligencia preclara de Maura, adelantándose a su tiempo y a tantas organizaciones extranjeras. Ambos ejércitos necesitan coordinarse en multitud de asuntos, entre ellos, unificar municiones y armamento en general, abastecimientos, y repuestos, como asuntos menores; la necesidad estratégica en caso de guerra es evidente. En aquella ocasión el tema que hacía plantear con más virulencia el enfrentamiento —ya que no coordinación— de ambos ejércitos era sobre cuál de los dos debía mandar las baterías de costa en general y en particular aquellas que defendían las bases navales. Este asunto también estaba planteado en todos los países de nuestro alrededor, resolviéndose desde luego de diferentes formas según la tradición e idiosincrasia de cada país.

El paradigma de la necesidad de coordinación es el caso de un desembarco de tropas en zona enemiga; aquí los barcos son necesarios para todo: transporte del ejército expedicionario, bombardeo de la costa y mantener el cordón umbilical para alimentar la guerra. Para España esto se hacía patente cuando operando en Marruecos se planteó la necesidad de atacar al enemigo desde la mar, a partir de la bahía de Alhucemas, y apenas se cita en los textos considerados.

Maura en varias ocasiones planteó la necesidad de reorganizar el Ministerio de la Guerra (Ejército de Tierra) dado que la política española producía demasiados cambios ministeriales y ello era contrario a la necesaria continuidad de los planes, y del establecimiento de la doctrina adecuada en los puestos superiores en la toma de decisiones militares. Consideramos que este razonamiento es válido para todos los ministerios, pero quizá era más evidente en aquellos momentos en el de la Guerra. Maura propuso una división del ministerio que era confusa y que debería ser estudiada por su tuviera aplicación al Ministerio de Marina. No obstante contrasta su propuesta de que sea el propio Ejército por medio de su Estado Mayor Central el que proponga las reformas pertinentes cuando no tuvo la misma actitud respecto a la Marina.

En su primera jefatura del gobierno, Maura presentó a las Cortes un programa de reconstrucción del poder naval. Se trató de un plan, sobre todo, reorganizativo de la Armada y que no ha llamado casi la atención de sus biógrafos. Antes de cumplirse los dos meses (25 de enero de 1904) de formar gobierno, el ministro de Marina Ferrándiz presentó un proyecto de ley titulado «Sobre reforma general de la organización de los servicios de la Armada y programa de armamentos navales». Este proyecto —que no llegó a ser ley— y las aportaciones de la discusión parlamentaria que se produjeron entre los días 3 de noviembre y 28 del mismo mes fueron el embrión de la ley de 1908, que consagrará a Maura como estadista en el pináculo de su actuación política. Este proyecto fue atacado ¡por su debilidad! Tantos años empleados por Maura en hablar sobre la necesidad de reconstruir la Armada, y siendo presi-

dente del Gobierno sólo solicitaba un crédito extraordinario de algo más de 38 millones de pesetas, con 16,4 millones para los arsenales y 16,5 para buques. No ha sido destacado que se solicitaban 1,5 millones para la adquisición de un torpedero sumergible, que hubiese sido el primero de la Armada española (el proyectado por Peral no llegó a ser entregado oficialmente a la Armada, aunque era su propietaria). Tipo de buque que no llegaría a incorporarse hasta 1917 (submarino *Isaac Peral*, construido en Estados Unidos). Es curioso el hecho de que el 1 de diciembre se presentase una enmienda al proyecto firmada nada menos que por Canalejas, Romanones, Nocedal, Azcárate y otros diputados, marinos de profesión, en la que pedían al Gobierno que se comprometiese en el plazo de cuatro meses después de aprobada la ley a llevar a las Cortes un proyecto de construcción, una Ley de Escuadra completa. Hasta tal punto había ya mentalidad de su necesidad, o quizá era sólo un acto de la oposición para fastidiar al Gobierno.

Este proyecto de ley tenía un artículo (el 3.º) en el que se pretendía limitar el número de Cuerpos a la Armada y el de destinos, comprometiéndose a presentar plantillas distintas de las entonces en vigor. Este hecho, unido a los cambios orgánicos y categorías rebajadas de distintos puestos importantes, hizo al ministro Ferrándiz impopular en la Armada, llegando la situación de que el almirante Beránger, presidente de la Junta Consultiva de la Armada, publicó el 26 de enero de 1904 un artículo en el *Heraldo de Madrid* atacando al ministro. Maura protegió a su ministro y cesó al almirante inmediatamente, lo que sorprendió agradablemente a la prensa del momento por el civilismo que comportaba. Acto de autoridad frente al «poder militar»... Qué lejos está esta actitud frente al consentimiento de la Ley de Jurisdicciones que pronto vería la luz, con otro gobierno.

Todos los biógrafos de Maura destacan la aprobación de la llamada Ley de Escuadra el 7 de enero de 1908. Conozcamos aquí el pensamiento de Maura en lo más intrínseco del poder naval, si es que se produce, y que ha sido poco tratado, ya que sus autores se han dedicado más a lo político tanto la política exterior como a las razones geoestratégicas y poco al material naval y menos a la organización de la Armada. Que ya se trata de un plan de construcciones —respecto al de 1904— lo dicen las cifras: de un presupuesto extraordinario de unos 198 millones de pesetas, se dedican a los arsenales y sus defensas 18,1 millones, y a la construcción de buques 169,3 millones.

Maura explicó que no se podía aspirar a tener una fuerza tal que ella sola nos bastase contra cualquier país. Se aspira a «poseer la llave de las bases de operaciones que nos pertenecen y ser nosotros los que hayamos de dar la venia para el uso de estos formidables medios de acción militar...». Atacó a los diputados que afirmaban que con tres acorazados no podemos luchar contra Inglaterra o Alemania, ridiculizándolos, ya que en ningún lugar se ha afirmado que ni siquiera con ellos logremos la perfecta defensa de las bases de operaciones. Son sólo el principio, unas primeras construcciones que habrá

que seguir. No se deseaba hacer desde el primer momento un esfuerzo extraordinario, sino acometerlas despacio, sin límites iniciales; éstos se irán conociendo o fijando en los siguientes planes. «El proyecto trae una reorganización completa, absoluta desde alto abajo de todos los servicios de la marina». Maura reconoció que era una organización centralizadora.

El proyecto fue presentado a las Cortes por el ministro de Marina el 31 de mayo de 1907. El preceptivo dictamen de la comisión se publicó el 8 de noviembre, con el importante añadido de la posible adquisición de tres sumergibles o submarinos, y la discusión de las enmiendas a la totalidad se inició el 20 de noviembre por el diputado Ventosa. Las contestaciones a las seis enmiendas a la totalidad (diputados Ventosa, Vega de Seoane, Gómez Acebo, Maciá, Miró y Alvarado) fueron contestadas por los miembros de la comisión y por el ministro de Marina; Maura sólo intervino —con extensión— el día 27. Y su intervención fue tratando la globalidad del proyecto, su sentido general, su propósito, no entrando en momento alguno en temas técnicos (tipos de buques, tonelajes, armamentos, etc.). Sus únicas palabras sobre el tipo de acorazado elegido se produjeron el 30 de noviembre, sobre todo por la personalidad del diputado, que dudaba si el tonelaje de dichos barcos era el adecuado: Moret, jefe de la oposición, buen conocedor de dichos temas por sus conocimientos adquiridos desde largo tiempo en juntas de escuadra y también en la Liga Naval.

Moret planteó si el tonelaje de los acorazados era el adecuado a nuestras necesidades (de paso se quejó del escaso número de los buques auxiliares previstos, en lo que tenía toda la razón), se inclinaba el diputado a construir más barcos de menos tonelaje (de 10.000 a 12.000 toneladas) basándose en las experiencias de la guerra ruso-japonesa y de lo que se estaba construyendo en el extranjero, prescindiendo de los grandes acorazados de más de 21.000 toneladas. Curiosamente el ministro de Marina Ferrándiz afirmó que a él también le seducían los barcos de 12.000 t y así lo defendió en la Junta de Escuadra; pero que en la elección hubo que conformarse con la opinión de los compañeros y de la Junta Consultiva de Armada. Intervino el presidente del Gobierno para afirmar que cada tipo de buque servía para una cosa especialmente y que en las discusiones de la Junta de Escuadra cada uno defendía un tipo de buque, un tonelaje, según sus propias convicciones, siendo todas acertadas, pero «si el Congreso quiere perseguir muchos fines a la vez y quiere que el material sirva para todas las cosas o no hará nada o hará tres o cuatro veces el gasto de que se trata»; y añadió que «lo que prevaleció en la Junta de Escuadra (porque también hubo allí quien sostenía mayores tonelajes y quería llegar al máximo de la potencia para el ataque y la defensa) fue el término prudencial acomodado a la modesta función, a la limitación de la función...». Es decir, se adopta una decisión intermedia y de momento como embrión de otros posibles desarrollos, y lo que prima en el proyecto es poner en plena función las tres bases navales y que estén bien defendidas, con un pequeño

grupo de combate en cada una y rodeadas de otras bases seguras con los torpederos en definitiva, era lo máximo que podíamos hacer con nuestros modestos medios.

Por la intervención observamos que Maura huye de participar en tecnicismos, deja esta función al ministro de Marina y así lo hizo ver a los diputados en varias ocasiones. Maura adopta un plano superior, como corresponde a sus responsabilidades.

Las condiciones del concurso de adquisición de la escuadra fueron publicadas el 21 de abril de 1908 y la adjudicación el 14 de abril de 1909. La Junta de Proyectos del Ministerio de Marina había informado favorablemente el 19 de diciembre de 1908. El 17 de abril de 1909 el auditor de 1.^a clase Juan Macías envió al Congreso de los Diputados un escrito en el que acusaba de prevaricación al Gobierno presidido por Maura. Este asunto ha sido tratado por todos los interesados por Maura por sus evidentes derivadas políticas. Además, esta denuncia coincidió con otros asuntos de la misma índole (cuestión hojalatera e hidráulica Santillana). Le dio estado parlamentario el diputado Nougues. El concurso fue ganado por la Sociedad Española de Construcciones Navales, formada en 18 agosto 1908 con capital sobre todo inglés y español. Las sociedades inglesas que la formaban y que aseguraban la realización del programa por su capacidad técnica fueron las siguientes: Vickers Ltd.; N.G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd.; J. Brown & Co. Ltd.; J. I. Thornycroft & Co. Ltd. También formaba parte la francesa Augustión Normand Ltd. Por parte española estaban las empresas Urquijo y Cía.; Altos Hornos de Vizcaya; Duro-Felguera; Cía. Trasatlántica; M. Arus y Cía., y varios bancos españoles; detrás de este despliegue se encontraban hombres de la categoría del conde de Zubiri, barón de Satrustegui, y el marqués de Comillas.

Al concurso se presentaron varias sociedades o agrupaciones y todas ellas buscaron apoyos políticos, en un claro ejemplo de la existencia de los grupos de presión. De acuerdo con los orígenes de sus empresas más importantes recibieron los nombres de: grupo francés, español, italiano y mixto, aunque más o menos todos fueron mixtos. El grupo francés se articulaba alrededor de las sociedades Scheineder de Le Creusot, Forges et Chantiers de la Gironde; el italiano tenía como cabeza a la sociedad Gio Ansaldo, además de la checa Skoda Werds; la inglesa, Armstrong; el grupo español tenía como empresas inglesas Plamers, W. Beardmore y Mc. Alpines; este grupo estaba dirigido por José Tartiere. También pensaba concursar la alemana Fried Krupp, pero se retiró antes de hacerlo, según algunos testimonios, al presumir que no tenía posibilidades.

En algún texto se afirma que el auditor Macías Real fue inspirado por el capitán de navío de 1.^a Concas; en otro se vinculaba a Macías con Sánchez de la Toca; de ambos consta que apoyaron a algunas de las sociedades concursantes. En todo caso Concas no desempeñaba cargo en la Armada, ya que era senador vitalicio, igual que Sánchez de Toca.

Maura insistió en que el asunto se explicase en el Parlamento, pero la situación era confusa ya que no encontraban siete diputados que quisiesen firmar y presentar la iniciativa parlamentaria necesaria para que el tema se tratase en las Cortes, pasándose a la constitución de una comisión, propuesta por republicanos y demócratas, para que tratase el tema y que fue retirada por sus autores. Maura propuso que la comisión existente estudiase el expediente completo del asunto que estaba en el Ministerio de Marina, lo que así se efectuó, y ante la sorpresa general el diputado republicano Luís Morote manifestó que en el expediente no había irregularidad alguna. Maura salió fortalecido, pero este asunto, que había auspiciado el acercamiento de toda la que podemos llamar izquierda del régimen en una manifestación de madriñeo en contra del Gobierno, le sentó muy mal a Maura, y volvería a reproducirse más tarde como bloque de izquierdas tras la Semana Trágica de Barcelona.

En el concurso, aparece la sombra del marqués de Comillas que, como presidente de la Compañía Trasatlántica y por sus convicciones ultracatólicas, con un catolicismo militante, apoyando sindicatos de obreros católicos, era siempre observado con atención y desconfianza por aquellos importantes sectores anticlericales existentes en España, y cómo no, en las Cortes. Volveremos a ver aparecer al marqués de Comillas al tratar sobre la Marina Mercante.

Otro personaje que a lo largo de estas páginas aparece con protagonismo, entre otras razones por sus conocimientos marítimos y haber sido ministro de Marina, es Joaquín Sánchez de Toca. Parece existir una animadversión entre Maura y Sánchez de Toca, los vimos en campos distintos en los tiempos en que Maura era sólo un abogado, después enfrentados por ocupar los primeros puestos en la política del partido conservador, a continuación en la Liga Marítima Maura fue su primer presidente y Sánchez de Toca ocupó la vicepresidencia. De ser cierto lo que escribe Miguel Maura en sus memorias de que Sánchez de Toca propuso al Gobierno al obispo Nozaleda para la sede de Valencia con el único objeto de que el asunto terminase con Maura, no hay duda que de conocerlo Maura debió considerar no apoyarse más en tal individuo. No fue ministro en el segundo Gobierno Maura (habían repetido todos los del primero, salvo él y Domínguez Pascual) y hubo de contentarse con ser alcalde de Madrid. Sánchez de Toca se enfrentó a Maura en el asunto del Canal de Isabel II (o Hidráulica Santillana), representó a una sociedad que no se vio favorecida en el Concurso de la Escuadra y finalmente escribió un artículo en *El Imparcial* (Rafael Gasset) tras los sucesos de Barcelona, afirmando que el partido conservador debía prescindir de Maura.

La Ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de julio de 1909 hay que considerarla encuadrada en los intentos de Maura de desarrollar la industria nacional por la vía del proteccionismo desde el Estado. Su antecedente inmediato es la ley de 14 de febrero de 1907 de Protección a la Producción Nacional, en virtud de la cual se deberían utilizar productos de

la industria nacional en las obras públicas contratadas por el Estado u otros entes públicos; naturalmente había excepciones a la ley, pues todo no se fabricaba en España y, si se fabricaba, había que considerar también precios y plazos de entrega. Su incidencia en la siderurgia fue importante, pensemos en los materiales ferroviarios.

Un elemento clave en todos aquellos aspectos que afectaban a lo marítimo (marinas de guerra, mercante, pesca y la incipiente de recreo) y sus estructuras en tierra fue la creación de la Liga Marítima española el año 1900. La Liga fue una organización en la que formaban parte tanto personas a título individual como sociedades mercantiles o asociaciones privadas, todas ellas interesadas o involucradas en lo marítimo. El fin último era lograr el fomento de la vida marítima nacional, que a todos convenía y convenía, y a partir de ello cada uno defendía sus particulares intereses. La presidencia inicial de Maura proporcionó a éste toda la información disponible y todos los puntos de vista necesarios para la toma de decisiones. Un perfecto conocimiento de todos los diversos aspectos, tanto sobre el material como del personal que conformaban la realidad marítima española y los medios para desarrollarla según los diversos actores de la misma.

La Ley de Protección o Desarrollo de la Marina Mercante tuvo anteriormente un largo proceso de estudio; iniciada por el ministro González Besada en 1903, seguida por los gobiernos liberales con una amplia información pública y por la Liga Marítima, pudo encontrar su eclosión en 1909.

Se trataba de primar la construcción naval de España logrando un mayor desarrollo de nuestros astilleros. Se subvencionaban determinadas líneas de interés nacional y se contrataban con compañías privadas algunos servicios necesarios al Estado. Una de las mayores razones dadas por Maura para seguir esta senda era que leyes igualmente proteccionistas existían en todos los países importantes con perjuicio del nuestro.

Las compañías adjudicatarias de líneas fijas se comprometían a dar preferencia al embarque de la carga nacional, utilización por parte del Estado de los barcos para servicios auxiliares en caso de guerra, que el producto español no pagase más flete que el extranjero, dar bonificaciones a determinados productos cuya exportación fuese de interés promocionar, descuentos para determinados tipos de viajeros, etc. El esfuerzo económico que hacía el Estado no se puede calificar de excesivo, ya que para todo tipo de ayudas era de unos 20 millones de pesetas, cuando el presupuesto nacional anual para 1909 era de 1.043,8 millones. También se pretendía coordinar el transporte marítimo de mercancías con el efectuado en ferrocarriles. Y como filosofía general Maura recordó que España era una nación marítima dada su historia y su situación geográfica. Los largos discursos sobre esta ley efectuados por Maura sorprenden por la profundidad de sus conocimientos, muy alejados técnicamente de su formación jurídica (aunque hay derecho comparativo) y también de su elevado puesto en el Gobierno. Todas sus palabras están impregnadas de un

total conocimiento de las realidades nacional e internacional, de un extenso saber propio de especialistas; desde aquella lejana intervención como abogado ante el Ministerio de Hacienda debió seguir estudiando intensamente la cuestión. Maura también ve en la Marina Mercante un importante factor de prestigio al país, que lo hace presente en el mundo, y hace patente la fuerza económica de España.

Las oposiciones preveían que la compañía beneficiaria de estas ayudas iba a ser la Trasatlántica, y ello no era de su agrado dada la personalidad de su presidente, el marqués de Comillas. La historia era antigua, ya era controvertida desde los tiempos de las subvenciones a las líneas a Cuba y Filipinas y también se recordaban los barcos que trajeron a la Península a todos los combatientes de aquellas zonas en condiciones bastantes precarias. Asimismo, recordemos que el marqués de Comillas participaba en la SECN adjudicataria del concurso de la escuadra.

Que la ley fue beneficiosa lo demostró años después (1915) el entonces presidente de la Liga Marítima, Sánchez de la Toca, con las cifras pertinentes; después, la Primera Guerra Mundial vendría a trastocarlo todo.

En la línea nacionalista ya enunciada Maura sostuvo la necesidad de «nacionalizar» la producción de armamentos, única forma de alcanzar independencia internacional, de poder sostener la soberanía nacional.

Todo lo anterior forma un conjunto de palabras, hechos y leyes que demuestran el afán regeneracionista de Maura en sus intentos de mejorar España en el concierto de las naciones, de hacerla más sólida, más presente en el mundo, sola o con aliados pero, sobre todo, capaz de tener una política exterior propia. Consciente de la realidad, procura ir paso a paso, todo dentro de las posibilidades presupuestarias y la capacidad de endeudamiento. Sin duda esta política nacional fue proteccionista, con el Estado como dinamizador de la industria nacional, con el deseo de llegar a desarrollar aquellos sectores de producción que por sí solos no podían acopiar recursos suficientes para ello. La protección a la industria nacional en las compras del Estado, la protección a la construcción naval, las subvenciones a las compañías para establecer líneas de tráfico fijas, el encargo a la industria privada de la construcción de los buques de la Marina de Guerra son todo un conjunto de medidas que buscan un mismo fin. Además, las construcciones de buques modernos devuelve el prestigio a una Marina muy necesitada de él después del Desastre. La felicidad de esta política se puede observar en algunos resultados. La Marina estuvo apartada de la política menuda durante todos estos años, no aparecieron juntas de Defensa de Armas y Cuerpos, los profesionales se dedicaron a sus armas, a tenerlas a punto, a estudiar mucho para poder manejar los nuevos materiales, interiorización que pudo parecer aislamiento del resto de la sociedad, pero que no era tal o por lo menos no tan radical.

Respecto a las grandes premisas enunciadas por el capitán de navío Mahan para que un país se convirtiese en una potencia marítima y pudiese ejercer el

«Poder Naval», según fuesen sus intereses, se puede afirmar que Maura las conocía e intentaba aplicarlas y desarrollarlas en España.

Maura comprendía el valor de los factores geográficos como determinantes, como condicionantes, de una posible política exterior, que no sólo dependía de nosotros mismos, sino también de las apetencias externas. La situación geográfica de la Península a caballo de dos mares, con un archipiélago en cada uno de los accesos al estrecho de Gibraltar y el Peñón en poder de Inglaterra, eran aspectos que conocía y estudiaba. La configuración física de sus puertos naturales, fácilmente defendibles, los productos y el clima originaban excedentes que era preciso colocar en otros países. El valor de unas líneas de comunicación abiertas, la libertad de los mares, el comercio internacional, eran factores importantes que Maura expresaba constantemente. El número de habitantes y su carácter fue uno de los escollos por los que Maura tuvo que trabajar para que cambiasen. Si bien el exceso de habitantes produjo constantes emigraciones, sobre todo a Sudamérica; no existía suficiente gente dedicada a la mar, siempre hubo defecto de estos profesionales. Además aparecieron nuevos oficios desconocidos hasta entonces y que era necesario aprender en el extranjero o por extranjeros. La evolución del material naval durante la vida de Maura fue extraordinaria. Respecto al carácter del pueblo en lo que nos afecta, sus tendencias comerciales no fueron grandiosas a lo largo de la historia; la conquista de América no produjo, sobre todo en los primeros siglos, comerciantes que se instalaran en los nuevos territorios, sino hombres que buscaban un enriquecimiento rápido con la obtención de oro y plata para poder volver ricos a la tierra de sus orígenes; no sucedió lo mismo con ingleses y holandeses.

Los españoles no colocaban al mar en el plano que merecía. Era necesario luchar contra antiguas tradiciones contrarias al trabajo físico, al comercio y a la banca. Ni el pueblo ni los gobiernos fueron conscientes de la prioritaria condición marítima de España durante demasiados periodos de su historia. Maura quiso cambiar esta situación desde el Gobierno, buscando el consenso de las oposiciones al considerar que se trataba de un tema de interés nacional.

Asimismo, hemos conocido la evolución del pensamiento de Maura: si como diputado se centró más en lo naval, en la herramienta, ya como presidente del Gobierno su objetivo fue lo marítimo, es decir, el medio donde influía la herramienta.

COMBATE DE TRAFALGAR

Francisco SÁNCHEZ JURADO
Abogado maritimista
Real Liga Naval Española
Asociación de Milicas Navales Universitarias



L 21 de octubre se cumplieron los 200 años del combate de Trafalgar. Pese a que 200 años ya es un dilatado periodo de tiempo, en realidad estamos ante un acontecimiento ocurrido en un pasado tan próximo que podemos afirmar que no se han producido cambios sustanciales en el ser humano —en cuanto a valores, motivaciones y condicionantes— como para que *las circunstancias que llevaron a aquel combate y las que concurrieron en su desarrollo no sean plenamente válidas para el momento actual y, por tanto, susceptibles de repetición o evitables.*

Parece obvio que un desastre de las dimensiones de Trafalgar no deba ser tenido como motivo de celebración; pero, es evidente que *el análisis y reflexión de un fracaso se hacen obligados para no incurrir, en el futuro, en los mismos errores* que nos llevaron a la pérdida de un elevadísimo número de vidas humanas, la pérdida de los más prestigiosos marinos y el comienzo del declive de la hegemonía española en el concierto internacional.

No es mi intención hacer un extenso estudio sobre Trafalgar, ni mis conocimientos justifican adentrarme profundamente en el tema; pero sí que quisiera poder exteriorizar mis sentimientos e inquietudes.

La primera reflexión conduce a *pedir a Dios por las almas de aquellos marinos que, con tanto honor, generosidad y valor, se sacrificaron y murieron en Trafalgar.*

Una segunda reflexión, íntimamente ligada con la anterior, es el sentimiento de *profundo agradecimiento —por su entrega ilimitada— y reconocimiento —por su valor y fidelidad— a quienes, sirviendo en la Armada, dieron todo —hasta su vida— por la sociedad de su tiempo.*

Lección la de aquellos marinos que, en nuestro tiempo actual, debe traducirse en el *agradecimiento a cuantos, formando hoy parte de las Fuerzas Armadas, han dado su compromiso de servicio con la sociedad, para entregarnos todos sus sacrificios —igualmente que aquellos marinos de hace*

200 años— sin límite alguno, *como comprometieron en su juramento*, hasta dar la última gota de su sangre.

Los que trabajamos en distintas ocupaciones nos esforzamos en cumplir y en servir, nos sacrificamos y estamos sujetos a determinados riesgos profesionales; pero, es evidente, que en ese servicio nos comprometemos hasta determinado límite, pero nuestro compromiso, a diferencia del de los militares, no llega a darse nuestra integridad física, ni nuestra vida.

Por tanto, con la vista puesta en Trafalgar y en el ejemplo que nos dieron aquellos hombres, constatando que su juramento no fue una mera fórmula, sino un *compromiso cierto y firme, y que, efectivamente, cumplieron con lo jurado* —dando, miles de ellos, su propia vida—, concedamos, los hombres del siglo XXI, un «plus» de reconocimiento a los que hoy, formando parte de nuestras fuerzas armadas, se instruyen y viven el mismo espíritu que los hombre de Trafalgar y no dudan en ofrecer su sacrificio y hasta la propia vida por y para los que formamos la sociedad y en defensa de los valores comúnmente aceptados.

Deber, nuestro, que se ha de traducir no sólo en el reconocimiento social de la profesión, sino también mediante retribuciones adecuadas al grado o nivel del servicio que nos ofrecen —con ese plus que comporta el mayor sacrificio—, así como dotarlos de los medios que precisan para el más eficaz desempeño de sus obligaciones.

Otra reflexión que me hago es en relación con alguna de las causas del fracaso de Trafalgar. *Contábamos con los mejores marinos* de Europa —hecho sobradamente conocido— pero, pese a su extraordinaria calidad, también era cierto que varios de ellos *no tenían experiencia integrados en una flota y, por otro lado, buena parte de las tripulaciones eran inexpertas* —muchos reclutados a última hora, sin la menor formación marinera—.

La lección que hemos de extraer nos lleva a hacer una *llamada a nuestros gobernantes para que posibiliten, por un lado, la más perfecta formación de los oficiales* —no sólo humanística y técnica, en las que los marinos que combatieron en Trafalgar andaban más que sobrados— en el *mando efectivo de unidades* y su *integración en agrupaciones de combate* y, de una manera especial, garantizar la *efectiva cobertura de las dotaciones*, con hombres de la mayor valía y cualidades, y su más esmerada preparación y adiestramiento, para hacer frente a cualquier eventualidad.

Los almirantes, jefes, oficiales, suboficiales y marineros no se improvisan ni se forman de la noche a la mañana. Precisamente, una de las claves del éxito de la flota inglesa fue el nivel de adiestramiento —marinero y de combate— de las dotaciones de sus barcos.

Nueva reflexión sobre otra de las causas del fracaso en Trafalgar es en torno a la falta de preparación de nuestra Armada ante la declaración de guerra por parte de Inglaterra y a la actuación de Francia, que nos arrastró al conflicto.

Ante la imprevisible situación —*llevábamos años sin nuevas construcciones*—, nuestros barcos adormecían en los arsenales, en un estado de general abandono, no mantenidos, no alistados, no pertrechados, no dotados de los medios más avanzados para su época y con mandos y dotaciones no adiestrados en el combate ni en la actuación integrada en una flota. Barcos que, por otro lado, eran de procedencia heterogénea, unos más nuevos y otros antiguos; de manera que, al tener un comportamiento marinero y ofensivo de muy distinta entidad, resultaba claramente que no podían formar un bloque homogéneo y, por tanto, era imposible su actuación combinada, hasta tal punto que al realizar una maniobra se demoraba y dificultaba la agrupación y el mantenimiento de la línea de combate.

Lo sucedido no fue un fracaso de la Armada, sino un fracaso global de la sociedad de la época, autora de los condicionantes que llevaron al conflicto y al resultado del combate.

Los conflictos se suscitaban y se suscitan, de manera impensada, con extraordinaria celeridad; de ello la actual necesidad de previsión —mediante permanentes estudios estratégicos que analicen las situaciones económicas y sociales susceptibles de generar tensiones con potencialidad para derivar en conflictos; mediante mecanismos de diálogo y negociación y, también, con la utilización de medios de disuasión—, lo cual hace imperativo que tengamos siempre a punto los *medios materiales y humanos, disponibles para una pronta y eficaz intervención*. Todo, ya sea en defensa de nuestros intereses más directos, o bien implicados en defensa de nuestros aliados, en cumplimiento de los tratados que nos involucran.

El recurso a las armas ha de ser la excepción, cuando fallan todos los demás mecanismos; pero, a la vez, la preparación de unas sólidas y eficaces fuerzas armadas condiciona la negociación y el diálogo, llevando a soluciones que, de no existir el temor al conflicto, no se alcanzarían y, por tanto, el conflicto se precipitaría.

En innegable que hoy se ciernen sobre nuestra sociedad unas *amenazas ciertas* derivadas de la *escasez y distribución de las materias energéticas* —con repercusiones no sólo para las grandes empresas petroleras, sino con una incidencia directísima para nuestra economía y, por ende, para el bienestar y derechos sociales de todos los ciudadanos de un país o de una extensa área geográfica—, tremendas *competencias comerciales* —por la aparición y desarrollo de nuevos centros de producción, que afectan a determinados sectores de la economía, al cierre de empresas, a la deslocalización y al paro—, tensiones por la existencia de *extensas regiones en las que prevalece el hambre, el subdesarrollo y la injusticia* —con creación de importantísimos *movimientos migratorios*—, la aparición de *integrismos religiosos* —alentados por palabras imprudentes o meditadas de dirigentes políticos o religiosos— que afectan a zonas importantísimas de nuestro planeta de un innegable valor estratégico, el desarrollo del *terrorismo internacional organizado* —del que



Batalla de Trafalgar. (Grabado de la época. Biblioteca Nacional, Madrid).

ningún país se está librando— y dirigido a una finalidad preconcebida. Todo ello implica que, sin la menor duda, en todo momento, sin el menor vacío y sin pensar que «hoy no hay riesgo y si algo sucede ya veremos de solventarlo en su momento», *contemos con unas fuerzas armadas modernas, bien dotadas, bien retribuidas, adecuadamente motivadas por la sociedad a la que sirven, perfectamente adiestradas, con utilidad de elemento disuasor a cualquier intento de alterar el orden existente y, si fuera lamentablemente preciso que, con eficacia y resolución, con el menor coste humano y material y en el menor tiempo, restablecieran el orden vulnerado.*

Lo anterior me trae a la memoria tantos y tantos históricos planes de flota, perfectamente diseñados, pero recortados una y otra vez, hasta llegar a un número de construcciones realizadas tarde, insuficientes e inadecuadas para hacer frente a la necesidad del momento.

Lo únicamente eficaz es la planificación y ejecución, pero la improvisación y el valor no son la solución, sino la ayuda puntual y excepcional; de lo contrario, sólo se llega al fracaso —del que son muestras Trafalgar, Cuba y Filipinas, en las que hubo derroche de valor e improvisación y una carencia absoluta de planificación y ejecución—.

Ciertamente que Trafalgar ha sido calificado como un combate evitable y de un resultado intrascendente —para los que no valoran la inestimable pérdida de tantas vidas—; pero su valor —no ya el de 1805, sino en nuestro momento actual— debe ser el de la consideración de respeto, admiración y

agradecimiento para los marinos que perdimos, el ejemplo que nos transmitieron, la imagen que nos mostraron de lo que fue y sigue siendo un marino y el obligado análisis de la situación que precedió al combate, a fin de que los mecanismos de que dispone la actual sociedad corrijan, en lo menester, no sea que estemos en análogas circunstancias que en 1805 y, de suscitarse un conflicto armado —Dios no lo quiera—, sólo nos quede el honrar a los que se sacrificaron y no el celebrar la victoria.

Siempre se ha hablado de que los ingleses han sido unos excelentes marinos. Pues bien, sepa el lector que después de un combate, pese a que hubieran vencido los barcos ingleses, siempre se sometía a consejo de guerra a los almirantes de la flota o a los comandantes de los barcos. Consejo de guerra que no era para sancionar al vencedor, sino para analizar todas las circunstancias del combate, a fin de mejorar barcos, armamento, estrategia y doctrina, para garantizarse un mejor resultado en futuros encuentros.

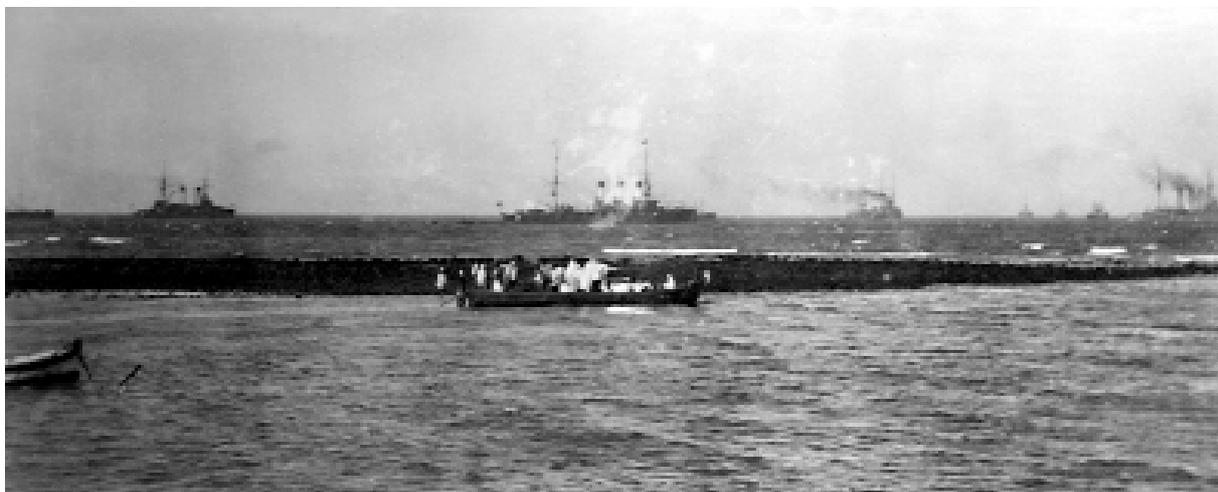
Por tanto, aprendamos de la Historia, sobre todo si es tan reciente como los hechos de Trafalgar, en la plena convicción de que el combate nos ofrece un *inmenso caudal de enseñanzas*. *Un hecho tan importante y el ejemplo de tantos marinos no pueden caer en saco roto. Hagamos un juicio crítico, extraigamos conclusiones y actuemos consecuentemente.*

El mayor honor y reconocimiento a Gravina, Churruca y Alcalá Galiano —y a tantos, hasta el último marino— será que hoy, a los 200 años, saquemos provecho de su sacrificio que, a modo de mensaje, nos sirva para rectificar cuanto sea menester para no tropezar en la misma piedra.

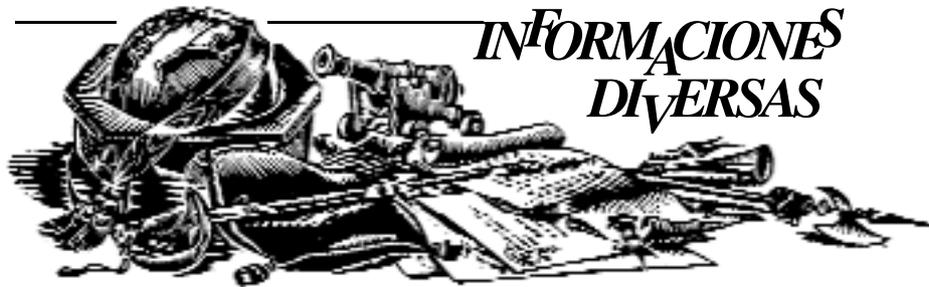
Pensemos, por otro lado, que el éxito no hay que buscarlo en la realización de un gran esfuerzo en material, o en una extraordinaria preparación de los hombres. El éxito está en la sensatez de los planteamientos y en el cúmulo de no tan importantes esfuerzos, sino en la concurrencia de pequeños detalles que, como en Trafalgar, fueron decisivos para la flota inglesa.

Éstas son mis reflexiones, reafirmadas tras la celebración de las Jornadas sobre el combate de Trafalgar, celebradas en Barcelona por la iniciativa entusiasta del contralmirante Jaime Rodríguez Toubes, director del Instituto Español de Estudios Estratégicos, y con el apoyo de Leopoldo Stampa, director general de Relaciones Institucionales de la Defensa, jornadas que nos han dejado firme e imborrable recuerdo en nuestra memoria de lo que aconteció en Trafalgar, y el honor, valor y fidelidad de nuestros marinos, permitiéndonos extraer la mejor lección, para ahora y para nuestro futuro.



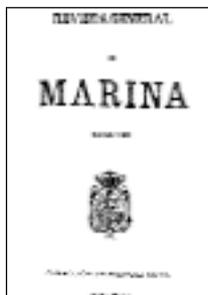


Imágenes de la escala de la Escuadra rusa de Rojensvensky en Tánger, 1904, en su tránsito a Extremo Oriente. Esta Escuadra fue derrotada en los estrechos de Tsushima, 27 de mayo de 1905, por la Escuadra japonesa del almirante Togo. (Foto: colección F. Erola Palma).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIEN AÑOS



Comienza el cuaderno de enero de 1906, primero del tomo LVIII, con el trabajo *Algunas observaciones acerca del combate de Tsushima*, por Gustavo Fernández. Siguen: *Parte oficial del almirante Togo sobre la batalla de Tsushima*, sin firma; *Descripción de la pistola Bergman,*

de 9 milímetros, modelo 1903, sin firma; *Turbinas de vapor*, por Daniel Araoz; *El Canal de Panamá*, conferencia dada por el sr. Gutiérrez Sobral en la Unión Iberoamericana, el 29 de junio de 1905; *Consideraciones sobre la ley de ascensos en la Armada*, por Francisco de Llano, teniente de navío de 1.ª clase; *El Japón marítimo* (traducido de *Le Yacht*); *Enseñanzas navales de la guerra* (traducido de *Standard*) (conclusión); *Cuatro años de práctica con las calderas Belleville*, por Alfredo Greco, maquinista mayor de la Reserva Naval italiana (traducido de la *Rivista Marittima*) (conclusión); *Congreso de Mons, proyecto de asociación internacional para el estudio de las regiones polares*. Acta de la sesión del 24 de septiembre de 1905; *Algo de crónica*, por R. E.

En *Informaciones de la prensa profesional extranjera*, se insertan noticias de Alemania, Austria, Canadá, Estados Unidos, Francia, Holanda, Inglaterra, Italia, Japón, Rusia y Turquía, seguido de información sobre la Marina Mercante.

El cuaderno finaliza con *Sumario de revistas recibidas en diciembre*, en el que se comentan una serie de revistas nacionales y extranjeras.

HACE CINCUENTA AÑOS



Se inicia el cuaderno de enero de 1956, tomo 150, con el trabajo *Amplificadores magnéticos*, por Rafael Viena, teniente de navío. Siguen: *Distribución eléctrica de los portaviones tipo Forrestal*, por J. Florlg, capitán de corbeta; *La situación meteorológica y el naufragio del Reina*

Regente, por Inocencio Font Tullot, meteorólogo; *La respiración artificial en el tratamiento de las formas agudas de la parálisis infantil*, por R. Lario Pérez, capitán médico de la Armada.

En *Notas profesionales* se insertan: *El año geofísico internacional 1957-58*, por A. Gongenheim (traducido de la R. M., julio 1955), *Organización de los Estados Mayores*, por G. Birindelli (traducido de la R. M., mayo 1955).

En *Libros y revistas*, se insertan varias recensiones de revistas nacionales y extranjeras.

En *Historias de la mar* se inserta el trabajo *Una travesía accidentada de Málaga a Arkangel, en 1790*, por Pedro Valte Bon, subdirector del Instituto Municipal de Historias de Barcelona.

En *Noticario*, se inserta *Crónica internacional*, firmada por J. L. de A., y noticias nacionales y del extranjero.

En *Marina mercante de pesca y deportiva*, aparecen los trabajos: *Proyectos del buques Tramp económicos*, por P. Zarandona, teniente de navío; *Más acerca de la carrera mineral de hierro*, por Víctor Colina Sánchez, capitán de fragata; finaliza el cuaderno, que contiene 47 ilustraciones y tres fichas, con *Información general*.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE FEBRERO

Día Año

1 1532.—El comendador Diego de Ordás llega por este mes al golfo de Paria después de comprobar que las riberas del río Marañón eran inhóspitas.

2 1523.—Jácome Castellón, primer alcalde de Cubagua, tal día como hoy toma posesión de la fortaleza construida en la desembocadura del río Cumaná para dar protección a la isla.

3 1536.—Jorge Spira pasa por estas fechas el río Apuré en su viaje por los Llanos en el territorio de Venezuela.

4 1543.—En este día se quemó la ciudad de la Asunción debido al fuego fortuito en una de las casas al ser éstas de paja. El gobernador Cabeza de Vaca dio auxilio y sustentó a todos los afectados.

5 1518.—Juan Caboto fue nombrado piloto mayor al estar considerado por la Corona un experto en navegación en las distintas expediciones realizadas a las Indias.

6 1503.—El adelantado Bartolomé Colón, hermano del almirante, salió hacia el río Veragua, donde los indios decían que había mucho oro.

7 1539.—Se reúnen en Santa Fe de Bogotá los conquistadores Jiménez de Quesada, Nicolás Federmán y Sebastián de Benalcázar para aunar criterios en sus conquistas.

8 1517.—Sale del puerto de La Habana Francisco Fernández de Córdoba a descubrir por el golfo de México.

9 1510.—Juan de la Cosa, piloto de primera y cosmógrafo, muere en este mes a consecuencia de las heridas recibidas por los indios en el pueblo de Tubarco.

10 1519.—Hernán Cortés sale del puerto de La Habana al frente de la expedición ordenada por Velázquez en la conquista de México.

11 1522.—Por estas fechas sale de la isla de Timor Juan Sebastián de Elcano en su viaje hacia España.

12 1537.—Juan de Ayolas en su expedición a la Sierra de la Plata, sale del puerto de la Candelaria por tierra cruzando el Chaco.

13 1502.—Habiendo Colón dado quejas muy graves de Bobadilla, los Reyes Católicos deciden mandar como nuevo gobernador de La Española a Nicolás de Ovando, que sale de Sanlúcar para su nueva gobernación.

14 1540.—Martínez de Irala sale en este día del puerto de Candelaria lugarteniente de Juan de Ayolas para confirmar las noticias sobre la muerte de éste, y que confirmadas éstas es reconocido como gobernador de la Región del Plata.

15 1493.—Colón llega a las Azores en su regreso del primero de sus viajes.

16 1532.—Almagro, que de ordinario se quedaba atrás en Panamá para recoger refuerzos y bastimentos en auxilio de su compañero Pizarro, a mediados llega a Cajamarca.

17 1531.—Llega a Pernambuco el portugués Martín Alonso Sousa para poblar la costa Este del Brasil con cinco naves y unos 400 hombres.

18 1510.—Alonso de Ojeda funda la villa de San Sebastián de Urabá, bajo la protección del santo, para que les protegiese de las flechas envenenadas que usaban los indios de aquellas tierras.

19 1539.—Nicolás Federmán une sus fuerzas a las de Juan de Ribera en sus descubrimientos por Venezuela llegando a Maracaibo, al que despoblaron por parecerles poco sano el lugar.

20 1528.—Pánfilo de Narváez había sido uno de los conquistadores de Cuba con el gobernador Velázquez. Obtuvo de la Corte el adelantamiento de La Florida, saliendo de Cuba con una expedición de 400 hombres y 80 caballos.

21 1527.—Sebastián Caboto, en su expedición a las islas de la Especiería, llega al Río de la Plata por las noticias recibidas de los indios de un poderoso imperio incaico, tan rico como el de México.

22 1512.—Muere el piloto mayor Américo Vespucio, nacido en Florencia que vino a España para cuidar de los negocios de los Médicis, participando en varios viajes a las Indias entre ellos al de Ojeda.

23 1523.—Jacome Castellón castiga a los indios de Cumaná por orden de Diego Colón al haber exterminado a los pacíficos labradores allí establecidos para poblar esas tierras de la expedición que allí llevó el padre Las Casas.

24 1541.—Fundada Santiago de Chile, se hizo el trazado rectangular como mandaban las Leyes de Indias, dividiendo el terreno en manzanas de 130 varas, formando la población en forma de ajedrez y repartiendo los solares entre los nuevos vecinos.

25 1495.—Se libra la batalla de Cibao, en la que Bartolomé Colón y Alonso de Ojeda derrotan a los indios del cacique Caonobó.

26 1520.—Magallanes, en su viaje para descubrir el tan deseado estrecho que comunicase el mar del Norte con el mar del Sur, pasa delante del Río de la Plata.

27 1580.—Francisco Garay manda pregonar en la Asunción la intención de poblar la ciudad y el puerto de Buenos Aires, alistándose muchos vecinos.

28 1540.—Hernando de Soto, en su viaje por tierras de la Florida, manda al capitán Diego Maldonado con sus bergantines que recorra la costa en unas cien leguas dirección sur en busca de un puerto donde comenzar el comercio de la isla de Cuba con la Florida.

29 1517.—Francisco Fernández de Córdoba, en su exploración por el golfo de México, desembarca en un pueblo que llamaron Gran Cairo, viéndose sorprendidos en una emboscada por los indios a los que causaron numerosas bajas.

CAPITÁN JIM

VIEJA FOTO



(Foto: colección G. Lorenzo Martínez).

FRAGATA *ANDALUCÍA* (F-72)

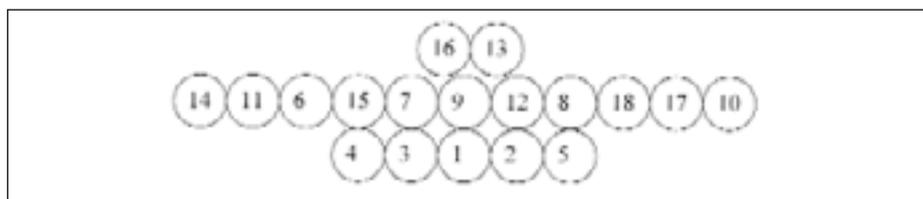
Fue entregada a la Armada el día 23 de mayo de 1974 por la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares. Ese mismo día causó alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada por Orden Ministerial núm. 332/74 (Diario Oficial núm. 112) de 18 de mayo de 1974.

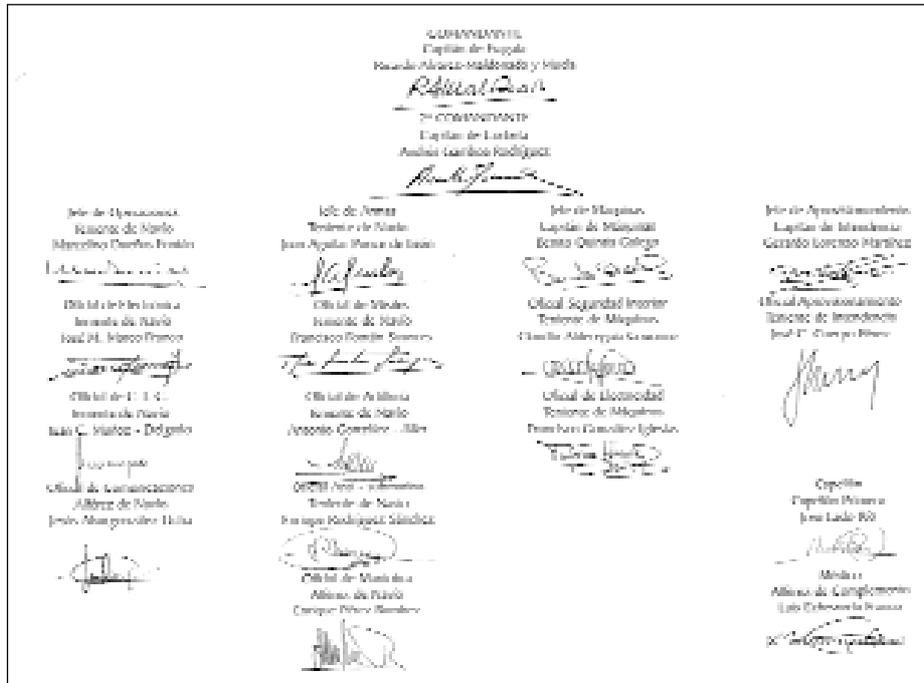
El día 29 de septiembre de 1974, en Málaga, se le hace entrega al buque de la Bandera de Combate.

En el ejercicio de tiro con misiles realizado el día 28 de febrero de 1975, en aguas de Puerto Rico, se consiguió un 100 por 100 de impactos sobre blancos aéreos móviles teledirigidos.

En el adiestramiento afectuado en Guantánamo (Cuba) desde el día 26 de marzo al 24 de abril de 1975, se consiguió la calificación de 96 por 100, la más alta obtenida por un buque de cualquier Armada desde la creación del Fleet Training Group.

El día 15 de diciembre de 2005, después de una exitosa vivencia de algo más de 30 años, causó baja en la Armada por mensaje número 35.433, de fecha 29 de julio de 2005, del almirante del Estado Mayor de la Armada.





- 1.—Comandante: capitán de fragata Ricardo Álvarez Maldonado y Muela. En la actualidad vicealmirante.
- 2.—Segundo comandante: capitán de corbeta Andrés Gamboa Rodríguez. En la actualidad capitán de navío.
- 3.—Capellán: José Lado Río. En la actualidad teniente vicario de primera.
- 4.—Jefe de Máquinas: capitán de Máquinas Benito Quintía Galego. En la actualidad Capitán de navío.
- 5.—Jefe de operaciones: teniente de navío Marcelino de Dueñas Fontán. En la actualidad contralmirante.
- 6.—Jefe de armas: teniente de navío Juan Aguilar Ponce de León. En la actualidad capitán de navío.
- 7.—Oficial de misiles: teniente de navío Francisco Fontán Suances. En la actualidad capitán de navío.
- 8.—Oficial de electrónica: teniente de navío José Manuel Marco Franco. En la actualidad vicealmirante.
- 9.—Oficial de artillería: teniente de navío Antonio González-Aller Suevos. En la actualidad almirante.

- 10.—Jefe de aprovisionamiento: capitán de Intendencia Gerardo Lorenzo Martínez. En la actualidad teniente coronel.
- 11.—Oficial antisubmarino: teniente de navío Enrique Rodríguez Sánchez. En la actualidad capitán de navío.
- 12.—Oficial de CIC: teniente de navío Juan Carlos Muñoz Delgado Díaz del Río. En la actualidad vicealmirante.
- 13.—Oficial de seguridad interior: teniente de Máquinas Claudio Alderegufá Cruceiro. En la actualidad capitán de navío.
- 14.—Oficial de electricidad: teniente de Máquinas Francisco González Iglesias (†).
- 15.—Oficial de maniobra: alférez de navío Enrique Pérez Ramírez. En la actualidad contralmirante.
- 16.—Oficial de comunicaciones: alférez de navío Jesús Alvargonzález Ucha. En la actualidad contralmirante.
- 17.—Oficial de aprovisionamiento: teniente de Intendencia José Carlos Cuerpo Pérez. En la actualidad coronel.
- 18.—Médico: alférez de complemento Luis Echeverría Franco. En la actualidad médico civil.



Petroleo en la mar. (Foto: TN Yusty Ríos).



MISCELÁNEA

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

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

26.799.—Almirante y monje



Pese a lo manido de la expresión, pocas personas han sido realmente mitad monje, mitad soldado. Sin duda lo fue Georges Thierry d'Argenlieu. Nació en Brest en 1889 e ingresó en la Escuela Naval a los 17 años. Combatió en la Primera Guerra Mundial y, en 1920, siendo teniente de navío, profesó como fraile carmelita con el nombre de Luis de la Trinidad. En agosto de 1939, con Francia en guerra y autorizado por sus superiores se reincorpora a la Marina destacándose en la defensa de Cherburgo. En 1940 es capturado por los alemanes, logrando evadirse y huir a Gran Bretaña, donde se une a los exiguos efectivos del general De Gaulle.



MISCELÁNEA

Participa en numerosas misiones en el África y la Polinesia francesas y es herido de gravedad en Dakar. Contralmirante en 1941, en 1943 fue designado jefe de las Fuerzas Navales Francesas Libres. Forma parte en 1945 de la delegación que representa a Francia en la conferencia de San Francisco y es nombrado ese mismo año Alto Comisario en Indochina, donde intenta mantener vinculada la colonia a la metrópoli y se opone a la negociación con los independentistas comunistas. En 1947, ya almirante, abandona su cargo y vuelve definitivamente al Carmelo. Muere el 7 de septiembre de 1964 en el convento de Le Relecq-Kerhuon, cerca de su ciudad natal.

J. R.

con un ancla; *piloto de dirigibles*: con un timón, y *piloto de aeroplanos*: con una hélice de cuatro palas.

Daus

26.801.— ¡Buen viaje!



En la primera mitad del siglo XVII cuando fallecía alguna persona en los viajes de las flotas de Indias, en cubierta se reunía toda la tripulación del navío para el acto de echar al agua el cadáver, dándole a una voz el «buen viaje».

J. J. C. P.

26.800.— Emblema aeronáutico



El Boletín del Museo del Aire (número, 48, enero-marzo 2005) publica el trabajo *Nacimiento e historia del emblema aeronáutico* de Elena Jiménez Justicia, que se ilustra con el único emblema en el que figuran los cinco títulos de pilotos existentes, perteneciente al teniente general Alfredo Kindelán, único piloto que lo ha ostentado: *piloto militar*: variante, con estrella para piloto observador, *piloto de globos*:

26.802.— Necesidad obliga



En el convulso siglo XIX español, cualquier año que contemplemos nos ofrece un sinnúmero de casos demostrativos de la penuria económica del momento. Por ejemplo, el martes 17 de noviembre de 1835, la *Gaceta de Madrid* publica un Real Decreto tendente a posibilitar, en lo que al Arma de Caballería afectaba, la puesta en práctica del considerable aumento de personal que iba a recibir el Ejército; decía su artículo 1.º:



Único emblema en el que figuran los cinco títulos de piloto existentes, perteneciente al teniente general Alfredo Kindelán Duany, único piloto que lo ha ostentado.

«Quedarán libres para siempre del servicio ordinario del ejército y milicias provinciales todos aquellos a quienes, habiendo tocado en el presente alistamiento la suerte de soldados, entreguen un caballo de buen servicio y mil reales de vellón, en la inteligencia de que el caballo ha de tener la edad de cuatro a ocho años, y ser de siete cuartas y un dedo cumplido de alzada, sin defectos de conformación y con la anchura, fortaleza y sanidad que requiere la fatiga a que se destina.»

P. G. F.

26.803.—Puerto para siempre jamás



Así consta en el archivo de la preciosa Santa Marta de Ortigueira el curioso privilegio que copiamos:

«Entre los privilegios concedidos a esta Villa por don Alfonso X en unión de la reina doña Violante, que confirmaron D. Enrique II, D. Juan I, D. Fernando y doña Isabel y los demás reyes hasta D. Carlos IV, enumeráanse entre ellos el ser los moradores de Ortigueira, sus tierras y alfofes, notorios hijos-dalgos de padres y abuelos, y se les mandó guardar las libertades, fueros y franquicias de que usaban dichos hijos-dalgos, y se les eximió de todo pecho y tributo excepto el que se pagaba al

rey en *conocencia de señorío real é no más*. Se le otorgaron también los fueros que disfrutaban los moradores de Benavente; que *hubiese puerto para siempre jamás* y que todos los navíos pudiesen aportar *seguros é salvos* pagando el derecho que daban en La Coruña...»

J. B. N.

26.804.—Naufragio del Cisneros

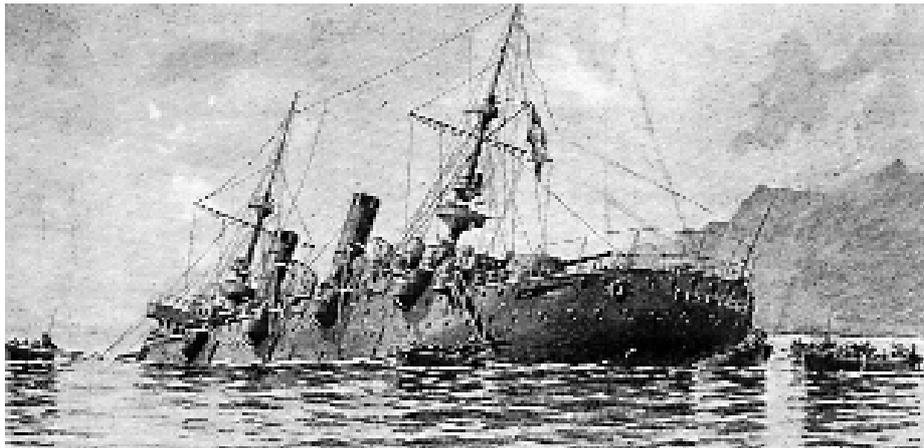


El pasado 28 de octubre se cumplieron cien años del naufragio del crucero *Cardenal Cisneros* en la bajos de Meixidos (Galicia). El infortunado crucero había salido de la ría de Muros junto con los otros buques de la Escuadra de Instrucción —*Princesa de Asturias, Río de la Plata y Extremadura*—del almirante Santaló y poco después maniobró con independencia en demanda de Ferrol.

El siniestro sobrevino de forma imprevista. De pronto un tremendo golpe conmocionó todo el buque al chocar con el bajo, ocasionándole un boquete de más de 50 metros.

Este suceso que conmocionó al país, y lo que pudo haber terminado en una enorme tragedia no ocasionó pérdidas de vidas humanas.

Vedrá



MISCELÁNEA

26.805.—Hundimiento del portaaviones *Courageous*



El 17 de septiembre de 1939, en el mar de Irlanda, el submarino alemán

U-29, al mando del capitán de corbeta Otto Schuhard, descubrió al portaaviones británico *Courageous*, de 22.500 toneladas, navegando en zigzag acompañado por sus escoltas.

El submarino alcanzó posición de lanzamiento y le disparó dos torpedos, descendiendo de inmediato a la máxima cota de inmersión. Dos tremendas explosiones causaron el hundimiento del portaaviones en menos de quince minutos, pereciendo 515 hombres de su dotación.

Este episodio causó gran conmoción y dio alas a los detractores de este tipo de buques para atizar la polémica de su vulnerabilidad. El hecho provocó que en Francia el almirante Darlan, comandante de sus Fuerzas navales, paralizara la construcción del portaaviones *Clemenceau*, y que Alemania detuviera la del *Graf Zeppelin*, que hubiera estado listo a mediados de 1940.

J. J. P. C.

26.806.—Oficial de mar y guerra y diplomático



Lo fue don Bernardino Suárez Hurtado de Mendoza que contaba con 38 años de edad cuando S. M. el rey don Felipe II le nombró embajador ante Isabel I de Inglaterra. Había combatido a las órdenes de don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, en las expediciones a Orán y Vélez de la Gomera, y con don Juan de Austria en el socorro a Malta. En tierra combatió a las órdenes del duque de Alba en los Países Bajos, donde fue capitán de una compañía de caballería ligera.

Tuvo una primera misión diplomática en Londres, en el verano de 1574, donde negoció las recaladas y aprovisionamientos de buques españoles con destino a Flandes. Luego fue enviado como embajador a la Corte de Isabel, entre marzo de 1578 y enero

de 1584, en que fue expulsado por su implicación en la conspiración de Throckmorton a favor de María Estuardo.

Falleció en Madrid el día 3 de agosto de 1604.

J. B. N.

26.807.—Fauna naval



En tiempos pasados, miríadas de animalitos convivían, más o menos forzosamente, con las dotaciones de los buques, dedicando democráticamente sus atenciones a todos por igual, de capitán a paje, sin hacer distinción alguno de rango, calidad o empleo. Antonio de Guevara en su *Arte de Navegar*, editado en Valladolid en 1539, da cuenta de ello: «Es privilegio de galera que todas las pulgas que saltan por las tablas, y todos los piojos que se crían en las costuras, y todas las chinches que están en los resquicios, sean comunes a todos, y se repartan por todos y se mantengan entre todos; y si alguno apelare de este privilegio, presumiendo de muy limpio y polido, desde ahora le profetizo que si echa la mano al pescuezo y a la barjuleta, halle en el jubón mas piojos que en la bolsa dineros».

J. R.

26.808.—Astilleros de mar de preferencia



Esta clase se creó el 3 de agosto de 1779 por la siguiente Real Orden: «Ha resuelto el Rey que se establezcan en todos los departamentos bajeles de su Armada, la clase de artilleros de mar de preferencia, que sirvan de primeros timoneles; gavieros y cabos de guardia, con el sueldo de 10 escudos de vellón mensuales previa opción a segundos guardianes y patronos de lanchas y botes, teniendo estas dos clases desde ahora en adelante, el goce de once escudos de la referida especie al mes».

J. A. G. V.

26.809.—Círculo de marcar



En fecha 30 de octubre de 1873 el inspector de 2.^a clase de Ingenieros de Marina Casimiro de Bona y García de Tejada presentó a la Junta de Jefes, presidida por el Excmo. Sr. capitán general del Departamento de Ferrol, una Memoria sobre la necesidad de modificar el círculo de marcar y las reglas que para su colocación estableció su autor, el Exmo. Sr. D. Antonio Doral.



Demuestra el autor de la Memoria que el círculo de Doral, tal como se construía y colocaba a bordo, ofrecía algunos errores en la determinación de los ángulos, y proponía a la superioridad la construcción, en el taller de instrumentos náuticos del arsenal, de un nuevo círculo de marcar modificado, para su ensayo práctico en alguno de los buques del Estado.

M. R. B.

26.810.—Ondarroa



Es bastante conocido que casi todas las villas marineras, desde Fuenterrabía hasta Vivero de Lugo, tienen en su escudo nobiliario algún recuerdo referente a la actividad de la pesca de la ballena. Así el de Ondarroa, que hace por armas un puente de dos arcos y una ballena seguida de una chalupa.

Además, esta bella población vizcaína recibió de doña Juana Díaz de Haro, viuda del infante don Juan y señora de Vizcaya, en Estella y a 28 de septiembre de 1327, el título de villa y fuero de Logroño, cuyo privilegio fue confirmado por don Juan Núñez de Lara y doña María, su mujer, en Bermeo el 10 de noviembre de 1335, concediéndole la prebostada por 10 años, para que la cercasen de muros debido a los daños que recibió «por mar y por tierra» en la entrada de Alfonso XI en Vizcaya.

J. B. N.

26.811.—Lequeitio



Entre las 50 embarcaciones que pusieron las villas del Cantábrico al servicio del rey Católico para la conquista de Otranto, y que pusieron en fuga a la escuadra otomana que apoyaba el esfuerzo bélico de la sitiada ciudad, 14 pertenecían a esta villa vizcaína que, sin embargo, como comentamos para su vecina Ondarroa, se dedicaba en prioridad, y en tiempos de paz, a la pesca de la ballena, pues sus armas son una chalupa aferrando una ballena, encima un lobo, y por timbre en la corona un castillo con dos cabezas de reyes moros.

Su título de villa lo recibió también de doña Juana de Haro, que le dio el fuero de Logroño, y lo firmó en Paredes de Nava el 3 de noviembre de 1325.

J. B. N.

MISCELÁNEA

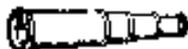
26.812.—Radiotelegrafía



Una real orden, dictada por la Dirección General de Navegación en fecha 31 de agosto de 1911, ordenaba «la implantación de la radiotelegrafía desde el 1.º de agosto de 1912 en todos los buques españoles que lleven pasajeros, sean correos del estado y subvencionados y lleven más de 50 personas a bordo».

M. R. B.

26.813.—Colegio Naval Militar



En julio de 1855 la reina aprobó el nuevo Reglamento, elaborado por el ingeniero general de la Armada, para el Colegio Naval Militar, establecido por aquel entonces en la población militar de San Carlos y destinado a «dar la más esmerada educación marinera, militar y facultativa a los jóvenes que se dedican al servicio de la Armada».

El reglamento es un tratado completo y detallado de todos los aspectos que rodean la vida de un internado, aunque algún punto resulte hoy sorprendente, por ejemplo el Título XIX, Premios y Penas, dispone en el art. 159, entre otras, la privación de postres, segunda en la lista, y la quinta, «arresto en el alojamiento con obligación de quedarse en la cama». La explicación está en el art. 13: «...los jóvenes que aspiran a ingresar en el colegio naval deberán haber cumplido la edad de once años, y no exceder de la de catorce».

P. G. F.

26.814.—Legislación de Marina Mercante



En 1915 vio la luz, editada por la Imprenta del Ministerio de Marina, la obra titulada *Guía Práctica de las disposiciones que regulan el funcionamiento de la Marina mercante española*. Era su autor el escribiente de 2.ª clase del Cuerpo de

Auxiliares de Oficinas de Marina don Abelardo Rodríguez Jalón, quien la compuso «en la creencia de que puede ser útil en las oficinas donde se tramitan asuntos relacionados con la Marina mercante».

M. R. B.

26.815.—Armada especial de barlovento



La presencia de la Armada de la guarda de Indias, así como la efectividad de varias expediciones, consiguieron ir desalojando a holandeses, ingleses y franceses de los extensos territorios al norte de la Florida y de las islas que bordean el mar Caribe, conteniendo su proceso invasor. A esta acción contribuyó en buena medida el establecimiento, en 1643, de la Armada especial de Barlovento, compuesta de doce bajeles y dos pataches, pagados por las colonias y destinada a sus necesidades.

J. J. P.C.

26.816.—Telegrafía sin hilos



Las primeras pruebas de T. S. H. entre barcos de guerra españoles se realizaron en el verano de 1904 a bordo del crucero *Extremadura*, surto en el puerto de Barcelona. Desde el buque se comunicó satisfactoriamente con el acorazado *Pelayo*, que se encontraba fondeado en Mahón.

M. R. B.

26.817.—Pasajes



Tres astilleros existían en esta ría cuando don Vicente Tofiño de San Miguel levantó su carta en 1788, el «Real» en Pasajes de San Pedro, el de la Real Compañía de Caracas, detrás de la iglesia parroquial de Pasajes de San Juan y otro de particulares en



Vicente Tofiño.

lo que hoy se denomina Pasajes Ancho. Por cierto, en la misma carta, a los puntos de embarque y desembarque del «pasaje» se les denomina, al de la orilla de San Pedro pasaje de «aquende» y al de San Juan de «allende». Sin embargo, en otros textos de la época, hemos encontrado las denominaciones de «Francia» y «España» para el de San Juan y San Pedro, respectivamente.

J. B. N.

26.818.—Polidióscopo



Así se denominaba un ingenioso aparato ideado por don Francisco Fernández Fontecha (1834-1886), que fue catedrático de la Escuela de Náutica de Cádiz, consistente en una aplicación especial del efecto termoeléctrico —también conocido por efecto Seebeck—, que servía para determinar la dirección de la aguja náutica cuando se han invertido sus polos por la caída de un rayo a bordo.

M. R. B.

26.819.—Matrículas de Mar



Tras la creación de las Matrículas de Mar, consideradas por la Ordenanza como cuerpo militar bajo el nombre de Tercios Navales, influyó muy favorablemente en el aumento de la Matrícula una real cédula de Carlos III, abriendo a la libre navegación con América, que antes estaba reducida a Cádiz, varios puertos, entre ellos el de Cartagena. La marinería se dividió en cuatro clases: grumetes, marineros, artilleros de mar ordinarios y artilleros de mar de preferencia.

J. A. G. V.





Los presidentes de Navantia, Juan Pedro Gómez Jaén (derecha), y de Lockheed Martin, Fred Moossaly (izquierda), junto con el jefe del Apoyo Logístico de la Armada, almirante Miguel Beltrán, tras la firma el pasado día 1 de diciembre en Madrid del contrato por el que Lockheed Martin actuará como socio tecnológico en el diseño y desarrollo del núcleo del sistema de combate —formado por el Mando y Control, el Control de Armas y los Sistemas Sonar— del submarino avanzado *S-80A* para la Armada. (Foto: Navantia).



HISTORIAS DE NOSTRAMO LOURIDO

LA MAREA (*)

Requerido por el capellán, Lourido subió con él al campanario de la iglesia de La Carraca; el día parecía resistir a marchar de aquel claro y luminoso atardecer y, desde lo alto, la transparencia de la atmósfera purísima acercaba casi a las manos los objetos y paisajes más distantes.

Lourido reconoció los herrajes y la trínca de la campana, que se creían resentidos; nada de particular, aún podía doblar un siglo más con tan sólo cambiar el argollón del badajo, gastado del roce

de tanto tocar desde 1785, reinando Carlos III, que se bendijo e instaló allí arriba.

No extraña considerar a un Contra-maestre metido en faena de campanario, que al fin y al cabo es maniobra de peso, y esto entra dentro del cuadro de las actividades de los oficiales de mar o «de pito», como se les decía en lo antiguo; Lourido, además, sabía que la campana grande de la Catedral de Toledo había estado muchos meses en tierra sin que los ingenieros ni los arquitectos de la

(*) El que fue nuestro genial director (1940-1972), el contralmirante don Julio Guillén, llevó en muchas ocasiones a las páginas de nuestra REVISTA a su Nostramo Lourido. Sobre él también publicó una serie de artículos en diarios de difusión nacional, que recopiló en su libro *Cuentos Marineros*, que mereció dos ediciones, agotadas hace décadas.

época discurrieran medio apropiado para remontarla hasta su sitio en el campanario de la enorme torre, y sólo se izó cuando vinieron del Arsenal de Cartagena doce marineros y un contramaestre; buenas vueltas redondas, aquí una retenida y allí una buena trapa y ¡listo!, una pitada y un ¡hala, mochachos!, y ya está, mientras todo Toledo quedaba pasmado de la fuerza que tiene un chifle. Y es que, señor, para levantar pesos lo principal es tirar bien una a todos, y Lourido, sin darse cuenta, instintivamente salomaba con su pito de plata: *ti, ti... to, to, to, ti...*

El que le llamaran para faenas de campanario les llenaba de orgullo, y ya que no había izado a tope la campana grande de Toledo, el mundo estaba lleno de otras instaladas por él, que hasta de Orense le llamaron estando él en la *Blanca* fondeada en Vigo. Lo principal —¿sabe?— es halar bien a una todos y una buena retenida.

Apoyados en el pretil de la torre contemplaban la bahía en mares baja, completamente desdibujadas sus orillas; Puerto Real, antiguo carenero de las flotas de galeones y, por tanto, ensenada grande para el refugio del levante, apenas tenía acceso por una especie de riachuelo corriendo entre el fango; isla Verde, de ordinario reducida a una pradera a ras del agua, ensanchaba su ámbito de modo inverosímil en aquella baja mar de septiembre, y la Clica prolongaba su espolón paralelo al desagüe del caño de Sancti Petri, como queriendo marcar el cauce que miles de años antes, anterior incluso a Tartessos, tenía el Guadalete, cuando aún el cataclismo geológico no había reformado el estuario que describió Estrabón y que contiene el secreto que quieren desentrañar Schulten, Pemán, Gabala y Chocomeli, en cuyas riberas imperó el remoto Gerión y tuvo culto el Hércules fenicio; la lengua de Puntales parecía besar

Matagorda, y allí mismo, tan en seco, quedaban la batería de fort Luis y el fuerte del Trocadero señalando la fácil victoria de los «Cien mil hijos de San Luis», como a la otra banda, por el puente de Suazo, la que montó Alvear, marcaba, en cambio, la «raya de Francia» de los gaditanos de 1812, en donde se estrelló la arrogancia de las mejores tropas del tiempo de Napoleón.

La Carraca quedaba presidiendo una serie infinita de islas parduzcas contrastando con el blanco de los montones de sal, pulcro campamento de imaginario ejército de gigantes que sitiara la Isla de León, a la que la mar se le iba, como en el cantar de la Lola, dejándola sola...

Es curioso el espectáculo de la marea mostrando cada trece horas parte de las entrañas de las aguas como en un monumnetal acuarium en cuyos charquitos quedaba un poco de vida submarina inquieta y asustadiza; filosofaba el viejo capellán del Arsenal desde lo alto de la atalaya, admirando este rincón de la gloria, para mayor ventura también de la tierra de María Santísima. ¡Qué divino concierto del Universo y cómo respondía todo en la tierra son el menor apresuramiento ni retardo, obedeciendo a las leyes maravillosas que dictó el Sumo Hacedor! Este fenómeno de la marea lo pregonaba con elocuencia; quién diría que la Luna, tan boba que de cuando en cuando se deja ocultar, preside precisamente el flujo y reflujo de los mares...

Pero Lourido meneaba la cabeza; su mentalidad celta de complejos inescrutables sabía cohonestar lo dogmático con los orígenes maravillosos de muchas cosas y fenómenos que en Galicia se saben por el conducto irrefutable de la conseja y de la tradición. Que Dios puso la Luna donde está y la mar rodeando la tierra, bien lo sabía él; pero no menos cierto que les había dado vida y poder como a los árboles, la niebla, la lluvia y

las nubes, que hablan y hasta riñen entre ellos. Y la Luna —en la que quien quiera puede ver a la Virgen Santísima de Bayona en su trono— bien sabía él que vivía de comer perros de mar (que aunque él no conocía estos bichos, un compadre suyo de Finisterre los había visto en un cerrazón de niebla) y hasta tenía más poder que el sol, porque alumbrar de día lo hace cualquiera, pero ¡alumbrar de noche!...

Un día muy antiquísimo la mar hizo zozobrar un barco en la costa, y toda su dotación murió ahogada o hecha pedazos contra las rocas; la Luna se indignó y, reprochando a la mar su falta de modales como su ferocidad, se la sorbió tranquilamente. ¡Mi madre querida, qué marea aquella! Ni una sola gota quedó en toda la mar; los pulpos viscosos salieron de sus escondrijos; los peces se refugiaron en los ríos, y las ballenas quedaron en seco como grandes pavas empollando huevos; los de Cangas iban a Vigo en carretas sin tener que dar la vuelta por Puente Sampayo y Redondela, y hubo mariscadoras del Grove que, sin darse cuenta, terminaron el día cogiendo berberechos y vieiras en las Bermudas.

Los marinos quedaron sin poder comer, porque los barcos estaban todos en seco, y un capitán de Pontevedra habló con la Luna, que había perdido su forma con cuernos y con los carrillos inflados se había vuelto redonda, y le dijo:

—Luna, santiña querida, trono de la Virgen Santísima, desde que te tragaste la mar no podemos trabajar.

Y la Luna, conmovida, habló así a la mar:

—Si me prometes una cosa, te haré salir de mi vientre y te volveré a tu sitio y a tu vida.

—¿Qué cosa? —preguntó la Mar.

—Obedecer siempre mis órdenes y quedar a mi servicio.

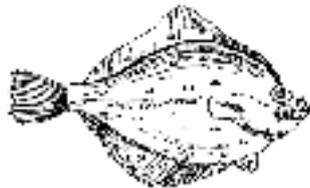
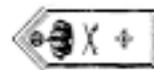
La Mar aceptó; la Luna la vomitó, devolviéndola a su sitio y desde entonces le sigue aquélla obediente originando las mareas, y, para recordárselo, la Luna hincha de cuando en cuando sus carrillos como cuando tenía tragada la Mar...

No quedó muy convencido que digamos el capellán; pues sabiendo como hay catástrofes marítimas y muriendo como mueren cada año tanto marinero, ¿por qué no la volvía a castigar tragándosela otra vez?

Mas la explicación que le dio Lourido fue esta sencilla y lógica:

—Porque ahora la mar es salada, ¿sabe?

Julio GUILLÉN TATO (†)





El pasado mes de noviembre la tormenta tropical *Delta*, con vientos de 130 km/h, destruyó un magnífico monumento natural y símbolo de Gran Canaria: el Dedo de Dios, una formación rocosa que se levantaba cerca del litoral del pueblo de Agaete, en la zona geológica más antigua de Gran Canaria, que empezó a formarse hace 14 millones de años. La foto fue tomada hace un año y en ella se puede apreciar el Dedo de Dios y su sombra, que se proyecta en el acantilado. (Foto: P. Avanzini González-Llanos).



PREMINGER EN AGUAS DEL PACÍFICO

Por vez primera en su larga carrera en Hollywood (llegó a la meca del cine mediados los años cuarenta y filmó una obra inscrita ya como todo un clásico, *Laura*), el director de *Primera victoria*, cinta que ahora se comenta, producción norteamericana rodada en 1965, Otto Preminger (Viena, 1906-Nueva York, 1986) tocó, con rigor, honestidad y valentía, el género bélico en unos momentos en que éste, al menos en sus grandes producciones, emotivas y de reconocida calidad, iniciaba su declive. Curiosamente, también Hollywood en aquellos años se encontraba en un difícil momento creativo cuando los grandes directores productores, que dieron aliento y fuerza a la industria cinematográfica desde sus inicios a principios de siglo,

desaparecían de la escena y sus sustitutos estaban todavía en edad de merecer. O aproximadamente. Los Spielberg, Ford Coppola, Woody Allen, Martin Scorsese, Hal Hasby y tantos otros, la alternativa, empezaban sus primeros rodajes. Por otra parte, cabe recordar que después de más de treinta años de bombardeo continuado, con películas cuya trama central se basaba en los diversos enfrentamientos acaecidos a lo largo de la Segunda Guerra Mundial, el género, las películas de guerra, a excepción de algunas producciones, lógicamente parecían estar tocando fondo. La fórmula ya no daba para más. Abordados en la práctica todos los temas y todas las emociones posibles, todas sus historias narradas con mayor o menor fortuna a través de los posibles



puntos de vista del género (cintas pacifistas, exaltadoras de la violencia, patrióticas, revisionistas a fondo de la historia americana y su implicación en la política mundial desde la luz de un aparente imperio), aunque de forma lenta, agonizaba.

A la luz, pero también a la sombra de esta situación difícil para el cine hecho y producido en los Estados Unidos, y mientras en Francia la llamada «nueva ola» emergía con fuerza, pujanza y emergencia, Otto Preminger y el guionista Phyl Cerey, inspirados en un conocido *best-seller* de la época, *In harm's way*, se lanzaron al rodaje de una espectacular cinta, en la línea, desde la óptica de producción, de sus últimas cintas de proyección universal, al tocar temas candentes y de primera actualidad, como *El hombre del brazo de oro* (la drogadicción), *Anatomía de un asesinato* (la justi-

cia), *El cardenal* (el fenómeno religioso y racial), *Carmen Jones* (la conflictividad amorosa) o *Éxodo* (el problema judeo-palestino). En esta ocasión centra su atención en Pearl Harbor, el atroz y sorprendente bombardeo sufrido por las fuerzas americanas a cargo de cazas japoneses y que provocó la intervención, ahora de una forma directa, en el conflicto bélico de los Estados Unidos. Tras el golpe, el fuerte impacto emocional con la consiguiente pérdida de miles de personas y que de inmediato desgarró a todo un país —«es el día de la infamia», declararía el presidente Roosevelt—, se produciría el primer ataque contundente por parte del ejército americano, que replicaría con toda su poderosa fuerza la abierta declaración de guerra y que da título en España a la película (*In harm's way*, en su original americano). La primera parte de la producción (un largometraje que alcanzaría casi las tres horas de proyección) se centra en los escenarios bélicos de Pearl Harbor. Después, en aguas del Pacífico, la contraofensiva. Otto Preminger supo imprimir siempre a sus películas un poderoso nervio narrativo realista, con la ayuda de una cámara siempre eficaz, siempre oportuna, que busca y persigue a los protagonistas de la historia a narrar. Siempre fue, en aras de la creación cinematográfica, implacable y duro en la utilización de un lenguaje largo y contundente; supo utilizar el cinemascopio (podríamos ahora recordar uno de sus grandes títulos, *Tempestad sobre Washington*) de forma ágil y nerviosa, contradiciendo la teoría aquella de que no dudaba en afirmar que filmar con este nuevo soporte técnico restaba movilidad a las secuencias, impedía el necesario brío que otro sistema menos espectacular permitía. El autor de *Cara de ángel* y *El factor humano* demostraría siempre todo lo contrario. Duro e intenso en las escenas de guerra, íntimo, particu-

lar, poético en aquellas de mayor calado humano, la cinta, al paso de los tiempos —no olvidemos que acaba de cumplir cuarenta años—, se conserva en perfecto estado de revista. Fresca y lozana, *Primera victoria* se erige como una de las mejores de su director, que supo combinar el fragor de la batalla con la emoción de las diversas historias personales de toda una multitudinaria galería de personajes abocados a sus pasiones amorosas, sus conflictos íntimos, sus frustraciones personales intransferibles, que Preminger cuenta con su ya probada eficacia humana y profesional. El reparto, otra de las grandes batallas de Preminger a la hora de producir sus películas en la segunda parte de su filmografía, está una vez más a la altura de las circunstancias. Algunas de las más célebres personalidades del Hollywood de aquel tiempo componen su extenso reparto. John Wayne, Kirk Douglas, Henry Fonda, Patricia Neal, excelentemente complementados por Tom Tryon, Paula Prentis, Dana Andrews, Brando de Wilde, Jill Hayaworth, Patrick O'Neal, Barbara Bouchet, Burgess Meredith, Bruce Cabot y George Kennedy.

De origen austríaco, Otto Preminger da sus primeros pasos de creatividad en Alemania de la mano del célebre director de escena Max Reinhart, mítico director de teatro que después también viajaría a Hollywood para filmar la siempre recordada adaptación shakespeariana de *Sueño de una noche de verano*. Huyendo Preminger de un nazismo ya contundente e instalado en el poder, llega a los Esta-

dos Unidos en 1938. Trabaja en Broadway dirigiendo musicales y piezas teatrales. En 1944, filma su mítica *Laura*, pieza fundamental del cine negro, entonces en pleno auge. Después llegarían sus primeros éxitos, *Cara de ángel*, *Porgy and Bess*, *Bonjour tristesse*, *Santa Juana en la hoguera*, *Río sin retorno*. El analista José Diego Wallace recuerda las palabras del historiador y crítico cinematográfico Andrew Sarris sobre tan controvertido, polémico y, en algunas circunstancias, discutido director: «En 1994, Andrew Sarris le definió como el director más vilipendiado, maltratado e incomprendido de la historia del cine americano. Seguramente no es para tanto —casi todas las listas de mejores directores de Hollywood incluyen su nombre—, pero es verdad que su provocativa obra cinematográfica ha sido devaluada con tanta frecuencia, al albur de los cambios de gustos cinéfilos, que es difícil determinar si era verdaderamente grande o simplemente muy bueno...». En mi opinión, sin duda uno de los grandes de Hollywood. Otto Preminger, que tuvo un final de carrera discreto, comprometido en una serie de películas de menor calidad, en 1970, cuando su inventiva cinematográfica daba síntomas indiscutibles de agotamiento (¿o quizá era pereza intelectual?), filmó en escenarios londinenses, y utilizando el purísimo blanco y negro de sus inicios, una de sus más logradas creaciones, *El rapto de Bunnie Lake*.

Toni ROCA





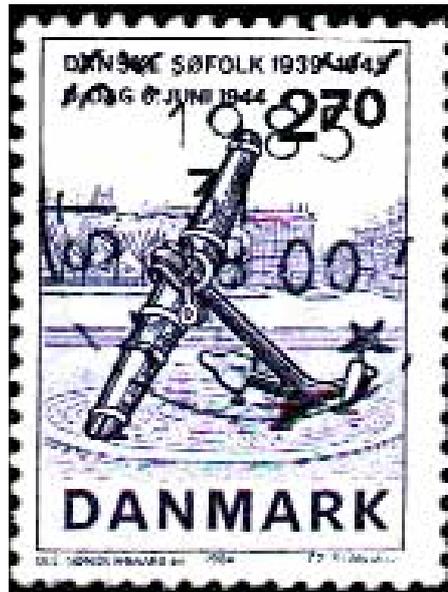
Desfile de la Compañía de Honores de Infantería de Marina frente al Palacio de Capitanía General, el pasado 6 de enero con ocasión de la celebración de la Pascua Militar.
(Foto: A. Arévalo).



ANCLAS COMO SÍMBOLOS

Las anclas, instrumentos utilizados para mantener firmes los barcos al fondo del mar y evitar que puedan ser arrastrados por los vientos o las corrientes, también son usadas como símbolos, que por una parte recuerdan y representan a la mar y los barcos, y por la otra transmiten sentimientos de seguridad, firmeza y estabilidad. De hecho, para los griegos eran signos de firmeza y confianza y para los romanos simbolizaban comercio y riqueza. Más tarde, los cristianos, siguiendo las tendencias griega y romana, las utilizaron como símbolos de confianza y salvación, motivo por el que aparecen pintadas en las catacumbas. Y su significado ha llegado hasta nosotros como una mezcla de toda esta simbología de otros tiempos. Y, qué duda cabe, el ancla es uno de los símbolos por excelencia del marino.

Las anclas comenzaron con la navegación, ya que si desde el principio de los tiempos el hombre sintió la necesidad de trasladarse de un lugar a otro a través de las aguas de ríos, lagos y mares, también sintió la necesidad de asegurar su instrumento de transporte —balsa, tronco, piragua, bote o barco— al finalizar sus viajes, para evitar que se fuera a la deriva. Y una forma de asegurarlo era fijar-



lo al fondo. Primero utilizó grandes piedras o sacos de arena, más tarde usó piedras labradas —destacó en la antigüedad la cantera



egipcia de Ancyra, donde se fabricaron muchas anclas de piedra, y de donde es posible provenga su nombre —, con el tiempo les añadió plomo, madera, bronce, hierro... y las anclas evolucionaron hasta las de hoy.

Con todo su significado simbólico, aparecen anclas en galletas de gorras, botonaduras, insignias, condecoraciones, mambretes de sobros, tampones, marcas postales, banderines, metopas, vajillas, escudos, anuncios, cuberterías y en un sinfín de lugares más. En ocasiones también aparecen en sellos de correos en calidad de símbolos con personalidad propia, es decir, como algo que recuerda o representa al ámbito naval y marinerío, y no sólo como partes integrantes de los buques que se reproducen en dichos sellos. Como tales símbolos, normalmente son sencillas y estilizadas, fácilmente identificables y fáciles de relacionar con la mar y su entorno.



En las emisiones de sellos españoles han aparecido en diversas ocasiones. En las series «Escudos de Capitales de Provincias», emitidas en la década de los 60 del siglo pasado, aparecieron en tres sellos que, con valor facial de cinco pesetas, reproducen otros tantos escudos: Fernando Poo (27 de mayo de 1963), Huelva (18 de noviembre de 1963) y Tenerife (8 de noviembre de 1965).

También aparecieron en emisiones conmemorativas. Con motivo de la Semana Naval de Barcelona, el 1 de julio de 1966 se emitió con un facial de una peseta el primer sello español que tiene un ancla como protagonista. El 28 de mayo de 1982, con motivo del Día de las Fuerzas Armadas celebrado en Zaragoza, se emitió un sello con valor facial de 14 pesetas, en el que tres sables, cuyas empuñaduras se apoyan sobre el mapa de España, ven sus hojas abrazadas por la bandera española, sobre la que aparece el



escudo de las Fuerzas Armadas, del que forman parte dos anclas. De nuevo aparecieron anclas en el sello emitido el 25 de febrero de 1987 con motivo del «450 aniversario de la creación del Cuerpo de Infantería de Marina»; con un valor de 19 pesetas, reproduce un navío español de 74 cañones tomado de una obra de Berlinguero. A la derecha, un abanderado sostiene la bandera de batallón del siglo XVIII, en cuyo extremo superior aparece un ancla, y completa el sello la insignia del



Cuerpo, en la que dos fusiles se cruzan ante un ancla coronada.

Dentro de la serie de seis valores emitida el 30 de octubre de 1987 y dedicada al «V Centenario del Descubrimiento», figura un sello con valor facial de 65 pesetas que reproduce las efigies de los hermanos Pinzón rodeadas por tres anclas que, con los demás elementos que aparecen en el sello —naos, tierra con árboles e indígena—, forman parte del escudo de armas de tan insignes marinos. Por último, figuran anclas como decoración de fondo en las hojas-bloque de las series dedicadas a «Buques de época», emitidas los años 1995 (navíos *San Juan Nepomuceno* y *San Telmo*), 1996 (navíos *Real Felipe* y *El Catalán*) y 1997 (fragata *Andalucía* y bergantín español).

Merece especial mención el sello emitido el 16 de julio de 2004, dedicado a «Salinas. Museo de Anclas. Asturias», en el que aparece un ancla Danforth —se trata de un ancla ligera y con gran capacidad de agarre sobre todo en fondos de fango o arena—. El Museo de Anclas de Salinas, inaugurado en 1993, es un museo al aire libre al borde del mar, en el



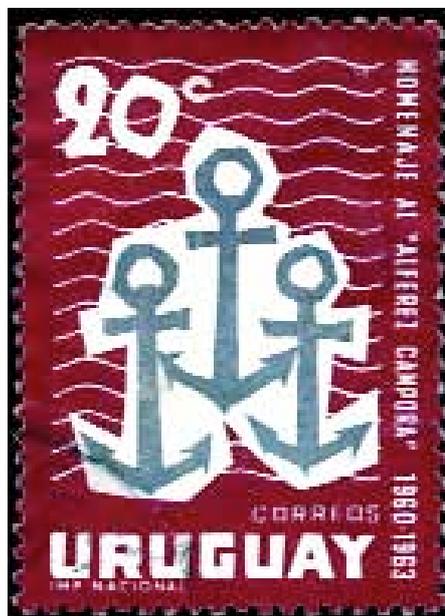
LA MAR EN LA FILATELIA



que figuran anclas de diferentes épocas, que integradas en el paisaje transmiten al visitante todo su poder evocador como símbolos de seguridad y firmeza.

Las anclas también están presentes en emisiones de otros países, como Argentina, Bermudas, Canadá, Chile, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Indonesia, Italia, Martinica, Nicaragua, Portugal, ex República Democrática Alemana, Rusia, Suiza, Turks & Caicos, Uruguay, ex URSS, etc., en las que aparecen en sellos alusivos a celebraciones navales, escudos, construcción naval, fuerzas armadas, deportes náuticos, navieras, pesca, etcétera.

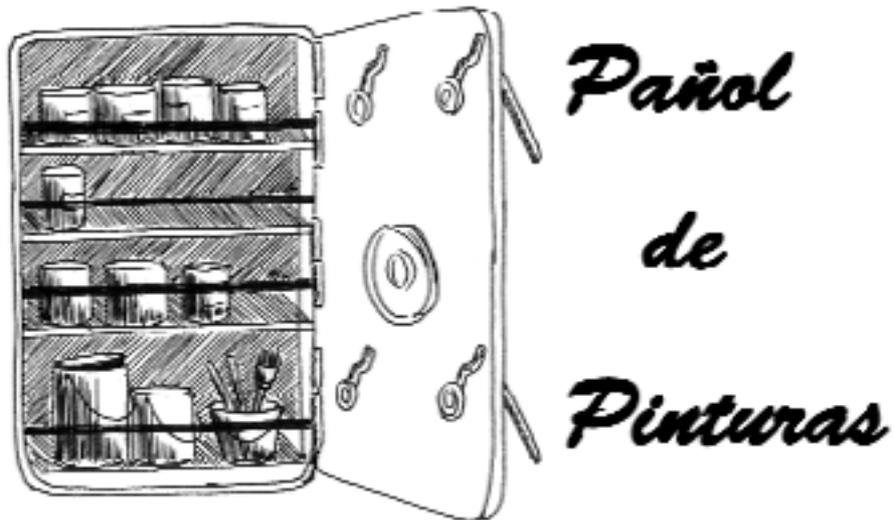
A estas anclas, que aparecen como protagonistas de sellos o como partes integrantes de sus motivos, se pueden unir las que figuran en otros elementos filatélicos, lo que permite reunir material más que suficiente para montar una excelente colección temática. Entre dichos elementos están: matasellos y sobres de primer día de circulación; matasellos especiales utilizados durante ferias, muestras, exposiciones, festivales o cualquier otra actividad relacionada con la mar o el ambiente naval; franquicias de barcos, unida-



des y dependencias navales; marcas postales de barcos o de entidades que llevan a cabo sus actividades en el entorno marino; membretes de sobres, etc.; y una buena fuente de elementos filatélicos para este tema la podemos encontrar en la gran cantidad de cartas remitidas desde barcos o dependencias de tierra relacionadas o vinculadas con la mar.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



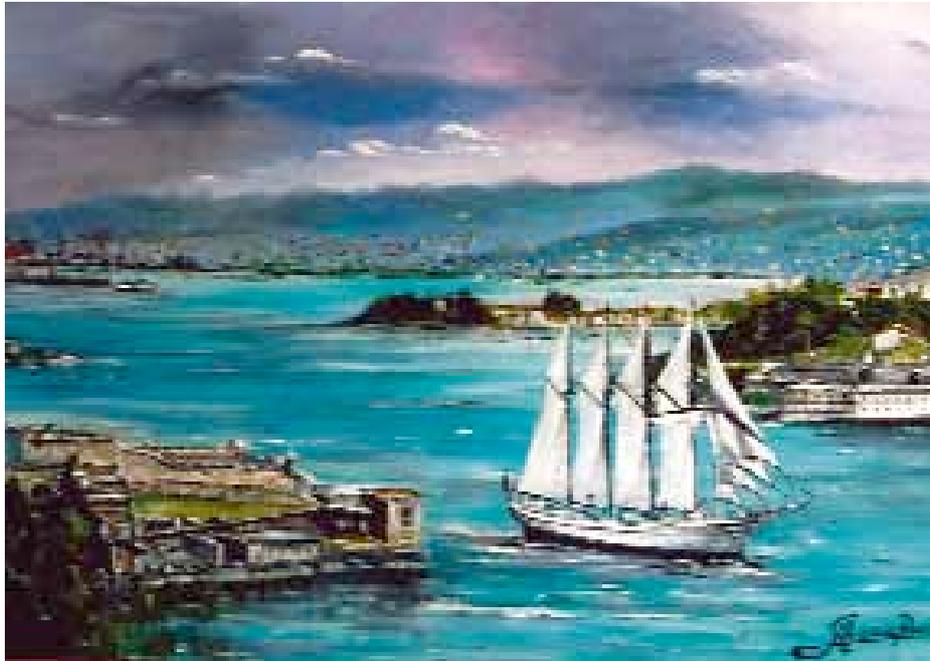


ANDRÉS GARCÍA RAMÍREZ

Parece que el *Pañol de Pinturas* se ha convertido en una especie de fenómeno que por el procedimiento oral de las viejas tradiciones ha ido llegando a muchos artistas que eran para nosotros desconocidos y que ahora, afortunadamente, van apareciendo para que podamos «adujarlos» en el pañol y demostrar una vez más que el valor artístico de las gentes de la Armada es algo que se sale de lo normal por la calidad y cuantía de sus obras. Hoy tenemos con nosotros a Andrés García Ramírez, alférez de navío (Ferrol, 1932), que apoyado en sí mismo trabaja con maestría no sólo la pintura, de la que hablaremos, sino también en la construcción de modelos de buques, fruto ambas facetas de su estudio constante, de frecuentes visitas a museos y galerías de arte; es autodidacta. Todo lo anterior no le impide restaurar los objetos que son extraídos de la fragata *Magdalena*, hundida en la ría de Vivero, y acceder a un segundo premio en la modalidad de dioramas, convocado en un concurso por el Ejército del Aire. En el año 1986 es destinado al Instituto de Historia Naval (Museo de Ferrol), donde



PAÑOL DE PINTURAS





trabaja en diversos cometidos, destacando la construcción de un modelo del acorazado *España* de 3,25 metros de eslora. Es monitor de manualidades por la Academia CCC de San Sebastián. Su pintura es figurativa, basada en un buen dibujo, colores atrevidos pero entonados, con celajes propios del norte, donde los nublados alternan sus clásicos grises con los malvas que aportan lejanía. Ha realizado exposiciones en Caixa Galicia, Casino Ferrolano, Club de Oficiales, Club de Cabos y recientemente en el Club de Suboficiales, donde expuso 35 obras al óleo y 10 modelos de buques (de estos últimos acompañamos una fotografía), y en Santorcaz (Madrid). Posee obras en diversos lugares de España y algunas desperdigadas entre fami-

liars y amigos. Además de las marinas que acompañamos en este pañol posee obras alejadas de la mar, como bodegones, paisajes, etc. García Ramírez es un veterano de la Armada que ha sabido aprovechar sus excelentes aptitudes y dedicar sus ratos libres a crear obras de un notable contenido artístico. Nos recuerda como anécdota en su hoja de servicios haber sido náufrago del F/R *Ariete*. Con mi admiración por esa labor continuada, le envío desde este pañol, que está casi a tope, un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA



MARINOGRAMA NÚMERO 414

Por TAL

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

La Sirena. Manuel Mújica Lainez.

DEFINICIONES

Palabras

<p>A.— Hist.: Uno de los cruceros más emblemáticos de la Armada española, construido en Ferrol en el año 1936.</p>	<p>6 10 15 23 30 40 42 48</p>
<p>B.— Mit.: Eran tres o cuatro; sus cantos, aun hoy en día, atraen a los ingenuos y los llevan al desastre.</p>	<p>8 12 33 36 72 55 11</p>
<p>C.— Zool.: La especie más característica, de mayor importancia pesquera y la más conocida de la familia de los gádidos. Antigualmente plato de hogares humildes y hoy en día manjar exquisito que se vende incluso en tiendas exclusivas de este producto.</p>	<p>50 61 89 97 102 16 58</p>
<p>D.— Constr. Nav. (plural): Parte del casco más próxima a la popa a banda y banda.</p>	<p>24 43 52 68 73 95</p>
<p>E.— Art.: Palo largo con un cilindro de madera forrado de lona en un extremo y que se emplea para limpiar el ánima de los cañones.</p>	<p>9 26 2 47 37 104</p>
<p>F.— Arq. Nav.: Herramienta empleada por los calafates para dar golpes sobre la pitarrasa para apretar las costuras.</p>	<p>18 34 93 106</p>

DEFINICIONES

Palabras

G.— Pesca (plural): Trama hecha con hilo, cordel, torzal, etc., anudados o trabados formando malla y que se usa para pescar	13 64 87 92 107
H.— Geogr.: Ciudad costera de la provincia de Huelva cercana a Portugal. Fue fundada por los fenicios. Sus industrias de salazón fueron muy importantes	54 82 80 88
I.— Man.: Dícese de la disminución de las R. P. M de la máquina o de la marcha del buque	45 76 105 79 98 90 59
J.— Man.: Tela de cáñamo, ligera y flexible, empleada para hacer el velamen de las embarcaciones ligeras	57 41 75 5
K.— Org.: Marinero sin filiación conocida que se agregaba camuflado para navegar entre los matriculados de un puerto.	84 1 74 21 27 3 70
L.— Man.: Marinero que boga en la bancada de más a popa del bote	19 4 46 7 103
M.— Maq.: Producto empleado en forma pastosa para recubrir las paredes de los tanques de agua potable al objeto de mantenerlos en buenas condiciones de salubridad (hoy fuera de uso al ser sustituido por pinturas especiales)	25 29 51
N.— Biogr.: Almirante francés nacido en 1756 y muerto en 1873, tomó parte en la Guerra de la Independencia norteamericana, en el sitio de Santo Domingo y en la defensa de Amberes, entre otras acciones. Terminó su carrera militar como prefecto marítimo de Tolón (como es difícil, daré una pista: la palabra tiene cuatro eses y ninguna es la última letra)	96 20 67 56 49 14 77 71 53
O.— Man.: Cepillo de mango largo usado en la limpieza de las cubiertas	91 69 81 62
P.— Com.: Explicación de los signos especiales convenidos para escribir en cifra.	39 65 32 100 17 35
Q.— Org.: Autoridades que embarcaban en la galera capitana en representación de los estamentos eclesiástico, noble y militar	63 101 31 38 28 85 60 66 78
R.— Biogr.: Capitán general de las galeras de España. Estando con su flota en Laredo, en el año 1542, al enterarse que los corsarios franceses habían saqueado Lage, Corcubion y Finisterre fue a por ellos y cerca de la ría de Muros batió a la flota corsaria. Iniciador de una prestigiosa saga de marinos y militares	83 94 22 99 86
S.— Com.: Novena bandera del Código Internacional de Señales que izada en un buque que está siendo remolcado significa «Gobierne Vd. hacia babor»	44



IN MEMORIAM

General de División de Infantería de Marina Jesús María Costa Furtiá

El pasado día 29 de noviembre falleció en el Hospital Central de la Defensa el general de División de Infantería de Marina Jesús María Costa Furtiá, el «hombre eléctrico» apelativo con el que cariñosamente le llamamos los compañeros de la promoción y de la brigada en la Escuela Naval Militar por la rapidez de sus reacciones, fruto de su férrea voluntad.

Diplomado de Estado Mayor del Ejército, de Guerra Naval, de Estado Mayor Conjunto, y del Curso Senior del Command and Staff College de la Infantería de Marina de los Estados Unidos. Contaba con una gran preparación y me gustaba hablar con él, entre otras razones, porque siempre aprendía algo interesante.

Trasmitía una gran ilusión profesional fundamentada en su vocación. Trabajó firmemente en todos los destinos y cursos. Fue un gran valedor de la Infantería de Marina, en cuyo seno demostró su vocación, alcanzando un gran prestigio, unido al cariño, respeto y admiración de cuantos le trataron.

Puede decirse que intervino muy directamente en los estudios y cambios tanto de organización como doctrinales, que alumbraron la creación del Grupo Especial y, años más tarde la del Tercio de Armada, donde ahora se encuentra la actual Brigada de Infantería de Marina. Como jefe del Estado Mayor del Tercio de Armada contribuyó a la aplicación de los planes de contingencia estudiados en los distintos niveles de mando y, ya en el empleo de coronel, mandó la Agrupación de Apoyo de Combate de dicha Unidad y el propio Tercio de Armada en el de general de brigada, alcanzando la cumbre del cuerpo al ser designado comandante general, cargo en el que demostró su preparación y su firme voluntad de situar lo más alto posible el pabellón del Cuerpo.

Al pasar a la situación B, desempeñó el cargo de consejero del extinguido Consejo Supremo de Justicia Militar.

Persona de fuertes raíces cristianas, caballero católico con una vida de piedad intensa hasta el último momento de su vida.

La Virgen del Carmen habrá abierto el camino del Señor a este buen infante de marina.

Descanse en paz



J. A. F.

NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación CHARLIE-SIERRA.—La Fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XXVII) «Capitán Tacón y Lescura», de entidad S/G Táctico, se encuentra desplegada en Mostar integrada en la Agrupación Española (SPAGT XXVI).

Finalizada la fase de adiestramiento de la FIMAR XXVII (28 de noviembre-9 de enero), se procedió al traslado a la zona de operaciones por vía aérea, desde el aeropuerto de Jerez y Dubrovnic (Croacia), en dos rotaciones, días 10 y 17 de enero.

Operación MAR CARIBE (MINUS-TAH) (20 de septiembre de 2004-finalización).—La FIMEX-H IV se encuentra asentada en la base Miguel de Cervantes (Fort Liberté) y en el destacamento Lope de Figuerroa (en Ouanaminthe). Realiza cometidos de presencia y apoyo a autoridades locales y organizaciones no gubernamentales (ONGs), encaminados a proporcionar seguridad y asistencia sanitaria a la población local.



(Foto: L. Díaz-Bedia).

NOTICIARIO



Proximidades de Fort Liberté (Haití), diciembre de 2005. (Foto: V. Gonzalvo Navarro).

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (15 de enero-15 de marzo).—En la operación participan el destructor *Arleigh Burke* (US), las fragatas *Mecklenburg Vorpommern* (GE) (CTG), *Bozcaada* (TU), *Aliseo* (IT) y el patrullero *Troupakis* (GR). Por parte española, el patrullero *Infanta Cristina* (con un equipo de Infantería de Marina a bordo para Force Protection) se integró en esta operación el día 15 de enero para contribuir al esfuerzo aliado en la lucha contra el terrorismo internacional.

Agrupaciones permanentes

Standing NRF Maritime Group 2 (SNMG-2).—La agrupación está compuesta por el destructor *Nottingham* (UK) y las fragatas *Navarra* (SP) (CTG), *Brandenburg* (GE) y *Spetsai* (GR). La fragata *Navarra* se encuentra integrada en esta agrupación (anti-

gua SNFM) desde el día 7 de noviembre. Realiza actividades y operaciones bajo mando de CSNMG-2, participando también en la operación ACTIVE ENDEAVOUR en periodos a determinar.

La fragata *Navarra* entró en la Base Naval de Rota el pasado 16 de diciembre con motivo del DISPERSAL navideño.

Standing NFR Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—La agrupación está compuesta por los cazaminas *Aliakmon* (GR) (CTG), *Fuida* (GE), *Duero* (SP), *Alkyon* (GR), *Viaregio* (IT) y *Enez* (TU). El día 12 de enero el cazaminas *Turia* relevó al cazaminas *Duero* en el pueblo de Cartagena.

Las unidades de la agrupación permanecieron en sus respectivas bases con motivo del DISPERSAL navideño. El cazaminas *Turia* salió de Cartagena dirigiéndose al puerto de El Pireo (Grecia), donde atracó el 24 de enero.

Ejercicios

Ejercicio SAO BRAVO (12-23 de diciembre).—Ejercicio orientado al planeamiento y ejecución de misiones de operaciones especiales en la zona pirenaica (Jaca), en el que participa un equipo de UOE para incrementar la integración con la PLM y con los equipos operativos del SP SOGT (NRF-7) en el área de vida y movimiento en alta montaña.

Ejercicio LANTOR FLOSUB (19-20 de diciembre).—Ejercicio de lanzamiento de torpedos y fondeo de minas de ejercicio para elevar el nivel de adiestramiento y comprobar la eficacia del sistema de armas, en el que participaron los submarinos *Galerna* y *Marsopa*.

Ejercicio LANMIS 01-05 (12-18 de diciembre).—Las unidades participantes efectúan ejercicio de lanzamiento de misiles Standard SM1 con ejercicios previos de seguimiento aéreo (ADEX), para elevar el nivel de adiestramiento de las dotaciones y comprobar la eficacia/alistamiento de los

sistemas de armas de los buques, consumiendo el mayor número de misiles posibles. Participan las fragatas *Santa María*, *Asturias*, *Reina Sofía* y *Canarias* y colaboran el buque auxiliar *Mar Caribe* y los patrulleros *Vigía*, *Acevedo*, *Laya*, *Dragonera* y *P-111*.

Ejercicio CHAMINOP (16-20 de enero).—Ejercicio de guerra de minas programado por ALFAN (Francia), en el que participan unidades de Francia, Italia y España y que se desarrollará en aguas próximas a Tolón (Francia). Los objetivos del ejercicio son adiestrarse en procedimientos de mando y control, operaciones de MCM. Por parte española participa el cazaminas *Sella* que desde su base de Cartagena se trasladó a Tolón, donde atracó el día 16 para asistir a la conferencia previa (PSC) a la salida a la mar. Al finalizar el ejercicio regresó a su base.

Ejercicio MECO (16-20 de enero).—Ejercicio de adiestramiento antisubmarino en el que participó el submarino *Siroco*, que salió de Cartagena para Tolón, donde atracó el día 16. A la finalización del ejercicio regresó a Tolón y efectuó tratamiento magnético



Lanzamiento de misiles desde la fragata *Asturias* durante el ejercicio LANMIS-05. (Foto: Iván Pisonero).

NOTICIARIO



La fragata *Álvaro de Bazán* (derecha de la foto), con ocasión de la finalización del adiestramiento en el Grupo de Combate norteamericano, procede a dar una pasada al portaaviones *Theodore Roosevelt*, cuyo personal de vuelo forma en cubierta con los colores de la bandera de España. (Foto: US Navy).

para control y mejora de la firma magnética. Los días 27 y 28 efectuó colaboración con el comando «Hubert» y el día 31 inició tránsito de regreso a Cartagena.

Adiestramientos

Álvaro de Bazán (3-21 de diciembre).— Una vez finalizado el adiestramiento con el Grupo de Combate Theodore Roosevelt, el buque inició su tránsito de regreso bajo OPCÓN nacional. Tras una escala logística en Djibouti (7-8 de diciembre) el buque cruzó el canal de Suez el día 12 y posteriormente realizó una escala en Túnez del 15 al 16 de diciembre. Atracó en su base de Ferrol el día 21.

Marqués de la Ensenada (12-20 de enero).—Calificación Operativa (CALOP). Efectuó actividades y ejercicios en la mar y en puerto para la certificación de adiestramiento «A2». Se desarrolló en la Base Naval de Rota y aguas del golfo de Cádiz.

Comisiones

Campaña Antártica 2004-2005 (18 de octubre 2005-6 de mayo de 2006).—La nueva campaña en la zona antártica, programada por la Comisión Interministerial de Educación y Ciencia, cuenta este año con el apoyo del BIO *Hespérides* y el remolcador *Las Palmas*.

El remolcador *Las Palmas* salió del puerto de Ushuaia (Argentina) el pasado día 1 de enero y, después de prestar apoyo a las bases antárticas españolas, regresó al mismo puerto el 26 de enero.

Por su parte el BIO *Hespérides* salió el pasado día 2 de enero del puerto de Ushuaia (Argentina) y después de realizar la campaña «A. Avila» (4-11 de enero) realizará la campaña «Betrart» (12 de enero-14 de febrero). Su próxima escala será Punta Arenas (Chile) 14-18 de febrero.

I. C.

EJERCICIO CARTAGO-05

En aguas del Arsenal de Cartagena y de la bahía de Mazarrón se realizó, del 12 al 16 de diciembre pasado, un ejercicio de salvamento y rescate de submarinos denominado CARTAGO-05.

El ejercicio CARTAGO-05 es el más avanzado de este tipo realizado hasta la fecha por la Armada y en el que participaron más de 400 personas de los siguientes buques y unidades: submarino *Galerna*, buque de rescate y salvamento *Neptuno*, buque de apoyo de MCM *Diana*, cazaminas *Sella*, patrullero *Ordóñez*, un helicóptero *SH-3D* de la Flotilla de Aeronaves, el Centro de Buceo de la Armada y el Hospital General Básico de la Defensa de Cartagena.

Junto a ellos, y por primera vez, asistieron una serie de observadores de organismos civiles que podrían actuar coordinadamente con la Armada en el caso de salvamento de la dotación de un submarino siniestrado: Cruz Roja, Servicio Marítimo de Salud, Autoridad Portuaria, Salvamento Marítimo y Dirección General de la Marina Mercante, así como observadores de la Marina francesa.



Búsqueda y localización del submarino posado en el fondo con los sónares del cazaminas *Sella*.



Alistando el vehículo submarino *Pluto* en la cubierta del *Sella*. Al fondo, el buque de salvamento *Neptuno* fondeado en La Azohía (bahía de Mazarrón).

NOTICIARIO



De izquierda a derecha: el comandante del *Sella*, capitán de corbeta Pérez Puig; jefe de la Primera Escuadrilla de Cazaminas, capitán de fragata Duelo; almirante de la flota, Ángel Tello; comandante de MCM, capitán de navío Lago de Lanzós, y comandante de la Flotilla de Submarinos, capitán de navío Breijo.



El simulacro de rescate y el tratamiento sanitario fue supervisado por el director de Sanidad de la Armada, general de brigada Sebastián Royo; también estuvieron presentes los responsables de la Sanidad Civil de Cartagena.

A lo largo de las diferentes fases en las que se programó el ejercicio, se llevaron a cabo la búsqueda, gestión a nivel de Estados Mayores, localización y ventilación de aire a un submarino hundido, así como un escape real de varios miembros de la dotación.

El día 12, el comandante de la Flotilla de Submarinos y conductor del ejercicio, capitán de navío Carlos Breijo Ruiz, junto con el jefe de un Estado Mayor, capitán de fragata Domingo Gómez-Pamo, y el jefe de operaciones, capitán de corbeta Francisco J. Montenegro, ofrecieron una rueda de prensa, a la que asistieron numerosos representantes de los medios de comunicación, quienes también pudieron presenciar un ejercicio de ventilación y reflotamiento del submarino *Galerna*

posado en el fondo, en el muelle de la Base de Submarinos, por el buque de salvamento *Neptuno*.

Al día siguiente en aguas de La Azohía (Mazarrón) se procedió a simular el hundimiento del *Galerna* y su localización por el cazaminas *Sella*. El día 14 se realizaron prácticas de evacuación de la dotación del submarino, al día siguiente las de ventilación y entrega de suministros vitales a la dotación. El último día y en presencia del Almirante de la Flota, Ángel Tello, a bordo del *Sella*, se procedió al escape de cinco miembros de la dotación a través de la esclusa del submarino.

El ejercicio CARTAGO tiene una periodicidad trienal y su objetivo es comprobar la capacidad nacional para actuar ante un accidente grave acaecido a un submarino, mediante la recreación de un escenario similar al que se presentaría en un hundimiento real.

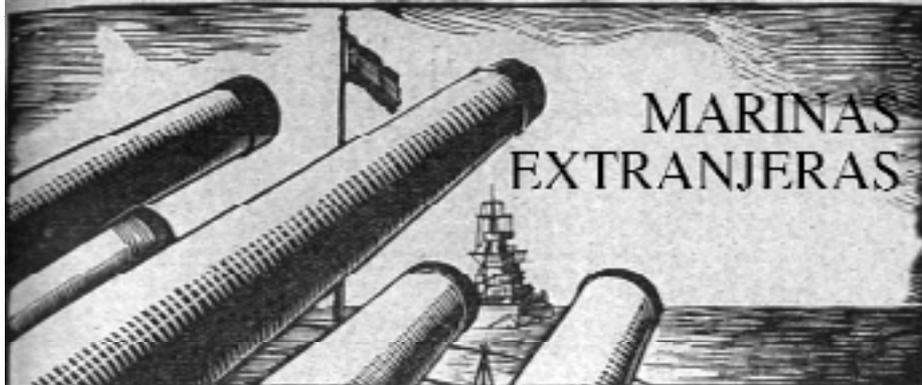
La OTAN también realiza cada tres años un ejercicio de estas características. El último fue el SORBET ROYAL-05, que tuvo lugar en aguas del golfo de Tarento (Italia), donde participaron gran parte de los medios de rescate de submarinos existentes en el mundo, así como varios submarinos, entre ellos el español *Siroco*, acompañado del buque de salvamento *Neptuno*.

(Fotos: D. Quevedo, tomadas el último día del ejercicio).



I. C





Alemania

Retraso en la construcción del EGV.— El Ministerio de Defensa alemán, puede atrasar hasta 2014 la construcción del tercer *Einsatzgruppenversorger*, o buque logístico de apoyo de grupo, por razones presupuesta-



Petrolero *Westensee* de la Marina alemana.
(Foto: L. Díaz-Bedia).

rias. Este anuncio ha enfriado el entusiasmo de las autoridades navales alemanas, que habían solicitado 200 millones de euros para poder tener el buque operativo en el año 2007.

La Marina alemana ha decidido que necesita tres buques de esta clase para poder tener siempre operativo al menos un buque de este tipo.

Por otra parte, el Gobierno federal intenta paliar la deuda del estado, estimada en 35 billones de euros, en el año 2007, de los que de 900 a 2.000 millones saldrán de los recortes al presupuesto de defensa. La Marina tiene previsto retirar a corto plazo su flota de buques de aprovisionamiento y petroleros, por lo que no de no conseguirse estas tres unidades, su capacidad para operar a distancia de la metrópoli se verá seriamente afectada.

La autonomía del EGV es de 45 días, como quedó probado durante la operación realizada para apoyar a las víctimas del *tsunami* en diciembre de 2004, en que la Marina alemana envió a uno de los dos EGV clase *Berlín* de que dispone.

Australia

Construcción del LCS.—La compañía australiana Austal construirá los dos primeros buques *Litoral Combat Ship* para la Marina de los Estados Unidos, dentro del equipo formado por General Dynamics, siendo el presu-

puesto para estos dos primeros buques, denominados *Flight O*, 500 millones de euros.

El diseño ganador presentado por Austal es el de un trimarán, dado que este tipo de buques ofrece una serie de capacidades superiores a la de otros navíos con el mismo desplazamiento. La compañía australiana ya tiene en su haber un trimarán comercial de 127 metros de eslora y 31,6 de manga, el *Benchijigua Express*, capaz de dar 45 nudos de velocidad y actualmente operado por una compañía española.

El LCS es un buque vital para la Marina norteamericana, para hacer frente en el siglo XXI a los riesgos asimétricos en áreas costeras del globo donde la amenaza terrorista es más significativa, evitando así el empleo de buques de mayor tonelaje, como los destructores que actualmente componen la espina dorsal de la Marina norteamericana. Por ello el nuevo buque debe ser rápido, muy maniobrero y configurable para las MW, ASW y SUW, especialmente en este último caso contra lanchas rápidas. Su amplia cubierta de vuelo le permitirá la toma simultánea de dos helicópteros con un amplio hangar para ambos. Aparte de misiles SAM, llevará un cañón de 57 mm.

Modernización de los submarinos.—El primero de los seis submarinos australianos clase *Collins* recibirá un nuevo sistema de combate y torpedos modernizados este mismo año. La instalación del nuevo sistema de combate y del torpedo Mk-48 Advanced Capability está prevista, en el presupuesto de defensa de 2006. Así, los 800 millones de euros del programa de modernización permitirán que este primer submarino, el HMAS *Waller*, y los otros cinco estén al máximo nivel que permite la tecnología actual para submarinos convencionales.

El primer sistema de combate hecho por Raytheon Integrated Defense Systems de Portsmouth, Rhode Island, está siendo integrado con componentes hechos en Australia, así como con sensores de esta nación. El *Waller* estará listo para realizar las pruebas de mar a comienzos de 2007, finalizando la modernización de la serie de seis submarinos en 2010.

Emiratos Árabes Unidos

Adquisición de corbetas.—Los Emiratos Árabes Unidos han encargado dos corbetas más de la clase *Baynunah* a los astilleros Abu



Patrullero *Al Mushra* de la Marina del sultanato de Omán. (Foto: L. Díaz-Bedia).

NOTICIARIO

Dhabi Ship Building, ampliando así la opción inicial para construir cuatro buques con un contrato de 500 millones de euros firmado en diciembre de 2003.

Los astilleros franceses de Construccions Mécaniques de Normandie (CMN), de Cherburgo, diseñaron las corbetas clase *Baynunah*, iniciando la construcción de la primera de ellas en mayo de 2004, el resto, y hasta un máximo de seis, serán construidas en los astilleros de ADSB, dentro del área industrial de Mussafah, en la capital de Abu Dhabi.

El valor total del contrato para la construcción de las seis corbetas se elevará finalmente a 650 millones de euros, de acuerdo con un portavoz de CMN. La primera corbeta, la *Baynunah*, será entregada a la Marina de los EAU en el año 2008; adicionalmente la CMN está proporcionando el apoyo logístico y el adiestramiento necesario a las dotaciones. Estas seis corbetas, capaces de alcanzar 30 nudos de velocidad, serán los mayores buques jamás construidos propulsados por el sistema *water jet*.

Estados Unidos

Programa de construcción de buques.— La Marina norteamericana mantiene una dura controversia con el Congreso para sacar adelante su ambicioso plan de construcciones, siendo el principal punto de fricción el controvertido destructor DD(X), cuyo costo estimado por unidad se eleva a 3.000 millones de euros, con un previsible aumento de otros mil millones debido a los crecientes costos.

Otro programa problemático es el del portaaviones nuclear CVN-21, cuyo costo oficialmente está comprendido entre 14.000 y 16.000 millones de euros, unas dos veces el valor de la precedente serie de la clase *Nimitz*. El presupuesto del año 2006 contempla 800 millones para el CVN-21, y cuatro veces esa suma para los años 2008 y 2009.

El tercer punto conflictivo es el tamaño de la flota. El almirante Mike Mullen, jefe de Operaciones Navales, ha fijado el número de 313 buques como su objetivo, pero para construir ese número la Marina estadounidense



Portaaviones *Nimitz*. (Foto: archivo RGM).

necesitará un sustancial aumento de un 20 por 100 en su presupuesto de construcciones, algo que requerirá convencer al Congreso de que la construcción de buques de guerra es una buena inversión.

Identificado un marinero desaparecido en Pearl Harbor.—Después de 64 años han sido identificados los restos de un marinero desaparecido en combate durante el ataque japonés a la base naval de Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941.

El marinero de 2.^a Warren P. Hickok de Kalamazoo estaba destinado en el minador USS *Sicard* cuando ocurrió el ataque aéreo. Varios miembros del minador, incluido Hickok, fueron enviados para apoyar a la dotación del destructor USS *Cummings*, que se encontraba atracado en las proximidades y que pudo hacerse a la mar sin sufrir bajas durante el ataque; sin embargo, investigaciones posteriores buscando a los desaparecidos llegaron a la conclusión que Hickok podía haber sido alcanzado a bordo del acorazado USS *Pennsylvania*, ya que parte de la dotación del *Sicard* fue enviada también al acorazado durante el ataque, pero informes posteriores no confirmaron esta versión.

En los días posteriores al ataque, varios cuerpos sin identificar fueron enterrados en el cementerio de Nuuanu en la isla de Oahu, entre ellos un marinero desconocido identificado sólo como X-2. Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, el Army Graves Registration Service envió los restos de X-2 a la tumba 731 sección E del Cementerio Memorial Nacional del Pacífico, conocido como Punchbowl, el 9 de junio de 1949. En 2004, un investigador histórico contactó con el Joint POW/MIA Accounting Command (JPAC) en Hawai y sugirió la posibilidad de que los restos que yacían en la tumba 731 fuesen los del marinero Hickok. Los forenses del JPAC fueron capaces de casar esos restos, incluyendo la información odontológica, con los registros médicos y dentales detallados en el historial de marinero, finalizando así este caso.

Interceptado un misil intercontinental.—La Marina norteamericana interceptó y destruyó a finales de noviembre una cabeza de combate cuando se separaba del

misil que la transportaba, derribando así un misil intercontinental por primera vez en la historia.

El destructor lanzamisiles USS *Lake Erie* disparó el misil interceptador que destruyó la cabeza de combate a 100 millas de altitud sobre el Pacífico. Según la Missile Defense Agency (MDA), los misiles balísticos de medio y largo alcance tienen al menos dos etapas, luego la dificultad en este caso del misil interceptador es saber cuál de las dos etapas transporta la cabeza de combate. La prueba fue presenciada por especialistas navales de Alemania, Australia, Holanda, Japón y España, desde la isla de Kauai en Hawai. Otras tres pruebas similares serán realizadas por la MDA en 2006. El destructor *Lake Erie* está equipado con equipos de alta tecnología que le permiten detectar y seguir misiles balísticos intercontinentales, equipos que dotan a otros buques de guerra norteamericanos que patrullan por el mar del Japón, atentos al lanzamiento de algún misil por parte de Corea del Norte, tal y como hiciera en 1998.

Gran carena del portaaviones Carl Vinson.—Los astilleros de Newport News de Northrop Grumman han comenzado la gran carena del portaaviones nuclear USS *Carl Vinson* (CVN-709), bajo un contrato de 1.900 millones de euros. Los astilleros además de reaprovisionar el reactor de combustible nuclear, recorrerán más de 2.300 compartimentos y centenares de sistemas y equipos.

Asimismo se modernizará la cubierta de vuelo con sus catapultas y el sistema de combate, así como la superestructura de la isla, que será reconfigurada para soportar el mástil de la nueva antena. Esta gran carena, con una duración de tres años, será la única que reaprovisione el combustible del buque en sus previstos 50 años de vida. Al finalizar las obras, el buque aún tendrá 23 años de vida operativa.

Nuevo Hawkeye.—La Marina norteamericana y Northrop Grumman han completado la revisión del diseño del avión *Hawkeye* E-2D, nueva versión de este avión AEW basado en portaaviones.

NOTICIARIO

El radar del aparato, ordenador de misión y las estaciones de trabajo han sido cambiados o mejorados, habiendo recibido la compañía Northrop la orden de construir dos prototipos. El primer avión de pruebas estará listo para volar en el año 2007, pero el primero de los 75 aviones E-2D de serie no efectuará su primer vuelo hasta 2011.

Se estrella un helicóptero SH-60B.—Diferentes equipos de rescate exploraron el océano Pacífico, al oeste de Colombia, buscando a los tres tripulantes de un helicóptero SH-60 B *Seahawk*, desaparecido el 14 de diciembre mientras era controlado por la fragata USS *De Wert*, que se encontraba realizando operaciones de interceptación de tráfico de drogas. El helicóptero se encontraba dentro del alcance visual de la dotación de la fragata cuando, por causas desconocidas, se precipitó al agua sin emitir ninguna señal de socorro. La Marina colombiana a su vez envió un avión de patrulla para ayudar a encontrar a los posibles supervivientes, aunque tampoco tuvo éxito.

Afortunadamente el *Seahawk* sólo llevaba la dotación básica: comandante-piloto, piloto y sonarista, dotación que pertenecía a la 48.^a Escuadrilla ASW basada en Mayport, Florida.

El Osprey entrará en servicio en 2007.—El Cuerpo de Marines espera reemplazar su flota de helicópteros, supervivientes muchos de ellos de la guerra del Vietnam, a partir de enero de 2007, gracias a la entrada en servicio del avión MV-22 *Osprey*. Este anuncio fue hecho un mes después que el avión, de motores rotatorios y con un valor de 70 millones de euros por unidad, superase de forma exitosa los últimos test ordenados a raíz de los accidentes sufridos en el año 2000 que costaron la vida a 23 *marines*. Estos accidentes llevaron a una suspensión total de las pruebas durante 17 meses hasta que las causas que los originaron fueron descubiertas y corregidas.

Actualmente la base de Camp Lejeune alberga 25 *Osprey* que se encuentran integrados en una escuadrilla especial de pruebas. Este avión puede transportar más infantes que los helicópteros *CH-46*, a los que inicialmen-

te va a reemplazar, a distancias mayores y de una forma más rápida, por lo que el Cuerpo de Infantería de Marina confía en adquirir 360 aviones de este tipo.

El costo del huracán Katrina.—El paso del huracán *Katrina* el pasado año por las costas del Estado de Luisiana ha costado a la Marina norteamericana 2.500 millones de euros por los daños causados a los diferentes astilleros y a los programas de construcciones en marcha. Esta suma, que deberá ser resarcida si recibe la aprobación del Congreso, servirá para reparar los daños causados a programas específicos, como el de los destructores tipo *DDG-51* y los transportes anfibios tipo *LPD-17*. La mayor parte de ese presupuesto irá a los tres grandes astilleros de Northrop Grumman Ship Systems, ubicados en la costa del golfo de México, y el resto irá a los astilleros menores, que como Textron & Marine Land System, Ocean Technical Services y Swiftships también construyen unidades menores para la Marina estadounidense, como los LCAC de Textron o los patrulleros de Swiftships.

Colisión de dos buques.—Los comandantes de dos destructores que colisionaron cerca de la costa de Florida a finales del pasado verano no serán apartados del mando, de acuerdo con la sentencia del consejo de guerra: «Aunque el Comandante es el último responsable de la seguridad del buque, la cadena de mando no ha perdido la confianza en la habilidad de ambos Comandantes para mandar de una forma eficaz y positiva sus buques».

Un portavoz de la Armada confirmó que los comandantes del USS *McFaul*, capitán de fragata Connors, y del *Winston Churchill*, capitán de fragata *Leavitt*, continuarían en sus destinos hasta finalizar el mando. Normalmente en la Marina de Estados Unidos, los comandantes son automáticamente relevados al sufrir una colisión.

El accidente tuvo lugar el 22 de agosto durante unos ejercicios de adiestramiento previos al desplazamiento operativo de las unidades, integrados en el Grupo de Combate Expedicionario de Nassau, a unas 83 millas al levante de Jacksonville en la costa de Florida.

Nadie resultó herido ni sobrevino una inundación después de la colisión ocurrida a media tarde, pero ambos buques resultaron con daños. El *Churchill* con una brecha de 1,5 por 3 metros en la banda de babor del hangar, una antena dañada y una pérdida del circuito hidráulico. El *McFaul*, más afortunado, sólo sufrió ligeros daños en la amura de estribor.

La investigación hizo resaltar que el adiestramiento requería «un manejo agresivo en las maniobras tácticas de los buques, realizando aproximaciones a corta distancia y a altas velocidades», aunque concluía que «existían acciones que podían haber evitado la colisión».

Francia

Entregado un nuevo buque para buceadores.—La Dirección General de Armamento (DGA) ha entregado a la Marina francesa un nuevo buque para apoyo de operaciones de buceo, bautizado como *Alizé*. Los astilleros de Socarenam en Boulogne sur Mer, en la costa norte francesa, han construido este navío gracias a un contrato de 20 millones de euros de la DGA.

El buque, diseñado para operar de forma autónoma en apoyo de buques de MCM, cuenta con una cámara de descompresión, talleres, espacios para buceadores y una cubierta de vuelo para un helicóptero ligero.

India

Construcción de un submarino nuclear.—La Organización para la Investigación y el Desarrollo de la Defensa (DRDO) y el Centro de Investigación Atómico de Bhabha, otra agencia gubernamental, han completado recientemente las pruebas de tres componentes de Vehículo Tecnológico Avanzado (ATV), un submarino nuclear balístico o SSBN.

El sistema de propulsión, eje y tubos lanzatorpedos han sido desarrollados independientemente y probados. En el próximo paso, dentro de un proyecto de 1.500 millones de euros, la Marina india integrará los tres sistemas y posiblemente el submarino

esté listo para iniciar sus pruebas de mar a mediados de 2007, dos años antes de lo previsto. El sistema de propulsión y el eje principal han sido desarrollados por Larsen & Toubro, una compañía de Bombay. El Centro de Investigación de Bhabha, también en Bombay, ha proporcionado la tecnología nuclear, mientras que la maquinaria ha sido desarrollada por Walchand Hirachand de Pune, bajo la supervisión del DRDO.

Los científicos rusos están ayudando a los indios a desarrollar el reactor en miniatura para el ATV, que proporcionará el vapor necesario a las turbinas, capaz de dar 100.000 CV. El uranio enriquecido del reactor será proporcionado por el gubernamental Proyecto de Materiales Raros de Ratnahalli, cerca de Myosore. El submarino llevará 20 misiles balísticos de cabeza nuclear, 20 torpedos, 10 misiles superficie-aire y el misil antibuque BrahMos.

Israel

Estudio detallado del LCS.—La Marina israelí está estudiando detenidamente el proyecto norteamericano del Litoral Combat Ship, al mismo tiempo que Arabia Saudí. Israel, como reemplazo de sus corbetas y la Marina saudí para sustituir sus buques de superficie más antiguos, aunque de momento no existe ninguna orden de compra.

Cualquier venta del LCS a terceros países ayudaría a conseguir la interoperabilidad con la marina que lo adquiere, al mismo tiempo que reduciría los costos del proyecto para la Marina norteamericana, aunque el Departamento de Defensa considera a este buque como de bajo costo, ya que el precio por unidad no sobrepasa los 200 millones de euros. Los dos primeros prototipos del LCS, construidos por separado por General Dynamics y Lockheed Martín, respectivamente, deberán estar operativos en 2006.

Marruecos

Vía de agua en el LST.—Un buque de guerra marroquí estuvo en apuros el pasado 5 de diciembre en aguas norteamericanas,



LST marroquí *Sidi Mohammed Ben Abadía*. (Foto: D. Quevedo Carmona)

pero llegó a puerto seguro gracias a la ayuda prestada por el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos.

El *Sidi Mohammed Ben Abadía*, ex USS *Bristol County* (LST 1198), que fue transferido en 1994 por los Estados Unidos a Marruecos, cuando se encontraba navegando a 60 millas de Puerto Rico tuvo una entrada de agua en la sala de máquinas. Después de una llamada de socorro, recibida por el sistema Automated Mutual-Assistance Vessel Reseue, dos helicópteros del US Coast Guard, tres buques guardacostas y tres navíos mercantes llegaron hasta la situación del *Sidi Mohammed*, para ayudar a los marroquíes. Los helicópteros del guardacostas arriaron tres bombas de achique, que fueron usadas por la dotación para controlar la inundación, mientras que un *cutter* del Coast Guard norteamericano escoltaba al LST hasta el puerto de San Juan, permaneciendo en él realizando las reparaciones pertinentes hasta el 9 de diciembre.

Reino Unido

Construcción de un buque para las Malvinas.—Los astilleros England del VT Group en Portsmouth están construyendo un nuevo patrullero OPV (*offshore patrol vessel*), que tiene una particularidad: no será vendido, sino alquilado a la Marina británica. El Ministerio de Defensa de Su Majestad pagará 50 millones de euros por alquilar a los astilleros este buque de 81 m, bautizado HMS *Clyde*, que patrullará el Atlántico sur con base en Port Stanley, en las islas Malvinas.

Inicialmente el contrato es por cinco años, pero puede ser ampliado *sine die*. Aunque la dotación será de la Marina británica, la compañía VT propietaria del buque será la responsable del mantenimiento logístico y de proporcionar los apoyos necesarios, garantizando 282 días de operatividad en la mar, sin necesidad de entrar en dique seco en estos cinco años.

El *Clyde*, a partir de su entrada en servicio, reemplazará a los dos buques que actualmente patrullan las aguas de las Malvinas,

contando con una cubierta de vuelo que permite la toma de un helicóptero tipo *Merlin*. Además de su dotación de tan sólo 40 personas, cuenta con alojamientos para 18 Royal Marines.

Rusia

Adquisición de vehículos de rescate.—El Ministerio de Defensa ruso comprará dos vehículos submarinos operados remotamente o ROV, similares a los *Scorpio 45* utilizados por la Marina británica en agosto del pasado año para rescatar el minisubmarino ruso AS-28 atrapado en el Pacífico cerca de las costas de la península de Kamchatka a 200 m de profundidad.

El almirante Víctor Fyodorov, comandante de la Flota del Pacífico, comunicó oficialmente que el ministro de defensa ruso Sergei Ivanov autorizó personalmente la compra de los ROV. Conjuntamente con los *Scorpio*, el Ministerio de Defensa adquirirá la tecnología necesaria para hacer estos equipos compatibles con los medios de rescate rusos.

Singapur

Adquisición de dos submarinos.—La Marina de Singapur comprará dos submarinos convencionales más a Suecia, según un comunicado del Ministerio de Defensa de este estado asiático.

El acuerdo, que incluye un paquete logística y cursos de adiestramiento en Suecia para las dos dotaciones, contempla la modernización de dos submarinos diésel-eléctricos de 1.100 toneladas clase *Vastergotland*, los *Vastergotland* y *Halsingland*, incluyendo la modificación necesaria para operar en aguas tropicales. La compañía sueca Kockums prevé que ambos submarinos estén listos para entrar en servicio en el año 2010, para reemplazar a los ya obsoletos submarinos clase *Sjoormen*, actualmente en servicio en la Marina asiática y que fueron adquiridos entre 2000 y 2004 como paso previo para construir una flotilla de submarinos.

El *Vastergotland* y el *Halsingland* fueron construidos por Kockums para entrar en servicio en 1987-88, respectivamente, y habían sido dados de baja en la Marina sueca hace un año.

J. M. T. R.





El Día Marítimo Internacional

El pasado día 29 de septiembre, la Organización Marítima Internacional (OMI) celebró en su sede habitual de Londres el Día Marítimo Mundial, bajo el lema «El transporte marítimo internacional, vehículo del comercio mundial», con el que se pretende resaltar la gran importancia del transporte marítimo como base del comercio internacional y de la economía mundial.

La OMI recordó que más del 90 por 100 del comercio mundial se transporta por mar, siendo casi imposible cuantificar en términos monetarios el valor del comercio mundial transportado por ese medio, aunque la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) calcula que los buques mercantes contribuyen a la economía mundial con unos 380.000 millones de dólares por concepto de fletes, lo cual equivale aproximadamente al 5 por 100 del comercio mundial total.

Subraya la OMI que el transporte marítimo es el pivote de la economía mundial y que sin él el comercio intercontinental, el transporte a granel de materias primas y la importación y exportación de aumentos y bienes manufacturados económicamente asequibles sería sencillamente imposibles. La flota mundial actual se encuentra registrada en más de 150 naciones y emplea a más de un millón de marineros de prácticamente todas las nacionalidades.

Así, en enero de 2005 la flota mercante mundial contaba con 46.222 buques que en total sumaban 597.709.000 t brutas, estando la gran mayoría de esa flota integrada por buques de carga general (18.150), buques tanque (11.356), graneleros (6.139), buques de pasaje (5.679) y portacontenedores (3.165), quedando un resto de 1.733 de buques de otro tipo de los reseñados.

En el acto conmemorativo, los altos dignatarios de la OMI expresaron su confianza en que estas cifras, mantenidas o incrementadas, constituyan uno de los auténticos retos del futuro.

J. C. P.

Noticias de Buquebús España

La compañía naviera Buquebús España presentó el nuevo catamarán *Avemar Dos*, que desde el pasado 1 de noviembre opera en la línea Algeciras-Ceuta.

El buque, construido en los astilleros australianos Austal Ships, tiene las siguientes características: 82,3 m de eslora, 23 m de manga, tonelaje de 5.500 GT, y propulsión con cuatro motores diésel MTU 20V1163TB73L y cuatro turbinas de propulsión de agua KaMeWa; su velocidad de crucero es de 38 nudos. La capacidad es de 870 pasajeros, 175 vehículos tipo turismo y 120 m lineales de carga rodada pesada.



Catamarán *Avenir Dos*. (Foto: Buquebús España).

Comenzó su vida operativa con la naviera Star Cruises de Singapur en la línea entre el puerto malayo de Butterworth y la isla malaya de Langkawi, en el mar de Andaman. Posteriormente, y operado por la naviera P&O European Ferries, ha trabajado, entre otras, en la línea del canal de la Mancha entre Portsmouth y Cherburgo con el nombre *Super Star*. Ha sido adquirido en propiedad por Buquebús para sustituir al *Patricia Olivia*.

El buque operará normalmente con cinco rotaciones diarias, manteniendo los horarios habituales de la compañía.

Proyecto ATMOS para transporte marítimo de corta distancia

La Comisión Europea tiene entre sus iniciativas principales las denominadas «autopistas del mar» para mejorar las conexiones del transporte marítimo de corta distancia (SSS Short Sea Shipping).

Dentro de estos proyectos se incluye el denominado ATMOS (Atlantic Area Motorway of the Sea). Se corresponde con una de las cuatro «autopistas» definidas en el proyecto n.º 21 de las directrices sobre la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T Guidelines: Transeuropean Transport Network

Guidelines), la autopista de Europa occidental que une España y Portugal por el arco atlántico con el mar del Norte y mar de Irlanda.

ATMOS está liderado por el Ente Público Puertos de Galicia y cuenta como socios a las autoridades portuarias de Gijón y bahía de Algeciras, Administración de Puertos del Duero y Leixoes (Portugal), Administración del Puerto de Sines (Portugal), Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle (Francia) y Puerto de Cork (Irlanda).

Además, como participantes asociados, se integran: Naviera Alvargonzález, Euro Ferries Limited, Puerto de Waterford (Irlanda), Puerto Autónomo de Burdeos (Francia), empresa pública Puertos de Andalucía, Associated British Ports y la empresa Portel Servicios Telemáticos.

El objetivo principal del proyecto ATMOS es mejorar la cohesión socioeconómica en el espacio atlántico. Para ello se espera una mejora del conocimiento y de las posibilidades del transporte marítimo dentro del ámbito geográfico de los socios, un incremento del volumen de mercancías transportadas por vía marítima y la creación de oportunidades para nuevas líneas tipo SSS que puedan integrarse en las autopistas del mar. Paralelamente, se espera lograr una mejora de

NOTICARIO

la calidad medioambiental, aumentar la seguridad y reducir los accidentes en carretera y descongestionar del tráfico pesado de camiones las vías de comunicación terrestre europeas.

El proyecto ATMOS está coordinado con el Proyecto Placa (Preparación de líneas de ámbito corto sostenible, Sustainable Short Sea Shipping 4S); Placa está liderado por la Autoridad Portuaria de Gijón y cuenta prácticamente con los mismos socios que ATMOS más la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Feria internacional de la Industria Naval «Navalia»

El Instituto Ferial de Vigo ha anunciado la celebración de la Feria Internacional de la Industria Naval «Navalia», que tendrá lugar entre los días 23 y 25 de mayo de 2006 en los pabellones de Cotogrande.

La feria pretende reunir a profesionales de la industria naval para dar a conocer la potencialidad del sector naval local y regional, ya que en Galicia se concentra la mitad de los astilleros y de las industrias auxiliares de este sector español. También pretende crear oportunidades de contacto y negocio entre los visitantes al certamen.

Inicialmente se calcula la participación de más de 100 expositores, procedentes de 30 países y con una estimación de 6.000 visitantes profesionales.

En la feria se integrarán expositores procedentes de los subsectores de la construcción naval, servicios de ingeniería, servicios marítimos, instituciones y entes públicos, autoridades portuarias, seguridad marítima y asociaciones.

Nueva compañía naviera

El grupo naviero Buquebús continúa con su estrategia de expansión en España y para ello ha constituido la Compañía Naviera del Estrecho.

La nueva empresa estará dedicada a la comercialización de los servicios de transporte marítimo de mercancías, en régimen de carga rodada, en las líneas marítimas del Estrecho.

La empresa se incluye dentro de la unidad Buquebús Cargo de la compañía naviera. En Buquebús Cargo se encuentra ya la compañía MedSeaWays, que mantiene una alianza estratégica con la compañía Lauro Shipping Italia y que opera la línea entre Tarragona y el puerto italiano de Savona Vado. Además, MedSeaWays ha llegado a un acuerdo, a mediados de noviembre, con la compañía italiana Grandi Navi Veloci (Grimaldi Lines) para operar en la línea Barcelona-Génova con los buques *Ocean Trailer* y *Fantastic*, que admiten carga rodada y contenedores de 40 y 20 pies. Todas estas líneas se incluyen en la estrategia de transporte de la Unión Europea de las autopistas del mar (Short Sea Shipping SSS), diseñada para liberar de tráfico pesado las carreteras europeas.

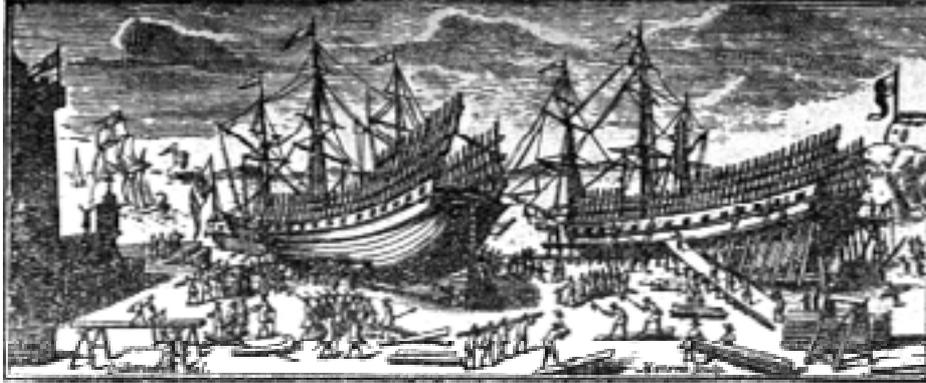
Actividades de la naviera flota Suardíaz

La naviera Flota Suardíaz ha retomado su relación con el grupo PSA-Citroën al ser la seleccionada para el transporte de 40.000 vehículos al año entre el puerto mediterráneo francés de Fos y el turco de Derince, en el mar de Mármara.

Suardíaz está también operando, desde el 1 de noviembre, una línea entre Zeebrugge y Vigo para transportar vehículos de la marca Ford con destino al norte de España. El objetivo de este tráfico es llegar a mover 20.000 vehículos al año. La naviera tiene concesión en las instalaciones viguesas de Bouzas hasta 2016, y hasta el pasado 1 de enero mantuvo, compartida con la noruega United European Car Carrier UECC, la línea Vigo-Saint Nazaire para el transporte de vehículos del grupo PSA Peugeot Citroën a Francia y de remolques con piezas para la construcción de automóviles en la fábrica viguesa del grupo; esta línea fue adjudicada a Transmediterránea a primeros de año. Flota Suardíaz cuenta con una moderna flota de buques tipo ro-ro, entre ellos los construidos en los astilleros vigueses de Hijos de J. Barreras, como *Bouzas*, *Gali-cia*, *L'Audace*, *Suar Vigo*, *La Surprise*, *Gran Canaria Car* y *Tenerife Car*.

A. P. P.

[Enero-feb.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Entrega del buque congelador *Maranda Sexto*

Recientemente Astilleros de Huelva ha entregado la última serie de buques pesqueros correspondientes a una serie de construcciones cuyos nombres van desde el *Marenda Primero* al *Marenda Sexto*.

Se trata por tanto de buques pesqueros de tipo arrastrero congelador con rampa a popa provistos para la pesca con tangones del camarón.

Los buques, incluyendo su equipo y maquinaria, se han construido de acuerdo y bajo la supervisión del Bureau Veritas y cumplen con los requerimientos del país de bandera para pesca de altura.

Las características principales del buque son: eslora total, 30,60 m; eslora entre perpendiculares, 25,20 m; manga de trazado, 7,9 m; puntal a la cubierta principal 3,5 m; puntal a la cubierta superior 5,6 m; calado de proyecto, 3,45 m; tripulación, 14 personas; arqueo, 149 TRB.

J. C. P.

Astilleros Naval Gijón

El consorcio de empresas Astilleros Asturianos ha sido el comprador de los astilleros Naval Gijón, S. A. (NAGISA). El consorcio está integrado inicialmente por seis empresas: Astillero Hijos de J. Barreras, Construcciones Navales Paulino Freire, Construcciones Navales Santodomingo, Astilleros de Huelva, Astilleros Balenciaga y Astilleros Zamakona.

NAGISA pertenecía hasta ahora a la sociedad estatal PYMAR (Pequeños y Medianos Astilleros en Reconversión); PYMAR vende las acciones de la empresa pero continúa siendo la propietaria de los terrenos.

Naval Gijón tiene en construcción un quimiquero de 183 m de eslora, peso muerto de 35.000 t y capacidad para 42.000 m³ de productos químicos; su casco fue construido en los astilleros ucranianos de Zaliv y en el mes de agosto fue remolcado a Gijón, donde se termina su armamento para ser entregado en 2006.

También ha comenzado la construcción de cuatro portacontenedores de 35.000 t de peso muerto y capacidad de 760 TEUs para el armador alemán Kornrowski Group.



Volcán de Tauce. (Foto: A. Ortigueira).

Botadura de un nuevo ferry para el Grupo Armas

El astillero Hijos de J. Barreras, de Vigo, botó el pasado 1 de diciembre el ferry *Volcán de Taburiente* para la Naviera Armas.

El buque es el cuarto de los encargados por la naviera canaria al astillero vigués. El pedido total de Armas para la renovación de su flota es de seis buques por un total de 375 millones de euros.

Hasta ahora han sido entregados los *Volcán de Tindaya*, de 78 m de eslora en 2003, y los gemelos *Volcán de Tamasite* y *Volcán de Timanfaya*, de 143 m de eslora, en 2004 y 2005, respectivamente. Con anterioridad, en 1995, Barreras construyó los *Volcán de Tauce* y *Volcán de Tejada* para la naviera.

Las características principales del nuevo buque son: 131 m de eslora, 21 m de manga y dos grupos propulsores con un total de 26.000 CV que le permiten una velocidad máxima de 25 nudos. Su capacidad es de 650 pasajeros, 224 turismos y 31 trailers. El coste de esta construcción ha sido de 55 millones de euros.

Factorías Vulcano

El 16 de noviembre tuvo lugar en los astilleros Factorías Vulcano de Vigo la botadura del quimiquero *Dattilo M* para el armador italiano Augusta Due S. R. L. Éste es el segundo buque de la serie de dos construidos por Vulcano para el mismo armador; el primero, *Filicudi M*, fue entregado en febrero del presente año.

Las características de los buques son: 21.300 TPM, 161 m de eslora total, 23 m de manga, motor principal MAK de 8.100 kW. con velocidad de 15 nudos y capacidad para 25.000 m³ de productos. El valor de construcción de cada uno de los buques es de 45 millones de euros.

Los buques son empleados para el transporte de productos químicos y petrolíferos desde Libia a Turquía.

El astillero anunció en el mismo acto la construcción de un buque de similares características para un armador chileno, con lo que asegura su carga de trabajo hasta mediados de 2007.

A. P. P.

PUERTOS

El puerto de Cádiz implanta un sistema de identificación automática de buques

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz ha puesto en marcha un novedoso instrumento que aumentará la seguridad de la navegación marítima en aguas de la bahía gaditana. Se trata del llamado «Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS)», un dispositivo creado para evitar la colisión entre buques y cuya instalación en tierra abre un nuevo campo de aplicaciones en el ámbito de la señalización marítima y ayudas a la navegación.

Este sistema permitirá que el equipo del barco pueda transmitir automáticamente a ciertos intervalos de tiempo información sobre su identificación, posición, rumbo y velocidad, lo que permite conocer a cada buque la posición de los que están en su proximidad presentándola sobre la pantalla.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha declarado obligatoria la implanta-

ción progresiva del uso de dispositivo AIS en los buques.

La puesta en marcha de este sistema prevé la instalación de una estación base en el Centro de Control de Servicios del Puerto (ubicado en el edificio de la Estación Marítima en la dársena de Cádiz), así como de un emisor en una de las boyas de la bahía. Dicha estación base permitirá visualizar en el Centro de Control de Servicios la posición de los buques equipados con AIS que naveguen en un área de 30 millas alrededor del puerto de Cádiz.

El proyecto se encuadra dentro de las actividades de innovación tecnológica desarrolladas por el ente público Puertos del Estado, que en esta ocasión, junto con el Instituto Portuario del Transporte Marítimo de Portugal, ha dispuesto la instalación de una red de dispositivos AIS en la costa atlántica de la Península. El proyecto está financiado con fondos comunitarios Interreg III-A.



Puerto de Cádiz. Fotografía del libro *Historia de la Navegación Comercial Española*. Tomo I, de Elena Ruiz Romero de la Cruz. Editado por el Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, Madrid 2004.

NOTICARIO

Listas las terminales del nuevo servicio marítimo

La empresa pública Puertos de Andalucía ha entregado al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz las tres terminales marítimas para usuarios, con lo que se da el último paso para la implantación de las infraestructuras necesarias de cara a la puesta en marcha del nuevo servicio marítimo de transportes, que entrará en funcionamiento tras las fechas navideñas, después del periplo vacacional.

Las tres terminales están emplazadas en los tres puntos de origen y destino del nuevo servicio marítimo. Esto es, Cádiz, en el muelle Reina Victoria, Rota, en el puerto deportivo, y en El Puerto de Santa María, en la antigua lonja, habiéndose iniciado en estos días la campaña informativa y divulgativa del nuevo servicio, con especificación de los horarios de funcionamiento de los catamaranes que cubren una serie de desplazamientos desde primeras horas de la mañana hasta últimas de la tarde.

J. C. P.

Puerto exterior de La Coruña

La Unión Europea ha comunicado la concesión de ayudas por un valor de 257,5 millones de euros para la construcción del puerto exterior de La Coruña. La Secretaría General de la Comisión Europea firmó el pasado 14 de diciembre la concesión de la citada ayuda.

El proyecto del nuevo puerto, situado en las inmediaciones de punta Langosteira, fue adjudicado a finales de 2004 a la Unión Temporal de Empresas (formada por Dragados, Drace, Sato y Copasa) con un presupuesto de adjudicación de 429 millones de euros.

A esta cantidad hay que sumar otra de 201 millones de euros para acondicionamiento de los accesos, desmontaje de la terminal petrolera, traslado actual de empresas y otras obras complementarias.

El puerto exterior es una actuación fundamental para el desarrollo del puerto de La Coruña, y de la propia ciudad; su plazo de ejecución es de seis años y medio.

El proyecto incluye, principalmente, la

construcción de un dique de abrigo de 3.360 m de longitud total y tres alineaciones, y un contradique de 579 m, que conforman una dársena de 230 hectáreas de agua abrigada y una anchura de bocana superior a los 850 metros.

Puerto seco en el área Ferrol-La Coruña

La necesidad de un transporte intermodal adecuado, en el que se integren las posibilidades de transporte marítimo, transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y, en menor medida, transporte aéreo, ha sido decisiva para el desarrollo de las instalaciones denominadas «puertos secos».

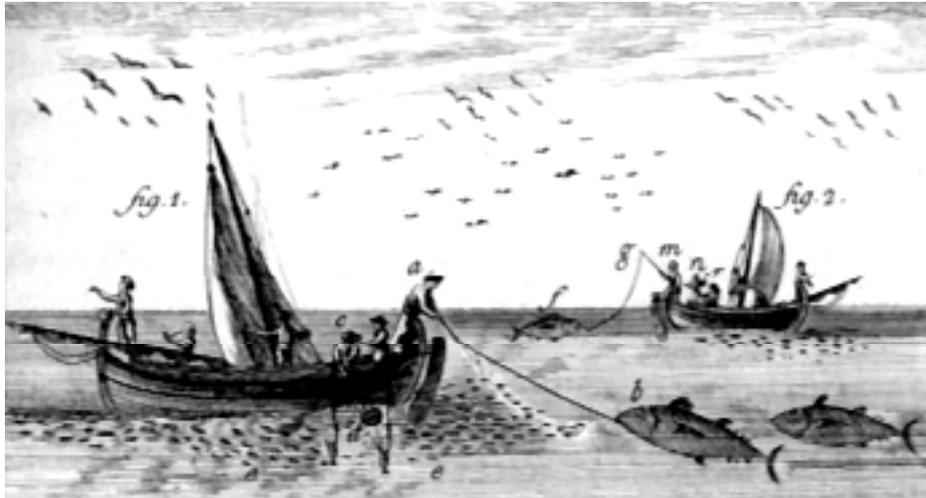
Algunas de estas áreas se desarrollan como plataforma de apoyo a instalaciones portuarias próximas, permitiendo que crezca en ellas el tráfico marítimo sin estar restringidas por falta de superficie de almacenamiento o por falta de terrenos para el asentamiento de empresas.

Éste es el caso del área Ferrol-La Coruña. Ambos puertos están en fase de crecimiento, con la ampliación de sus instalaciones: Ferrol ya tiene terminada la primera fase de la zona de Caneliñas, y La Coruña está construyendo su puerto exterior.

Sin embargo, para conseguir un desarrollo total de las instalaciones portuarias se ha estudiado la creación de una zona logística tipo «puerto seco», que serviría de apoyo a los dos puertos marítimos. El estudio prevé el asentamiento de unas trescientas empresas con unos seis mil puestos de trabajo. El diseño a seguir es similar al que se está empleando en la creación de la zona logística de Salvaterra que, situada a 30 km de Vigo, se convertirá en una expansión de la capacidad de transporte del puerto vigués.

Para ello se está a la búsqueda de una superficie de terreno, cercana a los seis millones de m², en posición equidistante de los dos puertos del norte de Galicia. En un primer estudio se ha identificado la zona de Begonte, a 70 km de La Coruña y 80 km de Ferrol, como posible zona para la instalación del puerto seco, ya que además cuenta con buenas comunicaciones terrestres y ferroviarias.

A. P. P.



MARINA DE PESCA

Los países de la Unión Europea sin acuerdo sobre el Mediterráneo

Los ministros de Pesca de la Unión Europea siguen sin alcanzar un acuerdo sobre las normas para regular la pesca en el mar Mediterráneo, que España por su parte estaba dispuesta a aprobar, siendo por tanto la segunda vez en tres meses que las propuestas de la Unión Europea no conseguían los apoyos suficientes para ser efectivas.

Francia e Italia fueron los países que obstaculizaron un acuerdo, respaldados por otros estados costeros, Polonia, Grecia, Eslovenia, Portugal y Chipre, mientras que España era partidario de aprobar una normativa. En este sentido, la ministra española de Agricultura y Pesca afirmó que la propuesta para regular la pesca en el Mediterráneo, que no ha sido consensuada por la UE, «recogía todas las aspiraciones españolas por lo que el Gobierno español hubiera votado a favor».

El Consejo de Pesca comunitario decidió interrumpir y posponer a otra reunión la votación de una normativa que establece limitaciones en las artes pesqueras y en las tallas de



(Foto: M. M. J.).

NOTICARIO

los peces capturados en aguas mediterráneas, ante la falta de acuerdo sobre las últimas propuestas de compromiso de la Comisión.

Rechazo del sector atunero a la liberalización de los mercados

El sector de los fabricantes de conservas a través de Anfaco y los armadores que se dedican a este tipo de capturas han lanzado una seria advertencia a las administraciones española y comunitaria sobre los riesgos para ambos sectores que puede entrañar la posible eliminación de aranceles y la reducción de los mismos a unos mínimos para las importaciones de este tipo de productos.

Para el secretario general de Anfaco el impacto negativo de este tipo de medidas se podría traducir en unas pérdidas de unos dos mil millones de euros en los próximos años y graves riesgos para el empleo en el conjunto del sector, lo que afectaría fundamentalmente a Galicia, donde se concentra la mayor parte de la actividad, ya que el número de empresas que operan en el sector supera el centenar.

Se teme la invasión de terceros países, especialmente de Tailandia por sus bajos costes de producción, por lo que Anfaco reclama que la UE fije los techos a las entradas sin aranceles o con aranceles muy bajos.

Refuerzo de la colaboración pesquera entre España y Marruecos

España y Marruecos pondrán en marcha en los próximos meses una serie de medidas de colaboración en materia pesquera de acuerdo con los compromisos suscritos el pasado mes de noviembre entre la ministra española de Agricultura, Pesca y Alimentación y su colega marroquí durante su viaje a Rabat.

El nuevo compromiso supone, entre otras medidas, el desarrollo de una campaña de prospección en aguas de Marruecos, ya iniciada, e igualmente está prevista la realización de otras dos campañas experimentales por parte de barcos comerciales para complementar la campaña que lleva a cabo el barco oceanográfico *Vizconde de Eza*, siendo el

objetivo de ese compromiso el de lograr un mayor conocimiento de la situación de los recursos en dichas aguas de cara a la aplicación en el desarrollo del acuerdo pesquero, donde se han establecido inicialmente importantes limitaciones para la captura de gambas y cefalópodos.

En el mismo marco de colaboración, España se ha comprometido a aportar 900 millones de euros en materia de formación marítima pesquera. De esa cifra, unos 500 millones se destinarán a la compra de simuladores de navegación en Alhucemas, así como para el equipamiento del centro de formación ubicado en el puerto de Larache. Finalmente, la Administración pesquera española se compromete a movilizar 400 millones de euros para el desarrollo de nuevas iniciativas para la mejora de la calidad y la promoción de los productos.

J. C. P.

Acuerdo de pesca entre la Unión Europea y Gabón

La Unión Europea y Gabón han firmado un nuevo acuerdo de pesca que estará en vigor hasta el 2 de diciembre de 2011.

El acuerdo se circunscribe a la pesca del atún, y no se han renovado las licencias para camarones y cefalopodos hasta ahora autorizados.

Respecto a los atuneros, se permiten sólo 40 licencias, de las que 22 son para buques españoles (doce atuneros cerqueros y 10 atuneros palangreros).

El acuerdo incide en la conservación y gestión sostenible de los recursos pesqueros, en la creación de puestos de trabajo para los marineros de la región, en el refuerzo del control de las actividades pesqueras y en la cooperación científica en el sector pesquero.

La Unión Europea efectuará una contribución financiera de 860.000 euros anuales, de los que el 60 por 100 se empleará para apoyo de la política local pesquera. El tonelaje anual autorizado es de 11.000 toneladas y los armadores de los atuneros deberán añadir un canon de 35 euros por tonelada al precio de la licencia.



Acuerdo de pesca entre la Unión Europea y Comores

La Unión Europea y la República Islámica de las Islas Comores han firmado un nuevo acuerdo de pesca que estará en vigor hasta el 31 de diciembre de 2010. El anterior acuerdo estaba en vigor desde 1988 con sucesivas adaptaciones.

El acuerdo se circunscribe a la pesca del atún y está en línea con las medidas aprobadas dentro de la Comisión del Atún en el océano Índico (Indian Ocean Tuna Commission, IOTC, como organización regional responsable de estos temas.

El acuerdo incide en la conservación y gestión sostenible de los recursos pesqueros, en la creación de puestos de trabajo y mejora de los ingresos, y en la mejora de la seguridad alimentaria y reducción de la pobreza.

El acuerdo permite posibilidades de pesca para un total de 57 buques (frente a los 65 autorizados en el acuerdo anterior), 40 cerqueros atuneros y 17 palangreros.

La Unión Europea efectuará una contribución financiera de 2.340.000 euros por el total de los seis años. El 60 por 100 de esta aportación se empleará para apoyo de la política local pesquera. Además, los armadores de los buques autorizados deberán pagar una licencia anual de 3.375 euros los cerqueros y 2.065 euros los palangreros.

Estudio de los caladeros marroquíes

Dos buques arrastreros españoles, los pesqueros *Nuevo Farruco* y *Myrdoma*, son los participantes en una nueva campaña de estudio de caladeros en aguas de Marruecos. Esta campaña es complementaria de la realizada por el buque oceanográfico *Vizconde de Eza* en la misma zona el pasado año.

La campaña parte del proyecto entre la Unión Europea y Marruecos para el estudio de los caladeros de este país.

Los buques realizarán una campaña de pesca experimental, en aguas atlánticas de Marruecos, entre Casablanca y Agadir, para capturar granadero, merluza, escualos y carabineros en profundidades entre 800 y 1.500 metros.

El proyecto está dirigido básicamente para comprobar la posible rentabilidad de esta modalidad de pesca en la zona, para lo que será necesario superar la cifra de 3,5 toneladas de capturas por buque y día de las especies mencionadas.

La finalización de la campaña está prevista para febrero de 2006.

A. P. P.



Concierto extraordinario de Navidad por la banda sinfónica de Infantería de Marina de Madrid, dirigida por el teniente coronel Agustín Díez Guerrero, el pasado 21 de diciembre de 2005 en el Cuartel General de la Armada. (Foto: ORP, Armada).



Cultura Naval

«LA ARMADA Y LA DEFENSA EUROPEA»

El Observatorio Europeo de Seguridad y Defensa, en colaboración con el Instituto de Cuestiones Internacionales y Política Exterior, INCIPE, han organizado el pasado 14 de diciembre, en la sede madrileña de este último, una jornada sobre «La Armada y la Defensa Europea», a la que asistieron numerosos mandos del Estado Mayor de la Armada, entre otros el AJEMA, almirante general Sebastián Zaragoza; el 2.º AJEMA, almirante Fernando Armada; almirantes, generales, jefes y oficiales de los tres Ejércitos y de la Guardia Civil, así como agregados militares, autoridades, empresarios y representantes de organizaciones afines a la Marina de guerra y la Defensa.

En nombre de INCIPE, dio la bienvenida al acto su secretario general, Vicente Garrido, haciendo la presentación del mismo Luis Solana, presidente del Observatorio Europeo de Seguridad y Defensa, quien en su breve alocución llamó la atención sobre la importancia que tienen para la Armada los volunta-



El secretario general de Política de Defensa, almirante general F. Torrente, con el AJEMA, almirante general S. Zaragoza. (Foto: ORP, Armada).

CULTURA NAVAL

rios reservistas, presentando a continuación al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, que inauguró el turno de intervenciones con el tema «La Armada ante los nuevos retos», en el transcurso del cual hizo una exposición de los retos y los medios con que cuentan nuestras fuerzas navales para respaldar la política exterior española.

El contralmirante Fernando Lista Blanco, presidente del Grupo de Trabajo del Comité Militar de la Unión Europea; el vicealmirante José A. Saiz Rozas, comandante de Cuartel General Marítimo de Alta Disponibilidad (OTAN), y el vicealmirante Juan C. Muñoz-Delgado, almirante jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada fueron los responsables del resto de intervenciones, en las que hicieron un repaso de la complejidad que entraña la política defensiva de una Europa compuesta por veinticinco miembros, y que además cuenta con la existencia de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, a la que pertenecen la mayoría de los países que componen la Unión y la primera potencia marítima mundial, los Estados Unidos, así como el freno habido a la

rollarse alternativas de cooperación y coordinación entre los estados miembros y las organizaciones existentes, para hacer frente al terrorismo, los desastres ecológicos y el crimen organizado, como principales amenazas existentes en la actualidad para la paz y estabilidad europeas.

Jesús Arce, director comercial de Navantia, entidad patrocinadora del acto, intervino para desarrollar el tema «La Proyección Internacional de la Construcción Naval Española», en la que se centró en la labor, logros y perspectivas de la constructora estatal y en la importancia que supone para la misma el respaldo y desarrollo de la Marina española.

Clausuró la jornada el almirante general Francisco Torrente, secretario general de Política de Defensa, quien habló del compromiso y la importante aportación que viene realizando España a la política europea e internacional en materia de defensa en general, y en particular a la presencia de nuestra Armada en las misiones de carácter internacional que le han sido encomendadas.

M. M.



De izquierda a derecha: el vicealmirante Sainz Rozas, Luis Solana y el vicealmirante Muñoz-Delgado.
(Foto: ORP, Armada).

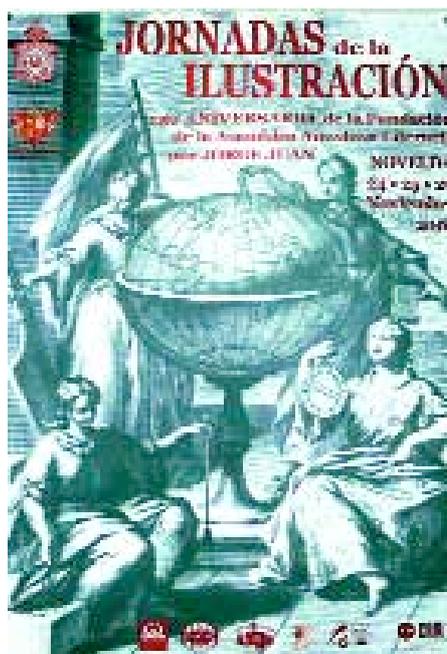
ASAMBLEA AMISTOSA LITERARIA. 250 ANIVERSARIO EN NOVELDA

Con gran expectación han venido desarrollándose en Novelda las «Jornadas de la Ilustración» que, con motivo del 250 Aniversario de la Fundación de la Asamblea Amistosa Literaria por Jorge Juan y Santacilia, han contado con un extenso programa de actos.

A lo largo de tres jornadas (24, 25 y 26 de noviembre) desfiló por la ciudad un gran número de especialistas en los diversos temas que configuran una época tan interesante como es el siglo XVIII, los cuales aportaron los detalles de sus últimas investigaciones, así como la difusión que en la actualidad están experimentando las publicaciones relacionadas con esta época, que merece recordarse fue el siglo de máxima expansión del Imperio español.

Durante el primer día tuvo lugar, a las 2000 horas en el Salón Mediodía del Casino de Novelda, el comienzo de las Jornadas, las cuales fueron presentadas por Pau Herrero y Jover, cronista de Novelda y correspondiente de la Real Academia de Cultura Valenciana, quien dio la bienvenida a los presentes en nombre de la Asamblea Amistosa Literaria y declaró abiertas las Jornadas, agradeciendo en primer lugar al excelentísimo ayuntamiento su importante colaboración en apoyo de los actos, así como a las diversas entidades que hicieron posible la realización de las mismas, como la Caja de Ahorros del Mediterráneo, Mármol de Alicante A. C. V., Uva de Mesa Embolsada Vinalopó, Carmencita, Casino de Novelda y Amics de la Cultura. A continuación tuvo lugar la presentación del libro *Trascendencia Científica de Jorge Juan y Santacilia* publicado por Edicions Locals, y debido a la pluma del autor ilicitano Diego García Castaño y que estuvo presentado por el doctor en Matemáticas y catedrático de la Universidad de Alicante Germán Torregrosa Gironés, el cual glosó la obra añadiendo que era la primera que presentaba de una manera didáctica la ciencia aplicada empleada por Jorge Juan. Al acto asistieron el alcalde de Novelda, miembros de la corporación y representantes de las diversas entidades empresariales, financieras y culturales de la ciudad.

En la siguiente tarde, y también en el mismo lugar y hora, se llevó a cabo la



primera mesa redonda, que estuvo presidida por el vicepresidente de la Asamblea, Manuel Becerra, siendo moderada por el editor y librero, miembro de la Asamblea, Augusto Beltrá Jover, quien presentó a los ponentes y en primer lugar a Manuel Torregrosa, decano de los asambleístas de la localidad, el cual dio las gracias a los intervinientes por su presencia en estos tan importantes actos.

En primer lugar intervino el historiador y académico Carlos Martínez Shaw, con una amplia exposición sobre el Imperio Español en el siglo XVIII. A continuación tomó la palabra Manuel Martínez Prieto, capitán de navío, quien reivindicó la figura de Antonio de Ulloa. Seguidamente Jorge Juan Guillén, coronel de la Armada y secretario de la A. A. L., realizó un recorrido histórico de la Asamblea.

La tercera y última jornada se abrió con la celebración de la reunión ordinaria de la Asamblea Amistosa Literaria en la finca de

CULTURA NAVAL

«El Fondonet», casa solariega de Jorge Juan y Santacilia, la cual fue presidida por el vicepresidente de la misma, Emilio Becerra. En ella y a propuesta de la Asamblea local, el alcalde de Novelda fue nombrado Asambleísta Honorario. Desde el año 1995 tres han sido los alcaldes de la localidad honrados con la pertenencia a la Asamblea.

Terminado el acto se giró una visita turística que abarcó el castillo de la Mola, el santuario de Sta. M.^a Magdalena, patrona de Novelda, y la bodega Heretat de Cesilia, de la que, por cierto, uno de sus caldos se ha colocado este mismo mes a la cabeza de los vinos de la Comunidad Valenciana.

Siguiendo con el programa, a las 2000 horas dio comienzo la segunda de las mesas redondas en el marco incomparable de la Casa Museo Modernista, concretamente en el Salón de Baile, disertando en primer lugar Antonio Mena Calvo con el tema «El Entorno Musical de Jorge Juan». En segundo lugar intervino el capitán de navío y director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, Mariano Juan y Ferragut, con la ponencia «De Trafalgar a la Marina española del siglo XXI».

«Jorge Juan, España y la física del siglo XVIII» fue el trabajo desarrollado por Francisco González de Posada, catedrático de

Fundamentos de Física de la Escuela de Arquitectura de Madrid, y ex rector de la Universidad de Cantabria, finalizando el acto con la exposición «Novelda y el mar», a cargo del capitán de yate, profesor de Náutica y miembro fundador del C. A. S. Explorasub, Vicente Pina Pastor. Como moderador del acto ejerció el cronista de Novelda Pau Herrero i Jover.

Al acto de clausura, celebrado en un céntrico restaurante de la ciudad, asistieron, entre otras personalidades, la consellera de Turismo de la Comunidad Valenciana, M.^a Milagrosa Martínez Navarro; el diputado a Cortes por Alicante, José Beviá; el alcalde de Novelda, José Rafael Sáez Sánchez; Joaquín Arias, presidente del Grupo Subús; Cecilio Escolano, presidente de la S. C. Casino de Novelda; M.^a José Adsuar, directora de la Casa Museo Modernista; representantes de partidos políticos, empresarios, asociaciones culturales y un gran número de invitados que contribuyeron con su presencia a dar realce al acto que daba por finalizadas unas «Jornadas de la Ilustración» que cíclicamente repite la ciudad de Novelda y que ya son un referente dentro de la cultura española.

P. H.



Los asistentes a los actos en la finca «El Fondonet», casa natal de Jorge Juan.

DONACIÓN DE UN CUADRO DEL *ELCANO* AL MUSEO NAVAL

El pasado 14 de diciembre de 2005, se firmaron en el Museo Naval de Madrid las actas de donación de un cuadro titulado *El buque científico Tofiño y Elcano (Puerto de Valencia)*. Se trata de una acuarela de 92 x 70 cm, obra del pintor valenciano José Francisco Rams Lluch, que había obtenido un accésit en los pasados «Premios Virgen del Carmen 2005». Firmó la donación el pintor del cuadro, y la recepción el director del Museo, contralmirante Teodoro Leste Contreras.

El cuadro presenta un rincón del puerto de Valencia, con un primer plano del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* visto por su amura de babor atracado al muelle, y el *Tofiño* en último plano a la izquierda, visto por su costado de estribor y atracado por babor al muelle. A principios del año 2006, se prevé que pase a la colección permanente del Museo Naval de Cartagena.

José Francisco Rams Lluch, nacido en Valencia en 1945, es acuarelista, cartelista, dibujante y miembro de diferentes organizaciones y agrupaciones artísticas. Ha realizado más de cien exposiciones entre individuales y colectivas, y desde que en 1976 recibió un tercer premio de acuarela de la Agrupación



Cultural Deportiva T. de Valencia, no ha dejado de cosechar galardones, tanto en España como en Francia, siendo hoy considerado uno de los acuarelistas de más valía dentro del panorama plástico valenciano.

M. G. F.



LA AMUNAV Y EL MUSEO NAVAL

El pasado 25 de noviembre de 2005, tuvo lugar en el Museo Naval de Madrid, la firma de las actas de donación de piezas que a lo largo de 2005 efectuó al citado Museo la Asociación de Amigos del Museo Naval (AMUNAV). Firmó la entrega el presidente de la Asociación, vicealmirante Luis Carrero-Blanco Pichot, y la recepción el director del Museo, contralmirante Teodoro Leste Contreras.

La activa AMUNAV es una asociación totalmente altruista, cuyo número de socios sobrepasa los 160. Moviada por un su gran afecto hacia el Museo Naval, y en su deseo de mejorar las colecciones dentro de sus posibilidades económicas, hasta la fecha ha donado gran cantidad de importantes piezas de todos los tipos: cuadros, uniformes, armas, instrumentos, manuscritos, etc., de los que la gran mayoría se muestra al público en la colección permanente.

En el pasado año 2005, la AMUNAV donó una importante colección de armas de fuego, casi todas ellas del siglo XVIII, que han sido el motivo de la reciente firma de actas.



Muchas de estas armas se encontraban en muy buen estado de conservación, necesitando sólo una limpieza a fondo que se llevó a cabo en los talleres del Museo, junto con los trabajos de restauración de algunas de ellas todavía en curso. Estas armas fueron: dos espingardas, un fusil, dos parejas de pistolas de llave española, una pareja de pistolas de llave francesa, un estuche de pistola de duelo, una pareja de pistolas de tiro de salón, una pistola de chispa de llave francesa y una pistola de pistón.

M. G. F.



CICLO DE CONFERENCIAS SOBRE TRAFALGAR
EN MONTEVIDEO (URUGUAY)

Organizado por el Departamento de Estudios Históricos del Estado Mayor del Ejército uruguayo, se celebró el pasado 23 de noviembre en la sede del Instituto de Investigaciones Históricas y Geográficas, en Montevideo, un ciclo de conferencias sobre el impacto de Trafalgar en la América española, con arreglo al siguiente programa.

«Los marinos hispanoamericanos en Trafalgar: la llamada de la patria vieja», conferencia impartida por el general auditor y colaborador de la REVISTA GENERAL DE MARINA José Cervera Pery.

«Los navíos americanos de Trafalgar: el precio de un alto coste», a cargo de Pascual Cervera de la Chica, economista e historiador.

«La salud de ultramar: Balmis y la real expedición filantrópica de la vacuna», ponencia desarrollada por la licenciada en Historia Paz Figares.

Una nutrida concurrencia llenó el salón de actos en el que transcurrió el evento, con destacadas personalidades de las Fuerzas Armadas y culturales de Uruguay, entre ellas el contralmirante Alberto Caramés, jefe del gabinete del comandante general de la Armada, y el coronel Hugo T. Grossi, jefe del Departamento de Estudios Históricos del Estado Mayor del Ejército, así como los integrantes del Instituto de Investigaciones Históricas y Geográficas «Coronel Rolando Laguardia Trias».

J. C. P.



El general auditor José Cervera Pery durante su intervención.

CULTURA NAVAL

CONGRESO INTERNACIONAL SOBRE LA TECNOLOGÍA DE LOS NAVÍOS DE TRAFALGAR (HOMENAJE A SUS CREADORES Y CONSTRUCTORES)

Durante los días 3, 4 de noviembre 2005, en Madrid, y el 5 del mismo mes en Cádiz, organizado por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, con el patrocinio de la Armada y de la Universidad Politécnica de Madrid, se ha celebrado con gran éxito, tanto de ponencias presentadas como de asistencia, el Congreso Internacional sobre la Tecnología de los buques que combatieron en Trafalgar.

Al ser 2005 el bicentenario del combate, ha habido innumerables actos conmemorativos sobre el evento, principalmente sobre el entorno político, social y estratégico, las condiciones de los buques, el adiestramiento, la táctica de Nelson y los comportamiento heroico de los combatientes y su moral.

En este Congreso, por el contrario, se han presentado trabajos fundamentalmente orientados a los aspectos técnicos e industriales,

para deducir de ellos conclusiones sobre su posible influencia en el resultado del combate, y al mismo tiempo rendir homenaje a los extraordinarios técnicos y constructores de la época, que con medios muy rudimentarios y con pocos conocimientos teóricos dieron a la humanidad obras tan bellas y técnicamente tan extraordinarias como los navíos de línea.

Con aplicación de las técnicas más modernas, se han presentado estudios hidrodinámicos comparativos de los principales buques que participaron, alabándose sus excelentes características y comportamiento en la mar, teniendo en cuenta la inexistencia de métodos de análisis como los actuales.

Durante el desarrollo de las jornadas, desde el punto de vista de la construcción y las disposiciones generales, se ha podido concluir que los buques que intervinieron en el combate, eran muy similares, debido a que los trabajos de «inteligencia» de la época





realizados por personajes de gran categoría científica fueron muy eficaces y uniformaron los sistemas de construcción en los países en conflicto. Además de nuestro Jorge Juan, los franceses también destacaron a científicos para estudiar en varios países las técnicas de construcción naval y acortar, aplicando métodos científicos, el desfase tecnológico y de número de unidades que existía respecto a Inglaterra.

En general se podría decir —sin entrar en otras consideraciones de calidad de las dotaciones y del adiestramiento— que Inglaterra disponía de pequeñas ventajas técnicas y de suministros que le dieron una superioridad decisiva durante el combate y posteriormente para capear con éxito el fuerte temporal que castigó a los supervivientes, en las condiciones tan precarias en las que quedaron los buques. Estas ventajas, sin hacer una relación exhaustiva, eran: mejor método de fabricación de cañones —que disminuía el calentamiento de los tubos—, mejor protección de las obras vivas, mejores bombas de achique, mejoras en la maniobra de carga de los caño-

nes, mejor cabullería y maderas para los mástiles. Como resumen eran más eficaces desde el punto de vista industrial y logístico porque su estrategia naval era prioritaria, lo contrario de España y Francia, dominadas por las estrategias continentales de Napoleón, verdadero responsable supremo de la derrota.

El Congreso ha reunido a expertos de los países que intervinieron en el combate y de los Estados Unidos, Alemania, Holanda y Canadá, los mejores especialistas mundiales reconocidos, y cuyos trabajos presentados y conclusiones después del Congreso, que se publicarán durante el mes de enero 2006, serán una referencia obligada para los que quieran estudiar estos temas.

La jornada inaugural fue copresidida por el almirante director de Construcciones Navales José Juan Sala Santa Ana, en representación del AJEMA, y el vicerrector de Investigación de la Universidad Politécnica Gonzalo León Serrano, en representación del rector.

Entre los conferenciantes, estuvo el contralmirante ingeniero José Manuel Sanjurjo Jul, que presentó un trabajo sobre «Aproximación a la evolución de los buques de línea desde el punto de vista de la Ingeniería de Sistemas: La relación entre la artillería, la táctica, la economía y la tecnología de la construcción naval», del cual se pueden extraer unas interesantes conclusiones sobre el llamado *Nelson touch*.

Rendimos desde esta REVISTA homenaje de gratitud al presidente del Comité Científico, profesor Francisco Fernández-González, sin cuyo impulso e ilusión no habría salido adelante este Congreso, primero y único hasta el presente, y a los directores de la ETSIN de Madrid, entrante y saliente, Jesús Panadero y Luis Ramón Núñez, que desde el primer momento apoyaron con entusiasmo la celebración del Congreso y pusieron los medios de la Escuela a disposición de la organización.

Para los interesados en los trabajos y conclusiones del Congreso: Secretario de la Escuela Técnica Superior Ingenieros Navales. Avenida Arco de la Victoria s/n. 28040 Madrid. Tfno: 913 36 71 34. e-mail: maherros@etsin.upm.es

J. M. S. P.

COMPROBAR CON EL ORIGINAL LO SUBRAYADO

CULTURA NAVAL

JORNADAS DE CULTURA DE DEFENSA EN CARTAGENA

Durante los pasados 17, 22, 23, 24, 28 y 29 de noviembre y organizado por Asociación de Amigos del Archivo Municipal de Cartagena, Relaciones con el patrocinio de la Dirección General Institucionales del Ministerio de Defensa y de la colaboración de la Concejalía de Cultura del Excmo. Ayuntamiento de Cartagena, han tenido lugar en esta ciudad unas Jornadas de Cultura de Defensa bajo el título «Los documentos de las instituciones castrenses en el marco de la archivística española: Los Archivos Históricos Militar, Naval y del Aire».

La presentación del ciclo tuvo lugar el día 16 en la Sala de Prensa del citado Ayuntamiento y estuvo a cargo del concejal de Cultura y Patrimonio José Cabezas Navarro. Y en los días señalados anteriormente, en el Salón de Actos del Museo Militar se desarrollaron las siguientes ponencias: «El Sistema Archivístico de la Defensa», por doña Victoria Arias Roca, jefe de la Unidad de Archivos de la Subdirección General de Patrimonio Histórico Artístico; «Los Archivos del Ejército Mendoza de Tierra», por doña María Teresa Hermoso de y Baztán, del Instituto de Historia y Cultura Militar; «El Archivo Gene-

ral de la Marina Álvaro de Bazán», por la directora técnica del citado archivo doña Silvia A. López Wehrli; «El Archivo del Museo Naval de Madrid», por doña María del Pilar del Campo Hernán, del Instituto de Historia y Cultura Naval; «El Archivo del Órgano Central de la Defensa», por don Rogelio Pacheco Sampedro, de la Subdirección General de Patrimonio Histórico-Artístico, y finalmente «El Archivo Histórico del Ejército del Aire», por la directora técnica del citado archivo doña Rosalía Martínez Pérez.

Durante estos días se puso de manifiesto la estructura y composición del Sistema Archivístico de la Defensa, así como la composición de sus ricos fondos y el acceso a ellos del público que realiza trabajos de investigación. La notable asistencia de público a estas jornadas y la presentación de comunicaciones por parte de los investigadores participantes también pusieron de manifiesto el interés que existe en este tema en el marco de la sociedad en general y entre los alumnos de las tres universidades de la región.

J. A. G. V.



CONVOCATORIA PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN» 2006

La Armada española, con la finalidad de formentar el interés y la afición por el mar y sus problemas, estimular a la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones marítimas y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional convoca los premios «Virgen del Carmen» para el año 2006.

Premio «Del Mar» para libros, dotado con 6.500 euros. Para el mejor trabajo que en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística contemple o analice la vinculación de España al mar, en un ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina.

Premio «Juventud Marinera». Para los mejores trabajos sobre lo que significa para España la Marina en sus cuatro facetas: militar, mercante, pesquera y deportiva, presentados por alumnos españoles de ESO. Dotado con 2.000 euros para alumnos del segundo ciclo de la ESO, y con 1.500 para los del primer ciclo.

Premio «Armada de Pintura», para la creación pictórica que plasme la actividad

naval en cualquier de sus aspectos. Primer premio dotado con 5.000 euros y segundo premio con 3.500 euros.

«Diploma de Honor». Para la persona o entidad que se haya destacado por sus actividades de vinculación al mar en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses marítimos españoles.

Todos los trabajos que opten a los premios deberán tener entrada en el Registro General del Cuartel General de la Armada antes del 3 de marzo de 2006, excepto para los premios «Armada de Pintura» que se entregarán en el Instituto de Historia y Cultura Naval (Cuartel General de la Armada) entre el 1 de abril y el 2 de mayo de 2006.

Para mayor información, consultar la base de la convocatoria en el BOE núm. 220; BOD núm. 10, de 16 de enero de 2006.

F. A.



Entrega premios «Virgen del Carmen 2005». (Foto: ORP, Armada).

COLOQUIO SOBRE TRAFALGAR EN SAN FERNANDO

El pasado 30 de noviembre tuvo lugar en el Museo Municipal de San Fernando (Cádiz) una interesante conferencia-coloquio sobre la Batalla de Trafalgar. El acto se enmarcó dentro de los dedicados a conmemorar el bicentenario de la batalla por parte de la comisión creada al efecto por el Excmo. Ayuntamiento de San Fernando.

La conferencia dio comienzo tras la presentación del acto y de los conferenciantes, que corrió a cargo del concejal del Ayuntamiento de San Fernando Jesús Sánchez Ferragut, responsable de la iniciativa. Tras ello, tomó la palabra Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío director de la REVISTA GENERAL DE MARINA y que hizo las veces de moderador y dinamizador del coloquio.

Las intervenciones corrieron a cargo de Manuel Maestro, presidente de la Fundación de las Letras del Mar, quien hizo una excelente presentación de Trafalgar en la prensa. Siguió Iñigo Romero, notario de San Fernando, quien disertó sobre los trabajos escritos y publicados en tomo a Trafalgar. Finalmente, y en una amena y entretenida sesión en tono técnico y coloquial, intervinieron el contralmirante Juan José Ollero Marín, almirante de las Fuerzas del Estrecho, y el contralmirante Ricardo Gómez Enríquez, jefe de la Base

Naval de Rota (ABANROT), quienes, ante diversas preguntas introducidas por Mariano Juan, supieron dar un enfoque a los hechos tácticos y navales de la batalla que despertó la curiosidad y el interés de los asistentes que llenaban por completo el patio del Museo Municipal, suscitándose el coloquio con parte del público asistente, a pesar del alto nivel técnico que en varias ocasiones alcanzó la conferencia. Los aspectos que fueron analizados giraron sobre: ¿Fue el de Trafalgar un combate innecesario? Preferencias tácticas: Barlovento/Sotavento. El *Toque Nelson*. ¿Fue una sorpresa táctica el ataque británico en dos columnas? La artillería, mitos y realidades. Consecuencias de la virada en redondo. Nelson, Villeneuve y Gravina. Los comandantes de los navíos franceses y españoles en Trafalgar. El contraataque franco español del 23 de octubre. Trafalgar. Consecuencias. ¿Fue más derrota moral que material?

Entre el público se encontraban representantes de la corporación municipal, el vicealmirante De Benito Dorronzoro, así como el capitán de navío Manuel Baturone, en representación de la Academia San Romualdo, y destacadas personalidades del mundo de la cultura de la Isla de León.

J. S. F.





GACETILLA

Baja en la Armada de la fragata *Andalucía*

En un sencillo y emotivo acto celebrado el pasado 16 de diciembre en el Arsenal de Ferrol se dio de baja en la Armada a la fragata *Andalucía*, la tercera unidad de la serie *Baleares* que se retira del servicio.

La ceremonia fue presidida por el jefe del arsenal, vicealmirante Francisco Cañete, y a ella asistieron 12 de los 21 comandantes que tuvo el barco a lo largo de sus 31 años de vida, entre ellos los almirantes Miguel García de Lomas y Juan González-Irún, vicealmirante Ricardo Álvarez-Maldonado, que fue el primero de los comandantes, los contralmirantes Tomás Bolívar y Alejandro Artal.

También estuvo presente el último comandante del buque en estado operativo, capitán de fragata Eduardo Iglesias de Paul, y el comandante de desarme, teniente de navío Javier García Yáñez. También asistió el almirante Antonio González-Aller, jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey, que formó parte de la primera dotación.

El teniente de navío García Yáñez besó la bandera tras su último arriado y la entregó al almirante del arsenal, que a partir de ahora se



GACETILLA

hace cargo de la fragata mientras se sigue el proceso administrativo para su desguace u otro destino final del buque, después de que se desecharan opciones como la entrega a la Armada mexicana.

La fragata *Andalucía* fue construida en los astilleros ferrolanos de la antigua Bazán, hoy Navantia, y fue entregada a la Armada en 1974. En 1975 realizó las pruebas de misiles en Guantánamo, donde alcanzó la alta puntuación del 96 por 100. En sus casi 4.000 singladuras ha recorrido cerca de un millón de millas y ha visitado unos 70 puertos de todo el mundo.

La *Andalucía* ha participado en el conflicto de Kosovo y en la catástrofe del petrolero *Prestige*.

En su crucero de despedida visitó Cádiz, Almería y Málaga, ciudad esta última donde recibió en 1974 la bandera de combate donada por las diputaciones de las ocho provincias andaluzas.

S. N.



Antiguos comandantes de la fragata *Andalucía* asistentes a la ceremonia de baja en la Armada. (Fotos: ORP, Ferrol).



«X Fase Interacademias» en la Escuela Naval de Marín

En la Escuela Naval de Marín (Pontevedra) se ha desarrollado entre los días 12 y 16 de diciembre el primer periodo de la «X Fase Interacademias», con un programa compuesto por diez seminarios y diversas actividades multilaterales y deportivas complementarias.

Más de 300 universitarios y alumnos de las academias militares —más de 100 estudiantes de las universidades de Cantabria, Santiago de Compostela, Vigo, Carlos III y la UNED, así como 211 alumnos de quinto curso de las academias de oficiales de los tres Ejércitos y Guardia Civil— compartieron cinco días de estudios y actividades deportivas y culturales.

La inauguración de la «X Fase Interacademias» tuvo lugar el pasado 12 de diciembre en una ceremonia presidida por el director general de Reclutamiento y Enseñanza Militar, Santos Castro, acompañado por los directores de Enseñanza de los tres Ejércitos.

Las «Fases Interacademias» se encuadran en los planes de estudios de las carreras militares de grado superior y tienen lugar en periodos de una semana de duración cada una



el primero, previo a Navidad, en un centro castrense, y el segundo, antes de Semana Santa, en una universidad. La de Carlos III de Madrid albergará las actividades para el segundo periodo de esta Fase.

(Foto: ORP, ENM).

J. J.



El director de la Escuela Naval, capitán de navío Franco Suanzes, dirige unas palabras a los asistentes.
(Foto: ORP, ENM).

Visita del AJEMA a los infantes de Marina destacados en Haití

El pasado 12 de diciembre, el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, acompañado por el comandante general de Infantería de Marina, general de división Juan García Lizana, viajó a la base española «Miguel de Cervantes» en Fort Liberté para visitar a los miembros de la cuarta Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina en Haití (FIMEX-H-IV), al mando del coronel Andrés Gacio Panceira.

La FIMEX-H-IV está compuesta por 200 infantes de Marina, 190 hombres y 10 mujeres, pertenecientes al Tercio de Armada basado en San Fernando (Cádiz). La Fuerza se releva cada cuatro meses.

El objetivo de la Fuerza de Infantería de Marina, que bajo mandanto de Naciones Unidas está presente en Haití desde octubre de 2004, es crear un marco de seguridad para la población y facilitar la distribución de ayuda humanitaria, así como velar por la seguridad del proceso electoral que tendrá lugar a principios del año 2006.

I. C.



Medalla de Oro de la Confederación Luso-Galaica a la Escuela Naval

El pasado 17 de diciembre tuvo lugar la imposición de la Medalla de Oro concedida a la Escuela Naval por la Confederación Luso-Galaica, con ocasión de los 62 años de presencia del principal centro de formación de la Armada en la villa de Marín.

El acto se celebró en la plaza de la capilla de la Escuela Naval, donde en una sencilla y emotiva ceremonia el presidente de la Confederación, Antonio Reguero, impuso la medalla al comandante director de la Escuela Naval, capitán de navío Francisco J. Franco Suanzes, como representante de la institución.

Durante el acto hicieron uso de la palabra el presidente de la Confederación, el teniente alcalde de Marín, Xosé M. Portela, y el director de la Escuela Naval, quien entre otras palabras dijo: «Esta distinción posee un especial valor añadido, ya que proviene de la prestigiosa confederación Luso-Galaica, cuya labor aglutinando nada menos que millón y medio de pequeñas y medianas



empresas no pasa desapercibida, y cuyas actividades transfronterizas proyectan la imagen de Galicia y el norte de Portugal a todo el mundo».

S. N.



Entrega del Trofeo «Boston Teapot 2005» al *Elcano*

El pasado 19 de noviembre se entregó al buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* el trofeo de la «Boston Teapot 2005». El acto tuvo lugar en La Coruña, con motivo de la ceremonia de la conferencia anual de «Sail Training Internacional», recibiendo el preciado galardón el comandante del *Elcano*, capitán de navío Luis Cayetano y Garrido, acompañado por el oficial ayudante de Derrota, teniente de navío Federico Baeza Richer.

El ganador de la «Boston Teapot» es aquel buque que navegando a vela, y cuyo principal cometido sea el de formación, recorra el mayor número de millas en 124 horas continuadas.

El *Juan Sebastián de Elcano* obtuvo este trofeo durante el pasado LXXVI Crucero de Instrucción en la navegación de Recife (Brasil) a Santo Domingo (República Dominicana) entre el 14 de febrero y el 7 de marzo.

Barajando la costa brasileña hacia el mar Caribe (antiguo mar Español) con vientos frescos-fresquitos constantes (fuerza 5-6) de levante que ayudados por la corriente de las Guayanas, con aparejo de juanete y escandalosas, y navegando a un largo, proporcionaban un andar en ocasiones de 12 nudos y un promedio de 8.

Con ésta ya son siete las ocasiones en que el *Elcano* ha ganado la famosa y deseada «Teapot».

La ganó por primera vez en 1974, siendo las siguientes en 1979, 1997, 1999, 2001 y 2004. El ganador conserva a bordo, durante un año, de octubre a octubre, la tetera original. Buena mar y buenos vientos para que pronto consigamos la octava.

L. C. V.



El comandante del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, capitán de navío Luis Cayetano y Garrido, y el oficial ayudante de Derrota, teniente de navío Federico Baeza Richer.

Dos miembros de la Armada fallecen a bordo de la fragata *Extremadura*

El cabo primero Francisco Pérez Castrillón y el marinero Eric Noval Gómez, miembros de la dotación de la fragata *Extremadura*, fallecieron a primera hora de la madrugada del pasado 19 de diciembre a bordo de dicho buque como consecuencia de la explosión de una tubería de vapor del sistema de propulsión.

El buque estaba atracado en el Arsenal de Ferrol, preparándose para salir a la mar para colaborar en las «pruebas de mar» de la fragata *Méndez Núñez*. Las calderas del buque estaban en funcionamiento, en régimen automático, cuando se produjo la rotura de la tubería de vapor en la cámara de calderas, perdiéndose la presión en ambas de forma inmediata.

El cabo primero Pérez Castrillón, de 28 años, natural de Bilbao, ingresó en la Armada en 1997 y se incorporó a la fragata en agosto de 2003. El marinero Noval Gómez, de



Cabo primero Francisco Pérez Castrillón.



GACETILLA



Marinero Eric Noval Gómez.

20 años, natural de La Coruña, ingresó en la Armada en 2003 y era miembro de la dotación de la fragata desde marzo de 2004. Ambos pertenecían a la especialidad de Máquinas. No se produjeron heridos entre los demás miembros de la dotación.

El AJEMA ordenó abrir una investigación para esclarecer las causas que provoca-

ron este desgraciado accidente, que en principio es achacable a un fallo del material y no a un fallo humano, aunque la tubería se comprueba cada dos mil horas y ésta había sido revisada hace mil.

El presidente del Gobierno, que se encontraba visitando a los militares españoles en Afganistán, tuvo un sentido recuerdo para los dos fallecidos. El presidente del Partido Popular envió un telegrama de pésame al AJEMA, al igual que el presidente de la Junta, ambos con la petición de hacerlos llegar a los familiares de los fallecidos. El ALFLOT suspendió la recepción de Navidad prevista en la Capitanía General de San Fernando y el Ayuntamiento de Ferrol decretó 24 horas de luto oficial.

El funeral de cuerpo presente se celebró el día 20 de diciembre en la iglesia castrense de San Francisco de Ferrol, con la asistencia de familiares, autoridades civiles y militares, y numerosos compañeros y amigos.

En la ceremonia, el AJEMA impuso a título póstumo la Cruz del Mérito Naval con distintivo amarillo a los fallecidos.

F. A.



Escala en Cádiz del navío sueco *Götheborg*

Este buque es una réplica del velero sueco que, entre 1743 y 1745, realizó su tercera expedición a China. La travesía actual es un símbolo de las buenas relaciones y colaboración entre Suecia y los países visitados por el barco. Revive la ruta de las Indias orientales que se realizaba desde Europa en el siglo XVIII y con el que el país escandinavo quiere extender la cultura y el comercio sueco por los cinco continentes.

Arribó a Cádiz a las 1130 del día 19 de noviembre, realizando el saludo al cañón una vez dentro de la dársena, y partió el día 28, después de una estancia de 10 días, en los que fue agasajado y visitado por una gran cantidad de gaditanos.

El proceso de construcción del *Götheborg* ha durado diez años; el 11 de junio de 1995 se puso la quilla. Se emplearon los mismos métodos y la misma tecnología que la utilizada en el siglo XVIII, incluso la misma clase de madera. Esta réplica del que se hundió el 12 de septiembre de 1745 a la entrada de la ciudad de Göteborg tras chocar con un bajo y la idea de su reproducción



surgió a raíz de unas prospecciones realizadas entre los años 1986 y 1992.

Las características de la nave son las siguientes: 41 metros de eslora, 11 de manga y cala 1,90 m, arbola tres palos cruzados, siendo la altura del mayor de 47 metros. El barco original lo dotaban 130 hombres y armaba 80 cañones, y el que nos visita cuenta con una dotación de 80 hombres y tiene sólo 10 cañones.

J. del C.



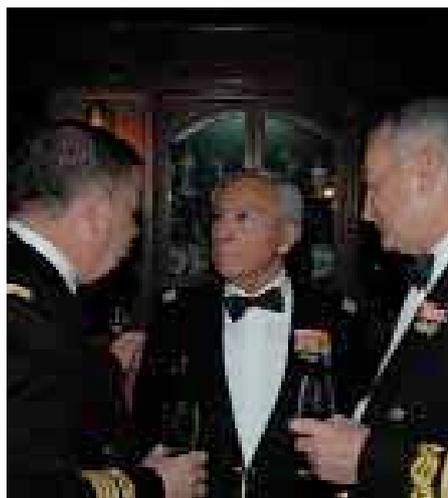
(Foto: A. Erce).

Cena de Navidad del Arma Submarina

En la Cámara de Oficiales del edificio principal de la Base de Submarinos, sólida construcción del siglo XVIII del Arsenal de Cartagena, se celebró el pasado 16 de diciembre la tradicional cena de Navidad del Arma Submarina.

Para esta ocasión los submarinistas abandonan sus uniformes de trabajo a bordo, con un característico repelente aroma a gasoil mal quemado y lucen sus mejores galas.

Presidió la cena el almirante de la Flota, Ángel Tello, que aquella misma mañana presenció a bordo del *Sella* la última fase del Ejercicio CARTAGO-05, bajo cuya dependencia está encuadrada el Arma Submarina. También asistieron el almirante de la Fuerza de Acción Marítima Mario Sánchez-Barriga, acompañado por el flamante jefe de su Estado Mayor, contralmirante Fernando García Sánchez, que aquella misma mañana tomó posesión de su destino, y el jefe del Arsenal de Cartagena, vicealmirante Manuel Otero,



De izquierda a derecha: los almirantes Sánchez-Barriga y Baturone y vicealmirante Otero.





A la derecha, el almirante de la Flota; a la izquierda, el comandante de la Flotilla de Submarinos, acompañados por sus esposas.



GACETILLA



Comedor de suboficiales.

junto con los principales mandos navales basados en Cartagena, antiguos jefes de la Base, numerosos submarinistas en activo, como en la reserva o retirados.

Actuó de anfitrión el comandante del Arma Submarina, capitán de navío Breijo, prolongándose la fiesta, que estuvo amenizada por una animada orquesta, hasta bien entrada la madrugada.

Simultáneamente, en el local contiguo, en el comedor de suboficiales se celebró otra cena a la que asistieron numerosos suboficiales del Arma Submarina.

(Fotos: A. Arévalo).

M. C.H.



El ALFLOT se dispone a felicitar las Navidades a los suboficiales.

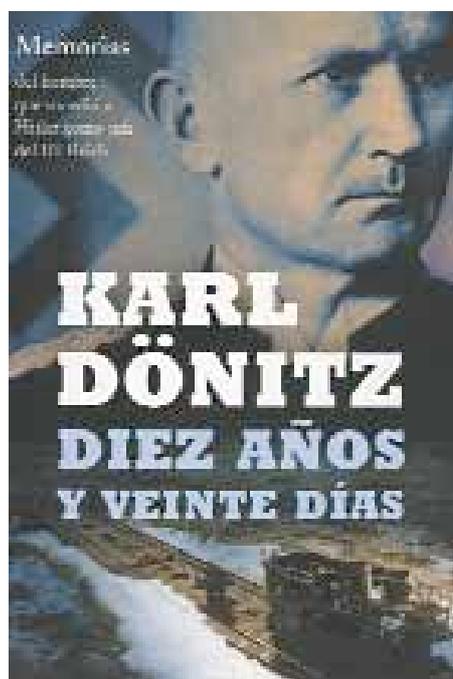


LIBROS

DÖNITZ, Karl: *Diez años y veinte días*.—La Esfera de los Libros, S. L. Madrid, 2005. (ISBN: 84-9734-291-7). 527 páginas. 60 fotografías.

El sesenta aniversario del fin de la II Guerra Mundial ha provocado una auténtica explosión editorial sobre la contienda. El libro que presentamos, las memorias del gran almirante Karl Dönitz, es uno de los que ha de considerarse como imprescindible.

En julio de 1935, el autor fue designado por el jefe de la Kriegsmarine, almirante general Raeder, jefe del Arma Submarina de la Marina de guerra alemana, entonces una exigua flotilla. Desde el primer momento acometió con entusiasmo la tarea, dirigiendo un duro entrenamiento encaminado a que las dotaciones «no llegasen a notar, si se daba el caso, la transición de la paz a la guerra», diseñando una «táctica de grupos» que cristalizó en las legendarias «manadas de lobos», y fomen-



tando en la medida de sus posibilidades la construcción de nuevos submarinos y el perfeccionamiento de los mismos. Iniciada la guerra, sorprende que los escasos efectivos del Arma Submarina alemana, porque en contra del tópico eran escasos, pudieran tener en jaque, como tuvieron, a las dos potencias navales más poderosas del planeta, Gran Bretaña y Estados Unidos. En enero de 1943, Dönitz fue designado jefe de la Marina de guerra alemana, conservando la jefatura de Submarinos. Desde allí hizo todo lo humanamente posible por ganar la guerra, aunque la sabía ya perdida. La Kriegsmarine continuó realizando en los años siguientes hazañas dignas de admiración, baste citar aquí la evacuación por el Báltico de cientos de miles de habitantes de los territorios alemanes del oeste que huían de la embestida soviética, actuando con heroísmo, respeto a las leyes de la guerra, abnegación, entusiasmo y la máxima eficacia ante un enemigo abrumadoramente superior. Hitler designó al almirante como su sucesor; tras el suicidio de aquél, Donitz, que siempre fue un soldado alejado de la política, aceptó. Durante los veinte días en que detentó la jefatura del Estado, trató de paliar los sufrimientos del pueblo alemán, afanándose por conseguir capitulaciones parciales con los angloamericanos que amortiguaran la avalancha soviética. Ante lo insostenible de la situación, ordenó la capitulación incondicional. Después, el proceso de Núremberg y un largo cautiverio. Pero el honor permaneció intacto: ni Dönitz ni la Kriegsmarine fueron condenados por crímenes de guerra.

J. R.

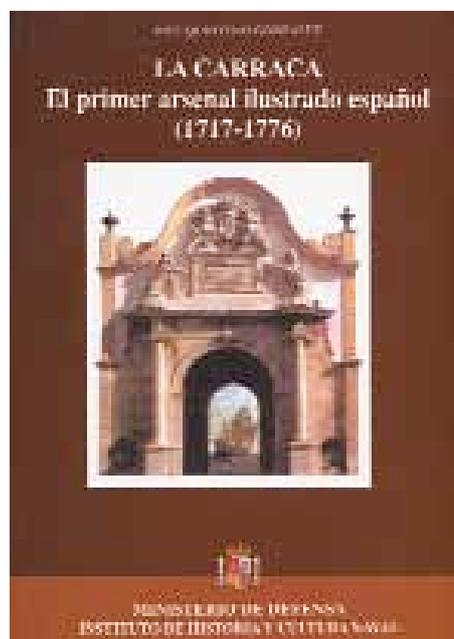
QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. — (ISBN: 84-9781-189-5). Madrid, Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005. 24 cm, 578 pág., ilustraciones, índice general y onomástico, anexo fotográfico, PVP: 12 euros.

El autor es doctor en Historia y pertenece al Cuerpo de Profesores de Enseñanza Secundaria. Es un activo investigador, premiado y galardonado en tres ocasiones, que ha concretado sus estudios en varios libros sobre los arsenales de La Carraca, Cádiz, San Fernando y escrito numerosos artículos de tema naval en distintas revistas, entre ellas la *Revista de Historia Naval*, de la que es colaborador.

En la obra que nos ofece ahora aborda por segunda y definitiva vez el estudio de la historia de La Carraca desde su fundación. En ella presta atención a las primeras referencias acerca del lugar de emplazamiento y a las actividades navales realizadas en el nacimiento del gran arsenal ilustrado del sur de España, a su proceso constructivo y a su actividad principal: la construcción naval.

Existen trabajos muy completos sobre los arsenales de Ferrol (Merino Navarro), Cartagena (María Teresa Pérez Crespo) y Guarnizo (Juan Castanedo), pero no así del Arsenal de La Carraca. Tenemos un primer intento del mismo autor y numerosos artículos que tratan de aspectos determinados. Se carecía de una obra que abarcara el conjunto y entrara en el tema con mayor profundidad, en línea con los trabajos de los otros arsenales citados. Y aquí la tenemos, quinientas setenta y ocho páginas rebosantes de información que serán de consulta obligada para acercarse a este arsenal.

Por el carácter sistemático y exhaustivo de la investigación llevada a cabo, y por la perfecta articulación de todas las piezas en un modelo explicativo y coherente, el estudio aparece al mismo tiempo como una valiosa aportación a la historia de la economía industrial, como una notable contribución al conocimiento de la renovación naval española en el siglo XVIII y, en último extremo, como una sugerente invitación a la reflexión sobre el sentido y la trascendencia del reformismo borbónico.

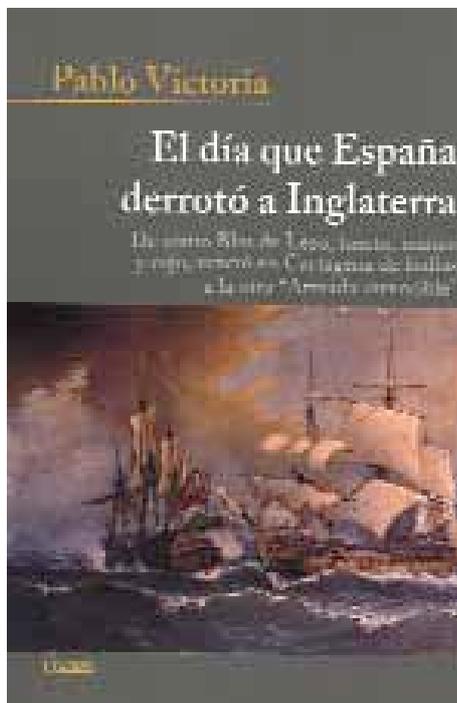


J. A. O.

VICTORIA, Pablo: *El día que España derrotó a Inglaterra*. — Altera. Barcelona, 2005; 288 págs. Ilustraciones.

De entrada el título ya anima a la lectura, y la lectura de *El día que España derrotó a Inglaterra* no defrauda. Todo lo contrario; insufla un espíritu animoso y de respeto en torno a la figura de aquel heroico «lisiado» que supo poner las peras al cuarto al arrogante poderío inglés, cuando pleno de soberbia y petulancia acuñaba por anticipado una medalla «conmemorativa» (?) de la humillación española.

Pablo Victoria, historiador colombiano de amplia raíz hispánica, ha trazado un relato en el que engarza la amenidad con el ajuste de los hechos históricos,



recreando, como dice en su introducción, «un pedazo de historia de España, de sus hombres y de su imperio»; noble tarea que se ve recompensada con un espléndido texto, imprescindible desde ahora para conocer a fondo la figura del héroe, su entorno y su circunstancia.

Los «héroes» británicos no tomaron Cartagena de Indias el 1 de abril de 1741, como jactanciosamente proclamaba la moneda acuñada en Inglaterra en honor del almirante Vernon. Tampoco «la arrogancia española fue humillada por dicho almirante». La claridad expositiva en la que discurre el libro disipa todas las dudas y coloca los hechos en su justa dimensión. Pero al propio tiempo es un relato sin concesiones que fustiga y denuncia las injusticias de la ingratitud.

No son ciertamente abundantes o demasiado afortunadas las biografías

realizadas sobre don Blas de Lezo, ni el personaje ha sido proyectado en razón del mérito que lo define. En este libro, que es todo un regalo para el lector, se concreta el «cómo» y el «porqué» de una hoja de servicios sobre la que destaca la hazaña heroica de referencia, y que además de deleitar por la agilidad de su escritura hace reflexionar desde las ocultas facetas del comportamiento humano.

J. C. P.

GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón: *Buques de la Real Armada de S. M. C. Isabel II (1830-1868)*.— Museo Naval. Fluidmeccanica Sur, S. L. Madrid, 2005. Edición en DVD.

Excepcional, magnífico, monumental, impresionante... nos faltan adjetivos para calificar la obra que acaba de salir a la luz del reputado historiador naval don José Ramón García Martínez.

Del autor huelga comentar su solvencia; simplemente citar su obra de dos tomos: *Méndez Núñez (1824-1869)* y *La campaña del Pacífico (1862-1869)*,

que mereció la concesión del Premio «Virgen del Carmen» en su edición correspondiente al año 2001.

El, hoy por hoy, máximo experto en la Marina isabelina nos pone al alcance de la mano un excepcional estudio que recopila la documentación existente en el Archivo General de Marina del Viso del Marqués sobre la totalidad de los barcos que sirvieron en la Armada durante este crucial e interesantísimo periodo histórico.

La exhaustividad en el tratamiento individualizado, buque por buque, es difícil describirla en unas pocas líneas, si bien comentaremos que su vocación es enciclopédica, que el autor ha transcrito con una escrupulosidad férrea un número incalculable de textos de sus libros historiales.

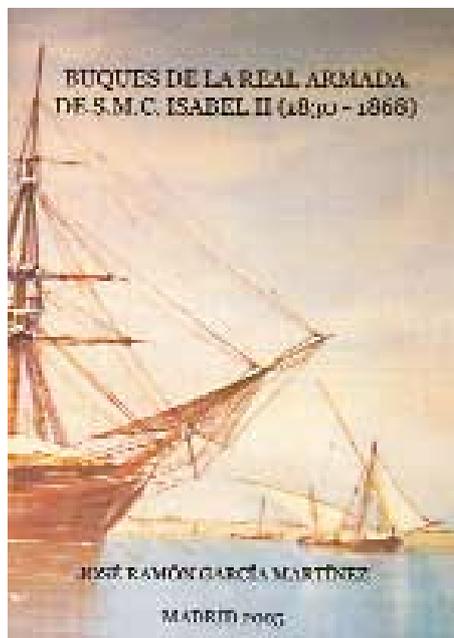
Esta magna empresa, digna de cualquier institución con recursos, ha sido sin embargo emprendida en solitario, lo que nos hace reflexionar acerca del enorme esfuerzo del autor, que ha tomado el trabajo como un servicio más a la Armada, de la que nos consta es un gran enamorado.

Si ya lo apuntado es más que suficiente para tomar como una ineludible obligación de todo amante de nuestra historia naval hacerse con un ejemplar de la obra, hay otro aspecto que, aunque relegado a un segundo plano, eclipsado por los textos, no deja de ser menos importante, y es la cuidada selección de más de un centenar de fotografías que acompañan la obra, recopiladas de diversos fondos de documentación gráfica procedentes del ámbito tanto público como privado; eso sin contar con la calidad de reproducción de las imágenes, extraordinaria para el tiempo transcurrido.

El atractivo, práctico y moderno formato utilizado como soporte ha venido impuesto por la extensión del trabajo, de todo punto incompatible con una manejable impresión en papel.

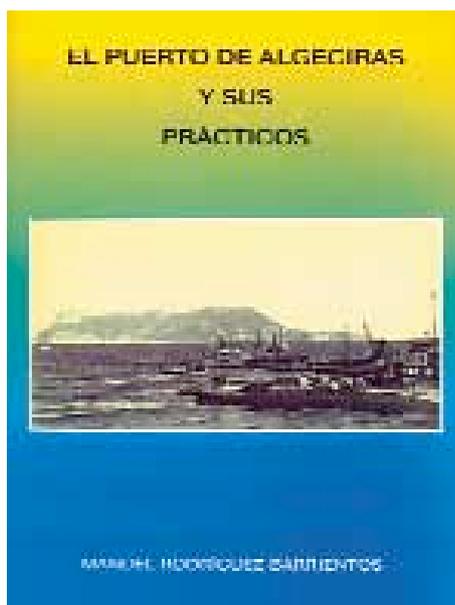
Es pues una obra científica de primer orden y que estamos seguros que se convertirá en poco tiempo en la obra de referencia principal de cualquier investigador que quiera conocer este periodo histórico.

A. A. A.



LIBROS Y REVISTAS

RODRÍGUEZ BARRIENTOS, Manuel: *El puerto de Algeciras y sus prácticos*. — (ISBN: 84-609-5345-9). Edita autoridad Portuaria Algeciras, CEPSA y corporación Prácticos de Algeciras; 2005; 244 págs.; ilustraciones.



Muy poco se ha escrito sobre este antiguo oficio cuyo origen se remonta a los albores de la navegación y en el que se encuentran referencias en el *Libre del Consolat de Mar* y en las *Ordenanzas del Consulado de Bilbao* del siglo XVI y que hasta época muy reciente, 1992 estuvo vinculado a la Armada desde que a mediados del siglo XVIII se creara el Cuerpo de Pilotos.

El libro consta de dos partes, la primera dedicada al puerto de Algeciras, el primero de España por su volumen de mercancías y pasajeros, y a su evolución a lo largo de la historia. En la segunda parte trata de los prácticos, hace una breve historia, de este servicio portuario y explica la evolución experimentada en el puerto de Algeciras. Finaliza

con una relación de prácticos de Algeciras desde finales del siglo XVIII hasta la actualidad, siendo de destacar que en los últimos 50 años un buen número de esos prácticos, prestaron ambos servicios a la Armada en la Reserva Naval.

El autor del libro veterano colaborador de nuestra REVISTA fue práctico de Algeciras 24 años y fue condecorado con la Cruz del Mérito Naval por la evacuación de 450 españoles en Bata después de la independencia de Guinea Ecuatorial. Señalar que con este libro riguroso a la vez que ameno ha llenado una laguna en el campo del practicaje, tan desconocido para muchos a pesar de su vital importancia.

J. J.

GONZÁLEZ, Marcelino: *Martir en Trafalgar. La estela de un gran navío*. — (ISBN: 84-933793-9-5). Editado por la Espada y la Pluma. Madrid 2005; 48 págs. ilustraciones; PVP: 12 euros.

Uno de los protagonistas editoriales del bicentenario de Trafalgar ha sido el *Santísima Trinidad*, el mayor navío de línea de la historia y el que ha

montado el mayor número de cañones de todos los tiempos: 140 bocas de fuego. Nacido en el arsenal de La Habana en 1769 según el diseño de Mullan, uno de los fichajes de Jorge Juan en su estancia de espionaje industrial en Inglaterra que al fallecer tuvo que ser su hijo Ignacio el que finalizara el «escorial de los mares» tal como lo denominó Pñerez Galdós en si obra *Trafalgar*.

El polifacético capitán de navío Marcelino González, subdirecotor del Museo Naval y veterano colaborador de nuestra REVISTA es el autor del presente opúsculo, que con su habitual rigor y depurado estilo periodístico hace un fugaz recorrido por la estela de la historia de este coloso de los mares, para terminar recordando en detalle dus últimos destellos.

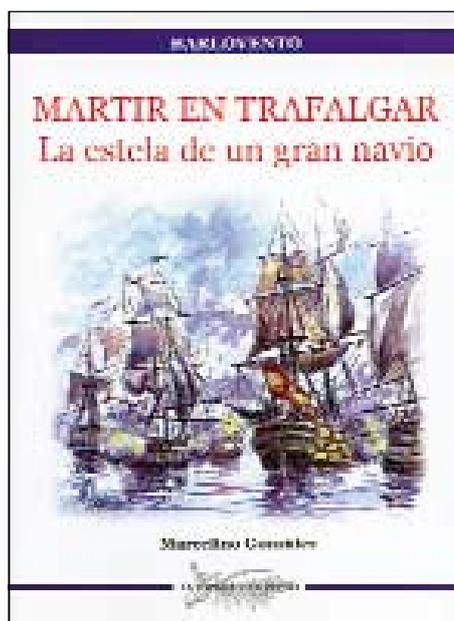
El *Sántísima Trinidad* tomó parte en muchos combates navales, fue insignia de grandes almirantes. Admirado, evididiado y codiciado, estuvo a punto de ser apresado en dos ocasiones. Fue un martir de su propia fortaleza y de su prestigio, y con 36 años de vida, al quedar desmantelado en Trafalgar, antes de ser apresado prefirió borrar pra siempre su estela en el mar e irse a descansar a fondo, con lo que traspadó el umbral de la inmortalidad y ganó por derecho propio un lugar en la historia.

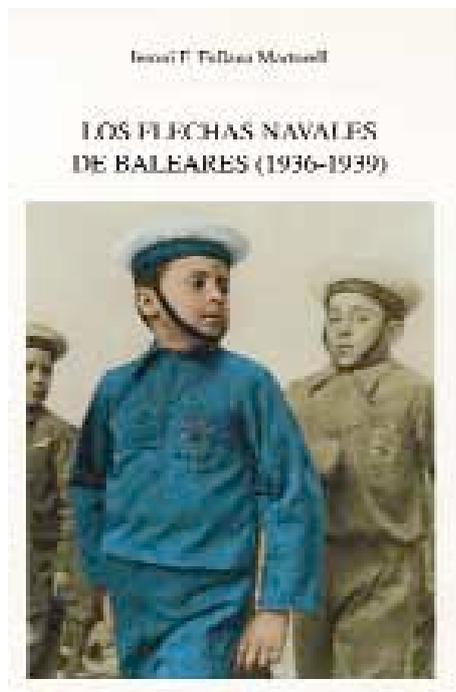
I. C.

FULLANA MARTORELL, Jeromni F.: *Los flechas navales de Baleares (1936-1939)*. —(ISBN: 84-96242-41-2). Editado por Lleonard Muntaner. Palma de Mallorca, julio 2005; 157 págs. ilustraciones.

Interesante libro sobre un tema muy poco tratado, que ve la luz después de una exhaustiva investigación del autor en archivos y hemerotecas, así como informaciones de primera mano proporcionadas por supervivientes de la primera promoción de flechas navales.

El primer capítulo trata del nacimiento de las organizaciones juveniles a principios del siglo pasado: boy-scouts, Konsomol soviético, balillas italianos





y juventudes hitlerianas, para en el siguiente capítulo centrarse en la Organización Nacional de Flechas de Mallorca, creadas a partir del 18 de julio de 1936, y que dio paso a la Sección Naval de flechas, con el fin de cubrir la demanda de parte de la juventud isleña interesada en las cosas de la mar. Bien pronto se creó la Escuela de flechas Navales, noviembre de 1936 con unas precarias instalaciones en tierra y a flote: el cuartel Jaime I y el viejo velero *Saffi*.

Poco tardó la Armada en apoyar estusiastamente esa iniciativa, debido a la escasez de especialistas, en especial señaleros y radios, que bien podían ser cubiertas por los flechas.

El contralmirante Bastarreche, jefe de la Base Naval de Baleares desde febrero de 1937, anteriormente había sido comandante del crucero

Canarias, apoyó y dio grandes facilidades para la creación de una Escuela Naval en condiciones, procediendo a facilitar uniformes y profesores. Se consiguió un nuevo buque, el vapor *Unión*, con alojamiento para 60 alumnos y el 2 de mayo de 1937 se inauguró la Academia Naval de Flechas, siendo tal la demanda de ingresos, de todas las clases sociales, que hubo que admitir alumnos externos.

También se detalla la vida de la academia, las prácticas en la Armada y a partir de enero de 1936 el definitivo embarque de los flechas a bordo de los buques de la flota nacional. Fueron en total 35 flechas, los que al superar los exámenes de señalero embarcan en: *Canarias*, *Baleares*, *Cervera*, *Júpiter*, *Vulcano* y *Mar Cantábrico*.

En el *Baleares* además de 8 señaleros, embarcan 4 flechas radio-TSH. Todos los embarcados eran mallorquines, excepto tres rados de la provincia de Pontevedra. Sus edades eran entre 13 y 16 años. En el trágico hundimiento del *Baleares*, 9 flechas navales encontraron heroica muerte.

El libro finaliza con otros interesantes capítulos y se completa con una serie de anexos, con los que se remata una obra redonda, recomendable para todos los amantes de la historia naval.

S. N.