

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2006
MARZO
TOMO 250



Nuestra Portada: Unidades de las agrupaciones navales de la OTAN SNMG-2 y SNMCMG-2 en el ejercicio COOPERATIVE-ENGAGEMENT (12-23 de septiembre de 2005) en aguas de Albania. En primer plano, la fragata *Almirante Juan de Borbón*, buque insignia del comandante de SNMG-2, contralmirante Teodoro López Calderón.

Foto: (C.º 1.º J. Román Gasalla).

CARTA DEL DIRECTOR 195

CARTAS AL DIRECTOR 197

TEMAS GENERALES

ACTOS TERRORISTAS Y DERECHO INTERNACIONAL 199

General consejero togado y director del Centro de Estudios de Derecho Internacional Humanitario de la Cruz Roja Española José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto

REFLEXIONES PARA UN DEBATE SOBRE LA SEGURIDAD 215

Coronel de Infantería de Marina Gonzalo Parente Rodríguez
ESPAÑOLES EN KOSOVO 221

Comandante de Infantería de Marina Fernando del Olmo Ochoa

UNAS PUNTUALIZACIONES SOBRE EL BASTÓN DE MANDO 229

Coronel de Infantería de Marina Manuel Luaces Sanjuán
250 ANIVERSARIO 241

Contralmirante Ángel González Ectija
LA VELA Y LA ARMADA 245

Contralmirante (H) delegado de Vela de la Armada Marcial Sánchez-Barcáiztegui

TEMAS PROFESIONALES

LA ALERTA AÉREA TEMPRANA EN LA ARMADA 255

Teniente de navío Luis de Medina Redondo
¡QUIERO MÁS TRABAJO! 263

Capitán de fragata ingeniero Antonio Sánchez Godínez
UNA PROPUESTA PARA LA EDICIÓN DEL DERROTERO EN FORMATO DIGITAL 273

Teniente de navío Andrés Millán Gamboa

HISTORIAS DE LA MAR

LAS LANCHAS TORPEDERAS RUSAS Y EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO *BALEARES* 289

Teniente coronel interventor César O'Donnell Torroba
DEL NOMBRE DE *VIGÍA* 303

Capitán de corbeta Juan Castañeda Muñoz
LA VUELTA AL MUNDO DE UN MARINO DIPLOMÁTICO 309

Presidente de la Fundación Letras del Mar Manuel Maestro
EL ARSENAL DE FERROL Y SU MURALLA 313

Carlos Barcón

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...

EFEMÉRIDES

VIEJA FOTO

MISCELÁNEA

ANECDOTARIO MARINERO

CINE CON LA MAR DE FONDO

LA MAR EN LA FILATELIA

MARINOGRAMA

IN MEMORIAM

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, 5.
FERROL.—*Central Librería*. Dolores, 2. Página web: www.centrallibreria.com
Central Librería. Real, 71. Correo electrónico: centrallibreria@telefonica.net
Kiosko Librería. Sol, 65
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo).
VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8.

VENTA ELECTRÓNICA

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:

El día 17 de este mes de marzo, el submarino *Marsopa* hará su última singlatura y atracará en Cartagena, ciudad que le vio nacer, cerrando así un amplio capítulo del Arma Submarina, que arrancó el 25 de marzo de 1972, día en que su hermano mayor, el *Delfín*, entró en contacto con la mar salada.

Los cuatro submarinos de la *Serie 60*, *Delfín*, *Tonina*, *Marsopa* y *Narval*, al igual que los cuatro hermanos y santos cartageneros —San Isidoro, San Leandro, San Fulgencio y Santa Florentina—, pasarán a la posteridad, o por lo menos no irán al desguace. El *Delfín* ya inició una segunda y bulliciosa vida en Torrevieja — el pasado año tuvo más de 150.000 visitantes —, que ha sido el espejo donde Cartagena se mira para conservar el *Tonina*. De los dos restantes, uno sobrevivirá en el puerto de Sóller — antigua Base y Escuela de Submarinos —, y el otro irá, probablemente, a Sevilla, junto a la Torre del Oro, que todavía se lamenta por haber dejado escapar a «el barco mejor», el *Galatea*.

No hay duda de que los españoles nos hemos sensibilizado con nuestro patrimonio marítimo y por primera vez en la historia queremos conservar estos cuatro submarinos —que cuando se inició su construcción levantaron cierta polémica por la pérdida de sus gemelos franceses *Minerve* y *Eurydice* con el completo de sus dotaciones mientras navegaban en *snorkel* en aguas de Tolón—, que serán los primeros buques de la Armada que se salvarán del soplete de desguace, a parte del que botó en La Carraca en 1888 el teniente de navío Isaac Peral. Pero este último, cuyo casco se sigue conservando desde entonces, nunca llegó a causar alta en la Lista de Buques de la Armada.



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

La Nautilus en La Habana

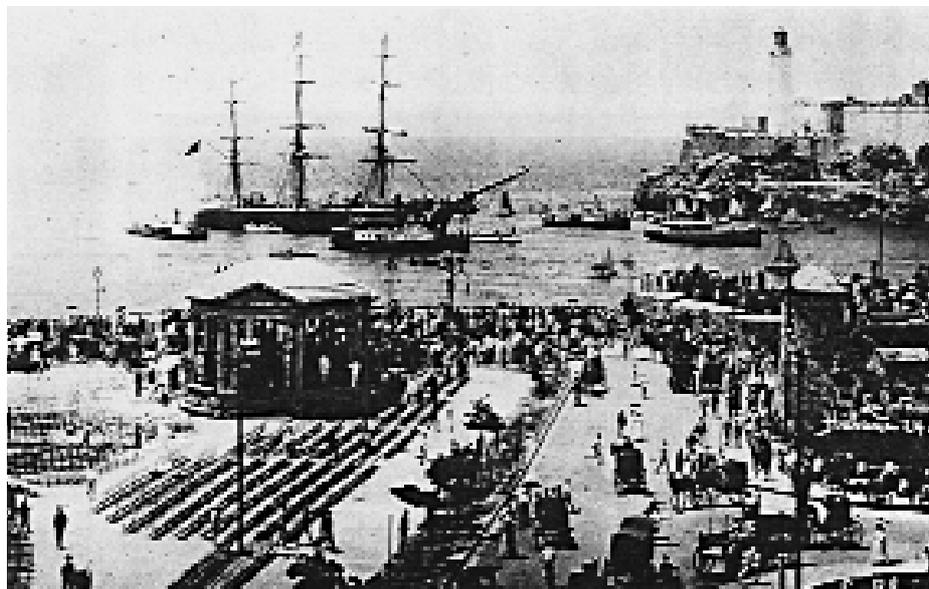
Bajo el título La corbeta Nautilus y el 98, la REVISTA GENERAL DE MARINA correspondiente al mes de octubre de 1998 tuvo la amabilidad de recoger un escrito que le remití con motivo de la escala en La Habana, el 2 de junio de 1998, del Juan Sebastián de Elcano, manifestando entonces que fue otro buque escuela —la corbeta Nautilus— el primer buque de la Armada que arribó a La Habana después de la pérdida de dichas colonias.

La REVISTA GENERAL DE MARINA correspondiente al mes de junio de 2005 recoge en la página 778 una antigua fotografía del acorazado Alfonso XIII en su viaje a La Habana y Puerto Rico en 1920, indicando en su pie que «Era el primer buque que visitaba aquellas tierras después del desastre del 98».

Por otra parte, la REVISTA GENERAL DE MARINA correspondiente al mes de julio de 2005 contiene un magnífico artículo sobre el contralmirante Manuel de Mora-Figueroa,

cuyo autor, en la página 54, cita el cordial recibimiento del buque escuela Juan Sebastián de Elcano a su llegada a La Habana en abril de 1929, «pues era el primer buque de la Armada española que llegaba después del 98».

A la corbeta Nautilus le correspondió en la historia ser el primer buque de la Armada española que arribó a La Habana después de la pérdida de dichas colonias, concretamente el 24 de junio de 1908, y el motivo de reiterar dicha circunstancia, además de la oportuna precisión, es porque mi padre formaba parte de la tripulación de aquel crucero de instrucción y es parte de mi memoria haberle escuchado innumerables veces su relato sobre lo que supuso dicho acontecimiento, mientras me mostraba los muchos recuerdos de su viaje que, después de tantos años, todavía conservamos como un entrañable tesoro, como pueden ser las copias de dos postales conmemorativas que me permito adjuntar -le.—Ángel José López Uria. Madrid.



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.

ACTOS TERRORISTAS Y DERECHO INTERNACIONAL

José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO
General consejero togado
Director del Centro de Estudios de Derecho Internacional
Humanitario de la Cruz Roja Española

Pórtico: El terrorismo marítimo



N el mes de octubre de 1985 el trasatlántico italiano *Achille Lauro*, en el que viajaba un numeroso grupo de turistas, fue secuestrado por un grupo armado del Frente de Liberación de Palestina. Un ciudadano norteamericano inválido fue asesinado antes de que la intervención de las autoridades pusiera fin al secuestro. Este suceso evidenció la dificultad jurídica de calificar este acto de terrorismo marítimo como un crimen de piratería. En 1988 un comando que se estimó perteneciente a Abul-Nidal abrió fuego contra un crucero turístico (*City of Poro.s*) durante su navegación por la costa griega, causando 12 muertos y 98 heridos. Ante la proliferación de actos de terror en la mar, la Organización Marítima Mundial (IMO) promovió la aprobación de la Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Roma, 1988) y de un Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas marítimas situadas en la plataforma continental (Roma, 1988). Sin embargo, el mayor problema práctico que presenta la aplicación de estos instrumentos internacionales es que no contienen una definición de terrorismo.

Tres cuestiones de actualidad

De entre los múltiples puntos de vista desde los que puede ser abordado el fenómeno terrorista, que se corresponden con diversas ramas científicas y que, incluso, dentro de las ciencias jurídicas y sociales, pueden adquirir significados muy diversos, este trabajo se limita al campo del Derecho Internacional Público y pretende dar respuesta a tres preguntas fundamentales:

TEMAS GENERALES

- 1.º ¿A qué llamamos terrorismo?
- 2.º ¿Cuál es la respuesta del Derecho Internacional Humanitario ante los actos de terror?
- 3.º ¿Las normas del Derecho Internacional Humanitario son un obstáculo en la lucha contra el terrorismo?

1.º ¿A qué llamamos terrorismo?

Los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas, ya desde antiguo, se ocuparon de rechazar de forma inequívoca los actos de terrorismo declarando su incompatibilidad con el Derecho Internacional. Así en la «Declaración sobre los principios de Derecho internacional referentes a las relaciones de amistad y a la cooperación entre los Estados de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas» (Resolución 2625 [XXV], adoptada por la Asamblea General el 24 de octubre de 1970), se establece al proclamar el principio de la prohibición del uso de la fuerza en las relaciones internacionales que: *Todo Estado tiene el deber de abstenerse de organizar, instigar, ayudar o participar en actos de guerra civil o en actos de terrorismo en otro Estado o de consentir actividades organizadas dentro de su territorio encaminadas a la comisión de dichos actos...* Y se añade, al desarrollar el principio de no intervención en los asuntos que son la jurisdicción interna de los Estados, que: *Todos los Estados deberán también abstenerse de organizar, apoyar, fomentar, financiar, instigar o tolerar actividades armadas, subversivas o terroristas encaminadas a cambiar por la violencia el régimen de otro Estado, y de intervenir en las luchas interiores de otro Estado.*

Ahora bien, principios esenciales del Derecho Internacional Público, así como normas del Derecho Internacional Humanitario que fueron calificados como «intransgredibles» por el propio Tribunal Internacional de Justicia en su Opinión Consultiva de 8 de julio de 1996 (sobre la licitud del recurso a la amenaza o al uso de las armas nucleares) han sido actualmente cuestionados (particularmente después del 11 de septiembre de 2001) en cuanto a su no idoneidad para la llamada «guerra» o lucha contra el terrorismo.

Michael Ignatieff en su libro *El mal menor* sostiene una postura pretendidamente equilibrada que le obliga a elegir entre el «mal mayor» (el terrorismo) y una serie de medidas que califica como «males menores», llegando a fundamentar (es verdad que con escrúpulos no exentos de notables contradicciones) limitaciones de determinados derechos, libertades y garantías propias del Estado de Derecho, la tortura («el caso más difícil de la ética del mal menor»), el asesinato selectivo o la acción militar preventiva.

Desde la aprobación (y práctica aceptación universal) de los Convenios de Ginebra de 1949 y de sus Protocolos Adicionales de 1977, el mundo ha

cambiado sustancialmente y, además de los conflictos armados internacionales e internos, nos enfrentamos hoy con la aparición de los alarmantes actos de terrorismo transnacional. Este fenómeno ha llevado al examen de la adecuación de las normas del Derecho Internacional Humanitario como reto para afrontar las nuevas formas de violencia global.

En este sentido debemos hacer, en esta introducción, dos precisiones necesarias para comprender las enormes dificultades de la lucha contra la violencia terrorista: la complejidad de sus causas profundas y la realidad de los modernos conflictos asimétricos.

Yves Sandoz, después de advertir que la manera de concebir la lucha contra el terrorismo será esencial para el porvenir de la humanidad, ha dejado escrito: *El terrorismo es la punta de un iceberg. Si no se ataca más que a ésta, no se evitará el desarrollo de la parte sumergida y el terrorismo resurgirá sin cesar. Es necesario pues imperativamente adoptar una aproximación global, examinar también las causas profundas donde el terrorismo hunde sus raíces y abrir sin tardanza la gran obra de un orden y un derecho internacional adaptado a nuestra época.*

Como ha escrito Herfried Münkler, la asimetría es el rasgo más destacado de las nuevas guerras. En efecto, frente a la «velocidad» de los modernos sistemas militares altamente tecnificados (que buscan una guerra sin bajas propias) aparece la estrategia de la lenta guerra de guerrillas; contra las armas sofisticadas se usan armas rudimentarias (una simple navaja para secuestrar una aeronave); a la vista de la vulnerabilidad del mundo desarrollado aparecen los actos de terrorismo suicida; y frente a las guerras entre Estados surge el proceso de privatización de los nuevos conflictos armados y la desmilitarización de la guerra. Pero lo más relevante es el paso de las estrategias asimétricas a las guerras transnacionales en las que los límites no los fijan los Estados. Para el citado autor, *las guerras del siglo XXI no se librarán, en la mayor parte de los casos, con una potencia de fuego masiva y enormes recursos militares. Tenderán a seguir librándose a fuego lento, sin principio o final claro, mientras que la línea divisoria entre las partes beligerantes, por un lado, y el crimen organizado, por otro, será cada vez más difusa.*

En este problema ha dejado oír su autorizada voz el profesor Carrillo Salcedo, afirmando que es un imperativo moral rescatar las exigencias de la Justicia y del Derecho, y reafirmar que tanto el Derecho Internacional Humanitario como el Derecho Internacional de los Derechos Humanos dan respuestas a los problemas que suscitan la violencia terrorista y los conflictos armados intergrupales o interétnicos, yendo a la verdadera razón de ser del Derecho en estos problemas: la protección de las víctimas y hacer rendir cuentas ante los tribunales a los responsables de actos de barbarie.

Los esfuerzos recientes de la Organización de las Naciones Unidas en la lucha contra el terrorismo

El «Informe del Grupo de Alto Nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio», presentado al Secretario General de las Naciones Unidas en diciembre de 2004, dedica un capítulo del documento al terrorismo. Después de poner de relieve los dos nuevos factores que imprimen una mayor urgencia a la amenaza del terrorismo (alcance mundial y gran capacidad de una red armada como Al-Qaeda y la intención de causar bajas masivas), se plantea una estrategia global para responder al problema de la prevención, no sin expresar la preocupación por el hecho de que la actual «guerra contra el terrorismo» ha vulnerado en algunos casos precisamente los valores que los terroristas pretendían conculcar: los Derechos Humanos y el Estado de Derecho. La estrategia general propuesta en el informe se basa en: a) disuasión, b) medidas para contrarrestar el extremismo y la intolerancia, c) el desarrollo de mejores instrumentos de cooperación mundial en la lucha contra el terrorismo, el intercambio de información confidencial, las medidas de interdicción y los controles financieros, d) el fortalecimiento de la capacidad estatal para impedir las actividades de reclutamiento y las operaciones de los grupos terroristas y e) el control de materiales peligrosos y la protección de la salud pública.

No olvida el informe la necesidad de contar con mejores instrumentos internacionales de lucha contra el terrorismo, con alusión a los 12 convenios contra el terrorismo y los inadecuados medios en la lucha contra su financiación.

La postura del Comité Internacional de la Cruz Roja

Ahora bien, las normas vigentes del Derecho Internacional Humanitario han de reputarse suficientes para dar respuesta adecuada a los nuevos fenómenos de violencia bélica, aunque es preciso reconocer que los sufrimientos de las víctimas de los conflictos armados actuales han quedado minusvalorados ante el debate internacional sobre la llamada «guerra contra el terrorismo» y su repercusión en los medios de comunicación. En efecto, la «lucha contra el terrorismo», como dice el Comité Internacional de La Cruz Roja (CICR), es el reto jurídico y moral más importante al que hace frente la comunidad internacional para tratar las nuevas formas de violencia, a la vez que se preservan las normas protectoras humanitarias.

Con razón deplora el CICR que, con no poca frecuencia, se invoca la «guerra contra el terrorismo» como una justificación para negarse a respetar las normas aplicables a los conflictos armados.

Hans Peter Gasser prefiere referirse a la noción de «acto terrorista» o «acto de terror» en relación con su drástica prohibición por el Derecho Internacional

Humanitario, pues el término «terrorismo» no expresa un concepto jurídico (aunque es un comportamiento criminal), sino una combinación de objetivos políticos, propaganda y actos violentos para alcanzar un objetivo. Por ello, las normas humanitarias no definen el terrorismo, pero prohíben los actos de violencia indiscriminada (los actos de terror) que se consideran terroristas en tiempo de paz.

Las dificultades para definir el terrorismo

Naturalmente el primer problema reside en la propia definición de los actos de terrorismo. Yves Sandoz, después de advertir que se han contabilizado 109 diferentes definiciones de terrorismo, cita los componentes de la definición del Código Penal francés: utilización efectiva de la violencia (o amenaza), suscitar un sentimiento de pavor o de inseguridad como objetivo y una ambición política a largo alcance para la desestabilización del orden público. Por nuestra parte, con la única pretensión de presentar los caracteres fundamentales de los actos terroristas, podemos definirlo como *fenómeno de desviación social violento, que altera la paz pública de un sistema institucionalizado, utilizando medios comisivos capaces de infundir temor y causar un riesgo injusto a la comunidad social*.

Una definición más reciente y aplicable al ámbito del Derecho Internacional Humanitario puede deducirse del contenido del artículo 2.1. b) del Convenio Internacional para la represión de la financiación del terrorismo, aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas por Resolución 54/109, de 9 de diciembre de 1999. Abarca esta norma, en primer lugar y de forma descriptiva, los actos que constituyan delito comprendidos en los nueve tratados antiterroristas que se enumeran. Y, en segundo término, *cualquier otro acto destinado a causar la muerte o lesiones corporales graves a un civil o a cualquier otra persona que no participe directamente en las hostilidades en una situación de conflicto armado, cuando el propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo*. Los actos terroristas, en definitiva, se dirigen contra la población civil usando medios indiscriminados con el fin de alcanzar objetivos que no podrían conseguirse por medios legítimos, por lo que supone una forma de la guerra total, en la que el fin justifica los medios. Nada pues más opuesto a la filosofía que preside el derecho protector de las víctimas de los conflictos armados.

Hay que deplorar que no exista todavía un tratado universal que defina, prohíba e incrimine el terrorismo o los actos terroristas en todas las circunstancias. Si se analizan los citados tratados, que integran el derecho convencional internacional antiterrorista, se advierte su carácter sectorial, puesto que la

TEMAS GENERALES

Convención para la prevención y represión del terrorismo (Sociedad de Naciones, Ginebra, 1937) nunca llegó a entrar en vigor. Sin embargo, el Comité Especial establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas ha elaborado un Proyecto de *Convención general sobre terrorismo internacional*, que se encuentra en fase de negociación entre los Estados y que ha suscitado un cierto escepticismo doctrinal.

En este Proyecto de Convención general se intenta definir el terrorismo de la forma siguiente: *Comete delito en el sentido de la presente Convención quien ilícita e intencionadamente y por cualquier medio cause: la muerte o lesiones corporales graves a otra persona o personas; o daños graves a bienes públicos o privados, incluidos lugares de uso público, instalaciones públicas o gubernamentales, redes de transporte público, instalaciones de infraestructura o el medio ambiente; o daños a los bienes, lugares, instalaciones o redes mencionadas a que se hace referencia en el apartado precedente, cuando produzcan o puedan producir un gran perjuicio económico, si el propósito de tal acto es, por su naturaleza o contexto, intimidar a la población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a hacer o dejar de hacer algo.*

Los vigentes convenios internacionales antiterroristas

Actualmente, los tratados internacionales sobre la materia pueden agruparse de la siguiente manera:

- Navegación aérea. Convención sobre los delitos y otros actos cometidos a bordo de aeronaves (Tokio, 1963), Convención para la represión de actos contra la seguridad y apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970), Convención para la represión de actos contra la seguridad en la aviación civil (Montreal, 1971) y Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en aeropuertos (Montreal, 1988).
- Personas internacionalmente protegidas. Convención para la prevención y represión de los crímenes contra las personas internacionalmente protegidas, incluidos los agentes diplomáticos (Nueva York, 1973).
- Toma de rehenes. Convención internacional contra la toma de rehenes (Nueva York, 1979).
- Protección del material nuclear. Convención sobre la protección del material nuclear (Viena, 1980).
- Navegación marítima. Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Roma, 1988) y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas marítimas situadas en la plataforma continental (Roma, 1988).

- Terrorismo con explosivos. Convención sobre la utilización de explosivos plásticos (Montreal, 1991) y Convención para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas (Nueva York, 1997).
- Financiación del terrorismo. Convención internacional para la represión de la financiación del terrorismo (Nueva York, 1999).

A estos doce tratados contra el terrorismo internacional, hay que adicionar el recientemente aprobado por unanimidad en la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de abril de 2005, como Convención internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear.

Y al listado de normas convencionales contra el terrorismo habría que añadir, como enseguida veremos, los preceptos de los Convenios de Ginebra de 1949 y sus Protocolos Adicionales de 1977, que prohíben los actos de terror.

El fracaso de los intentos para alcanzar un consenso internacional en la definición del terrorismo

Pocos días después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 1373 (2001), de fecha 28 de septiembre de 2001, estableciendo determinadas medidas para la prevención y represión de la financiación de los actos de terrorismo y *observando con preocupación la conexión estrecha que existe entre el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada.*

También merece ser citada, entre otras muchas, la Resolución 1566 (2004), de 8 de octubre de 2004, del Consejo de Seguridad, que insta a los Estados a que cooperen con el Comité contra el Terrorismo, su Dirección Ejecutiva y el Comité de Sanciones contra Al-Qaeda y los talibanes, formula indirectamente una definición de los actos terroristas basada en los delitos definidos en los convenios, las convenciones y los protocolos internacionales relativos al terrorismo (*actos criminales, incluso contra civiles, cometidos con la intención de causar la muerte o lesiones corporales graves o de tomar rehenes con el propósito de provocar un estado de terror en la población en general, en un grupo de personas o en determinada persona, intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto, o a abstenerse de realizarlo*) y recuerda que las medidas que tomen los Estados para luchar contra el terrorismo deben adoptarlas de conformidad con el derecho internacional y, en particular, con las normas internacionales de derechos humanos, el derecho de los refugiados y el derecho humanitario.

Hans Peter Gasser analiza la percepción común del significado del terrorismo, proponiendo los siguientes elementos: a) implica violencia o amenaza de

TEMAS GENERALES

violencia contra personas civiles corrientes. Ataca indiscriminadamente, b) es un medio para alcanzar un objetivo político que supuestamente no podría lograrse por medios legales, c) suele formar parte de una estrategia y ser cometido por grupos organizados durante un largo periodo de tiempo, d) las víctimas son personas que no tienen influencia directa en los resultados pretendidos, como son las personas civiles corrientes, e) el propósito es aterrorizar a la población para favorecer la causa de los terroristas, f) el objetivo es humillar a los seres humanos.

El citado *Informe del Grupo de Alto Nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio* recuerda la carencia de normas que regulan el uso de la fuerza por actores no estatales, pese a que prácticamente todas las formas de terrorismo están prohibidas por uno de los 12 convenios internacionales contra el terrorismo, el derecho consuetudinario internacional, los Convenios de Ginebra o el Estatuto de Roma. Sin embargo reconoce la clara diferencia entre esta lista deshilvanada de convenios y disposiciones y un marco normativo elocuente y comprendido por todos. En consecuencia, la falta de consenso sobre una definición clara compromete la posición normativa y moral contra el terrorismo.

Para el informe existen dos obstáculos para el acuerdo sobre la definición del terrorismo. El primero es el argumento de que cualquier definición debe incluir el caso de un Estado que use fuerzas armadas contra civiles. Objeción nada convincente a la vista de las normas internacionales aplicables a las violaciones de los Estados. La segunda objeción consiste en la convicción de que un pueblo bajo ocupación extranjera tiene derecho a resistirse y que una definición del terrorismo no debería derogar este derecho. A este argumento se contesta que el hecho de la ocupación no justifica el asesinato de personas civiles.

El informe que analizamos nos proporciona la siguiente descripción del terrorismo: *Cualquier acto, además de los actos ya especificados en los convenios y convenciones vigentes sobre determinados aspectos del terrorismo, los Convenios de Ginebra y la Resolución 1566 (2004) del Consejo de Seguridad, destinado a causar la muerte o lesiones corporales graves a un civil o a un no combatiente, cuando el propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo.*

El 11 de marzo de 2005, en el primer aniversario de los atentados terroristas, se celebró en Madrid una Cumbre sobre el Terrorismo bajo el lema *Respuesta democrática a la amenaza global del terror*, que reafirmó una serie de principios y formuló una serie de recomendaciones entre las se acordó la adopción de la citada definición de terrorismo propuesta por el mencionado Grupo de Alto Nivel de Naciones Unidas, la ratificación e implementación de los convenios internacionales contra el terrorismo por aquellos Estados que todavía no lo hayan hecho y la conclusión, a la mayor brevedad posible, del Convenio Global sobre Terrorismo Internacional.

Sin embargo, no son escasas las discrepancias entre los Estados sobre la definición del terrorismo y sus diferencias con la resistencia a la ocupación, que hacen difícil el consenso incluso sobre la calificación como actos terroristas de cualquier ataque contra personas civiles que no participen en la lucha armada, cualquiera que sea su motivación.

Prueba de esta falta de consenso es el reciente fracaso (2005) de la Cumbre de Alto Nivel celebrada en Nueva York, en el ámbito de la Asamblea General de la ONU, con ocasión del sexagésimo aniversario de las Naciones Unidas.

Por último, la lucha contra el fenómeno terrorista implica también, de forma ineludible, un compromiso político, diplomático y económico para dar solución razonable a situaciones de opresión, injusticia y marginación, que son el caldo de cultivo del terrorismo y el lugar donde se recluta a los más fanáticos militantes.

Como afirma Yves Sandoz es difícil trazar la frontera entre una situación de conflicto interno y una situación de disturbios interiores y así numerosas resoluciones de la ONU sobre la prevención del terrorismo muestran los problemas que encuentran para no excluir totalmente, bajo la cobertura de la lucha contra el terrorismo, la violencia cometida por la resistencia a los regímenes opresivos, en los que la menor veleidad de oposición democrática es asfixiada y se utiliza cualquier pretexto para colocar la etiqueta terrorista a la oposición.

2.º ¿Cual es la respuesta del Derecho Internacional Humanitario ante los actos de terror?

Podemos afirmar que del análisis de los cuatro Convenios de Ginebra de 12 de agosto de 1949 y de sus dos Protocolos (I y II) Adicionales de 1977 se deduce inequívocamente que los actos terroristas (es decir, el empleo de la violencia indiscriminada para aterrorizar a la población civil) están prohibidos en toda circunstancia, terminantemente y sin excepción. Más aún, las autoridades de las partes contendientes y todos los Estados Partes en los instrumentos de derecho humanitario (192 en la actualidad) tienen la obligación de proceder contra todo supuesto infractor de la prohibición del terrorismo.

La prohibición de los «actos de terror» en los conflictos armados internacionales

Es verdad que los Convenios de Ginebra de 1949 y sus Protocolos Adicionales de 1977 sólo se refieren a los actos de terrorismo en dos ocasiones, pero expresan la prohibición en términos contundentes. Así, en los conflictos armados internacionales y dentro de las normas humanitarias que limitan los

TEMAS GENERALES

medios y métodos de la acción hostil, el artículo 51.2 del citado Protocolo I de 1977 prohíbe los actos o amenazas de violencia cuya finalidad principal sea aterrorizar a la población civil.

Por otra parte, el artículo 51.4 proscribire los ataques indiscriminados, que seguidamente describe. El artículo 54 del mismo Protocolo prohíbe los ataques contra las obras o instalaciones (presas, diques y centrales nucleares) que contengan fuerzas peligrosas. En definitiva, se protege a la población civil contra los actos de terror, ataques indiscriminados o utilización de medios que pueden afectar a la infraestructura civil. Ahora bien, es necesario que concurra la intención concreta (dolo específico) de aterrorizar a la población civil, ya que en un conflicto armado las personas civiles pueden estar lógicamente aterrorizadas por los efectos incidentales de un bombardeo dirigido contra objetivos militares legítimos.

Hans Peter Gasser se plantea el hecho de que los actos terroristas no tienen que afectar necesariamente a las personas civiles o a los bienes civiles, ya que pueden estar dirigidos contra los miembros de las fuerzas armadas que participen activamente en las hostilidades y que, por tanto, son objetivos militares legítimos. Sin embargo, hay límites también en la conducción de las hostilidades (artículo 35 del Protocolo I Adicional a los Convenios de Ginebra), como la prohibición de utilizar armas, proyectiles, materias y métodos de combate que causen males superfluos o sufrimientos innecesarios. O la prohibición de la perfidia (actos de violencia por los que se traiciona la buena fe del adversario) que establece el artículo 37 del mismo Protocolo I Adicional. Cuando se simula el estatuto de persona civil, apunta acertadamente el citado autor, en un ataque terrorista suicida contra los miembros de las fuerzas armadas, es muy probable que revista un carácter pérfido.

Pero además, el Derecho Internacional Humanitario protege especialmente a determinadas víctimas de la guerra, como los enemigos fuera de combate (artículo 12.2 de los I y II Convenios de Ginebra y artículo 13.2 del III Convenio) o las personas protegidas que se encuentran en poder de la parte adversa, y contiene una prohibición total de actos de terrorismo contra enemigos vencidos.

Asimismo se tutela a la población civil enemiga que esté en poder o bajo el control del adversario (en su propio territorio o en territorio ocupado), pues el artículo 33 del IV Convenio de Ginebra dispone que *toda medida de intimidación o terrorismo queda prohibida*.

Como protección residual el artículo 75 del Protocolo I Adicional a los Convenios de Ginebra, establece las garantías fundamentales aplicables en un conflicto armado internacional a las personas que no disfruten de un trato más favorable en otras disposiciones humanitarias.

En conclusión, los actos terroristas (comprendiendo las represalias contra las personas protegidas) están prohibidos sin excepción por las normas humanitarias y esta proscripción comprende la actuación de los miembros de los

movimientos de liberación nacional que, si reúnen los requisitos establecidos en el citado Protocolo I Adicional, pueden llegar a ser partes en los conflictos armados.

La proscripción del terrorismo en los conflictos armados internos o no internacionales

Los actos terroristas están igualmente proscritos de manera absoluta en los conflictos armados sin carácter internacional, que pueden alcanzar un alto grado de violencia. El párrafo segundo del artículo 3 común a los cuatro Convenios de Ginebra prohíbe expresamente *los atentados a la vida y a la integridad corporal, especialmente el homicidio en todas sus formas, las mutilaciones, los tratos crueles, torturas y suplicios, así como la toma de rehenes*. Para la mejor doctrina resulta evidente que las normas que prohíben los actos de terrorismo en los conflictos armados internos son prácticamente idénticas a las que se aplican en los conflictos armados internacionales, aunque el mencionado artículo 3 común no emplee la palabra terrorismo.

Concretamente la prohibición expresa de terrorismo en este ámbito se formula en los artículos 4.2 d) (trato humano) y 13, párrafo 2 (por lo que se refiere a la población civil) del Protocolo II Adicional de 1977 (*quedan prohibidos los actos o amenazas de violencia cuya finalidad principal sea aterrorizar a la población civil*).

Actos terroristas y guerras de liberación nacional

En lo que atañe a las guerras de liberación nacional, las normas que establecen el reconocimiento del estatuto de combatiente (artículos 43 y 44 del Protocolo Adicional I de 1977) no lo eximen de su obligación de cumplir las normas humanitarias, de forma que ninguna de las dos disposiciones atenúa la prohibición de cometer actos de terrorismo: *Los guerrilleros en una guerra de liberación nacional que aterrorizan ilegítimamente a personas civiles son terroristas y deben responder de su conducta*.

En definitiva, la prohibición de los actos de terror por el Derecho Internacional Humanitario, como afirma el Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR) tiene su base en tres tipos de normas: 1°. Los principios generales, como el principio de distinción (entre las personas civiles y los combatientes), la prohibición de atacar a la población civil o de los ataques indiscriminados. 2°. La prohibición explícita de los actos dirigidos a aterrorizar a la población civil (artículo 51.2 del Protocolo I Adicional, artículo 13.2 del Protocolo II Adicional y artículo 33 del IV Convenio de Ginebra). 3°. La prohibición de actos semejantes a los ataques terroristas como los ataques contra la población

TEMAS GENERALES

y los bienes civiles, los ataques indiscriminados, los ataques contra los lugares de culto, los ataques contra obras e instalaciones que contienen fuerzas peligrosas, la toma de rehenes o el homicidio de personas que no participan o que han dejado de participar en las hostilidades. Además destaca el CICR que estas normas establecen mecanismos para la aplicación de estas obligaciones que están mucho más desarrollados que cualquier otra obligación actualmente vigente a tenor de los convenios internacionales para la prevención y sanción del terrorismo.

3.º *¿Las normas del Derecho Internacional Humanitario son un obstáculo en la lucha contra el terrorismo?*

La llamada «guerra contra el terrorismo»

La postura del Comité Internacional de la Cruz Roja sobre esta cuestión se plasmó en un documento presentado a la XVIII Conferencia Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (Ginebra, 2-6 diciembre, 2003). Se analiza el concepto de *guerra contra el terrorismo*, cuestionando si se trata de una guerra en el sentido jurídico, ya que el terrorismo es un fenómeno criminal (transnacional) generalmente no imputable a un Estado específico en virtud de las reglas sobre la responsabilidad de los Estados.

Sin embargo, después de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos de América, se ha sostenido que no es adecuada la represión del terrorismo como un delito, porque se trata de «actos de guerra» frente a los cuales es ineficaz un derecho penal garantista, ni se puede confiar en la cooperación internacional a través, por ejemplo, de la extradición. Se duda asimismo de las reglas establecidas por el Derecho de los conflictos armados, ya que no se trata de un conflicto armado internacional ni interno y no se ha producido una adaptación de sus reglas a este nuevo fenómeno. En consecuencia, los sospechosos de actos terroristas dejan de ser personas protegidas por el Derecho Internacional Humanitario y se convierten en *combatientes enemigos ilegales*, que pueden ser detenidos indefinidamente hasta el fin de la *guerra contra el terrorismo*.

La primera observación que debemos formular es que calificar de terroristas los actos de violencia indiscriminada contra la población civil no tiene excesiva utilidad práctica, puesto que estas conductas son constitutivas de crímenes de guerra, cuya persecución penal está dotada de un sistema de eficacia presidido por el principio de jurisdicción universal.

Por otra parte, el hecho de que el terrorismo sea un fenómeno transnacional no lo convierte en un conflicto armado, ni implica la existencia de una guerra. Las normas aplicables a los conflictos armados exigen la existencia

de partes identificables (Estados o grupos armados con organización militar y estructura de mando, calificados como parte adversa a la gubernamental en los conflictos internos). Algo muy distinto a los problemas de orden público y a la existencia de *redes o grupos terroristas* que no son «partes» en un conflicto armado. No se entiende como una «red clandestina terrorista» (muchas veces integrada por células sin excesiva conexión) puede ser tenida como parte en un conflicto armado. Su tratamiento corresponde al derecho interno de los Estados y al Derecho Internacional aplicable según los Convenios antiterroristas de nivel universal o regional.

François Bugnion opina que existen razones imperiosas para mantener el principio de igualdad de los beligerantes respecto del derecho de la guerra, puesto que la teoría de la aplicación discriminatoria de las leyes y costumbres de la guerra produce el mismo resultado inaceptable (la guerra sin restricciones) que la idea según la cual las guerras de agresión no están cubiertas por el derecho internacional humanitario. Se trata, sin duda, de afirmar uno de los principios fundamentales del Derecho Internacional Humanitario: el de la autonomía de las normas que regulan las relaciones recíprocas entre los beligerantes (*ius in bello*) respecto de las normas relativas a la reglamentación y a la prohibición del recurso a la fuerza (*ius ad bellum*).

La consecuencia legal (convencional) de considerar la lucha contra el terrorismo como una «guerra» no puede ser otra que la de otorgar la igualdad de derechos y protección a todas las partes en el conflicto armado, pues el Derecho Internacional Humanitario no puede concebir la existencia de guerras donde una parte tenga todos los derechos y se nieguen éstos a la otra parte. La condición de «persona protegida» fluye y debe ser reconocida en el momento en que comienza la lucha armada y se aplican las normas humanitarias a las «víctimas de la guerra». No se pueden justificar, en ningún caso, las ejecuciones extrajudiciales ni la negación a los detenidos de un trato humano o la privación de su acceso a tribunales independientes y legítimamente constituidos que respeten las normas del «debido proceso».

Hans Peter Gasser expone dos convicciones que compartimos. En primer lugar, el Derecho Internacional Humanitario no es un obstáculo para combatir eficazmente el terrorismo. En segundo término, los presuntos terroristas siguen gozando de protección, sean miembros de una fuerza armada o civiles («combatientes ilegales»), pues continúan siendo «personas protegidas» en el sentido de los Convenios de Ginebra aplicables en el curso de un conflicto armado.

Las medidas estatales adoptadas para prevenir o reprimir el terrorismo no guardan relación con los «actos de guerra». Entre otras razones porque si el terrorismo es un fenómeno no se puede librar una guerra contra un fenómeno. Así, la lucha contra el terrorismo se articula fundamentalmente a través de la adquisición de información de «inteligencia», la cooperación policial y judicial internacional, la extradición de los terroristas, la aplicación de sanciones

TEMAS GENERALES

penales, la investigación sobre los canales de la financiación del terrorismo y la congelación de sus activos, la presión diplomática y económica sobre los Estados que protegen al terrorismo, el control sobre la proliferación de armas de destrucción masiva (lo que no implica el uso de la fuerza armada no autorizado por la Carta de las Naciones Unidas). Todo ello sin perjuicio de considerar que el fenómeno terrorista solo podrá erradicarse atacando sus causas profundas, no sus consecuencias.

El Derecho Internacional Humanitario no es óbice para la justicia

Por tanto, se estima que el Derecho Internacional Humanitario es aplicable cuando esta «lucha contra el terrorismo» reúne los requisitos de un conflicto armado de cualquier tipo (internacional o interno), se produce una lucha armada y existen partes identificables en tal conflicto (fuerzas o grupos armados con cierta organización, estructura de mando y posibilidad aplicar las normas humanitarias). Así pues, compartiendo la opinión de F. Bugnion, rechazamos la postura que pretende la inaplicabilidad del Derecho Internacional Humanitario en la llamada «guerra contra el terrorismo», al considerar que sus normas no se han adaptado a esta nueva forma de conflicto y se han convertido en un obstáculo en la lucha contra el terrorismo.

Debemos concluir afirmando categóricamente que las medidas antiterroristas y la represión del delito de terrorismo deben respetar las normas humanitarias, cuando estos actos criminales se cometan durante un conflicto armado, teniendo en cuenta que si bien sus reglas garantizan un trato humano a las personas que han cometido un crimen, no impiden que la justicia penal desempeñe su cometido.

Después del 11 de septiembre de 2001, J. Kellenberger, presidente del CICR, afirmaba que el Derecho Internacional, si se aplica correctamente, es una de las herramientas más fuertes de que dispone la comunidad de naciones en el esfuerzo de restablecer el orden y la estabilidad internacionales. Pero inmediatamente añadía que tenemos que saber claramente qué rama del derecho es la herramienta correcta. Son las normas de la Carta de las Naciones Unidas las que regulan el uso de la fuerza en las relaciones internacionales y las respuestas lícitas a las amenazas a la paz y seguridad internacionales. Por el contrario, no hay guerras justas o injustas según el Derecho Internacional Humanitario, cuyo fin es proteger a las víctimas de los conflictos armados.

Conclusión

En la lucha contra el terrorismo se han utilizado y se utilizan diversos medios regulados por diferentes ramas del derecho: la cooperación judicial y

policial, el derecho penal, la información, la congelación de los activos que financian el terrorismo o el conflicto armado. El Derecho Internacional Humanitario no se pronuncia sobre estas opciones, pero en sus normas se afirma un principio indiscutido: siempre que se luche contra el terrorismo utilizando la lucha armada, a través de un conflicto armado, son aplicables sin duda los preceptos humanitarios, que «no son óbice para la justicia» ni pretexto para la impunidad de los crímenes de guerra. Solo exigen *que se apliquen las garantías del debido proceso cuando se juzga a los infractores*.

El día 6 de diciembre de 2003, la XXVIII Conferencia Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja reunida en Ginebra aprobó la Declaración «Proteger la dignidad humana», donde se afirma:

Condenamos enérgicamente todos los actos o amenazas de violencia destinados a aterrorizar a la población civil. Asimismo recordamos las garantías estipuladas por el derecho internacional humanitario para las personas capturadas en conexión con un conflicto armado.

Todas las personas detenidas deben ser tratadas con humanidad y con el respeto a su dignidad inherente. La mejor manera de promover y salvaguardar la dignidad inherente de todo ser humano es aplicar de manera complementaria, en particular, el derecho internacional humanitario, el derecho de los derechos humanos y el derecho de los refugiados, según corresponda.

El Derecho Internacional Humanitario no es óbice para la justicia, y estipula que se otorgue a todas las personas presuntamente responsables de crímenes las debidas garantías judiciales y un juicio equitativo.

Además, afirmamos que ningún Estado, grupo o persona está por encima de la ley y que nadie debería ser considerado o tratado como si fuera inalcanzable por ella.

Y ningún Estado, grupo o persona se consideró aludido...

Finalmente debemos recordar la necesidad de evitar fisuras en la protección de las víctimas de la guerra, incluso cuando los que deben ser protegidos en sus derechos sean acusados de los delitos más graves. Exigencia que nace del reconocimiento de la dignidad de la persona como base común del Derecho de los Derechos Humanos y del Derecho Internacional Humanitario.



«Faenas a bordo» (de la publicación *El Ejército Español. Colección de fotografías instantáneas. 288 Autotipias. Reflejo de la vida de cuartel y de campaña de nuestros soldados*).
Luis Tasso. Impresor y editor. Barcelona, ¿año 1902?
(Foto: colección Alía Plana).

REFLEXIONES PARA UN DEBATE SOBRE LA SEGURIDAD

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ



Introducción



N los tiempos que vivimos de máxima inestabilidad, debido a los cambios profundos que afectan a la estructura de nuestra sociedad en todos los ámbitos, políticos, sociales, económicos y culturales, los seres humanos faltos de referencias firmes a las que agarrarse para no sucumbir sienten la necesidad de tomar medidas a nivel individual y colectivo para protegerse de tanta inseguridad. Lo que tratan de obtener con las medidas de protección es un cierto

grado de seguridad que les permita vivir sin sobresaltos. No tenemos más que observar las viviendas y veremos las medidas de protección, con rejas, alarmas, perros, vigilantes... que han proliferado en el nivel de los hábitats, pero igualmente en las empresas.

Por otro lado, la necesidad de protección se extiende a las condiciones de vida individual y colectiva, que incluyen la seguridad en todas las actividades que realizan los seres humanos, sean sanitarias (seguridad social), vida ciudadana (seguridad policial), de tránsito (seguridad vial) o financiera (seguridad monetaria). Por supuesto que existen muchas más en lo que nos interesa aquí, destacaremos la seguridad militar y más concretamente la seguridad naval.

Después de esta breve introducción, pretendo hacer unas reflexiones que ayuden a despertar un mayor interés por la profundización de la condición de vivir seguros, que hoy más que nunca se necesita para mantener un nivel aceptable de protección de nuestras actividades. Para ello, todas las personas, objetos materiales, sistemas y procedimientos deben gozar de un cierto grado de seguridad.

Es sabido de sobra que en la Armada existen, desde hace mucho tiempo, las prácticas de la seguridad que si bien hace años no preocupaban demasiado y se consideraba que había que poner mayor atención en otras prioridades, porque no existían riesgos mayores, hoy en día la situación ha cambiado drás-

TEMAS GENERALES

ticamente. Las amenazas vienen de los riesgos que se detectan en la vida actual, agresiones del terrorismo y la delincuencia que pueden utilizar medios armados de gran potencia y disponer de tecnologías de vigilancia, comunicación y tratamiento de datos de alto nivel que están disponibles para su adquisición a nivel civil.

La seguridad está relacionada con el uso de las armas, pero es verdad que el llamado «proceso de Helsinki», que dio fin a la guerra fría, planteó una serie de medidas de seguridad que se agrupan bajo el nombre de seguridad cooperativa o seguridad distinta de la militar (*other than military*). El caso es que hoy la seguridad es un concepto amplio que necesita una concreción añadiendo un calificativo y así obtendríamos la seguridad: interior, policial, social, vial, marítima, aérea, contraincendios, nacional, común, colectiva, cooperativa y, por supuesto, la seguridad militar y naval. Por eso, cuando se habla de más seguridad tenemos que identificar el ámbito al que se refiere.

Porque, aun en el área militar, no es lo mismo considerar en un despliegue la seguridad táctica próxima que la estratégica lejana; ni la de un despliegue en tierra que en la mar. Pretendo pues con este artículo señalar la complejidad de un concepto tan heterogéneo sobre el cual voy a reflexionar un poco más ordenadamente.

Por último, la inseguridad, que se extiende a modo de un virus contagioso en gran parte de la sociedad industrial avanzada, ocupa todos los campos de la actividad humana, creando un clima de crisis generalizada. Si el Estado tiene como misión principal dar seguridad a la vida de los ciudadanos, no cabe duda que las instituciones, como las Fuerzas Armadas, están implicadas en esta función estatal. La primera condición que deben asumir respecto a la seguridad es tener bien atendida y cubierta la suya propia para poder cumplir las misiones que se esperan de ellas. Las personas, los medios, las instalaciones, los sistemas y los procedimientos deben estar en condiciones de funcionamiento seguro, eso es precisamente lo que facilitará la seguridad militar y naval en todo tiempo y lugar.

Puntos para el debate

Podemos considerar tres dimensiones de la seguridad: la primera referida al objeto que la requiere y responde a la pregunta de «¿para qué?»; la segunda que identifica el ámbito en el cual se sitúa el encargado de proporcionarla y responde a «¿quién?». Y tercera, que se ocupa de la tarea y procedimientos de empleo y responde a las preguntas «¿qué?» y «¿cómo?».

En términos más concretos, podemos resumir que la seguridad requiere siempre de unos actores y unos medios, un escenario y unos procedimientos para desarrollar la misión. Respecto a los actores y los medios, es evidente que se refiere a una organización, dotada e instruida para realizar una determi-

nada misión de seguridad. Esta organización no se puede improvisar, requiere un determinado tiempo que aportará experiencia y también necesita unos medios apropiados en consonancia con los avances tecnológicos.

Es fundamental que la organización de seguridad responda a la previsión de amenazas deducidas de los correspondientes estudios de situación en los que ha de basarse un verdadero Plan de Seguridad, que comprenderá un plan general y varios planes subordinados ya adaptados a situaciones concretas. Todos ellos componen el Plan de Seguridad que debe ser revisado y puesto al día continuamente con los cambios de circunstancias. Para ello los actores deben estar especializados entre los que obtienen la información, quienes facilitan las decisiones y aquellos que se encargan de ejecutarlas, además de los que comprueban el funcionamiento de la seguridad con inspecciones y control permanente dentro de su ámbito de responsabilidad.

Respecto del capítulo de las amenazas previstas, será fundamental identificar a los posibles agresores de todo tipo. Es precisamente aquí donde juegan un papel importante los sistemas de información, que estarán continuamente activados para mantener viva la organización de la seguridad. De forma tal que el sistema esté retroalimentado con arreglo al esquema: información-decisión-reacción.

Pasemos a reflexionar sobre los ámbitos que se pueden considerar de aplicación para el debate de estas cuestiones sobre la seguridad. En relación con el interés de las Fuerzas Armadas y más concretamente de la Armada, podemos señalar que la seguridad debe recibir un tratamiento distinto según el escalón en el cual se sitúe el escenario de la acción, de acuerdo con que sea internacional, nacional, regional o local. Respecto al tamaño de objeto a proteger, la seguridad podría ser global, de grupo o individual, si se trata de personas; respecto a otras divisiones, podría ser total o parcial.

Con estos planteamientos podemos considerar que la seguridad del Mediterráneo es un ejemplo de seguridad colectiva porque interesa a varias naciones; la seguridad de los espacios marítimos de soberanía española corresponde en cambio a la seguridad nacional; la seguridad del Estrecho es seguridad regional y la seguridad de una Base Naval correspondería a la seguridad local. A todos ellos se podrían aplicar medidas que traten de obtener una seguridad total o parcial, referida esta última a los objetos o partes que tengan carácter más prioritario.

La mar, como espacio abierto que es, requiere una atención especial respecto a la seguridad. La Armada, que actúa en todo el ámbito marítimo, tiene una preparación específica para proporcionar seguridad naval en todas las situaciones de carácter militar y también de apoyo a las organizaciones civiles que lo requieran. En este sentido se pueden dar numerosos casos en que la Marina civil solicite ayuda de la Armada. Tales son sucesos de emergencia como la aparición de minas a la deriva, salvamentos en alta mar o protección de pesqueros, como en el caso del conflicto del fletán.

TEMAS GENERALES

Independientemente de las razones prácticas que hacen necesaria una mayor atención a los temas de la seguridad, también hemos de reconocer que este concepto se ha popularizado o vulgarizado debido a que esconde y mimetiza un eufemismo de los temas de defensa, al igual que sucedió en tiempos pasados con la defensa para referirse a las cuestiones de la guerra. Por ejemplo, muchos de los llamados estudios de seguridad (*security studies*) son en realidad estudios de la defensa y de los conflictos armados, que en el fondo no son más que estudios del empleo de las Fuerzas Armadas.

En los tiempos pasados de la guerra fría, las cuestiones de la seguridad recaían sobre los escalones más bajos del mando, mientras que los superiores de la organización militar se preocupaban más por la defensa; pero hoy ambas misiones se han fundido, y en tiempos de crisis prima la seguridad activa por sus implicaciones políticas inmediatas.

En estos momentos, la Armada contribuye a la seguridad activa en el Mediterráneo con unidades navales, pero también atiende a la seguridad de territorios en conflicto con unidades de Infantería de Marina en Haití y en Bosnia. Este tipo de misiones de seguridad internacional o colectiva requieren una alta disponibilidad, una capacidad de cooperación internacional y de lo que se llama de sostenibilidad, para mantenerse en zonas alejadas de sus bases con una operatividad suficiente. Éstas son misiones de seguridad que se pueden considerar de alto valor estratégico.

En el segundo nivel podemos situar la seguridad nacional que se desarrolla con la forma de tener previsiones de protección frente a las posibles amenazas. Éstas son las bases en las cuales se apoya toda la organización de la seguridad nacional. Es sabido que hoy las amenazas terroristas constituyen la principal fuente de posibles agresiones a las organizaciones militares. La Armada participa en los planes establecidos y aprobados por el Gobierno ejecutando misiones en el ámbito marítimo español con el empleo de buques patrulleros de la Fuerza de Acción Marítima. También es importante la seguridad física de las dependencias e instalaciones que tiene la Armada en tierra para su funcionamiento y apoyo, desplegadas en todo el territorio nacional.

Finalmente, la seguridad naval requiere la consideración de que cualquier posible agresión puede ser abortada previamente, siempre que los sistemas de información e inteligencia funcionen adecuadamente. Es por ello que una organización de seguridad de la Armada, para ser eficaz, tiene que disponer de un adecuado sistema de información e inteligencia propio, tan importante como el resto de los sistemas operativos de la Fuerza naval. Todos los miembros de la Armada deben ser conscientes de la necesidad de aportar *inputs*, al sistema de inteligencia, que estará continuamente evaluando la evolución de las posibles amenazas, en función de los datos e informes que reciba. De esta forma se puede mantener vivo el sistema de seguridad en las mejores condiciones de funcionamiento.

Todo ello requiere dedicación y experiencia, razón por la cual se deben establecer planes de seguridad en todos los niveles, revisados y puestos al día continuamente, porque los riesgos y amenazas cambian con extraordinaria velocidad. Por último, estos planes deben ser puestos en práctica periódicamente para comprobar su viabilidad y eficacia. Así, todo ello redundará en una mayor atención hacia las medidas de seguridad, de forma que los distintos escalones del mando naval tengan presente que hoy en día las medidas de seguridad son de extraordinaria importancia, y que se cumplan con estricta puntualidad, porque ellas son la garantía de que se pueden desarrollar las misiones en un clima de protección contra posibles agresiones.

Resumen

La Armada, sensible con estas consideraciones, ante la situación de inseguridad que afecta a la sociedad del siglo XXI, ha responsabilizado al Cuerpo de Infantería de Marina de la misión de proporcionar seguridad física y protección a todos los elementos de la organización naval. Para ello ha constituido la Fuerza de Protección, bajo el mando de un general de brigada de Infantería de Marina, en donde se integran las unidades de Infantería de Marina desplegadas en todo el ámbito marítimo español, excepto el Tercio de Armada, que depende operativamente de la Flota.

Es esencial y objeto principal de este artículo sensibilizar a todos los mandos navales y personal que se integra en la Armada, en los más diversos escalones, que la condición principal y más absorbente de las misiones militares, sean éstas operativas, logísticas, administrativas o docentes, es la de preocuparse de la seguridad activa y pasiva de su entorno de responsabilidad en todo momento y lugar.

En los tiempos que vivimos, de inseguridad e inestabilidad a todos los niveles, en nuestra sociedad occidental, que el sociólogo británico Anthony Giddens calificó como sociedad del riesgo, nadie, absolutamente nadie, puede estar totalmente protegido contra los riesgos y amenazas que le acechan. Por eso es fundamental poner en práctica las medidas de seguridad a nuestro alcance.





Acorazado *Jaime I* atracado en el muelle de Poniente del puerto de Valencia, el día 30 de octubre de 1933, con los restos mortales de Vicente Blasco Ibáñez, que habían sido traídos desde la Costa Azul a bordo del citado acorazado, escoltado por los destructores *Alcalá Galiano* y *Churruca*. Los actos fueron presididos por el presidente de la República, Niceto Alcalá Zamora, acompañado de ministros, diputados y autoridades militares.
(Foto: colección C. O'Donnell).

ESPAÑÓLES EN KOSOVO

Fernando DEL OLMO OCHOA



El conflicto de Kosovo



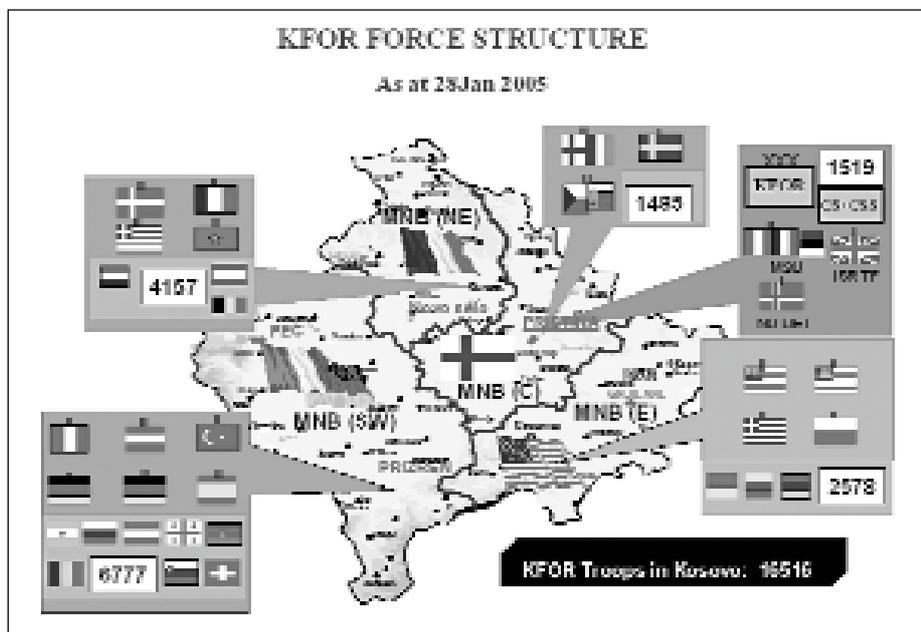
N la República de Serbia y Montenegro, situada en su extremo sur limitando al suroeste con Albania y al sur con Macedonia, se encuentra Kosovo. Su población supera en la actualidad los dos millones de personas, la gran mayoría, 95 por 100, de origen albanés. Su economía se basa en la explotación agrícola y ganadera de subsistencia de carácter familiar, así como en una microeconomía, muy desorganizada, en forma de pequeños negocios.

Hacer referencia a los orígenes del conflicto en Kosovo es difícil, puesto que éstos se hunden en el tiempo y van más allá de principios de siglo XX, cuando los ejércitos serbio y montenegrino conquistan Kosovo al Imperio Otomano en la Guerra en los Balcanes de 1912. No obstante, si fijamos nuestra atención en dos momentos de la historia reciente de la extinta Yugoslavia, encontramos por un lado que en el año 1989 el Gobierno serbio reduce el grado de autonomía del que hasta entonces gozaba dicha provincia a su mínima expresión.

Y por otro lado encontramos hacia la mitad de la década de los noventa violentos enfrentamientos entre kosovares de origen albanés, que ya representaban un 90 por 100 de la población de la provincia, y kosovares de origen serbio, fuerzas del orden incluidas, lo que podríamos considerar como los orígenes materiales del conflicto.

Durante 1996 y 1997 ciudadanos albanos-kosovares, considerando sus pésimas condiciones de vida bajo la opresión del Gobierno central, llevaron a cabo una serie de acciones terroristas que acabaron con la vida de policías serbios y de «albaneses acusados de colaboracionistas». Estas personas decían actuar en nombre de la UCK, o KLA, el Kosovo Liberation Army.

Es interesante apuntar que el inicio de estas acciones violentas por parte de la UCK coincidió con un momento de manifiesta debilidad del Gobierno serbio, que había sido recientemente obligado a aceptar las condiciones de los



Acuerdos de Paz de Dayton (1). Más allá de una mera coincidencia, debemos reconocer como un acierto estratégico de la UCK, o de sus mentores, el momento elegido para iniciar las hostilidades abiertas contra el Gobierno de Belgrado.

Entre mediados de 1998 y 1999, las fuerzas especiales de la policía serbia, así como unidades regulares de su ejército, desarrollaron una serie de acciones «antiterroristas» con el objetivo de detener a los miembros de la UCK considerados oficialmente por el gobierno como terroristas. Esta campaña no fue sino el inicio de una espiral de violencia que llevó a la comunidad internacional a fijar su atención en el conflicto ya de forma permanente.

A principios de 1999 se realiza un gran esfuerzo diplomático para alcanzar una solución negociada al conflicto. Los albanos-kosovares, asesorados o quizá presionados por los Estados Unidos, aceptan las condiciones de los denominados Acuerdos de Rambouillet, pero no así los serbios, a quienes entre otras cosas se les obligaba a aceptar la presencia de una fuerza internacional en Kosovo. Esta postura inflexible vino acompañada por un incremento de sus acciones violentas contra los albanos-kosovares a medida que la presión internacional sobre ellos aumentaba.

El conflicto de Kosovo finalizó oficialmente en junio de 1999 tras la intervención de la OTAN. La Alianza empleó de forma profusa su poder aéreo durante más de 70 días hasta obligar al presidente de Serbia, Slobodan Milo-

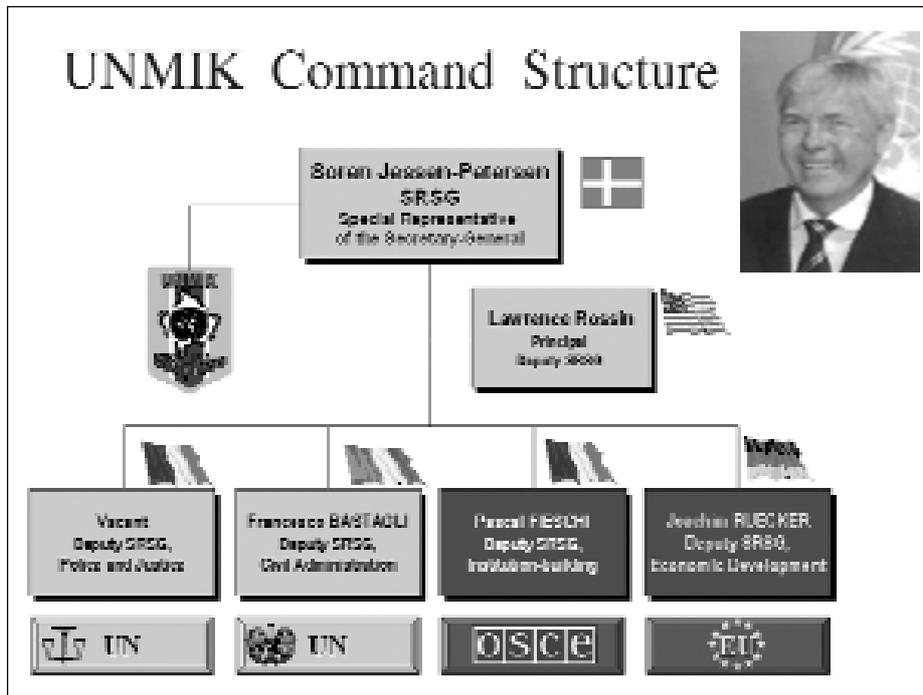
sevic, a detener la actuación que sus fuerzas especiales y policía estaban llevando a cabo en Kosovo de forma indiscriminada ya no sólo contra la UCK, sino también contra toda la población de origen albanés.

Inmediatamente después de la aceptación por parte de Milosevic de las condiciones que le impone la comunidad internacional a través de la Resolución 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, despliegan en la provincia serbia, por un lado, una misión encabezada por las Naciones Unidas, la UNMIK (United Nations Interim Administration Mission in Kosovo), y por otro lado una fuerza de la OTAN, la KFOR.

La Resolución 1244 hace referencia explícita a lo acordado en Rambouillet y refleja que Kosovo es parte de Serbia y Montenegro. Este dato convendría no olvidarlo y de alguna forma debería ser tenido muy en cuenta en el momento de definir el Estatuto Final de la provincia.

El objetivo de la UNMIK era y es administrar con carácter interino dicha provincia. Por su parte la KFOR se despliega con la misión de proporcionar y mantener un entorno seguro, tanto para el trabajo de la comunidad internacional como para la población local, fundamentalmente las minorías.

Que la finalización del conflicto se produjera en junio de 1999 no debe hacernos olvidar que las muertes violentas de ciudadanos kosovares, princi-



TEMAS GENERALES

palmente de origen serbio, continuó hasta mediados de 2002. En septiembre de 1999, 14 campesinos serbios fueron ametrallados y muertos cerca de Pristina mientras cosechaban en sus campos. Además en marzo de 2004, los incidentes interétnicos que se produjeron dejaron 19 muertos y más de 700 heridos kosovares, tanto albaneses como serbios, así como daños irreparables en el patrimonio cultural de la zona principalmente de la iglesia ortodoxa serbia.

La presencia española en Kosovo

La UNMIK es considerada como una misión experimental y pionera a la vez entre las diferentes misiones que Naciones Unidas ha tenido o mantiene desplegadas alrededor del mundo. Para administrar con carácter interino la provincia serbia de Kosovo, Naciones Unidas articuló una misión que cubría aquellas áreas que la Resolución 1244 señalaba como necesarias. El equipo avanzado de la UNMIK, liderado por el representante especial interino Sergio Vieira de Mello, llegaba a Pristina, capital de la provincia, el 13 de junio de 1999, un día después del inicio del despliegue de la KFOR.

Lo novedoso de esta misión es que participan en ella diferentes organizaciones, constituyendo los denominados cuatro pilares. Cada uno de ellos estaba inicialmente liderado así: el Pilar I por las Naciones Unidas (administración civil); el Pilar II por el UNHCR, ACNUR, Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (para tratar los aspectos humanitarios); el Pilar III por la OSCE, Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa (para la constitución de instituciones); el Pilar IV por la Unión Europea (que se dedicaría a la reconstrucción).

En 2001 el Pilar I se dividía en dos, liderados ambos por las Naciones Unidas, quedando el Pilar I como responsable de los asuntos legales, Justicia y Policía, y el Pilar II a cargo de la administración civil. El tema de refugiados y desplazados seguiría y sigue en manos del UNHCR, agencia de Naciones Unidas, pero ya fuera de la estructura de la UNMIK.

El Pilar I, Justicia y Policía, es responsable de aspectos tan críticos como el funcionamiento de la ley para todos los ciudadanos independientemente de la etnia a la que pertenezcan, así como de la creación de la Policía Local de Kosovo, la KPS (Kosovo Police Service), fase ésta ya concluida. En la actualidad la actuación diaria de la KPS es supervisada por la Policía Civil y de Fronteras de la UNMIK, que además se ocupa del adiestramiento de la KPS.

El Pilar II ha ido construyendo las instituciones gubernamentales multiétnicas a nivel, tanto central como municipal, necesarias para asegurar la administración general de la provincia. El Pilar III es responsable de promover y supervisar que las instituciones centrales y municipales que se van creando ajusten su funcionamiento a las normas democráticas y con ello al respeto a los derechos humanos. La OSCE también es responsable de la organización

de las elecciones que se realizan en Kosovo, la última de ellas celebrada en octubre de 2004.

El Pilar IV es responsable de la reconstrucción de la infraestructura clave, así como de otros sistemas sociales y económicos. Para ello, además de planear y supervisar las obras necesarias, prepara y evalúa políticas sociales, económicas y financieras y asegura que las ayudas económicas destinadas a reconstrucción sean empleadas según las prioridades marcadas por la UNMIK.

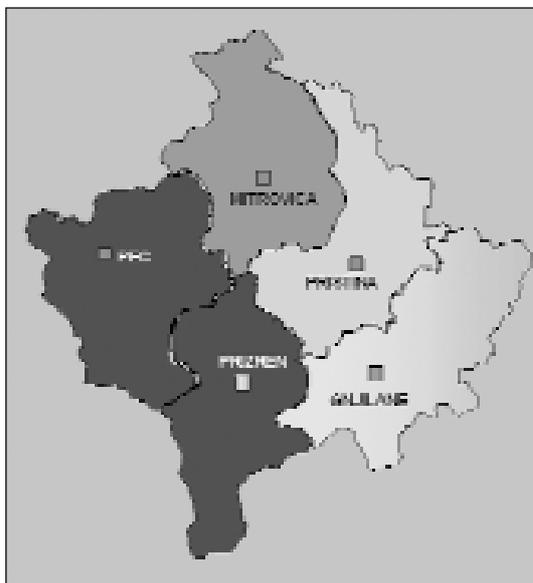
El representante especial del secretario general de las Naciones Unidas, el SRSG, cuenta con una serie de asesores, entre los que se encuentra su asesor militar, que lidera el Componente Militar de Enlace, el MLC.

La presencia española en las diferentes organizaciones citadas no tiene carácter oficial, excepto en el caso de la aportación que hacen tanto las Fuerzas Armadas al componente militar de la UNMIK, dos oficiales de enlace, como la de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado al Pilar I. Recordar que hace dos años desplegó en Kosovo una compañía antidisturbios de la Guardia Civil que se encuadró en la Special Police Unit de la UNMIK.

Decir que el resto de españoles en la zona no están de forma oficial significa que son contratados por los diferentes actores. Así encontramos personas, algunas trabajando allí desde junio de 1999, en asuntos de Justicia (Pilar I), en la OSCE (Pilar III), en la Unión Europea (Pilar IV), o en diferentes ONGs, como el MPDL, Movimiento por la Paz el Desarme y la Libertad o el DRC (Danish Refugees Council), organización financiada por el Gobierno danés y que realiza una extraordinaria labor en la tarea de regreso y reintegración social de los desplazados.

Quizá esta presencia sea menos conocida por el lector y por ello parece justo recordarla. Sirva como referencia de que esta presencia es más numerosa e importante de lo que pudiéramos pensar que en la convocatoria que el embajador español en Serbia y Montenegro realizó en mayo de 2005 en Pristina el número de españoles allí reunidos superaba la treintena.

Como más conocida por todos y también más numerosa, debemos referirnos a la aportación que España hace a la Fuerza de la OTAN desplegada en



TEMAS GENERALES

Kosovo, la KFOR. El despliegue de las cuatro brigadas que la conforman, Centro, Noreste, Este y Sudoeste, con sus cuarteles generales en Pristina, Novo Selo, Gnjilane, y Prizren, respectivamente, coincide con las cuatro regiones en las que en la actualidad la UNMIK tiene organizada administrativamente la provincia.

El contingente español, la Task Force Tizona, es una agrupación de entidad regimiento encuadrada en la Brigada Sudoeste, responsable de que el ambiente general en la municipalidad de Istog, Istok, sea seguro. Para ello vela por que las minorías sean respetadas, básicamente la serbo-kosovar, patrulla regularmente los enclaves y reasentamientos de las minorías, protege los lugares religiosos de la iglesia ortodoxa y mantiene presencia también de forma regular en las carreteras y calles de su área de responsabilidad.

Finalmente, tampoco debemos olvidar, entre todos los militares españoles, aquellos que están en el Cuartel General de la KFOR en Pristina, en el Cuartel General de la Brigada Sudoeste en Prizren, los que están en la zona actuando como monitores de la Misión de la Unión Europea en lo Balcanes o los que mantiene allí desplegados el Centro Nacional de Inteligencia.

El futuro de Kosovo

Por lo que se refiere a la UNMIK, el proceso de transferencia de competencias a las autoridades locales, tanto central como municipales, se ha visto acelerado en los últimos meses gracias a la decidida actuación del actual representante especial del secretario general de NNUU, el señor Petersen.

Esto pudiera ser indicativo del principio del fin de la misión de la UNMIK. Junio de 2006 aparece como una fecha probable para ello y en la que se transferirían a la Unión Europea, y quizá también a la OSCE, aquellas competencias de las que aún no pueda responsabilizarse el gobierno local, quedando en manos de las Naciones Unidas las competencias relacionadas con la justicia, los denominados poderes reservados.

Por lo que se refiere a la OTAN, esta organización vio abortado su intento de reducir fuerzas en marzo de 2004, cuando con los planes aprobados y las unidades listas para iniciar el repliegue se produjeron los incidentes interétnicos antes referidos. A día de hoy la OTAN ha vuelto a anunciar sus planes de reducción para principios de 2006. Esto supondrá una reorganización de la KFOR, que podría eliminar su estructura en base a brigadas para pasar a desplegar en base a *task forces*.

España aspiraría a liderar una de las TF. Para ello, manteniendo su centro de gravedad en Base España, en Istog, Istok, extendería su área de responsabilidad hacia el este para abarcar la municipalidad de Klina, Kline, de la que se retirarían los italianos.

Sea cuando sea el final de ambas misiones, el camino se antoja difícil y

lleno de trampas. Por el momento, un enviado especial del señor Annan, Mr. Karl Eide, acaba de recomendar a mediados de octubre que se inicien las conversaciones para la definición del Estatus Final de Kosovo. Antes de ello, debió asegurarse de que Kosovo está en el buen camino, trazado por la Comunidad Internacional, en forma de cumplir los denominados Estándares para Kosovo, muchos de ellos no alcanzados ni siquiera en nuestro país.

En la discusión para definir el Estatuto Final de Kosovo surgirán de nuevo y abiertamente las posturas encontradas e irreconciliables de los diferentes actores. Independencia para Kosovo según los albano-kosovares; gran autonomía de Belgrado para los serbo-kosovares, el resto de minorías no cuentan. Y la comunidad internacional que hace guiños a las partes y anuncia que no permitirá ni la partición de la provincia (¿Kosovo y Metohija?) (2), ni la vuelta a la situación anterior a 1989, ni su anexión a otro país, ¿Albania? Eso sí, canta a los cuatro vientos que ve el futuro de Kosovo en la Unión Europea, pero no explica ni cómo ni cuándo pretende hacer esa integración.

Quizá una autonomía real y amplia de Belgrado o una federación con Serbia (¿y Montenegro?) sean alternativas a las que se llegue en la definición del Estatuto Final de Kosovo. En todo caso, la solución que se alcance será transitoria y deberá encajar con el resto de decisiones que se adopten con relación a las zonas aún en litigio en los Balcanes.

Y mientras se avanza en la resolución del problema kosovar, con la enorme responsabilidad de la comunidad internacional para ello, principalmente de la Unión Europea, habrá españoles en Kosovo que de forma bien oficial bien particular seguirán aportando su esfuerzo, ilusión y compromiso.

El autor de este artículo ha permanecido desplegado en Kosovo, como oficial de Enlace de la UNMIK en la ciudad de Pec/Peje, entre el 7 de febrero y el 7 de agosto de 2005.

(1) Los acuerdos de Paz de Dayton pusieron punto y final a la guerra de Bosnia (1991-1995), guerra que supuso la desintegración de la República Federal de Yugoslavia y la independencia de Eslovenia, Croacia y Bosnia-Herzegovina.

(2) La zona denominada por los serbios Metohija, tierra de iglesias, Dukagini para los albaneses, se corresponde con el Kosovo occidental. Esta división de Kosovo fue oficial en la Yugoslavia de Tito (1945-1980).





Crucero *Príncipe Alfonso* fondeado en Cartagena, 15 de agosto de 1929. El edificio situado por la popa del crucero es el antiguo palacio de la Compañía de Guardias Marinas, en la actualidad Servicios Generales. En la fecha en que se tomó la fotografía era sede de la Capitanía General del Departamento, la cual fue trasladada a la actual Capitanía General de las Puertas de Murcia —donde estaban ubicados los Servicios de Intendencia— una vez concluida la Guerra Civil. (Foto: colección C. O'Donnell).



UNAS PUNTUALIZACIONES SOBRE EL BASTÓN DE MANDO

Manuel LUACES SANJUÁN



AS características de esta divisa están recogidas en la O. M. 12/1999 de 15 de enero, y las normas que regulan su uso en las Reales Órdenes de fechas 19 de julio de 1906, 31 de diciembre de 1908 y 13 de junio de 1912.

Desde su implantación en la milicia, su regulación ha estado sujeta a múltiples vaivenes de criterio y con localización documental dispersa, lo que ha dado lugar a que aún hoy en día su normativa reguladora sea susceptible de distintas interpretaciones, cuando no tergiversadas.

La intención declarada de estas líneas es poner de manifiesto algunos de sus aspectos más controvertidos para así arrojar, si es posible, alguna luz sobre el asunto desde la perspectiva de la normativa al caso actualmente en vigor.

De su origen

Los vestigios más antiguos que se tienen acerca del uso del bastón como símbolo de autoridad se remontan, según hallazgos arqueológicos, nada menos que a los periodos solutrense y magdelaniense (del 18.000 al 9.000 a. de C.).

El uso del bastón de mando como divisa en el ámbito castrense es más reciente. Como tal, fue introducido, al decir de algunos eruditos, por los lacedemonios, entre los que, con el nombre de escítalo, se reservaba para aquellos que ostentaban el mando de las fuerzas; pero fueron los romanos quienes lo generalizaron para ser usado por sus generales. Además de su simbolismo, su uso estaba también asociado a un fin eminentemente práctico, como era el de constituir un instrumento encriptador para la transmisión de órdenes escritas.



Duque de Alba, por Tiziano.

En origen consistían en cilindros de longitudes y grosores variables sobre los que se podían enrollar de forma helicoidal unas cintas en las que se escribían las misivas siguiendo las líneas marcadas por las generatrices del soporte. Una vez deslizada la cinta, la misiva resultaba ininteligible para todo aquel que no tuviese otro soporte idéntico en el que volverla a enrollar, manteniéndose así la reserva de la comunicación entre los distintos mandos.

Esta técnica de comunicación se fue perdiendo con el tiempo; nuevamente recuperada durante el Renacimiento, fue Gonzalo Fernández de Córdoba, el «Gran Capitán», quien la introdujo en España a finales del siglo XV. La evolución posterior de las técnicas de comunicación hizo que su interés como elemento encriptador

fuese disminuyendo a la par que se incrementaba su consideración simbólica del mando hasta quedar convertida exclusivamente en divisa de autoridad.

El material y las hechuras de estos instrumentos estaban en consonancia, como no podía ser menos, con el rango y posibilidades de su utilizador; aunque también es comprensible que, dadas las duras circunstancias en que normalmente habrían de ser empleados, en su construcción se utilizasen también otros materiales menos lujosos pero sí más prácticos (y quién sabe si con cierta capacidad de contundencia para hacerse entender aún por los más remisos). En lo que sí parece haber acuerdo unánime, por las noticias que de ellos tenemos, es que fue la madera el material más empleado y precisamente de la considerada como noble.

Cabe apuntar que la idea de nobleza en las maderas ha estado desde siempre asociada con la consideración de venerabilidad del árbol de su procedencia, su durabilidad, la belleza de su veta y su robustez (y también, cómo no, en algunos casos su escasez, que las hacía más valiosas y deseables). De ahí que las preferidas, dentro de las posibilidades geográficas de obtención, en un principio fuesen las de roble, olivo, boj, tejo, etc.

De la existencia e importancia de esta divisa, así como de su constitución, nos ha quedado fehaciente constancia en la estatuaria de los emperadores y generales romanos y, más recientemente, en los retratos de señalados persona-

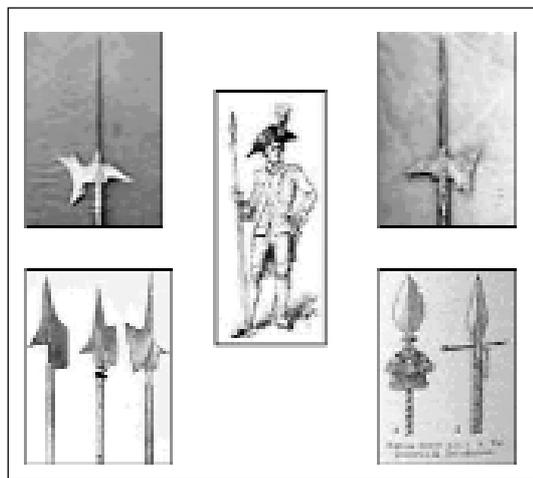
jes que, tanto de la Corte española como de otras europeas, nos han dejado insignes pintores contemporáneos suyos.

Son especialmente significativos los que nos presentan a los reyes de la Casa de Austria y a los primeros Borbones. También han sido representados con ellos personajes de relevancia en el poder político y militar de esta época: el duque de Alba, Juan de Austria, Álvaro de Bazán, el marqués Ambrosio de Spínola o los omnipotentes validos reales, por citar algunos; todos ellos, reyes y autoridades, a pie firme o a caballo, ostentan en sus retratos bastones de mando constituidos por simples palos cilíndricos lisos de unos cincuenta o setenta centímetros de longitud y de tres o cuatro centímetros de grosor. Como curiosidad llamativa cabe señalar la excepcional longitud del bastón que empuña el duque de Alba, a la sazón gobernador de los Países Bajos, en el retrato que de él hizo Tiziano.

También lo es el hecho de que el marqués de Spínola, inmortalizado en el cuadro de *Las Lanzas* del insigne pintor Velázquez, aparezca portando el suyo horizontalmente empuñado con la mano izquierda mientras que, pie a tierra, recibe caballerosamente las llaves de la rendida ciudad de Breda de manos de su derrotado oponente, el gobernador Justino de Nassau (lo habitual era que se



La rendición de Breda, por Velázquez.



Distintos modelos de alabardas, moharras y espontones.

les representase empuñando el bastón con la mano derecha y, más o menos, enhiesto).

El uso de esta modalidad de bastón de mando (relativamente corto) era prerrogativa exclusiva de las altas autoridades del reino y de la milicia. En los estamentos militares inferiores esta divisa de autoridad se materializaba con parecidos elementos, aunque, por razones obvias de funcionalidad, constituían a la vez también armas; así lo eran los espontones (especie de lanza corta) que portaban los coroneles, las jinetas de los capitanes o las alabardas de los

sargentos. Entre las autoridades civiles estas divisas se materializaban en las Varas, tanto para las Justicias como para los regidores municipales (versiones éstas más o menos modernizadas de los fasces, virgas o lituos de los romanos, hoy transformadas en simples bastones), y en los báculos y cayados para las autoridades eclesiásticas (por cierto, éstos eran tradicionalmente de madera de almendro en recuerdo de los utilizados por los primeros padres de la Iglesia).

Durante el siglo XVIII, ya metidos de pleno en la moda francesa imperante por entonces, los bastones de mando de las altas autoridades fueron ganando en lujo y ornato, aunque manteniendo la necesaria gradación indicadora de la importancia de su titular (sobre la permanencia de esta particular modalidad de bastón de mando en las Fuerzas Armadas volveré a referirme más adelante).

Consecuentemente y siguiendo esta línea evolutiva, las divisas de los estamentos subordinados de la milicia fueron ganando también en galanura a medida que perdían en parte su carácter de arma (a los espontones de los coroneles, y también a los del empleo recientemente creado de teniente coronel, se les añadió una moharra simbólica).

Durante el reinado de Carlos IV acabó por generalizarse el uso del bastón de mando en una versión muy parecida a la que conocemos hoy en día, aunque de mayor longitud y ornato y también graduados por la calidad de los metales de sus pomos y conteras, así como del tejido y filigranas de sus fiadores.

De su vigencia

La Orden Ministerial número 12/1999, de 15 de enero, por la que se declaran reglamentarios el Emblema de la Armada, los Emblemas de sus Cuerpos y Escalas, los Distintivos de las Especialidades Fundamentales y las Divisas que portarán los miembros de los diferentes Cuerpos, establece en el punto 3.1.27 de su apartado tercero (componentes de divisas) que el bastón de mando ha de ser «De caña de Indias, lleva puño dorado, contera plateada y un adorno colgante consistente en un cordón que se entrecruza sobre el primer cuarto de la superficie y remata en dos piñas, tejidos de seda negra, para los Oficiales Superiores, y de oro con hilos de seda grana, para los Oficiales Generales». A continuación, en una nota al pie se aclara que «la caña de Indias podrá sustituirse por material de imitación, liso y lacado en color castaño», para remitir a continuación a las figuras que aparecen en esta misma orden ministerial.

El material básico constitutivo del bastón de mando, como hemos visto fue en origen la madera, noble en lo posible. ¿Cuál ha sido entonces la razón que ha llevado al legislador a precisar que su material constitutivo ha de ser ahora la caña, y precisamente de la llamada de Indias, cuando lo cierto es que la caña ha sido considerada desde siempre como material vulgar y por tanto poco o nada representativo de la nobleza y valía que debe irradiar toda autoridad? (Abunda en ello la cita acerca de la caña en el desierto agitada por el viento que se hace en las Sagradas Escrituras como ejemplo de nimiedad [San Mateo 11.7]).

Es muy probable que el origen de esta disposición se encuentre en el Reglamento de 1840, en el que ya se precisaba que el bastón de mando habría de ser de caña de Indias, precisión que posteriormente fue recogida y mantenida en los sucesivos Reglamentos de 1885, 1934, 1993 y en el ahora en vigor de 1999.

Analicemos esta precisión constitutiva por partes: en primer lugar, el hecho de haber definido el material constitutivo del bastón como de caña de Indias no es afortunado. En ortodoxia botánica, bajo esta nomenclatura (*canna índica*) se engloba el grupo de plantas herbáceas del género *canna*, de la familia de las *cannáceas*, que se caracterizan por tener tallos no leñosos (o sea, blandos) que no superan los dos metros, dotadas de grandes hojas simples de color verde o morado y vistosas flores de color rojo, rosa y amarillo. Su interés es exclusivamente ornamental, y en modo alguno aptas para la construcción de algo que pueda parecerse malamente a una vara, y menos un bastón.

Existe constancia que durante el siglo XVIII las autoridades de los territorios ultramarinos (Indias Occidentales y Orientales) solían autorizar que en sus jurisdicciones se pudiese emplear la caña como elemento base para la confección de los bastones por aquello de la ligereza, concesión que habría sido muy de agradecer, especialmente en el trópico (téngase en cuenta que por entonces, además de que su ostentación era continua, incluso en los paseos,



Bambú arbóreo.

los bastones al uso eran de mayor tamaño que los actuales y que las maderas nobles, y aun más las tropicales, suelen ser bastante pesadas). Lo que no se autorizaba, en modo alguno, era perder las formas: se podía utilizar la caña como material básico alternativo pero sin que se exteriorizase su vulgar procedencia (el protocolo era el protocolo).

Queremos entender entonces que la intención del legislador al recoger esta posibilidad (aunque posiblemente ayuno en botánica) era la de referirse de forma ambigua a otra planta, ésta de la familia de las gramíneas herbáceas, de tallos leñosos (rígidos y resistentes) y oriundas de las Indias Orientales; en otras palabras, lo que vulgarmente y en general aquí conocemos con el nombre genérico de caña de bambú (lo de la ambigüedad no una exageración si se tiene en cuenta que de estas plantas

se reconocen actualmente unos ochenta géneros, que agrupan unas mil trescientas especies)

Para la confección de estos bastones «aligerados» se solía emplear el material procedente de las gruesas paredes de algunas variedades de caña de bambú y también los entrenudos de otras especies más esbeltas que se caracterizan por tenerlos de longitud suficiente para sacar de ellos un bastón completo. Con estos materiales se posibilitaba la confección de aquellos bastones, en los que, salvo el detalle de su ligereza, su aspecto exterior, una vez alisados y pulidos, no evidenciaba su humilde procedencia y no desmerecían exteriormente de los confeccionados con nobles maderas. Mi buen amigo y compañero el coronel Rodiles posee uno de éstos, herencia de un antepasado que sirvió en ultramar (parecidas técnicas de construcción son utilizadas aún hoy en día para la confección por encargo de exclusivas y personalizadas, y carísimas, cañas de pescar).

Es fácil deducir que la socorrida caña de vulgar bambú que aquí conocemos, con sus marcados nudos y relativamente cortos entrenudos, estuviese totalmente descartada para esta finalidad (hubo tiempos, ya lejanos, en los que estas cañas estuvieron muy de moda en la construcción de bastones frívolos para acompañar en el paseo a pajaritas y sombreros canotier; quizá algún lector aún rememore, por haberlo oído repetido, aquel dicho que a principios del siglo pasado se corría en las ciudades departamentales: ¿de pajarita y con bastón?: no lo dudes, marinos son.

Como siempre suele suceder, ya metidos en el terreno de las posibilidades que se abrían con la autorización de aquella alternativa, en los territorios de las Indias Orientales se llegó a utilizar como material constructivo el ratán, que ya no es ni tan siquiera una caña, sino una palma trepadora espinosa de tallo macizo, muy ligera y bastante flexible. Por orientar al curioso lector, apuntaré que el ratán es el material con el que se hacen los conocidos muebles de caña típicos de terraza y jardín.

La posibilidad de emplear la caña como material sustitutivo en imitación de la madera fue generalizándose hasta tomar carácter normativo en la Colección de Reglamentos de 1840 y también en el de 1885 como ya quedó señalado, cuando aún nuestras posesiones en ultramar constituían una buena fuente de suministro de aquellas especiales cañas.

En segundo lugar, en la redacción actual de la normativa se da continuidad a la línea abierta por aquella, es decir, precisando que el material constitutivo básico del bastón ha de ser la caña de Indias, pero autorizándose también el empleo de otro material de imitación como sustituto de la susodicha, para aclarar a continuación que éste habrá de ser liso y lacado en color castaño (más claro, agua; o sea, aparentando la madera pura y dura). Esta alternativa podría estar justificada en que, no teniendo ahora posesiones en ultramar, sería difícil y costoso conseguir en el mercado aquellas especiales cañas de bambú. Si esta escasez no parece afectar, sin embargo, a la caña de bambú «común» con la que se vienen confeccionando actualmente, ¿cuál habrá sido entonces la razón que ha motivado la concesión de esta posible alternativa por parte del legislador? (cuando además esta concesión supone que daría carta de existencia a dos modelos de bastón a gusto del usuario, ¿cabe mayor despropósito en una normativa reguladora de la uniformidad?). Por otra parte y para terminar de aclarar las cosas, en las figuras que aporta la citada O. M. 12/1999 aparece representado el bastón, no en el modelo caña de Indias tal como se establece en el texto dispositivo, sino precisamente en el modelo liso (y supuestamente lacado en color castaño) correspondiente a la propuesta alternativa; (otra vez se hace presente la apariencia de la madera!). La verdad es que es difícil encontrarle el sentido a esta precisión como no sea dándole la vuelta a su redacción: «El Bastón de Mando será de madera. Podrá ser sustituida por caña u otro material de imitación, liso y lacado en color castaño». En cualquier caso, lo que no se autorizaba antes, ni se autoriza ahora, son los materiales de

TEMAS GENERALES

exóticas extravagancias, como el carey y otros similares que se intentan justificar alegando que vienen de no sé qué antiguo privilegio o tradición... puede ser que así sea, pero contra toda normativa... también desde antiguo.

Salvo lo que se dispone acerca del material constitutivo del bastón (a mi parecer poco acertado), la normativa no aporta nada acerca de sus dimensiones ni tampoco se precisa su pomo y contera, salvo la precisión de que aquél ha de ser dorado y ésta plateada. Los detalles apreciables acerca de sus formas que pueden deducirse de las figuras que acompañan al texto, que no de sus dimensiones, tampoco concretan mucho. Se adivina la forma del pomo en tronco de pirámide invertido de diez caras (en el del Reglamento de 1840 era ochavado con una longitud aproximada de dos centímetros y medio) rematado superiormente por un casquete esférico y en su parte baja por un anillo con filigrana. La contera aparece como troncocónica y lisa.

Teniendo en cuenta que ya han transcurrido más de seis años desde la promulgación de la normativa que lo regula, y que salvo honrosas y contadas excepciones, la mayoría de los bastones incumple lo dispuesto; viene a ponerse en evidencia hasta dónde el desconocimiento, la falta de interés o la errónea interpretación de la normativa nos pone en manos del criterio del primer vendedor ocasional, y así a seguir aguas, que suele ser lo cómodo. Y no vengamos en caer en aquello de que estas cosas no tienen mayor importancia; el bastón de mando es la divisa del que manda, nada más ni nada menos. Precisamente por eso sus utilizadores teníamos, tienen y tendrán la obligación de ser especialmente escrupulosos con el fondo y con sus formas.

De su uso

La normativa que actualmente regula el uso del bastón de mando en la Armada está recogida en sucesivas reales órdenes promulgadas en los años 1906, 1908 y la última en 1912. La distancia en el tiempo desde entonces es notable y por ello comprensible que la terminología empleada en su redacción no se ajuste con precisión a las circunstancias actuales; aún así, haciendo un ejercicio de epiqueya a título personal me atrevo a traducir su esencia poniéndola en consonancia con la realidad actual (eso sí, a reserva de la consideración de mejores pareceres).

El derecho de uso del bastón de mando ha estado desde siempre asociado directamente al empleo y/o cargo desempeñado. Si en los siglos XVIII y XIX este derecho alcanzaba prácticamente a todos los estamentos de la milicia (eso sí, con la debida diferenciación), con las normativas a partir de 1902 éste quedó drásticamente limitado. Los empleos y/o cargos a los que ha quedado reducido exclusivamente reservado su uso son: a todos los empleos de la categoría de oficial general, tanto en situación de servicio activo como en la de reserva.

En lo que atañe a la categoría de Oficiales, este derecho está condicionado por el ejercicio en propiedad de determinados cargos orgánicos; siempre y cuando los empleos de los que los ejerzan sean los de comandante o capitán de corbeta y superiores.

Los cargos a los que le está reservado este derecho son los siguientes:

- En el Cuerpo General de la Armada: a los comandantes de buques, agrupaciones navales orgánicas, comandantes militares de Marina, directores de escuelas de formación y perfeccionamiento, jefes de arsenales y ayudantes mayores de los arsenales.
- En el Cuerpo de Infantería de Marina: a los comandantes de tercios, agrupaciones y unidades orgánicas de entidad similar, directores de las escuelas de formación y perfeccionamiento y comandantes de batallones o unidades independientes.
- En los Cuerpos de Intendencia e Ingenieros de la Armada: a los directores de escuelas de formación y perfeccionamiento.

Como se puede ver, el uso del bastón de mando ha quedado reservado exclusivamente, además de a los oficiales generales, a aquellos que tienen la responsabilidad última en las unidades y centros relacionados, como son los nombrados sus comandantes, jefes o directores.

Retomando aquí el apunte que había anticipado al referirme a las divisas de altas autoridades, es preciso señalar que S. M. el Rey tiene, por ley, el empleo de Capitán General del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire, máximo rango militar que le corresponde en exclusiva como Mando Supremo de las Fuerzas Armadas. En consecuencia tiene derecho al uso de una divisa específica exponente de esta alta consideración: la bengala. Esta divisa, que tomó carta de naturaleza a partir del siglo XVIII para ser usada por los reyes como Mando Supremo de los Ejércitos y por los capitanes generales de la Milicia, estuvo sujeta a los vaivenes de la política nacional, apareciendo y desapareciendo de los reglamentos según la existencia o no de estas dignidades. La restitución más próxima que antecede de esta divisa tuvo lugar en el año de 1943. Más recientemente, en la celebración de la Pascua Militar del año 2001, tuvimos ocasión de verla reintroducida en el protocolo con ocasión de haberle sido obsequiada a S. M. el Rey Don Juan Carlos I por las Fuerzas Armadas representadas por el JEMAD, con motivo de cumplirse el veinticinco aniversario de su reinado.

Siguiendo la tradición de los bastones originales (palos más o menos modificados) consiste esta divisa en un cilindro de madera de caoba de unos cincuenta centímetros de longitud y de tres y medio de diámetro rematado por dos cabezas doradas (puños o conteras, indistintamente, por tener las mismas hechuras), en las que están plasmadas la divisa de capitán general, el emblema conjunto de las FAS y los escudos de armas de los antiguos reinos de Castilla, León, Navarra Aragón y Granada.

De su abuso

Como ya quedó advertido, el bastón es la divisa de mando reservada exclusivamente a los Oficiales Generales y a los comandantes, directores y jefes de las unidades y centros, pero en modo alguno a los que desempeñan los cometidos de Segundo por muy altos que sean sus empleos o lo pagados que estén de sus cargos. Esta aclaración, que pudiera parecer obvia, no lo será tanto si se consideran los etéreos argumentos que se llegan a esgrimir para justificar pretendidas prerrogativas contrarias a la normativa. Esta situación no es nueva ni su consideración ociosa, pues ya en las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793 —las que habitualmente conocemos como de Carlos III, pero que en realidad fueron iniciadas por Fernando VI y promulgadas por Carlos IV— concretamente en sus artículos 76 y 77 del Título Primero de su Tratado Segundo, además de disponer de forma taxativa quiénes usarían de este derecho, se prevenía también su abuso, prohibiendo su utilización por otros distintos de los expresados, so pretexto de cualesquiera otras razones. Sucede que también hoy en día se aprovechan aquellos mismos o parecidos argumentos para considerarse con derecho (y obligación) de solicitar audiencia ante S. M. el Rey en emulación de la que preceptivamente corresponde a los coroneles y capitanes de navío con ocasión exclusivamente de hacerse cargo de un mando. Y lo que es más sorprendente aún, les sea concedido fuera de toda norma legal. Quizá sea por ello por lo que sientan santificada su situación orgánica por esta vía y acreedores por tanto al uso de esta divisa.



Apunte de la bengala, por gentileza de su autora, María Luaces.

De su protocolo

El derecho al uso del bastón de mando, tanto asociado a un determinado empleo como a un cargo, es inherente a su titularidad (como lo pueden ser los entorchados, estrellas o galones para las distintas categorías y empleos) y por tanto de carácter exclusivamente personal e intransferible.

Esta divisa puede y debe ser ostentada en cuantas ocasiones se concurra en calidad de mando (sin que sea de aplicación a los cargos desempeñados con carácter interino o accidental), en especial en actos militares colectivos y en visitas protocolarias. La normativa tiene algunas excepciones: así, no se utilizará en presencia de S.M. el Rey ni en el extranjero, como tampoco a bordo de los buques como no sea en los actos que tengan lugar con motivo de la entrega de mando.

Por otra parte, las normas de la más elemental cortesía obligan a acomodar su uso al que de él haga la autoridad superior presente.

Últimamente estamos asistiendo con harta frecuencia a un protocolo del que no se sabe ciertamente su origen ni qué espurias razones lo pueden justificar, como es el hecho de ceder el bastón por parte de la autoridad anfitriona a la visitante.

A modo de juicio contradictorio, analicemos los posibles casos. Si la autoridad visitante fuese un mando superior orgánico, ésta, normalmente, tendrá derecho al uso de bastón propio; si lo ostentase, holgaría la cesión por parte del anfitrión; y en el caso de que no lo ostentase sería una falta de cortesía hacerlo en su presencia; en consecuencia, tanto en uno como en otro caso este protocolo de cesión quedaría fuera de lugar.

En el caso de que la autoridad visitante no disfrutase de este derecho, la cesión estaría menos justificada aún, como no fuese hacer un gesto de cara a la galería, galano sí, pero muy poco militar al estar cediendo el mando (aunque sea simbólicamente) a alguien que no le corresponde (salvedad que pudiera entenderse ante el caso de que este gesto, puramente simbólico, sin efecto real alguno, tenga lugar ante imágenes sagradas, por aquello de la tradición o de la espiritualidad).

Este gesto de cesión (y también el de la aceptación) que en el mejor de los casos pudiera entenderse como de deferencia, contraviene la norma por la que la asunción de responsabilidades distintas a las propias del empleo que se ostente se harán, cuando así sea necesario, siempre en orden ascendente, nunca en descendente. Este gesto no está justificado ni tan siquiera hacia S. M. el Rey, por la sencilla y contundente razón de que la ostentación del bastón de mando en su presencia está expresamente prohibida (como también lo está, conviene recordar, en aquellos actos en los que otra autoridad actúe expresamente en su alta representación, como es el caso de la ceremonia de la Pascua Militar). Este protocolo, que viene de bastante atrás (recogido en Reales Órdenes de 1902 y 1906), no sólo prohibía la ostentación del bastón en

TEMAS GENERALES

la presencia de S. M., sino también dentro de palacio y en aquellos edificios habitados por los reyes y príncipes herederos del trono.

¿Se imagina por un momento el lector la posible escenificación, derivada de la aplicación de este espurio protocolo, de las idas y venidas y cambios de mano a que podría quedar sujeto un hipotético bastón de mando en un acto de relevo presidido por una autoridad que no ostente el suyo (con independencia de que tenga o no derecho a su uso)?

A modo de resumen

- El bastón de mando es la divisa de la autoridad.
- El bastón, bien sea de caña de Indias (léase caña de bambú), de madera u otro material sustitutivo, ha de ser inexcusablemente liso y lacado en color castaño.
- Su uso está reservado exclusivamente a los oficiales generales en razón de su empleo y, en razón del ejercicio en propiedad de determinados cargos, a los designados comandantes, jefes y directores (de los empleos de comandante, capitán de corbeta o superiores), pero no a sus segundos.
- El derecho a su uso es inherente a los empleos y cargos establecidos y, por tanto, personal e intransferible; su cesión protocolaria, aunque sea temporal, está fuera de lugar.
- Como norma de cortesía, su uso ha de acomodarse al que de él haga la autoridad superior presente.
- La divisa de mando exclusiva de S. M. el Rey como Jefe Supremo de las FAS es la bengala.
- En presencia de S. M. el Rey no se ostentará bastón de mando, como tampoco se hará ante quien expresamente lo represente.



250 ANIVERSARIO

Ángel GONZÁLEZ ÉCIJA
Consejero de Mena



*Dadnos Señora con tu piedad,
con tu Soledad sin consuelo,
consuelo en nuestra soledad...*

(Almirante Sánchez-Barriga).



UÉ quiere decir un título tan escueto? Muchos de nuestros actuales oficiales en sus diferentes categorías lo van a recordar. Unos porque lo vivieron de guardias marinas en su época de la Escuela Naval Militar, otros por destinos en buques de la Armada que efectuaban el traslado de la Legión a Málaga, y los que más, porque en todo buque, escuadrilla o agrupación que hace escala en Málaga, alguien de su dotación hace una visita a la Iglesia de Santo Domingo para rezarle una oración o cantarle una *Salve Marinera* a Nuestra Señora de la Soledad.

¿Pero de dónde viene esta vinculación castrense con la Virgen de la Soledad y por tanto con una de las cofradías de más renombre de Málaga en aquella época?

Como ocurre en muchas ocasiones en temas de este tipo, se confunde la historia y la leyenda. Ésta es la historia: corría el año 1756, cuando una fragata de la Armada se encontraba a la vista de Málaga dentro de una fuerte tormenta y a punto de naufragar. Desde el navío, se divisaba el campanario de una iglesia, y aquellos marinos a punto de morir se encomendaron a la Virgen que hubiera en aquella iglesia. Milagrosamente salvaron sus vidas y pudieron arribar a Málaga y decidieron acudir en acción de gracias a la iglesia para ofrecer una misa por su salvación. Era la iglesia de Santo Domingo, y la virgen era Nuestra Señora de la Soledad, pero no pudieron ofrecer la misa dado que ese día era Sábado Santo. Fue por ello que a petición de la Armada y del obispo de Málaga, don José Franquis Lasso de Castilla, el Papa Benedicto XIV concedió a la cofradía de Nuestra Señora de la Soledad el título de pontificia (por ello, la bandera del Vaticano sale en procesión todos los Jueves



Santo portada y escoltada por guardias marinas) y una bula por la cual, al mediodía del Sábado Santo de cada año, podía celebrarse una solemne Misa de acción de gracias en su altar, en honor y gloria de la Virgen de la Soledad en recuerdo del milagro acaecido, denominada Misa de Privilegio, a la que asistían las primeras autoridades de la ciudad y representación real. Desde entonces, y durante los últimos dos siglos y medio, se ha mantenido una vinculación entre Nuestra Señora de la Soledad y la Armada, unas veces mejor que otras, pero que en las últimas décadas se ha intensificado. Desde aquel día, la cofradía pasa a denominarse Antigua y Pontificia Congregación de Ntra. Sra. de la Soledad hasta que a finales del año 1914 se inician los contactos para la fusión de dos hermandades dominicanas de desigual trayectoria, la Anti-

gua y Pontificia Hermandad de Ntra. Sra. de la Soledad, tradicionalmente una de las cofradías pasionistas punteras en la ciudad de Málaga desde su fundación a mediados del siglo XVI, y la más humilde pero popular cofradía de Nuestro Padre Jesús de la Buena Muerte, fundada en 1862, pero que daba culto al impresionante y único crucificado de Pedro de Mena.

Es en el año 1915, el 22 de agosto, cuando se constituye de forma oficial la nueva corporación nazarena en la iglesia de Santo Domingo. Surge la hoy denominada Pontificia y Real Congregación del Santísimo Cristo de la Buena Muerte y Ánimas y Nuestra Señora de la Soledad, también conocida dentro del ambiente cofrade y malagueño como Congregación de Mena.

Es por ello, que el próximo Sábado Santo se cumple el 250 Aniversario de la vinculación de dicha Congregación con la Armada.

Para no dejar corta la historia debemos mencionar cómo surge la vinculación de la Legión con la Congregación. El 8 de abril de 1925 llegan a Málaga



por la mañana, a través del puerto, el presidente del Gobierno, Miguel Primo de Rivera, acompañado del prestigioso general Sanjurjo, jefe del Ejército de África y del entonces joven coronel Francisco Franco, jefe de la la Tercio de la Legión. Por la noche, presidieron el cortejo procesional de la Congregación de Mena. Indudablemente aquel día se allanaron obstáculos para el futuro y se trazaron planes que pocos años más tarde se verían coronados por el éxito. El año 1928 va a caracterizarse por la consolidación de la vinculación personal del general Sanjurjo con Mena. La desaparición casi completa del archivo de la Congregación de Mena en los sucesos de 1931 hace difícil reconstruir pormenorizadamente los primeros contactos con la Legión. Pero lo cierto es que el Jueves Santo de 1930 unidades de la



Legión desembarcan en el puerto de Málaga y efectúan su primer desfile procesional. La presidencia de dicha procesión se hallaba integrada por el marqués de Sotomayor, que ostentaba la representación real. La duquesa de Montpensier, el almirante Carranza, el coronel Liniers de la Legión y el segundo comandante del *Giralda*, Benigno González, entre otras autoridades.

Los acontecimientos acaecidos en España a partir de 1931 hacen que se rompan circunstancialmente los lazos de la Congregación con la Legión y de la Virgen de la Soledad con la Armada pero, aunque no existen testimonios documentales, las relaciones fraternas establecidas sirvieron para que, después de la gran tragedia de la Guerra Civil entre 1936 y 1939, que se llevó por delante muchas vidas de unos y otros, a partir de 1942 se reanudara la vinculación con la Legión, y con posterioridad con la Armada, en un fervor religioso compartido que, desde entonces, ya no se ha interrumpido.

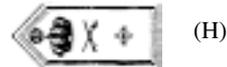
No quiero dejar de mencionar algo sobre mis vivencias con la Congregación de Mena. Aunque soy malagueño de nacimiento, mi relación con la Congregación no se inicia hasta la Semana Santa de 1989, en que al mando del buque de desembarco *Martín Álvarez* traslado a una compañía de la Legión con banda de cornetas y tambores de Ceuta a Málaga. Es en esas fechas cuando entro en contacto con algunos congregantes y principalmente con los titulares de la Congregación: Cristo de la Buena Muerte y Nuestra Señora de la Soledad. Fueron unos días de vivencia y recogimiento que nunca he olvidado; pero, como sucede en la vida, este hecho pasa y pudo suponer uno más que apuntar en mi «hoja historial», como de hecho ha sucedido con muchos compañeros que por aquí han pasado, aunque estoy convencido que en su corazón no lo han olvidado. El destino quiso que al año siguiente repitiera y trasladara la compañía de la Legión de Melilla a Málaga. Quizá este segundo viaje y mi participación en los actos me marcaron para siempre y acrecentaron mi devoción por la Virgen de la Soledad, y desde aquella fecha, siempre que mis deberes u obligaciones me lo han permitido, no he faltado a mi cita con la Virgen para acompañarla en su Soledad del Jueves Santo por las calles de Málaga.

Con este artículo he pretendido recordar unos hechos que sucedieron así o no, pero que la historia y la tradición que la Armada conserva nos han dejado. Y que todos los marinos sepamos que el próximo Sábado Santo se conmemora los 250 años de la vinculación de Nuestra Señora de la Soledad con la Armada. Para ello, durante el año 2006 se efectuarán diferentes actos, como son: emisión de un cartel conmemorativo, pregón en el Teatro Cervantes de Málaga; entrega a la Armada de un pendón; emisión de un sorteo de la Lotería Nacional con la foto de la Virgen de la Soledad; estreno de un nuevo trono de la Virgen en la procesión del Jueves Santo y algún acto más pendiente de coordinar con la Armada.

Para terminar, mi agradecimiento a Elías de Mateo Avilés, teniente hermano mayor y consejero por su artículo «Orígenes y primeros pasos de una vinculación entrañable Mena-Legión», ya que sin él no habría podido escribir éste.

LA ARMADA Y LA VELA

Marcial SÁNCHEZ-BARCÁIZTEGUI
Delegado de Vela de la Armada



A Instrucción Marinera ha sido tradicionalmente una de las asignaturas cardinales de las Escuelas de la Armada. El hábito de navegar y el conocimiento primero de la mar se consigue en dicho ámbito a través de las actividades programadas en dicha asignatura. El aprendizaje en el manejo de embarcaciones menores es el primer paso en la carrera de los componentes de la Armada. Su uso reglado forma parte de un acervo común que las Escuelas están encargadas de transmitir...»

De la vocación naval

En una reciente entrevista de prensa me preguntaban cómo describiría la carrera del marino, contesté: «La Armada es una Institución que se caracteriza por pedir a cada uno de sus miembros, en función de las capacidades individuales, el cumplimiento de su compromiso consagrado con el Juramento a la Bandera». Este compromiso, en mi opinión, se resume en la exigencia del sacrificio de lo personal en pro de la «finalidad superior», ni más ni menos. Me refiero a esa frase de nuestra historia «...por España, todo por España...», ejemplo supremo de cesión de lo personal en aras del interés de la Patria, que todos deberíamos hacer nuestra.

Además de lo dicho, que no es poco, los marinos ejercemos la vocación militar en un medio duro y exigente: la mar. De los cuatro elementos, es el agua el más poderoso. Apaga el fuego, diluye la tierra e incluso destruye el hierro, por ello no es extraño que la mar tenga un poder superior de atracción sobre los humanos. En el cumplimiento del mandato bíblico de «domeñar la Tierra y cuanto en ella existe...» queda encajada la «vocación naval» que podemos definir como la vocación militar que se desempeña en la mar.



Regata FAS Marín.

Conocer la mar

Alguna vez me han preguntado cuál era mi mar preferido y recuerdo que contesté: Esta pregunta encierra un equívoco propio de geógrafos. La mar es la mar, al margen de la costumbre humana clasificadora. Siempre he pensado que los «apellidos» que se le asignan son fruto de gente de «tierra adentro». Para mí sólo hay una: la Mar, esa mar inmensa que te impregna de su salitre y te deja cautivo de sus marejadas. Nunca he podido acostumbrarme a vivir lejos de sus costas.

No se puede conocer por completo lo que es inmenso por definición. Por eso la enseñanza en la Armada pone el acento en la Instrucción Marinera, desde que se ingresa en sus escuelas hasta... que te licencias. Y aun así, te vas sin conocerla del todo.

«El aprendizaje en el manejo de embarcaciones menores es el primer paso en la carrera de los componentes de la Armada». Lo reitero, porque aunque la sotofirma de alguna manera es una declaración de intenciones de todo artículo, aquí es objeto de atención preferente.

Al hilo de esto, la perspectiva que me dan los años de servicio me permite afirmar que todo miembro de la Armada aficionado a navegar a vela se ha desenvuelto luego a bordo de forma excelente como marino y ha sido inmejo-

rable compañero. Es lógico; nada nos hace tan iguales como la mar, que pone a cada uno en su sitio y, o bien nos devuelve a tierra «desarbolados», o bien nos moldea y doma hasta quedarnos enganchados de su grandiosidad para siempre.

Todos en la Armada, desde el AJEMA como máxima autoridad, y con él el Almirante de Personal, responsable orgánico del deporte en la Armada, el Almirante Director de Enseñanza Naval y su equipo, incluidas las Comisiones Navales de Regatas (CNR), todos, repito, percibimos lo importante que es la vela deportiva como complemento para la formación marinera de los que formamos en sus filas. No debemos olvidar el apoyo que dan las jefaturas de la Flota y de la Fuerza de Acción Marítima, así como los comandantes de nuestras unidades, con las oportunas autorizaciones para que el personal a sus órdenes acudan a las competiciones.

Es una actividad que propicia la práctica del liderazgo, la forja del carácter, la experiencia del trabajo en equipo, la superación de las dificultades y los traspiés en la competición, la experiencia de la empatía y del altruismo, en un escenario de gran realismo —la competición deportiva—. Todo esto es importante para la formación personal y el conocimiento de la mar, dos cosas muy necesarias para el ejercicio de la profesión del marino.



Mirfak en ceñida.

La vela como disciplina que nos acerca al conocimiento de la mar

La Instrucción Marinera es tradicionalmente una de las asignaturas cardinales de las escuelas de la Armada. El hábito de navegar y el conocimiento primero de la mar se aprende en ellas a través de las actividades incluidas en los programas de dicha asignatura. La navegación a vela ofrece magníficas oportunidades para estos fines, brindando por añadidura la oportunidad de una actividad extraescolar de gran importancia para fomentar que la vocación a la mar de los alumnos de la Armada se acreciente, se cultive y permanezca cuando finalizan sus estudios: la navegación de crucero y la vela de competición, ambas complementarias.

La actividad deportiva en las FAS está regulada por la OM 98/1993, de 11 de octubre, la cual define la estructura del Consejo Superior de Educación Física y Deportes de las FAS. La Instrucción de Organización 198/1996, del AJEMA, de 11 de noviembre, establece la organización y funcionamiento de la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada. En ambos documentos se establece como objetivo primordial impulsar la práctica y promoción de la educación física y el deporte.

La estructura orgánica de la Vela en la Armada, que se desprende de lo anterior, es una cadena funcional. La «Comisión Permanente de Vela» da apoyo técnico a las escuelas para que puedan organizar competiciones como parte de los planes de Instrucción Marinera, complemento propicio para dicha formación. Es, por otra parte, la encargada de organizar la participación de la Armada en competiciones náuticas de alto nivel, de carácter autonómico, nacional e internacional.

Las CNR, y entre ellas la de Palma, tienen asignadas las siguientes funciones:

- Colaborar en la Instrucción Marinera de los alumnos de las diferentes Escuelas de Formación de la Armada.
- Impulsar la práctica de la vela entre el personal de la Armada facilitando la práctica de actividades marineras de sus miembros y promoviendo la práctica deportiva.
- Promover la organización de regatas para mantener un alto grado de experiencia marinera.

La vela como deporte contribuye a los objetivos señalados, aportando la experiencia de competir. Las regatas de vela son un valioso instrumento para afianzar todo lo aprendido, en el excelente ámbito de la competición deportiva. Como actividad reglada bajo normas federativas ofrece una oportunidad única de navegar bajo presión, rivalizando con los competidores, y la posibilidad de una inmediata evaluación de nuestras decisiones y maniobras a través de los resultados obtenidos.

Resumiendo, es responsabilidad de los órganos de la Armada estimular la adecuada instrucción marinera en las escuelas y dar especial impulso a la práctica de la navegación a vela. Y añadido yo, mantener su continuidad, como actividad para el tiempo de ocio, es una ventaja adicional que implica que deberemos proveer los medios necesarios para uso del personal en las distintas bases de la Armada.

El objetivo es despertar y acrecentar en todos nosotros el gusto por la vela de competición, de forma que se estimule la participación en regatas que, como se señala, son una actividad que contribuye a nuestra formación como gente de mar, sin olvidar que en ellas actuamos como representantes de la Armada ante la sociedad civil, lo que implica un reto añadido y un mayor estímulo. Se trata de elementos que cooperan al desarrollo de la imagen pública de la Armada.

Por motivos orgánicos creo oportuno dividir la navegación a vela según su ámbito de actividad:

- La vela de instrucción; a desarrollar exclusivamente en las escuelas, dirigida a la formación de alumnos en el conocimiento de la mar y del «arte de marear».
- La vela de competición y la vela de recreo; apoyadas en las CNR, como actividades dirigidas a todos los miembros de la Armada y sus familiares.

La vela de competición en la Armada: una estrategia de largo recorrido

Mis primeros contactos con la vela deportiva se pierden en mi memoria. Ya navegaba de muy chico en un botecillo a vela en Ferrol. Por fijar una referencia temporal puedo citar el año 1945, cuando participé en las regatas nacionales e internacionales de la clase *Snipe*, clase que me apasiona desde que la probé, hace ya medio siglo. Cito esta breve nota biográfica porque en aquellos comienzos todos los que regateábamos lo hacíamos «a pulso», no existía una organización expresa que nos respaldara, tampoco era entonces un deporte con suficiente «visibilidad» para concitar apoyos oficiales.

En 1957 empieza a fraguarse el final de aquella «soledad». Aquel año me nombraron «jefe de la Selección de Equipos» y patrón de *Snipe* para participar en Marín, en el Campeonato de la Marina. El embrión formado por los entusiastas de las regatas empieza a dar fruto en 1958 cuando se crean las CNR, propiciadas por el capitán de navío Álvaro Urzáiz y de Silva, con el considerable apoyo del entonces capitán de fragata Antonio González-Aller, padre del actual almirante jefe del Cuarto Militar de la Casa de S. M. el Rey, quien siguiendo la tradición familiar apoya toda iniciativa en este contexto.



XXV campamento de vela de las FAS.

En 1964 se desarrolla, por la O. M. 1601/64, el Reglamento Orgánico del Deporte de la Vela en la Armada, que introdujo el correspondiente organigrama funcional, tal como se observa en el gráfico adjunto. Simple... y funcional.

En 1965 las CNR estaban ya plenamente establecidas. Las flotillas de veleros de regata de la Armada eran nutridas y, lo más importante, de las reseñas de sus participaciones en multitud de trofeos por la geografía nacional se deduce que las dotaciones las formaban un amplio grupo de marinos de todos los empleos.

Los años sesenta representaron la «edad de oro» de la vela ligera de la Armada. En 1967 gané para la Armada el Campeonato de España de *Snipe* y participé en el Campeonato del Mundo, en Nassau, Bahamas, dejando alto el pabellón. Con el desarrollo de los cruceros de regata comenzó la decadencia de la afición por la vela ligera de competición. Era el signo de los nuevos tiempos.

En los nuevos horizontes organizativos de la Armada, la Comisión Central de Deportes de Vela es un órgano adscrito a la Dirección de Enseñanza Naval y jerárquicamente dependiente de la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada, conforme a la I. O. 198/1996. Esta Comisión actúa en el ámbito del cometido específico «preparación», con aplicación de los principios orgánicos «adaptación al medio», «dirección centralizada y ejecución

descentralizada» y «colaboración directa», tal como dispone la I. O. 304/2001, de 28 de diciembre, del AJEMA, para la estructura orgánica de la Armada.

Al hilo de esto último, las CNR orientan su actuación en dos direcciones. Por un lado, la programación del mantenimiento de unos barcos —cruceros de instrucción, de regatas IMS/RN y monotipos— que por su tamaño y tecnología son cada vez más complejos y costosos; y por otra parte, la selección y coordinación de dotaciones más variadas y numerosas y mejor preparadas.

El desarrollo expansivo de la vela de crucero, imparable desde los años setenta, introdujo en la competición un factor que para nuestras intenciones es vital: el trabajo en equipo. La vela ligera sigue siendo el primer paso imprescindible para aprender a regatear. La destreza del patrón y su compenetración con su proel es la primera lección que deberemos aprender y este binomio marca el nivel humano en el que se aprende a competir en vela. Con la vela de crucero nos encontramos con equipos de cinco, seis o más personas regateando juntas. Este hecho introduce variables más complejas y, sobre todo, más fructíferas como actividad deportiva. Ahora de nada vale la pericia del «caña» si el equipo no trabaja coordinadamente.



El «factor humano» y la «finalidad superior», un equilibrio exigente

Es clásica la pregunta sobre cuánto influye en los resultados de la competición moderna el diseño de un barco frente a la preparación y calidad de su dotación. Es una cuestión que me produce perplejidad. No son variables comparables: sin barco no compites; sin adiestramiento vas al fracaso.

Cierto es que ahora el «factor humano» se cuida más por su importante influencia en los resultados deportivos. Basta comprobar cómo se afrontan hoy las competiciones más importantes. Por poner sólo un ejemplo, es muy normal ver a las dotaciones entrenar semanas antes del Trofeo S. A. R. Princesa Sofía, meses de frío, desde que se hace el día, sábados y domingos inclusive. Y así igualmente ocurre en todo trofeo de categoría internacional. La

TEMAS GENERALES

planificación del entrenamiento es más compleja a medida que aumenta el tamaño del barco en cuestión.

Esta forma de afrontar la competición es inasumible para la Armada. Nos movemos en un contexto de recursos escasos, y entre nuestros objetivos, no lo olvidemos, no se contempla el de ganar trofeos. La finalidad es, repito, «...el hábito de navegar y el conocimiento primero de la mar...».

Los resultados deportivos, inexorablemente unidos a entrenamientos bien programados y bien ejecutados, exigen tiempo, del que no disponemos, y recursos, que en la Armada dedicamos a nuestra «finalidad superior». En el caso de la vela, esta finalidad, como dije al principio, no es competir, sino el adiestramiento para el ejercicio de la profesión militar en la mar.

Breve aproximación al historial deportivo de la Vela en la Armada

A pesar de esta carencia de tiempo y recursos de cara a la competición, no nos ha ido mal del todo en el «medallero».

El nivel deportivo alcanzado por la Armada en esta modalidad es muy alto en comparación con otros países de nuestro entorno. Italia y España han sido los países que más han desarrollado la vela de competición. La Armada, a diferencia de las otras marinas occidentales, se ha comprometido en los proyectos íntegramente, desde la fase de diseño a la construcción y el acabado del barco, pasando por la configuración de aparejos y velas y la preparación de las dotaciones. Hemos alcanzado con todo ello un nivel de competición muy alto. Los resultados siempre han sido brillantes. Veamos un breve resumen.

Campeonatos del Mundo: *Maxis* 3.º en 1989; *One Torner* 3.º en 1984, subcampeón en 1986 y 1987; *One Torner*, 4.º en 1993, 3.º en 1994, 3.º en 1995; *One Torner* subcampeón en 1990, 5º en 1993;

Copa de S. M. el Rey: se gana el 1.º puesto absoluto en 1992 con el *Hispania*; se obtienen varios primeros puestos por clases: 1987, 1991, con dos barcos.

Trofeo S. A. R. Princesa Sofía: se gana este trofeo los años 1986, 1989, 1992, 1993 y 1994.

También se participó dejando alto el pabellón en prestigiosas regatas como: Regata Internacional Sherry, que se ganó en cuatro ocasiones. «Trofeo Príncipe de Asturias», Trofeo Almirante Sánchez-Barcaíztegui, Trofeo S. M. la Reina, Trofeo Conde de Godó, Trofeo Hermenegildo Zegna, así como en la Copa España y Campeonato de España.

A modo de conclusión: «...con horizontes claros y cielo despejado...»

Su Majestad el Rey siempre ha animado los esfuerzos de la Armada para estar en los campos de regatas. S. A. R. el Príncipe de Asturias capitanea la

dotación del *Aifos*, barco en el que la Armada vuelca sus mayores esfuerzos. Asimismo, S. M. la Reina participó con la CNR de Palma de Mallorca en diversas competiciones a bordo del *Hispania*. Toda la Familia Real, con su presencia activa en este deporte, de alguna manera señala el rumbo a seguir.

Con este espíritu de superación, en 2005 hemos abordado un nuevo desafío que representa un avance técnico singular: la clase Transpac-52, que demostró de modo incuestionable hasta cuánto puede ser de exigente el deporte de la vela de competición.

Fue S. M. el Rey quien abogó por acomodar esta clase, de vocación oceánica, a nuevos rumbos en este *Mare Nostrum*, con su propio circuito de regatas en el Mediterráneo. Lideró el proyecto en nuestra nación porque había comprendido, con ese «ojo marinero» de buen navegante que le caracteriza, por dónde iban los rumbos de los nuevos tiempos. Y la Armada, al ser convocada a este proyecto, acudió de inmediato y sin dudarle para afrontar el reto.

Hoy tenemos en los pantalanes el fruto de nuestro esfuerzo y dedicación, un TP-52 que vuelve a llevar el nombre de *Aifos* a competir entre las divisiones más poderosas de los campos de regatas. La experiencia previa del diseño, construcción y armamento del *Hispania* nos ayudó mucho a alcanzar los exigentes estándares de esta nueva clase. Sus primeros resultados son esperanzadores. La Armada se enfrenta con el *Aifos* a los mejores regatista de nuestros días.

Pero la «joya de la corona» de la vela de la Armada no es un barco determinado, que hoy reluce recién estrenado y mañana queda obsoleto, sino esa pléyade de colaboradores de todas las empleos, quienes con su trabajo silencioso —ni pedir, ni rehusar—, su dedicación entusiasta y su lealtad a los principios y valores de la Armada han concitado a lo largo de todos estos años la sinergia apropiada para alcanzar el excelente nivel que hoy tenemos.

Ha sido una labor constante y ejemplar. La presencia de la Armada en los campos de regatas, incluidas las competiciones de más alto nivel, nunca hubiera sido posible sin esta espléndida y generosa aportación al equipo directivo.

Muchas son, pues, las voluntades que la vela en la Armada une en un esfuerzo común, y grande la energía resultante, suficiente para alcanzar cumplidamente todos los objetivos que la Armada se impone. Así las cosas, creo que podemos seguir plasmando en el cuaderno de bitácora, siguiendo la tradición, las singladuras de la Vela de nuestra querida Armada que discurren «...de buen cariz, con horizontes claros y cielos despejados...».

Así será mientras sigamos, como hasta ahora, trabajando juntos con el entusiasmo y la afición que hasta hoy hemos demostrado.

Yo, mientras tanto, siempre buscaré horizontes amplios que navegar, allí donde sea. ¡Qué otra cosa!, si aprendí, para siempre, cuando era aspirante en la Escuela Naval, que: «navegar es necesario, vivir no lo es tanto».



Edificio del Cuartel General del Mando Naval de Canarias, conocido popularmente como la Comandancia de Marina, proyectado por el arquitecto Laureano Arroyo. Su construcción finalizó en la primera década del siglo xx. El edificio consta de dos plantas y un cuerpo central de cantería azul, marcado por el clasicismo. El primer piso tiene pilastras del orden dórico y el segundo culmina con un esbelto frontón. Se alza con la fachada principal en dirección a la plaza de la Feria, frente al edificio de la Delegación del Gobierno.
(Foto y texto: P. Avanzini González-Llanos).



LA ALERTA AÉREA TEMPRANA EN LA ARMADA

Luis DE MEDINA REDONDO



Winning or avoiding wars often hinges on the successful application of dramatic new technologies. (Northrop-Grumman Review, 1997)

Next to the atomic bomb, radar was the most decisive weapon of the war. (Grand Admiral Karl Doenitz, German Navy).

Introducción



ASI veinte años de servicio ininterrumpido en la Armada, los helicópteros *SH-3W* de Alerta Aérea Temprana, «los Ojos de la Flota», se han ganado un más que merecido respeto, reconocimiento a la labor continuada tanto de operadores como del curtido personal de mantenimiento del radar, sobre todo este último, tras tantos años al pie del cañón. Sirva este artículo como de un pequeño «autohomenaje».

Es también motivo para escribirlo el darnos un poco a conocer a quienes de una u otra forma tienen relación con ese famoso *Anyface Tango*, ya desde el planeamiento de ejercicios como durante el desarrollo de los mismos, frente a la consola, en el CIC de un buque. Y es que desde que finalicé el Curso de Aptitud de CTAM (Controlador Táctico de Aviones en la Mar) y AEW (*Air Early Warning*-Alerta Aérea Temprana), en marzo de 2004, he podido comprobar que existe un general desconocimiento sobre nuestras «paquetetas» (1), sus características y limitaciones, que a veces han llevado a un empleo táctico que no siempre resulta el más adecuado. Poner empeño en que se optimice su uso también me ha llevado a escribir este artículo.

Para no extenderme demasiado, me he centrado únicamente en la misión primaria, la Alerta Aérea Temprana, y su empleo como control de cazas, puesto que para ello está concebido, aun teniendo ciertas capacidades en otros campos.

Reseña histórica

En cuanto al origen del SHW, la baja del *Ark Royal*, último gran portaaviones de la Marina Real Británica, supuso el fin de la cobertura AEW orgánica que hasta ese momento proporcionaba el *Fairey Ganet* AEW-III, dotado del radar APS-20 y embarcado en los portaaviones.

La compañía British Aerospace comenzó a trabajar durante la década de los años 70 del pasado siglo en el proyecto de un *Nimrod* AEW, pero el coste del proyecto fue tan elevado que acabó obligando a los británicos a desecharlo por las limitaciones presupuestarias a las que la crisis del petróleo les tenía sometidos.

No obstante, entre 1981 y 1982, un grupo de trabajo del que formaban parte personal de la Marina Real Británica, Thorn-Emi y Westland elaboraron un estudio para dotar un helicóptero, el *SH-3 Seaking*, con un radar Searchwater. El punto de partida era ese radar estudiado del proyecto *Nimrod* AEW, modificado para detectar aviones a baja cota, a distancias suficiente para hacer frente a la amenaza, y así cubrir esa necesidad táctica, a veces no justamente valorada, la Alerta Aérea Temprana.

De nuevo la falta de fondos (en todas partes cuecen habas) obligó a congelar el proyecto en enero de 1982. Sin embargo, Thorn-Emi (2) continuó con el proyecto, realizando todos los estudios de viabilidad e instalación con buenos resultados. En abril de ese mismo año estalló la guerra de las Malvinas, donde los británicos pagaron a un alto precio de sangre y material su carencia de AEW, una deficiencia táctica considerable en una guerra naval moderna, con tiempos de reacción tan cortos.

Las caras lecciones aprendidas por los británicos sirvieron para demostrar la necesidad imperiosa de contar con una plataforma de este tipo. Así pues, el



Helicópteros de la 5.^a Escuadrilla con radar Searchwater en la cubierta de vuelo del *Príncipe de Asturias*. (Foto: L. Díaz-Bedia).

conflicto del Atlántico sur sirvió para relanzar de forma definitiva la instalación de un radar Searchwater a bordo de un *Seaking*. Con los barcos aún navegando en demanda de las Malvinas, el 17 de mayo se formaliza la petición de transformar dos helicópteros *Seaking* ASW en plataformas de alerta previa.

El 2 de agosto, once semanas después, son entregados a la Marina británica los dos primeros helicópteros AEW y se embarcan en el HMS *Illustrious* con rumbo a la zona de operaciones. Aunque el sistema no llegó a ser probado en combate, el helicóptero y su radar permanecieron durante varios meses en el Atlántico sur, donde fueron sometidos a todo tipo de pruebas, dando como resultado de éstas una capacidad superior a la esperada (3).

La Armada española, no dispuesta a cometer los mismos errores que los británicos, pronto se interesó por el sistema, sobre todo por el enorme salto cualitativo que supondría la incorporación de una nueva plataforma AEW. Se adquirieron así cuatro sistemas completos (4), transformándose tres helicópteros en las instalaciones de CASA Sevilla de ASW a AEW, para lo cual se realizaron una serie de modificaciones, siendo la más visible el radomo que protege la antena del radar. Así pues, el primer SHW llegó a Rota el 15 de mayo de 1987.

Misión de las plataformas AEW

La misión primaria de una plataforma AEW consiste en la detección, clasificación, información y seguimiento de los contactos aéreos que penetren en la zona de vigilancia AAW de la fuerza, dirigiendo posteriormente los aviones de la Defensa Aérea (AD) propia para interceptar los contactos aéreos no identificados como un auténtico «sensor de fuerza», completando la presentación táctica aérea (*Air Picture Compilation*) del Mando de la Fuerza, y extendiendo el control de éste sobre una parte fundamental de sus armas de fuerza, los aviones de Defensa Aérea de las CAPs (*Combat Air Patrol*-Patrulla Aérea de Combate).

Además, la capacidad de las modernas plataformas AEW ha permitido la ampliación de su utilización más allá de lo que es exclusivamente AEW & CAP Control, incluyendo nuevas misiones, entre las que destacan:

- La conducción de ataques aéreos sobre objetivos de superficie que puede incluir la reunión del paquete atacante, la detección e identificación del blanco, la dirección de los aviones atacantes al blanco, la defensa del paquete de ataque de la AD enemiga, la reunión de los aviones después del ataque y la dirección de los mismos a su base de origen.
- La exploración de superficie para completar la *Picture Compilation* y como apoyo al Mando de la Fuerza, misión en la que se puede llegar a tomar control de otras aeronaves a las que se dirige secuencialmente sobre contactos de superficie evaluados como posibles blancos con objeto de identificarlos, vigilarlos, y atacarlos.
- La información de posición y datos de navegación de blancos fuera del horizonte (*Target Reporting Unit-TRU*- para Over The Horizon Targetting, OTHT) para permitir el lanzamiento de armas de superficie por parte de los buques propios.
- El seguimiento discreto *Shadowing* de contactos de interés para mantener al mando de la Fuerza Naval informado de su localización y posibles intenciones previas a la ruptura de hostilidades.
- La coordinación CSAR (*Combat Search And Rescue*), que incluye la conducción de otras aeronaves a la zona de búsqueda, actuación como comandante de escena, control de las redes de comunicaciones CSAR y separación del resto del tráfico aéreo de la escena de búsqueda y rescate.

Modo de empleo del SHW. La barrera AEW

La misión primaria del SHW, la Alerta Aérea Temprana, requiere una selección cuidadosa de la posición y altura de la barrera del SHW, debido a las

características y limitaciones del sistema. Hay una serie de parámetros que condicionan el planeamiento de una misión, que no tiene más objetivo que optimizar las posibilidades del radar para lograr una detección de aviones atacantes a baja cota a la mayor distancia posible. Ese conjunto de factores se combinan en una no muy amigable ecuación a la que nos enfrentamos antes de cada vuelo.

El primer factor es la amenaza, es decir, la SER (Superficie Equivalente Radar) de la o las plataformas a detectar, lo que nos lleva a determinar la MPDR (*Maximum Predicted Detection Range*) para la sensibilidad de nuestro radar.

Un segundo elemento en esta ecuación es el horizonte radar, determinado tanto por la altura de la amenaza como por la que se prevea que siga la amenaza. A modo de ejemplo, poca utilidad tiene que la SER de un blanco permita su detección a 90 millas si el horizonte radar es de 50.

Finalmente, el tercer parámetro, la existencia de un omnipresente anillo de *clutter*, dentro del cual la detección de contactos aéreos es poco menos que imposible. Ese anillo tiene un radio que es función de la altura del helicóptero y, en mucha menor medida, del estado de la mar. Este anillo, partiendo de un radio mínimo de no menos de 15 ó 20 millas, aumenta con la altura, de tal modo que no compensa el ascender para un horizonte radar de 120 millas si el anillo que con ello se genera cubre hasta la MPDR del blanco.

La solución ideal es aquella que permitiría al SHW hacer coincidir el horizonte radar (suma de los horizontes del blanco y del SHW) y la máxima distancia de detección. Esta altura nos daría una zona de trabajo entre el horizonte radar y el *clutter* aproximadamente de la misma anchura que el horizonte del blanco.

La realidad es que la altura que se toma es ligeramente menor, de tal forma que la zona de trabajo es igual a la ideal si el blanco realmente vuela a la mínima cota esperada, pero mayor si viene a una altura superior, si bien no llegará nunca a superar el MPDR.

Otros factores que afectan al planeamiento de la barrera son la meteorología, que puede poner techo a la barrera, y las condiciones anómalas de propagación, con especial incidencia de la refracción y los conductos, que pueden aconsejar una altura determinada. Además, el empleo en aguas litorales u oceánicas también condiciona la altura, así como la distancia a la fuerza, por el alcance de las comunicaciones.

En cuanto a la posición respecto a la fuerza, entre los factores a considerar destaca en primer lugar la proximidad a tierra en el sector de la amenaza, especialmente en el caso de costas de orografía accidentada, donde ecos radar de contactos a baja cota no serán detectados.

Son también importantes la amplitud del sector amenaza y el posicionamiento de las CAPs, especialmente si es la «paquetera» la única agencia

TEMAS PROFESIONALES

controladora de cazas amigos. De igual modo, la distancia a la fuerza en función de las necesidades de protección de lo que el enemigo considerará blanco prioritario condiciona a menudo el posicionamiento del SHW. Todo ello nos va a llevar siempre a una solución de compromiso con el fin de sacar el máximo rendimiento al radar, asegurar el cumplimiento de la misión y, de paso, la supervivencia de la plataforma.

Carencias y limitaciones del radar Searchwater

La experiencia acumulada por los controladores desde la incorporación del radar Searchwater hasta nuestros días ha puesto de manifiesto notables deficiencias que limitan en gran medida las misiones reseñadas en el punto anterior.

Aunque el helicóptero SHW ha realizado una gran labor durante estos años atrás, el nivel actual de amenaza requiere una mejora continua en los medios de una moderna Fuerza Naval, de forma que, pese al esfuerzo de los que lo operamos y de importantes avances, como la integración de radios AN/ARC-210 con capacidad HQII, las deficiencias por tanto han ido poco a poco haciéndose más evidentes. No es mi intención aburrir al lector relatando todas ellas, pero al menos recordar, con ese ánimo de optimizar y emplear mejor lo que se tiene, las que podríamos considerar más importantes: equipo IFF sin decodificador activo y sin modo 3C, que dificulta sobremanera el control de los cazas amigos, reduciendo la cantidad de los mismos. Se debe tener en cuenta a la hora de decidir la misión o el número de CAPs asignadas.



(Foto: F. Guerrero Flores).

No hay un determinador de altura, la detección sobre tierra a baja cota y la detección dentro del anillo de *clutter* es prácticamente imposible, en lo que a eco radar se refiere (IFF es harina de otro costal). La única altura que podemos dar es una estimativa en función del ángulo de elevación de antena, y ello sin contar con los errores de difracción correspondientes, y un margen de error mínimo de ± 3.500 metros.

Necesidad de descender para mantener los contactos que se aproximan, con la consiguiente pérdida de comunicaciones y presentación general. Junto a ello, unas pobres distancias de detección para la amenaza aérea actual (máximo 100 millas). Esto afecta sobremanera al posicionamiento de la barrera.

El equipo dispone de un antiguo y complicado *Interface* hombre-máquina, con una ausencia de ayudas gráficas en pantalla (gráficos, zonas, etiquetas, aerovías...). Se utiliza una plantilla de plástico y lápiz grueso para resolver el problema de la interceptación. Unido ello a que no tenemos un sistema GPS integrado, se genera falta de precisión en las situaciones (hay que «reiniciar» el «navegador» cada cierto tiempo, introduciendo la posición GPS propia manualmente, y practicar «a ojo de buen cubero»).

El radar puede operar en modo aéreo o en modo superficie, lo que impide, realizar simultáneamente ambas misiones. En modo aéreo sólo se verán ecos de blancos aéreos, y en modos superficie, blancos de superficie.

No hay enlace Link-11, de forma que el manejo de los números de trazas recae en exclusiva sobre el operador y, al igual que los computadores de a bordo, llega un momento en que se satura.

Además, se puede iniciar un largo etcétera que incluya la indiscreción del radar, la ausencia de equipos ESM/RWR, una elevada firma IR, la carencia de IRWR y de dispensador de *chaff* y bengalas, problemas logísticos de repuestos y otras más que me dan pie para llegar al último apartado.

Un final... de oculista

«Los Ojos de la Flota». Ése es el lema de la Alerta Aérea Temprana, y sus «ojos» hemos sido a lo largo de estos casi veinte años, supliendo con esfuerzo (sobre todo de los que nos abrieron camino a los que hoy estamos a pie de obra) las dioptrías del Searchwater, que no son otras que esas deficiencias que hay que corregir con una visita al oculista para que nos dé unas gafas nuevas con las que seguir viendo muchos años, más y mejor.

(1) La denominación de «paqueteras» viene del color gris característico de los SHW, parecido al de nuestros vehículos de transporte de carga y personal, y que antiguamente los diferenciaba de los SHD pintados de azul oscuro.

(2) La empresa Thorn-Emi Electronics que desarrolló el sistema Searchwater AEW fue adquirida por Racal Radar Defence Systems Limited, ganadora del concurso para la modernización del sistema, que en la actualidad forma parte del Grupo Thales Defence Limited.

(3) Los británicos han avanzado mucho en este campo, pasando al MK-7 Searchwater 2000, con lo que España se ha quedado sola como única operadora del Searchwater Mk-2.

(4) El cuarto equipo fue comprado con vista a disponer de un banco de pruebas, primer escalón de mantenimiento y, llegado el caso, almacén inmediato de repuestos. Es el famoso contenedor embarcable en el *Príncipe de Asturias*.



(Foto: Instituto de Historia y Cultura Naval).

El pasado 25 de febrero se cumplieron 40 años de la pérdida de la fragata rápida *Ariete*. El malogrado buque, que había salido de Ferrol hacia Cartagena en medio de un duro temporal y tras un cúmulo de aciagas circunstancias, se quedó sin propulsión. Al garete, fue sorteando los bajos y rompientes de la costa, mientras que la fragata *Legazpi*, con denodados esfuerzos, intentó por cinco veces darle remolque, pero el *Ariete* fue arrojado sobre los rompientes de la costa de la Muerte. El salvamento de toda la dotación fue posible gracias a la profesionalidad, serenidad y disciplina que reinó a bordo en todo momento y, sobre todo, al heroico comportamiento de muchos hombres y 250 mujeres (que quisieron permanecer en el anonimato) de los pueblos de Lira y Carnota que acudieron presurosos en su auxilio. Gracias a su generosa y extraordinaria actuación se salvaron los 178 hombres de la dotación del *Ariete*. Fue el último naufragio de un buque de la Armada; era el 25 de febrero de 1966.

I. C.

¡QUIERO MÁS TRABAJO!

Antonio SÁNCHEZ GODÍNEZ



Nada es permanente excepto el cambio.

(Heráclito).

Introducción



ESTE artículo es, y debe ser, polémico. Está hecho precisamente para provocar la reflexión y sana discusión sobre algo que, en mi modesta opinión, no estamos haciendo bien en la Armada, ya que estando obligados al aprovechamiento de los escasos recursos con que contamos, sin embargo nuestra organización prevé algo que va en la línea opuesta y que intentaré explicar en estas breves páginas.

Mi tesis es la siguiente, la Oficina de un Programa debe tener responsabilidad sobre todo su ciclo vital, desde la fase conceptual hasta la retirada del servicio. Sí, estoy refiriéndome a todas las fases del PAPS (*Phased Armament Programming System*, Sistema de Programación de Armamento por Fases). En ese sentido se debe interpretar el título de este artículo. Quiero más trabajo porque las responsabilidades de la Oficina de Programa (OP) no se deben extinguir con la entrega a la Armada de un buque. El periodo al que me refiero puede ser muy largo, del orden de cuarenta a cincuenta años, ya que las plataformas navales se suelen concebir con treinta años de vida útil, y cuando hablamos de plataformas complejas, como las fragatas de la clase *Álvaro de Bazán*, la fase de diseño de detalle y construcción requiere entre cinco y seis años, la fase de definición unos dos años y la fase de viabilidad otro año. Súmesele a esto unas fases conceptuales previas de definición de la necesidad y previabilidad, algún intervalo entre fases para toma de decisiones y tramitación administrativa de expedientes de contratación y veremos que no me he quedado corto con la estimación inicial. En la figura anexa vemos cómo ha sido esta sucesión de fases para el programa de la fragata *F-100*.

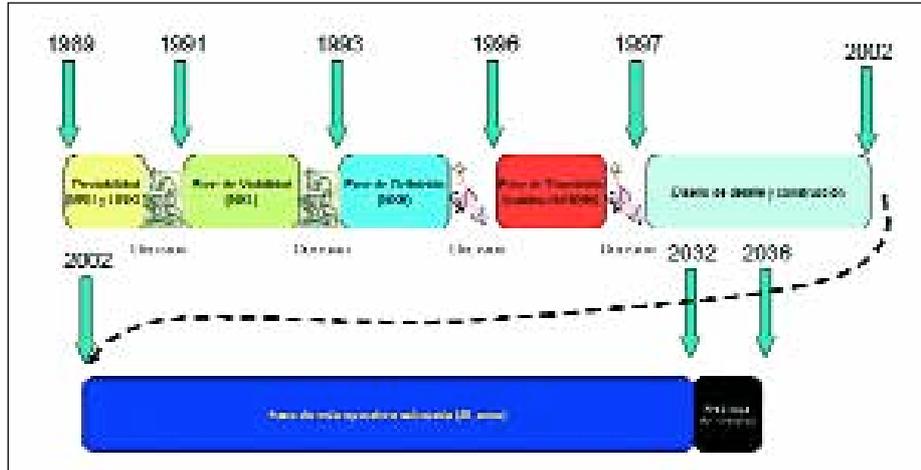


Figura 1. Calendario de fases del Programa F-100.

¿Hace falta el PAPS?

Muchos pensarán que no, que es un proceso excesivamente largo y difícil para llegar a una realidad —un buque en el contexto de este artículo— que se podría definir de una forma más rápida. Incluso los más experimentados y escarmentados por haberlo sufrido dicen que es un sistema inventado por los americanos para que no se apruebe un programa. Con tantas fases e hitos de decisión, es cierto que no es nada seguro el resultado final, pero no pretendo yo discutir su necesidad aquí, de hecho es de obligado cumplimiento en nuestro ámbito, y está reglamentado por la directiva del SEDEF 68/2000, pero además, ¿es acaso cierto que se puede definir un buque en un par de años? No si miramos a la historia de la *F-100*, y me temo que ya se empieza a ver cuál es mi experiencia personal por la acumulación de ejemplos y referencias a este programa, pero las variaciones acaecidas desde la fase de viabilidad a la de diseño de detalle y construcción son tremendas, de fragata antisubmarina a eminentemente antiaérea, de radares rotativos al sistema Aegis con el radar multifunción SPY-1D, de unas 4.000 toneladas a 5.800 del buque actual, de un buque nacional a colaboración con Holanda y Alemania y después con Estados Unidos, de un presupuesto de 35.000 millones de pesetas al de 70.000 millones por buque contratado (y lo más importante, cumplido). Claro que algunos dirán que no todos los días cae el Muro de Berlín, pero, ¿acaso ahora estamos en mejores condiciones para predecir o escribir los requisitos de detalle de la *F-110* y contratarla en un corto plazo, sin necesidad de estudios de viabilidad sobre la tecnología a emplear? Desde luego si miramos a la Armada

norteamericana no es fácil encontrar un referente. Si la referencia es el DDX, destructor de unas 14.000 toneladas para ataque a tierra, o su sucesor el CGX, buque incluso mayor y dedicado a la guerra antiaérea y antimisil balístico, veremos que ya no se pretende utilizar ese entramado de antenas que erizan la superestructura de un buque actual, sino que se utilizarán antenas de tipo *array* plano integradas en la estructura. Y ése es uno de los muchos avances que se introducirán en esos buques. ¿Quién puede definir desde el principio —y acertar— lo que será la *F-110*? Hay que ir paso a paso y estudiar cuidadosamente la tecnología, la capacidad industrial propia y del exterior, para poco a poco ir definiendo en un proceso reiterativo y que vaya convergiendo en el buque que queremos. Pero todo esto no era para discutir sobre la *F-110*, sino para justificar la necesidad de que durante ese proceso debe estar ya presente la figura de la Oficina de Programa.

Nombramiento del jefe de Programa

En algunos programas se observa que no se nombra jefe de Programa hasta la Fase de Definición. En otros se hacen la viabilidad y la definición en para-

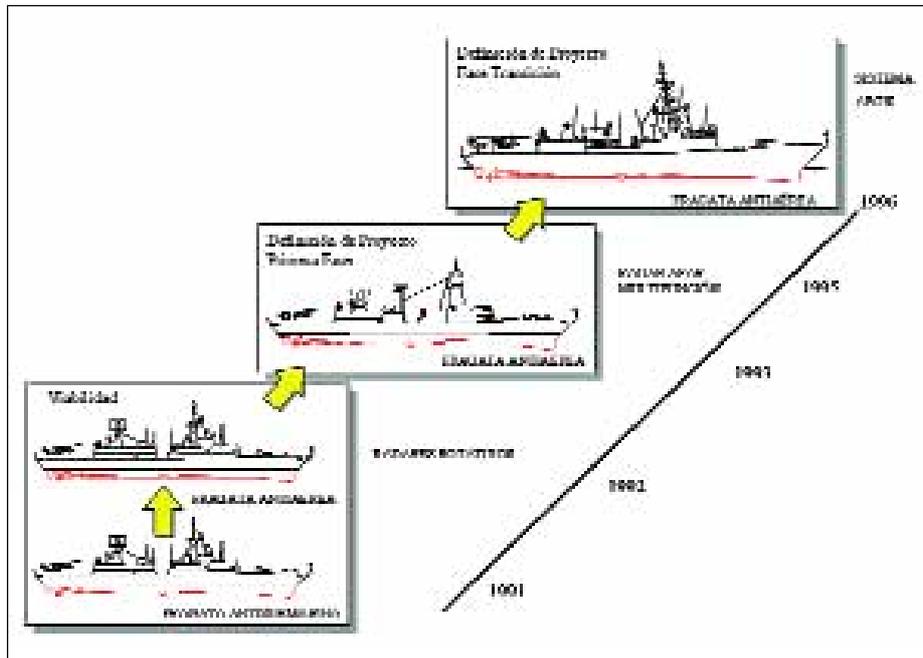


Figura 2. Evolución del concepto de buque *F-100* según fases y requisitos.

lelo. Ésta es una tendencia muy perjudicial. Cuando se inicia la Fase Conceptual, los estados mayores deben no sólo preparar los documentos de requisitos que definirán la necesidad y la capacidad que se quiere obtener, sino tener la información técnica que les permita comprobar que lo que están pidiendo es factible. Muy frecuentemente se escriben requisitos y objetivos de coste que no son reales. No es una crítica, tan sólo expresa la realidad. Hasta que no se tiene la información necesaria, los presupuestos son tan sólo estimaciones y los requisitos suelen ser ambiciosos, pero encontrar el dinero para cumplirlos es otra historia. No se puede hacer esta Fase Conceptual sin trabajar con la industria, que debe dar la visión realista de lo que se puede hacer y su precio.

Cuando se nombra en las fases incipientes jefe de Programa, se asegura que tendremos una persona dedicada durante un largo tiempo, a ser posible con dedicación exclusiva, y que coordinará todo lo relacionado con el programa. Si no se nombra, el conocimiento queda más disperso, puede que se hagan estudios en un área técnica, se depuren los requisitos desde el Estado Mayor, pero nadie tiene la visión completa del programa. También es importante la continuidad de las personas conforme el programa evoluciona. En la fase conceptual se estudian muchas alternativas, se van refinando los requisitos y se van tomando decisiones sobre lo que debe ser el sistema a adquirir. No es infrecuente que en este periodo cambien los requisitos, bien por cambio en las circunstancias externas que influían en la determinación de la necesidad operativa, o bien por el contraste entre las ideas de lo que debería ser, con la realidad tecnológica o con la alternativa de menos riesgo elegida. Si el jefe de Programa ha participado en estos estudios, puede aportar esa experiencia más tarde, cuando se cuestionen decisiones anteriores, aquellas que no se entenderán sin la historia previa del programa.

Claro está que el jefe de Programa no puede estar solo, ya que, por muy capaz que sea, ni tendrá conocimientos en todas las materias necesarias, ni podrá dedicar el tiempo suficiente a cada una de ellas. Necesita una oficina de programa, con un grupo reducido de ingenieros que cubran las disciplinas de construcción naval, casco, propulsión, electricidad, sistema de combate, sensores, armas y mando y control, logística, coste, etc. También es imprescindible el contacto estrecho con el Estado Mayor, para interpretar y refinar los requisitos y el concepto de operaciones, así como los presupuestos.

La composición de la Oficina de Programa debe ser dinámica y adaptarse al trabajo de cada fase. Por ley de vida las personas cambiarán, pero sólo cuando un grupo se va renovando gradualmente se puede decir que la experiencia y conocimientos adquiridos se mantienen y no se pierden. De otra forma, cada relevo supondría una vuelta a cuestionar decisiones pasadas y no entender los motivos por los que se tomaron.

La OP durante la Fase de Definición

Así como no se suele discutir la necesidad de una OP durante la Fase de Construcción, es difícil, o al menos así lo demuestran algunos ejemplos recientes, asignar personal a la OP en la Fase de Definición. Sin embargo es en esta fase donde nos jugamos más. En esta fase negociamos la Orden de Ejecución —el contrato— con el contratista. Es el resultado más visible y con mayor impacto futuro. Todo lo que no se especifique bien en las especificaciones de contrato requerirá una POC (Propuesta Oficial de Cambio). Las POC pueden ser positivas y negativas. Como ya imagina certeramente el lector, el impacto de las POC positivas suele exceder el de las negativas, es decir, hay que aportar más dinero en el contrato. En el mundo empresarial —y nosotros deberíamos empezar a gestionar la Armada con este criterio también— se evalúa el Parámetro del Retorno de la Inversión (ROI, *Return Of Investment*). Desde luego se puede asegurar que el coste de dotar a la OP con un cierto número de ingenieros en esta fase se recuperará con creces en ahorros en la ejecución del programa y por tanto el ROI será alto.

La OP durante la Fase de Diseño de Detalle y Construcción

Es la fase tradicional en la que siempre ha existido OP para los programas importantes y, por tanto, no hace falta incidir en su necesidad. Cuando se trata de una serie de buques, las responsabilidades de la OP se van extinguiendo para cada buque entregado cuando finaliza su año de garantía y pasan de la DIC (Dirección de Construcciones) a la DIMAN (Dirección de Mantenimiento), dentro de la JAL.

La OP durante la Fase de Servicio

Nadie discute la necesidad de la OP durante la fase anterior en la que se hace el desarrollo o diseño de detalle y la producción. Sin embargo, una vez se entrega el sistema a los usuarios y pasado el periodo de garantía típico de un año, se suele trasladar totalmente la responsabilidad a otras organizaciones, en el caso de la Armada a la Dirección de Mantenimiento. Esta forma de proceder hace que nuevas personas tengan que asumir tareas de mantenimiento sobre sistemas que, en muchos casos, son desconocidos, por ser de nuevo desarrollo y de los que no cuentan con suficiente información para tomar las decisiones correctas en cuanto a su evolución futura.

Esta forma de actuar, típica de otros tiempos cuando los sistemas eran menos complejos y no requerían sucesivas y rápidas actualizaciones de *hardware* y *software*, debe ser modificada manteniendo la responsabilidad de la

OP durante todo el ciclo de vida. De esta forma, es más fácil que aquellos que tienen toda la información obtenida durante el desarrollo, que conocen las decisiones y los estudios de *trade-off*, puedan recomendar y responsabilizarse del mantenimiento posterior y encauzar las acciones correctoras para los problemas de obsolescencia que se produzcan.

Muy a menudo se escalonan las entregas de distintas unidades de una serie, por ejemplo, las distintas fragatas de la clase *F-100* se entregan a la Armada con 14 meses de intervalo. Por tanto, hay un periodo de varios años en que se tienen unidades entregadas a los usuarios y otras que todavía están en periodo de construcción y pruebas. La responsabilidad de la OP, por tanto, se mantiene para algunas unidades, las no entregadas, y sin embargo se pierde para las ya en servicio. Cuando se trabaja en una evolución de la línea base original para corregir problemas encontrados en las primeras unidades, se instalan en las unidades no entregadas, aún bajo responsabilidad de la OP. También es deseable hacerlo en las ya entregadas, pero por un lado las peculiaridades de su uso operativo, ya dependiente de la Flota, y su no relación orgánica con la OP hacen más difícil, si no imposible, la coordinación. Incluso los presupuestos son diferentes para las unidades en construcción de las ya entregadas. Es mucho más racional que cuando se planea una mejora o modernización se cuente con todas las unidades potencialmente candidatas a instalarla.

No me resisto a incluir una referencia a un programa de rabiosa actualidad, no en balde escribo estas líneas a dos días de la firma del contrato para el

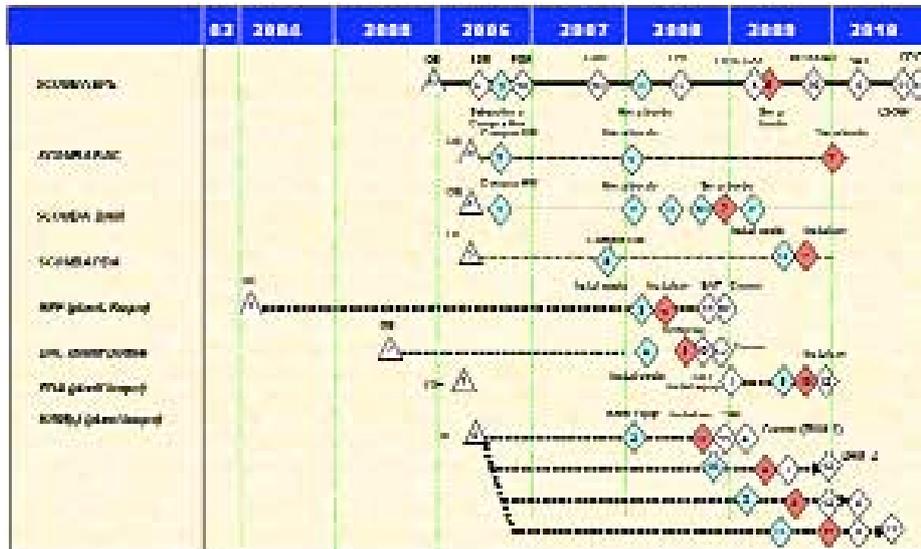


Figura 3. Plan de versiones del SCOMBA.

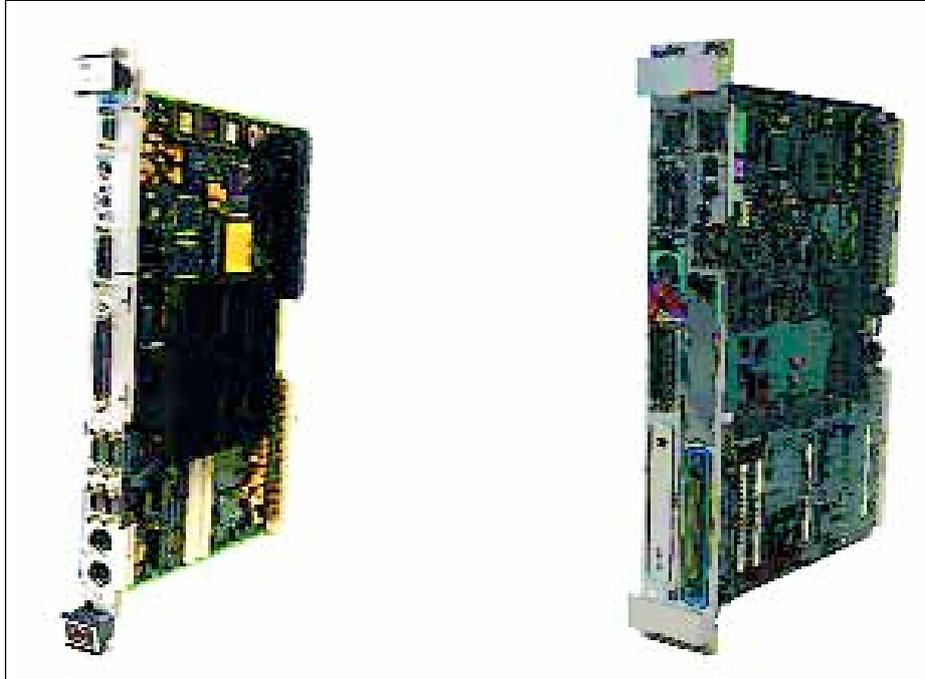


Figura 4. Izquierda, antiguo procesador gráfico basado en HP 744; su sustitución por tarjeta SUN SPARC (derecha) permite su uso en otras partes del sistema de combate.

desarrollo del SCOMBA (Sistema de Combate de Buques de la Armada). El SCOMBA será el núcleo común de los sistemas de combate a instalar en el BPE, BAC, BAM y modernización del *Príncipe de Asturias*, entre otras unidades. Para manejar tantas versiones de programas diferentes, aunque parecidos, se debe centralizar su gestión en una única OP y mantener su responsabilidad más allá del periodo contractual del desarrollo de cinco años, incluyendo las sucesivas mejoras y actualizaciones a lo largo de su ciclo de vida.

Como referencia, las Oficinas de Programa de la Marina norteamericana tienen responsabilidades tanto sobre los desarrollos para las unidades de nueva construcción, el *forward fit*, como sobre las modernizaciones de unidades ya en servicio, el *backfit* o *retrofit*. Teniendo la información de todo lo que falla o necesita sustitución por obsolescencia, se diseñan las nuevas líneas base o *baselines*, de forma que las mejoras se aplican a un número mayor de unidades, los costes de desarrollo se reparten mejor y se minimizan los gastos de mantenimiento, al tener el menor número posible de configuraciones diferentes.

Gestión de obsolescencias en el Programa F-100

Descripción del problema

El uso de tecnología COTS (*Commercial Off The Shelf*) ha agravado un problema que siempre ha existido, el de la obsolescencia de cualquiera de las soluciones tecnológicas empleadas en un sistema. En estos tiempos, los COTS son reemplazados en el mercado por otras generaciones, no siempre compatibles, a un ritmo muy rápido, siguiendo la conocida ley de Moore, que predice que la capacidad de proceso se duplica cada veinticuatro meses, y que se viene cumpliendo bastante aproximadamente desde que se formuló en 1965. En el momento de la adquisición se exige de los fabricantes ciertos compromisos en cuanto a tiempo en el que estarán disponibles en el mercado nuevas unidades para adquisiciones posteriores y tiempo en el que se podrán hacer reparaciones. Sin embargo, y de forma ineludible, se tendrán que sustituir los componentes por otros, debiendo aplicarse estrategias adecuadas para que estos cambios se realicen en momentos convenientes, en lugar de obligados por la perentoria necesidad de cambiar un sistema al no tener forma de obtener un repuesto de un componente que ha fallado en el momento más inoportuno.

Estrategias para gestión de obsolescencias

Una vez aceptado el hecho de que la tecnología empleada en un sistema tendrá antes o después problemas de obsolescencia, se pueden acometer diferentes estrategias para minimizar y retrasar los problemas:

Control de periodos de disponibilidad

Para cada componente que se vaya a emplear en un sistema, y como parte del proceso de selección, se debe controlar el periodo en el que estará disponible en el mercado para adquisición de nuevas unidades y el periodo en el que, aunque no se puedan comprar nuevas unidades, se pueden reparar por el fabricante original. A partir de esa fecha, el componente estará totalmente obsoleto.

Esta información, reflejada de forma gráfica con barras de diferente color e incluida en un Plan de Gestión de Obsolescencias, permite de una forma sencilla determinar cuándo un sistema tendrá problemas de obsolescencia, debido a alguno de los distintos componentes utilizados.

Compra de suficientes repuestos

Otra estrategia para combatir la obsolescencia es adquirir, cuando aún es factible en el mercado, suficientes unidades para ser capaz de atender a las

necesidades de reposición por fallos esperables, según los cálculos de MTBF (*Mean Time Between Failures*). Lo que se denomina *lifetime buy*. No es una estrategia eficiente en cuanto al uso de recursos, ya que se inmoviliza una cantidad de dinero en repuestos grande, pero permite asegurar un cierto número de años antes de reemplazar la tecnología por otra. Aunque parezca una estrategia burda y poco refinada, se utiliza en la práctica.

Arquitectura abierta

La tendencia actual de utilizar criterios de arquitectura abierta, *open architecture*, permite independizar el *hardware* del *software*. De esta forma se preserva la inversión grande en el desarrollo del *software* de aplicación, aislando el efecto de la tecnología *hardware* en la que se ejecuta. En este campo se están haciendo grandes progresos, aunque todos los fabricantes tienden a magnificar los progresos realizados en esta área.

Acciones mixtas

Ejemplo de una estrategia mixta o híbrida es el realizado en la *F-100* para sustituir el controlador gráfico de las consolas CONAM por otro de nueva generación. El desarrollo ha permitido la sustitución de un componente (tarjeta procesadora HP 744) por otra tarjeta no compatible (SUN SPARC), pero el componente sustituido, a su vez se utiliza en otras partes del sistema, por lo que se cuenta con más unidades para prolongar la vida de las tarjetas HP 744 que puedan fallar durante un cierto número de años.

Con esta estrategia se ha podido hacer una inversión relativamente pequeña para prolongar la vida del sistema y retrasar una modernización más importante (y cara).

Conclusiones

La permanencia de la Oficina de un Programa durante todo su ciclo de vida, desde la Fase Conceptual hasta la Entrada en Servicio, su uso operativo e incluso la retirada del servicio, permite mantener concentrado el conocimiento sobre el Programa, maximizando el uso de los recursos y la eficiencia de las distintas acciones de mejora y actualización durante el ciclo de vida.

Con el uso de tecnología COTS se hace indispensable la gestión de las obsolescencias, para tomar control de los momentos en los que se deben acometer los refrescos tecnológicos, de forma que se haga un uso racional de

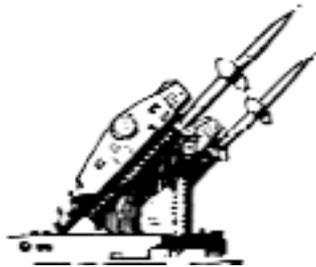
TEMAS PROFESIONALES

las inversiones en mantenimiento de los sistemas. Esta gestión de obsolescencias y el mantenimiento *software* deben estar bajo la responsabilidad de la Oficina de Programa.

Si estamos de acuerdo con lo expuesto en este artículo, deberíamos cambiar nuestra organización, de forma que la Oficina de Programa no traspasara su responsabilidad al área de mantenimiento, al menos en lo que al ciclo de vida del *software* se refiere, y en especial por su importancia y complejidad al del Sistema de Combate.

*Siempre dicen que el tiempo cambia las cosas,
pero tienes que cambiarlas tú mismo.*

(Andy Warhol).



UNA PROPUESTA PARA LA EDICIÓN DEL DERROTERO EN FORMATO DIGITAL

Andrés MILLÁN GAMBOA



Libro que contiene una descripción muy detallada de una costa o costas, con frecuentes vistas, así como los vientos, corrientes, enfilaciones, peligros, estaciones de salvamento, señales y semáforos y cuantos datos puedan contribuir a facilitar la navegación.

(Definición de Derrotero. *Enciclopedia General del Mar*. José M.^a Martínez-Hidalgo y Terán).

NO puedo estar más de acuerdo con el artículo publicado en esta REVISTA, en marzo de 2005, que con el título «Un ordenador, un lápiz, y algo más...» escribió mi compañero y buen amigo Íñigo Nieto Fernández. Nunca me he considerado un incondicional de la informática, ni creo que llegue nunca a aficionarme de verdad a ella, pero no puedo negar lo fundamental que es, a todos los niveles, asumirla como una compañera de trabajo.

El uso actual de los medios digitales facilita de una forma muy evidente cualquier tipo de actividad profesional. Ya a nivel usuario particular el uso del ordenador personal y, por ejemplo, la fotografía digital son un hecho cotidiano. A nivel corporativo es impensable no contar con alguno de los medios anteriormente mencionados para facilitar la gestión interna y el servicio al público de los medios que ofrece un determinado organismo o empresa. Aparte de su utilidad en la gestión y servicio, los medios digitales presentan los productos de una forma atractiva, y a veces hasta lúdica, a un público cada vez más amplio.

Las anteriores consideraciones, unidas a las ya conocidas ventajas de la informática en cuanto a la capacidad de almacenamiento de información e interrelación de datos, nos hacen plantear continuamente diversas adaptaciones a medios digitales de todo tipo de dispositivos tradicionales.

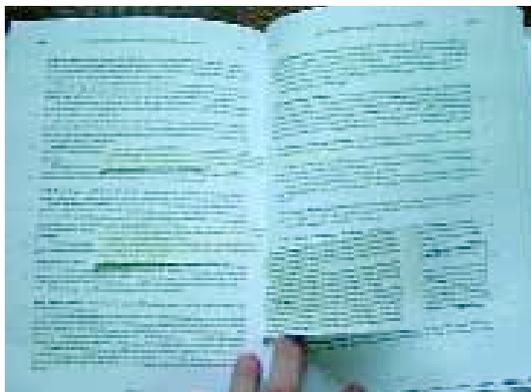
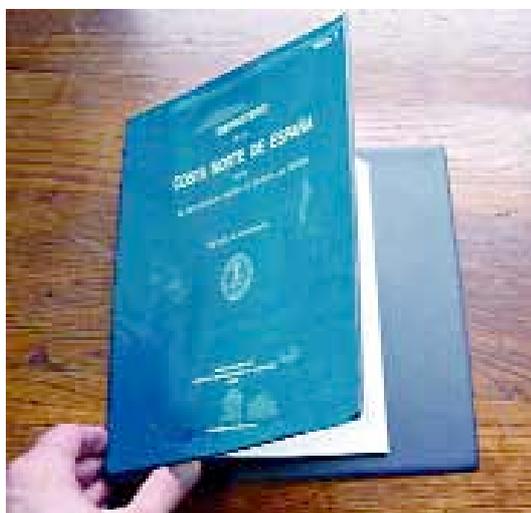


Imagen de páginas actuales, con correcciones, del *Derrotero*.

Antes de una salida a la mar el navegante comprueba su derrota y punto de destino haciendo un estudio previo sobre la carta náutica. Se acompaña asimismo de la mencionada publicación. Para hacerlo de una forma relativamente cómoda se suele situar en la amplia mesa de derrota de su buque y allí despliega todo el material (carta, derrotero, libros de faros, publicación de símbolos y abreviaturas utilizados en las cartas náuticas, etc.). Durante la navegación acude periódicamente a estas publicaciones, situadas normalmente



Propuesta de edición del *Derrotero* en papel en formato de fichero.

Ciñéndonos al ámbito de la Armada, y más en particular al de los servicios que presta el Instituto Hidrográfico, podemos encontrarnos con un campo que todavía no ha sido desarrollado conforme a estas técnicas en lo referente a su presentación al público: el *Derrotero de la costa española*.

Esta publicación ha sido y es uno de los principales medios de que dispone el navegante para planear y ejecutar sus navegaciones de forma segura.

en los estantes del compartimento de derrota o en el puente de gobierno.

Al consultar el *Derrotero*, el navegante se encuentra a menudo con la incomodidad de que las sucesivas correcciones que ha sufrido el libro se reflejan en forma de incómodos trozos de papel pegado a las respectivas páginas, así como de tachaduras, anotaciones en los márgenes, etcétera.

Sería verdaderamente cómodo poder disponer de todo ello en una pantalla de ordenador (una buena pantalla de un buen ordenador, por supuesto). Una pantalla de ordenador que en una misma sesión le



Vista simultánea de tres posibilidades de información que puede ofrecer la edición del *Derrotero* en formato de página web.

oriente al navegante sobre qué perfil presenta la costa que se va a encontrar, le diga con un simple *clic* de ratón las características de los faros que va a divisar, el canal de radio que debe utilizar para contactar con los prácticos del puerto de destino, visualizar varias fotografías de los muelles en los que piensa atracar, vistas reales nocturnas, comparadas con las diurnas, del puerto en el que piensa entrar y un largo etcétera de datos.

Actualmente la existencia de la carta electrónica facilita ya en gran parte esta tarea. La carta electrónica proporciona información acerca de batimetría, distancias, demoras, luces y boyas, etc., pero no proporciona la descripción física de las costas ni tampoco información de los puertos ni características particulares de ellos en cuanto a mareas, meteorología, servicios, etcétera.

El presente artículo pretende dar una idea inicial para establecer un punto de partida en la informatización a nivel usuario del *Derrotero*. Los medios informáticos existentes en la actualidad permiten de una forma efectiva y de no complicado diseño la ejecución de dicha informatización. Para elaborar los ejemplos que muestro en este artículo ha sido suficiente contar con una cámara de vídeo digital, un escáner, una cámara de fotografía digital y un ordena-

por personal. En cuanto a los programas informáticos, he utilizado un diseñador de páginas *web*, un editor de fotografía digital, un editor de vídeo, un editor de textos y un protector de textos. Los ejemplos corresponden a ciertas zonas del puerto de Cádiz, ría de Pontevedra y puerto de Marín. Como es evidente, el producto que se muestra ha sido elaborado de forma rudimentaria. El derrotero en formato digital puede ser francamente mejorable y ampliable en la forma y cantidad que el tiempo, personal y medios empleados permitan.

Veamos primero unos breves antecedentes del *Derrotero de la costa española*, para continuar con unas primeras propuestas de mejora, y finalmente mostrar la propuesta final en la que se basa la publicación de este artículo.

Antecedentes del *Derrotero de la costa española*

Desde la más remota antigüedad y desde que el mar es vía de comunicación, ya sea por motivos políticos, militares o comerciales, los geógrafos y navegantes detallan los trayectos de un puerto a otro. Estrabón, historiador, viajero y geógrafo de la época de Augusto, realiza ya alguna descripción de la costa española.

Aunque los conocimientos geográficos sufren un estancamiento en la Edad Media, hay que destacar en esta época grandes expediciones, como las normandas, las de Marco Polo, y la aportación de los árabes, que desarrollaron numerosos viajes mercantiles y religiosos.

En España los descubrimientos obligan a desarrollar notablemente los estudios geográficos y cartográficos. En 1565 contamos con el *Derrotero* de los pilotos Jaymes Martínez y Diego Marín, que contiene la representación de las islas Barbados y de los Ladrones, y el viaje realizado por Miguel López de Legazpi a Filipinas. En 1632 Nicolás de Cardona describe tierras americanas («La ciudad de Veracruz. Descripciónes geographicas e hydrograficas de muchas tierras y mares del Norte y del Sur, en las Indias, en especial del descubrimiento del reino de California de Nicolás de Cardona»).

En 1787 el brigadier Vicente Tofiño de San Miguel elabora un derrotero de la costa española en el Mediterráneo, que se publica en Madrid con el título *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo, y su correspondiente de África para inteligencia y uso de las cartas esféricas*.

Las descripciones físicas de la costa se van perfeccionando hasta alcanzar en los derroteros modernos textos descriptivos normalizados e imágenes realizadas por verdaderos artistas.

En la época actual se introducen figuras descriptivas de fenómenos meteorológicos, corrientes, etc., e imágenes fotográficas.

Formato del *Derrotero de la costa española* en la actualidad. Una primera propuesta de renovación

Actualmente el *Derrotero* se edita en formato papel. Se presenta en forma de libro y emplea texto y figuras. Dentro de éstas podemos encontrar esquemas, dibujos y fotografías en blanco y negro y color.

Como ya se dijo anteriormente, las correcciones se realizan enviando a los subscriptores hojas con las modificaciones, así como las instrucciones oportunas para el pegado de los papeles obtenidos de esas hojas y añadidos o supresión de textos.

Es conveniente mantener la tirada del *Derrotero* en papel ya que existen barcos que por su entidad o tamaño de sus compartimentos no hacen del *Derrotero Digital* una herramienta rentable. Para estos casos, y para evitar la incomodidad que supone la acumulación de correcciones pegadas a las páginas del libro, una buena solución sería editar el *Derrotero* de papel en un formato de fichero de anillas, de forma que las correcciones se efectúen mediante cambios de páginas enteras. Este nuevo formato conformaría un *derrotero* de papel más cómodo y presentable, aunque algo más caro, ya que una sola corrección en un párrafo podría suponer el reemplazo de varias hojas.

Posibilidades de edición digital del *Derrotero de la costa española*

Los ya comentados avances en informática y tecnología digital permiten varias adaptaciones del *Derrotero de la costa española* de forma que se pueda visualizar toda la información contenida en él en un ordenador.

El Derrotero en formato PDF

Esta primera posibilidad es la más sencilla correspondiente a una edición digital de la publicación. Consiste en digitalizar las páginas del *Derrotero* y transformarlas en formato PDF. Este formato permite visualizar cualquier texto con la seguridad para el Instituto Hidrográfico de que ningún suscriptor del *Derrotero* puede hacer ninguna modificación a la información remitida en el mismo. De hecho este formato de texto ya está siendo utilizado a nivel general para remitir certificados y documentos mediante soportes digitales o vía *internet*.

La edición del *Derrotero* en este formato permite ya un ahorro de espacio. Lo que antes ocupaba varios libros de considerable grosor lo ocupa ahora un simple CD. Las correspondientes actualizaciones y correcciones se efectuarían mediante la remisión de nuevos CDs o mediante *Internet*.



Imagen de un videoclip descriptivo del *Derrotero* de la ría de Pontevedra.

Avanzando un escalón más, este tipo de edición requeriría el apoyo de una carta náutica para entender y preparar con claridad una derrota. Esta visualización de la carta tendría sólo carácter informativo para el navegante que planea una derrota o comprueba ciertos datos, y la visualización de la carta tiene, en nuestro caso, el objeto de complementar más gráficamente la información emanada del *Derrotero*.

Una posibilidad de poder contar con el *Derrotero* PDF y la carta náutica en una misma pantalla de ordenador sería contando con un programa de visualización de la carta náutica, bajo entorno de *Windows* y abriendo a la vez dos ventanas en la misma sesión: la ventana correspondiente al archivo PDF y la correspondiente a la carta náutica.

Referente al programa visualizador utilizado para ver la carta náutica podría utilizarse uno que muestre imagen solamente o un programa lector de carta electrónica. Se podría utilizar un programa que visualizase los archivos de carta electrónica emitidos por el Instituto Hidrográfico, es decir, las ENC (formato vectorial). Aunque la creación de la ENC está dispuesta para ser utilizada en un ECDIS y su finalidad de uso es enormemente más amplia, sería de gran ayuda para el objeto que nos ocupa.

De una forma sencilla hemos llegado al punto de poder utilizar la carta náutica y el *Derrotero* simultáneamente y en un espacio reducido, el espacio suficiente para instalar un ordenador.

Avanzando otro escalón más, y continuando con las grandes posibilidades que la tecnología digital nos brinda, observamos que el *Derrotero* editado en esta forma adolece de gran cantidad de información gráfica. Pero por otra parte para el navegante sería interesante contar con la mayor cantidad de información gráfica posible. Para explicar mejor esta necesidad pongamos un ejemplo: cuando un navegante tiene prevista la entrada en puerto acude al *Derrotero* para estudiar la forma de recalzar y entrar en dicho puerto. En el *Derrotero*, tal como se edita actualmente, podrá encontrar una útil, completa y detallada descripción de los peligros, enfilaciones, servicios del puerto, etc. Consultando a su vez la carta náutica se puede hacer una idea bastante aproximada de la entrada en puerto. Pero cuando el navegante, poco antes de llegar al puerto en cuestión, contacta con el práctico y éste le informa del muelle de atraque y lugar de amarre le asaltan ciertas dudas acerca de qué tipo de defensas puede tener ese muelle, qué altura tiene, dónde están exactamente las tomas de agua y electricidad, cuál es la salida más cercana del puerto a la



Imagen de un videoclip descriptivo del derrotero del puerto de Marín.

ciudad, etc. Incluso antes de llegar al punto de recalada para entrar en puerto pueden producirse dudas acerca de cómo son exactamente esos puntos conspicuos que nombra el *Derrotero*. Y muchas veces comprueba con desconcierto que esa señal, poste, torre, que indica el *Derrotero* se puede confundir con otras de similares características que la circundan. Todo ello introduce siempre un factor de tensión, o cuanto menos inquietud, que se puede atenuar proporcionando la mayor cantidad posible de información gráfica, pero que sea también una información de sencilla búsqueda y utilización.

Veamos entonces de qué forma podemos aumentar y mejorar la información gráfica del *Derrotero*. En el siguiente punto se explica cómo incluir fotografías de todo tipo (vistas aéreas generales, vistas particulares de muelles, enfilaciones, faros, boyas, farolas, muelles, etc.) sin que el usuario se vea desbordado de información y asimismo pueda utilizar toda esa información según su deseo y necesidad de una forma rápida y efectiva.

El Derrotero PDF con ayudas fotográficas adicionales

Buscando una forma sencilla de poder acudir tanto a la información del *Derrotero* en formato PDF como a una información gráfica completa de la zona a consultar, encontramos que los actuales programas de diseño de páginas *web* nos ofrecen un medio muy útil para el fin que se persigue.

Con una base de formato de página *web* podemos crear en la pantalla del ordenador un primer «distribuidor» de estas posibilidades. De esta forma el usuario tiene a mano una gran cantidad de información, a la que puede acceder de forma ágil y clara. Sobre todo evitamos el engorro que supone disponer de toda esa información de forma secuencial como podría ser un libro. En un formato de página *web* podemos incluir cientos de fotografías y el usuario tardaría pocos segundos en encontrar la que le interesa, mientras que en un libro, o en formato PDF tardaría mucho más. Aparte, un *derrotero* tipo libro con cientos de fotografías ocuparía un número de páginas insostenible.

Unida esta posibilidad a las anteriormente citadas de visualización simultánea de archivo PDF y carta náutica, podemos tener ya una forma bastante completa de visualizar cómodamente y a voluntad la mayoría de la información que ofrece el *Derrotero*.

A estas alturas es conveniente recordar que para que este tipo de visualización sea cómodo para el usuario la pantalla sobre la que debe estar viendo el producto debería tener un mínimo de diecisiete pulgadas. Con pantallas menores pudiera ser que al final el navegante optase por la solución tradicional de acudir a la mesa de derrota.

El Derrotero editado en formato de vídeo y fotografía digital de imágenes reales

La propuesta de edición del *Derrotero* que vamos a desarrollar ahora emplea medios de filmación de vídeo digital. En este caso ya no vamos a utilizar el *Derrotero* en formato PDF. La información detallada la vamos a encontrar en forma de narración verbal, simultánea a las imágenes, y de texto en superimpresión.

El *Derrotero* primero da una información general de la geografía del lugar a describir y posteriormente va entrando en detalles. En el caso de la ría de Pontevedra, el apartado 5-32 del *Derrotero* se titula «Reconocimiento de la ría de Pontevedra». Veamos sobre este ejemplo cómo podemos crear una nueva concepción del *Derrotero* utilizando vídeo y fotografía digital.

Aprovechando mi destino en la Escuela Naval Militar y los vuelos de instrucción que efectuaban los helicópteros de la 6.^a Escuadrilla, tomé unas cuantas imágenes aéreas generales de la ría para luego editarlas de la forma que se muestra más adelante. Aprovecho para agradecer al capitán de corbeta Moreno, al alférez de fragata Ortiz y a todo el personal de la Escuadrilla la colaboración prestada para la realización de las filmaciones. Asimismo no quiero dejar de agradecer al comandante-director de la ENM, capitán de navío Franco Suanzes; al jefe de estudios, capitán de fragata Salanova Fernández; al jefe de instrucción, capitán de corbeta Dodero Martínez, y a mi compañero y amigo Carlos Fernández Garrido, las facilidades prestadas para que el trabajo se pudiese llevar a cabo.

La cámara de vídeo digital que utilicé me la prestó amablemente el guardia marina de 1.º Borralló. En este caso es conveniente señalar que yo no le daba clase, por lo que la cesión de la cámara fue totalmente desinteresada.

Desde la aeronave se tomaron imágenes aéreas tanto generales de la ría como particulares de diversos puntos de la misma. Estas imágenes nos servirán para describir las partes generales del *Derrotero* y también como complemento de las imágenes de tramos particulares de navegación obtenidas desde un medio de superficie, pero este segundo caso lo veremos con posterioridad.

Una vez tomadas las imágenes aéreas con la cámara de vídeo digital se procesarán para conseguir el resultado adecuado. Para ello el primer paso será descargar las imágenes en nuestro ordenador para su posterior procesado. Seguidamente, y utilizando un programa editor de vídeo, podemos añadir a dichas imágenes diversas capas de edición, como por ejemplo, texto en superimpresión, narración, imágenes de la carta náutica correspondiente a la zona descrita, música de fondo, etcétera.

Aparte de la información incluida en el *Derrotero* se pueden realizar filmaciones ampliatorias que nos ayuden a mejorar la seguridad en la navegación. Una de ellas puede ser la filmación y presentación simultánea en carta náutica de una maniobra de entrada y salida de puerto. En una de las fotografías que



Imagen de un videoclip descriptivo de la salida de puerto de la dársena de la Escuela Naval Militar.

ilustran este artículo se muestra un ejemplo de una maniobra de salida de puerto realizada utilizando una lancha de instrucción de la Escuela Naval Militar.

Continuando con el tema de la información en video que se puede incluir en el producto, y que no consta en el *Derrotero*, podemos completar éste con gran cantidad de posibilidades: maniobras de entrada y salida de puerto, descripción detallada de los diferentes tipos de muelles del puerto, ubicación de los diferentes edificios del puerto, descripción de las tomas de corriente, agua, vistas nocturnas y sus equivalentes diurnas, etcétera.

Presentación general del conjunto del producto

El paso que nos queda ahora es reunir todo el tipo de información definida en los anteriores apartados. Para ello recurriremos al ya mencionado formato de página *web*, ya que es la forma más intuitiva y cómoda de acceder a todas las posibilidades del producto. Mediante los oportunos distribuidores podríamos acceder a todos los servicios del derrotero.

Otras posibilidades de edición digital del *Derrotero*

A continuación se muestran varias ideas sobre posibles desarrollos más complejos del *Derrotero* digital.

El Derrotero editado en formato de vídeo digital de imágenes virtuales

Actualmente se ven muchos casos de modelos de la realidad en vídeo sintético. Desde videojuegos, donde se representan castillos en los que se puede pasear por las diferentes estancias, hasta composiciones de costa y barcos, en tres dimensiones, para recrear y describir batallas navales.

Un caso más cercano de este tipo de edición de imágenes de vídeo lo encontramos en los modelos de costa y puertos que utilizan los simuladores de navegación. Estos simuladores permiten visualizar la costa y la mar desde diferentes posiciones determinadas por una situación en latitud, longitud y altura.

Igualmente se podría recrear, por ejemplo, una vista de la ría de Pontevedra en vídeo sintético matizando cuáles son aquellos objetos de interés para el



Página de distribución de una concepción del *Derrotero*.

TEMAS PROFESIONALES

navegante (boyas, faros, canales, bajos, peligros, edificios de referencia, enfilaciones...) y añadirle los efectos descriptivos, ya sean de imagen o sonido, utilizados para las imágenes reales descritos anteriormente.

Mediante una primera inspección de una imagen real y una sintética podemos deducir algunas de las ventajas e inconvenientes que podría suponer un *Derrotero* de imágenes virtuales con respecto a uno de imágenes reales. Pasemos a enumerar algunas.

Aparte de poder ver una «película virtual» descriptiva de la costa, el *Derrotero* basado en imágenes virtuales tendría la ventaja de poder contar con la vista de costa y tierra que deseemos con sólo introducir los datos de posición (latitud, longitud y altura). De esta forma se puede planear una derrota determinada y ver qué observaría el navegante en cualquier demora. Otra ventaja de este modo de *Derrotero* sería que introduciéndole una señal de GPS podríamos hacer una navegación virtual paralelamente a la real, de modo que podría utilizarse también como un interesante complemento de tres dimensiones a la Carta Electrónica (ENC). Añadiendo a un ECDIS una pantalla con este tipo de derrotero, el navegante cuenta en tiempo real, además de los datos que le proporciona la ENC, con una vista en tres dimensiones del espacio marítimo y terrestre que le rodea. En condiciones nocturnas o de baja visibilidad puede ser un buen complemento a la ENC.

La principal desventaja de este modelo es la pérdida del factor «realidad». Podría ser un buen complemento a la ENC, pero no terminaría de proporcionar confianza al navegante como medio informativo de lo que se va a encontrar durante su navegación. Aparte, unas imágenes tomadas de la realidad con una cámara de vídeo recogen desde faros y boyas hasta detalles difíciles de recrear virtualmente, como bateas, aparejos fijos o temporales de pesca, etc. También un barrido de imágenes reales recoge toda esta información con mucho menos esfuerzo y en menos tiempo que la confección de los correspondientes modelos virtuales.

El Derrotero editado en formato de vídeo digital con combinación de imágenes reales y virtuales

A los archivos de vídeo virtual contemplados en el punto anterior se le pueden añadir fotografías reales de elementos conspicuos tanto de mar como de tierra. Esta combinación de modelos de fotografía real con imágenes virtuales pueden llegar a tener una excelente calidad, mediante la combinación de ortoimágenes y modelos digitales de superficie.

En cuanto a las ventajas e inconvenientes de este modelo de derrotero, son las mismas que las del punto anterior, atenuadas en el inconveniente de pérdida del factor «realidad». Pero se mantendría la falta de confianza del navegante, ya que éste es consciente de que el producto sería resultado de reconstruc-

ciones digitales de la realidad, hecho que no sucede en la toma directa de imágenes reales.

Complemento del *Derrotero* digital con el resto de publicaciones náuticas. Integración en la difusión de la cartografía digital

La Norma de Transferencia de datos Hidrográficos S-57 de la Organización Hidrográfica Internacional establece las pautas para una integración del mayor número de publicaciones náuticas en formato digital. De esta forma se está desarrollando un proceso de codificación del mundo real para implementar en sistemas informáticos todos aquellos elementos de interés para la Hidrografía y la Navegación. El Grupo de Trabajo para la Estandarización de Publicaciones Náuticas de la OHI, SNPWG (*Standardization Nautical Publications Working Group*), está trabajando en este sentido.

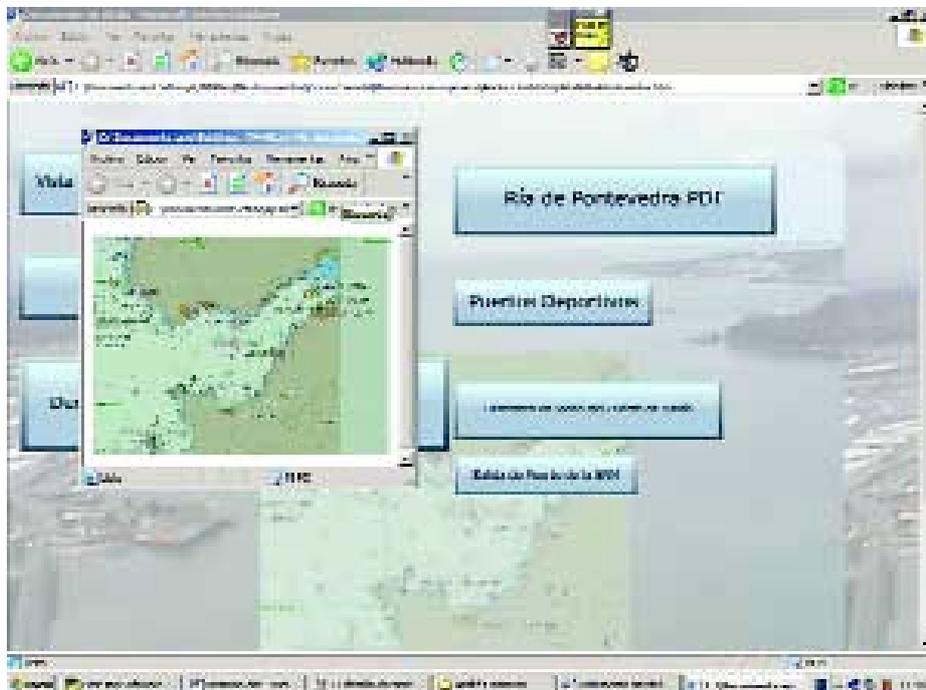
Tomando como base este proceso se podría ir considerando la posibilidad de integrar en los soportes informáticos de las ENC archivos anexos como los descritos. De esta forma un navegante que recibiese un CD con la cartografía náutica contaría además con el *Derrotero* digital. El *Derrotero* digital podría ser visualizado en cualquier ordenador (camarote del comandante, puente de gobierno, camarotes de oficiales, etc.) e incluso se podría diseñar una pantalla adjunta al ECDIS que permitiese visualizar al mismo tiempo la ENC en una pantalla y el *Derrotero* en otra.

Consideraciones diversas

Quedan, por supuesto, en el tintero multitud de posibilidades que se podrían añadir a esta propuesta del *Derrotero* digital. Entre ellas podríamos destacar la creación de enlaces con páginas meteorológicas en *Internet*, contemplar su uso por *Internet* (recibiendo el usuario las correcciones y actualizaciones por esta vía), incluir en el producto un acceso al *Reglamento de Abordajes*, etcétera.

Es conveniente señalar que los archivos de vídeo digital ocupan gran cantidad de memoria en los ordenadores y que es importante una buena resolución en dichos archivos. La implementación del producto en internet se podría ver condicionada al tamaño de los archivos de vídeo.

La implantación del *Derrotero* digital implicaría la creación de grupos de trabajo permanentes y de exclusiva dedicación para mantener el producto actualizado. Lo ideal sería contar, por zonas de responsabilidad marítima, con estos grupos, de forma que mediante un establecido y regulado contacto con los responsables de diferentes medios (aeronaves, cámaras, zonas portuarias...) tengan capacidad de mantener actualizados los datos. Estos grupos



Página de distribución de las diferentes posibilidades a las que podemos acceder en el *Derrotero* digital.

podrían establecerse en las comandancias navales, realizando campañas periódicas de actualización.

El coste económico de esta propuesta sería considerable, pero se podría atenuar mediante la comercialización del producto. Actualmente el Instituto Hidrográfico de la Marina realiza una excelente labor en la edición del *Derrotero*, pero sus medios son limitados. El desarrollo de un derrotero digital supondría una importante inversión económica. También supondría un periodo largo de elaboración, prueba, control de calidad e implantación.

Finalmente, en lo referente al desarrollo actual de este posible producto, tengo constancia de que el *Derrotero* en formato PDF ya está en funcionamiento desde hace algún tiempo en países como Estados Unidos o Gran Bretaña. En cuanto al resto de lo realizado y propuesto en el presente artículo no tengo constancia de que al día de la fecha se haya implementado por parte de organismo alguno.

Al producto descrito en el presente artículo se le pueden encontrar, por supuesto, muchos defectos y limitaciones. Pero esta propuesta se debe consi-

derar como un primer paso en la evolución del producto. Considero que la edición del *Derrotero* en formato digital es algo que perfeccionará indudablemente el producto actual.

Conclusiones

El desarrollo actual de los medios digitales nos permiten con holgura adaptar publicaciones en papel a las nuevas tecnologías. Esta adaptación no sólo hace más manejable el uso de las publicaciones, sino que permite la entrada de una enorme cantidad de datos ampliatorios que optimizan la publicación original. En este sentido, el *Derrotero de la costa española* es una publicación que se puede ver francamente mejorada mediante esta adaptación al formato digital.

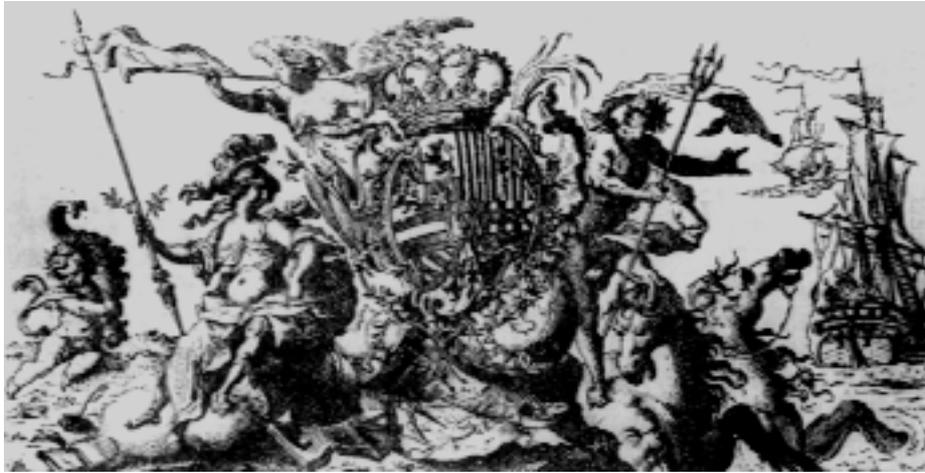
Considerando el *Derrotero* como un documento descriptivo de apoyo al navegante, la toma de imágenes reales es más adecuada que un modelo digital de las mismas, aunque el desarrollo de estas últimas permiten la creación de otros medios de ayuda a la navegación.

Mediante un esfuerzo económico razonable se pueden crear grupos de trabajo que mantengan el *Derrotero* actualizado casi en tiempo real.





El *Movistar*, el 12 de febrero de 2006, al inicio de la tercera etapa oceánica de la *Volvo Ocean Race*, de Melbourne (Australia) a Wellington (Nueva Zelanda), en la que se alzó con la victoria por el estrecho margen de nueve segundos sobre su inmediato seguidor el holandés *ABN Amro 1*. (Foto: David Branigan).



HISTORIAS DE LA MAR

LAS LANCHAS TORPEDERAS RUSAS Y EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO *BALEARES*

César O'DONNELL TORROBA
Teniente coronel interventor

Introducción



NO de los éxitos más significativos conseguidos por la Flota republicana durante la Guerra Civil española (1936-1939) fue el hundimiento del crucero nacional *Baleares*, en la madrugada del día 6 de marzo de 1938, tras un encuentro fortuito, en el que ninguno de los contendientes sabía que el otro estaba en la mar.

El suceso está profusamente estudiado y documentado, por lo que nuestro propósito ha sido no caer en la reiteración de lo que otros autores han tratado ya con variado éxito, razón por la que intentaremos centrar este trabajo en uno de los aspectos, quizá, menos conocido, como es la investigación y estudio de aquellos pequeños buques,



Vista aérea sobre la vertical de la bahía y el puerto de Portman, donde están señalados con números varios objetivos, embarcaciones y dos baterías de costa y una antiaérea. (Foto: ORP/EMA).

de procedencia rusa, protagonistas indirectos del origen del citado hundimiento.

A finales de febrero de 1938, altos mandos de la Flota republicana, preocupados por la inactividad de sus buques recluidos en la Base Naval de Cartagena, habían proyectado realizar una acción sorpresa sobre la Flota nacional fondeada en la bahía de Palma de Mallorca, confiando así en levantar el ánimo de sus dotaciones.

Para ello, se dispuso que tres lanchas torpederas rusas del tipo *G-5* (*11*, *21* y *31*) de la Flotilla de Portman, a las 0030 horas del día 6 de marzo, deberían cruzar las redes de protección antisubmarinas y torpedear a los tres cruceros nacionales que, según los informes de la aviación, se hallaban dentro de la rada.

La operación no se realizó porque las lanchas habían regresado a Portman a causa del mal tiempo, aunque la presencia de la Flota republicana en la mar, cuya misión era darles cobertura, condujo al hundimiento del crucero *Baleares*.

Antecedentes

Las lanchas torpederas rusas del tipo *G-5* comprendían las series 7, 8 y 9 completadas entre 1934 y 1936; la serie 10, producida en el año 1937, y la serie 11, terminada en 1945. En total se llegaron a construir 297 unidades.

Las cuatro compradas y entregadas a la Flota republicana española, al parecer, pertenecían a la serie 8, aunque algunos autores, como Przemyslaw Budzbon, le adjudican su pertenencia a la serie 7, y otros, como Gerald Howson, a la serie 9.

Hasta ahora no ha habido unanimidad en cuanto a los numerales que estas embarcaciones ostentaron en España. Según, Jürgen Meister, fueron conocidas como DAR 1 a DAR 4. Cabría señalar al respecto que las lanchas denominadas DAR (Defensa Antisubmarina Rápida) que tuvo la Flota republicana no eran lanchas torpederas, sino antisubmarinas, de origen francés y norteamericano. Otros autores las denominan a las lanchas torpederas tipo *G-5* como números 11, 22, 33 y 44; sin embargo, en la documentación oficial española consultada, tan sólo aparecen cuatro lanchas torpederas de origen ruso, con los números 11, 21, 31 y 41.

La Guerra Civil española: 1936-1939

En cuanto a la actuación de estas lanchas torpederas de origen ruso en la Guerra Civil española, seguidamente vamos a dar una relación detallada —por orden cronológico— de los hechos más relevantes relacionados con las mismas.

1937

1 de mayo.—A principios del año 1937, el Gobierno de la República española adquirió en la Unión Soviética cuatro lanchas torpederas del tipo *G-5* para utilizarlas en el servicio de vigilancia y barrido antisubmarino y en ataques por sorpresa a las grandes unidades de superficie de la flota nacional.

Primero arribaron dos lanchas al puerto de Cartagena el día 1 de mayo, sobre la cubierta de la motonave artillada *Cabo de Santo Tomé (Y-28)* de 12.589 toneladas de registro bruto, que había tomado su carga en el puerto de Odessa. Además, el buque trajo como repuestos para las mismas ocho torpedos de 533 mm y cinco montajes para las ametralladoras antiaéreas Degtyarev calibre 7,62 mm.

El capitán de navío soviético V. A. Alafúzov, que estaba destinado como asesor en el Estado Mayor de la Flota republicana, fue el que se ocupó inmediatamente de las lanchas torpederas rusas tipo *G-5*, consiguiendo para ellas las instalaciones y locales necesarios en la Escuela de Submarinos de la Base Naval Principal de Cartagena.

Con ellas operaron también varios oficiales soviéticos especialistas en su manejo, que el mismo día iniciaron su desembalaje, trabajando intensa y duramente para su inmediata puesta a punto. De ellos, podemos destacar al capitán

HISTORIAS DE LA MAR

de corbeta A. P. Korovnuch, que usó el seudónimo de José Martínez Ríos y fue su jefe de flotilla; a los tenientes de navío V. A. Loriokov, A. S. Batrakov, V. P. Lijoliótov, S. A. Osipow y B. A. Ansobetov, que fueron comandantes de las lanchas, a los mecánicos y motoristas Eremief, Uzhvenko, Vrodlivets y Bielov y al traductor A. Korobityn.

3 de mayo.—Ese día los instructores soviéticos realizaron las primeras navegaciones en aguas cercanas al puerto de Cartagena con las dos primeras lanchas torpederas del tipo *G-5*, sometiéndolas a diversas pruebas.

5 de mayo.—El día 5 de mayo fueron embarcados los torpedos, y las dos lanchas *G-5* se trasladaron al pequeño puerto de Portman, muy cerca de Cartagena.

17 de mayo.—El día 17 de mayo, los especialistas soviéticos comenzaron la instrucción de las dotaciones españolas. Se procedió a preparar simultáneamente al personal de cuatro tripulaciones, para lo que se pidieron voluntarios que fueron seleccionados por el jefe de la Base de Cartagena.

En España, cada lancha torpedera tipo *G-5* iba tripulada por seis hombres: un comandante, un contraamaestre en funciones de segundo jefe, un tercer maquinista como jefe de máquinas, un cabo radiotelegrafista, un cabo torpedista y un marinero ayudante motorista.



Lancha torpedera rusa tipo *G-5*, número *11*, arbolando en la mar la bandera de II República española. (Foto: colección del autor).

15 de junio.—A mediados de junio, con las dos primeras torpederas recién llegadas, se realizó un *raid* de 13 días haciendo escala en Alicante, Tarragona, Barcelona y Rosas y luego pasaron a realizar funciones de defensa antisubmarina protegiendo la salida y regreso de la Flota republicana a Cartagena.

21 de junio.—En esa fecha llegaron las otras dos lanchas torpederas tipo *G-5* al mismo puerto de Cartagena, a bordo del mercante republicano *Aldecoa* (*Y-34*) de 6.088 toneladas de registro bruto, junto a ocho torpedos de 533 mm, 200 cargas de profundidad *M-1* y seis ametralladoras *DA* de 7,62 mm.

28 de junio.—Ese día se incorporaron las otras dos torpederas rusas recién desembarcadas del *Aldecoa*; con las cuatro se forma la denominada Flotilla de Lanchas Torpederas, recibiendo los numerales *11*, *21*, *31* y *41*, que fueron pintados sobre la torre de mando.

Julio.—En el mes de julio de 1937, las cuatro torpederas rusas del tipo *G-5* pasaron al pequeño puerto de Portman (del latín *portus magnus*), antiguo puerto de origen romano cerca de Cartagena, donde fue instalada su base.

En el pueblo de Portman, en lo que entonces se conocía por la casa grande de Miguel Zapata Sáez, «el tío lobo», se fueron instalando los oficiales y las tripulaciones españolas, así como los oficiales, mecánicos, motoristas e intérpretes soviéticos, que en algún momento llegaron a alcanzar la cifra de doscientas personas, entre ambos grupos.

La zona del muelle del puerto de Portman fue declarada zona militar y se instalaron alambradas, prohibiéndose el paso a los pescadores del pueblo. Desde julio de 1937 a las torpederas del tipo *G-5* les fue encomendada la misión de salir al encuentro y convoyar a los mercantes *Y* que traían material de guerra desde Rusia (inicialmente de los puertos del mar Negro, como Feodosia, Kerch, Odessa, Sebastopol) a la España republicana y de este modo realizar la defensa antiaérea y antisubmarina de los mismos.

Pérdida de la lancha torpedera 41.—Según el teletipo oficial de fecha 30 de julio, enviado desde Barcelona por el jefe de las lanchas al jefe del Estado Mayor Central de la Armada, este día ocurrió el primer incidente grave. A las 1550 horas, las lanchas torpederas *31* y *41* fueron atacadas por un «avión faccioso *C-55* a la altura de San Pol de Mar», cerca de Barcelona, cuando prestaban escolta a un mercante republicano con material de guerra. Ambas sufrieron graves daños personales y materiales. En la lancha *31* resultó muerto «el cabo torpedista Ricardo Lage López y heridos el comandante José Ríos Martín, el capitán maquinista Alejandro Silvestre y el cabo motorista Andrés Aneiros». Aunque en el telegrama oficial no figuran, también resultaron heridos, según los historiadores Monakov y Ribalkin, tres tripulantes rusos: el jefe de patrulla teniente de navío V. P. Lijoliotov, el mecánico de la flotilla Eremin y el jefe de la sección de motoristas Uzhvenko. La embarcación, fue alcanzada por 15 impactos que le averiaron uno de los motores *GAM 34*. Al alejarse el avión, consiguió atracar, pero necesitó una reparación de 25 días en el puerto de Barcelona.



Marineros republicanos. En primer término, uno de los pertenecientes a la Flotilla de Lanchas Torpederas de Portman. (Foto: Biblioteca Nacional).

Por otra parte, «la lancha 41 fue atacada por el mismo avión cuatro veces», resultando heridos el cabo motorista Juan Moreno, el marinero Juan Vallejo y el jefe de la sección de motoristas Vrodlivets (que tampoco figuraba en el telegrama). La torpedera se vio obligada a seguir rumbo a Barcelona, con un solo motor y a una velocidad de unos seis nudos. Perseguida por el avión, la lancha se acercó a la costa para disimular su presencia, pero fue localizada a la altura de Arenys de Mar. Fue atacada nuevamente tres veces más con proyectiles incendiarios, que le originaron un pavoroso incendio. La ametralladora antiaérea de la lancha 41 había quedado fuera de combate y la tripulación no estaba en condiciones de repeler el ataque, por lo que se optó por embarrancar. A las 1715 horas, la lancha explotó. Aunque, en el telegrama se aseguraba que en la «lancha 41 muertos no hay», según el historiador José Luis Infiesta Pérez, experto estudioso de la intervención soviética en la Guerra Civil española, en esta acción falleció su comandante, el teniente de navío ruso N. A. Lariokov, primer marino soviético muerto en la Guerra Civil española.

En realidad, el ataque aéreo fue realizado por tres hidroaviones *Heinkel* He.59 de la AS/88 de la Legión Condor, que avistaron un convoy republicano a unas 15 millas de Arenys de Mar, compuesto por el mercante griego *Laris* (que navegaba camuflado como panameño con el nombre de *Chepo* y que venía con un cargamento de armas), escoltado por los destructores republicanos *Almirante Valdés* y *Escaño* y las citadas lanchas torpederas 31 y 41. Según el parte oficial de la AS/88, a consecuencia del ataque resultaron alcanzados el mercante, con impactos en popa, un destructor (el *Almirante Valdés*) con daños a proa y destrozada una lancha (la 41). En el *Chepo* hubo cuatro muertos y encalló cerca de Calella, siendo alcanzado en la misma playa por una bomba de 250 kg cuatro días más tarde. A su vez, uno de los hidros *Heinkel* He.59 atacante fue alcanzado por el fuego antiaéreo y se vio obligado a realizar un amerizaje forzoso a unas 15 millas al sur de Blanes, con heridos a bordo, siendo auxiliado por el crucero *Canarias*, que lo tomó a remolque y lo dejó en Pollensa, a las 0800 horas del día siguiente.

1938

19 de enero.—De acuerdo con un teletipo urgente de la fecha, remitido por el jefe de la Flota republicana al jefe de Estado Mayor de Marina, se informaba de que la lancha *A-1*, diseñada por el ingeniero Negri, había llegado a Portman, y que una vez «examinada por camaradas técnicos» (se refería a los soviéticos) no la habían encontrado apropiada para operar con las torpederas rusas. Y se añadía en el texto del telegrama «por lo que le aviso en vista de que están en construcción varias lanchas más, que en Barcelona hay un ingeniero ruso especialista en éstas construcciones con el que se podrían poner en contacto por intermedio del camarada Montero».

La ofensiva contra el fondeadero de Palma y el hundimiento del crucero Baleares.—La gran ocasión de estos diminutos buques de guerra se produjo a comienzos del mes de marzo de 1938, cuando el mando republicano montó una ofensiva contra el fondeadero de Palma, que quedó plasmada en las Órdenes de Operaciones 142 A, 142 B y 142 C, de acuerdo con una propuesta del consejero naval soviético, capitán de navío Nicolaii Alekseevich Piterskii, asesor del entonces jefe de la Flota republicana, capitán de corbeta, habilitado de contralmirante, Luis González de Ubieta.

Las lanchas 11, 21 y 31 saldrían tras tomar combustible en el puerto de Alicante en la tarde del día 5 de marzo, para reunirse en la mar, a las 1830 horas, a 14 millas al este de Alicante, con los destructores de la 1.^a Flotilla (*Almirante Valdés*, *Escaño*, *Jorge Juan* y *Ulloa*). Mandaba esta Flotilla el teniente de navío José García Barreiro. Su misión era atacar de noche a los cruceros de la Flota nacional en el fondeadero de Palma de Mallorca.

HISTORIAS DE LA MAR

El aprovisionamiento previsto de las tres lanchas torpederas por tres destructores designados de antemano tendría lugar a la altura de la isla Formentera y duraría una media hora. A continuación las tres lanchas proseguirían solas hacia el objetivo (Palma), donde entrarían a las 0030 horas del día 6 para torpedear los buques de guerra nacionales que allí se encontrasen. Simultáneamente el resto de la Flota republicana debía salir de Cartagena para apoyar a distancia tanto a las lanchas torpederas como a los destructores.

La operación no se realizó porque las lanchas torpederas no se presentaron en el punto de encuentro (Alicante) a causa del mal tiempo, aunque la continuación del parte de la operación encomendada al grueso de la Flota republicana condujo al fortuito encuentro nocturno del día 6 de marzo con la Flota nacional, que motivó el torpedeamiento y hundimiento del crucero *Baleares*.

2 de mayo.—Según radio TSH urgente de la fecha, enviado por el jefe de Estado Mayor de Marina al jefe de la Flota republicana, a las 0000 horas de ese día salieron de vigilancia las lanchas *11* y *21*, y más tarde entraron en el puerto de Tarragona. Repitieron vigilancia la noche del 2 al 3 y la del 3 al 4, recalando en Valencia en la amanecida del día 4.

16 de mayo.—Por orden ministerial de ese día, a propuesta de la Jefatura de la Base Naval de Cartagena y de acuerdo con la de la Flota republicana, el Ministerio de Defensa Nacional, a través del subsecretario de Marina, dispuso que pasara a depender de la Base Naval de Cartagena la Base de Lanchas Torpederas de Portman, con todo su personal, enseres y cuantos servicios tuviera la misma establecidos en tierra.



Lanchas torpederas republicanas del tipo ruso *G-5* en un puerto del sureste francés. Al parecer, son las números *11* y *31*. (Foto: ORP/EMA).

17 de mayo.—Según radio TSH urgente de esa fecha, enviado por el jefe de las lanchas torpederas al jefe de la Flota republicana, un hidroavión leal *Vickers Vildebeest* capotó fuera del puerto de Barcelona, saliendo la lancha torpedera *31* en su auxilio y regresando sin novedad.

Embarcaron en dicha fecha y en la referida lancha los cabos radio Ceferino Granja y Plácido Álvarez Ferreiro.

22 de mayo.— En radio TSH urgente de la fecha, enviado por el jefe de lanchas torpederas, se informaba que la lancha *11*, que se hallaba atracada en el puerto de Barcelona, tenía una avería en el colector de escape que la tenía inutilizada por completo, por lo que solicitaba que, urgentemente por avión, le remitiesen uno que había en

Portman, procedente de la lancha *41*, con un peso aproximado de cuatro kilos la reparación se realizaría en Barcelona, con una duración aproximada de cuatro días.

2 de junio.—En un TSH urgente de la fecha, enviado por el jefe de Estado Mayor de Marina al jefe de la Flota republicana, se informó que el comandante de la lancha *31*, que estaba en esas fechas en Barcelona, necesitaba urgentemente una caja de herramientas completa de las cuatro que había en Portman, para desmontar en fábrica los dos motores GAM 34, rogando se le comunicara por esa vía si se le podía mandar la caja por el procedimiento más rápido (vía aérea).

10 de octubre.— Conforme al escrito de la fecha del jefe de Estado Mayor de las Flotillas de Lanchas Torpederas, José Seoane, se estableció en la base de Portman, a partir de dicha fecha, un nuevo horario de clases, que comenzaba con el toque de diana a las 0700 y terminaba con la salida de francos a las 1700 horas. El horario de la comida se fijaba a las 1200 horas, y el de la cena a las 1800. A las clases y conferencias (de 1415 a 1630 horas) deberían asistir alumnos de diferentes especialidades, como contramaestres, torpedistas, elec-



El teniente de navío José García Barreiro, jefe de la 1.ª Flotilla de Destruyores. (Foto: Biblioteca Nacional).



Placa Laureada de Madrid.

tricistas, radios, maquinistas y motoristas. Las asignaturas serían impartidas por los siguientes profesores: motores, E. Ferrer; torpedos y electricidad, Jesús Luaces; T. recepción y montaje, J. Díaz; navegación y señales, José Seoane.

15 de octubre.—En escrito de la fecha, del jefe de la Defensa Móvil Marítima, capitán de corbeta Federico Monreal y Pión, al jefe de la Flota, se dio traslado de una Orden Ministerial Comunicada de 11 de octubre, en la que se disponía que: la Base de Lanchas Torpederas de Rosas pasaría a depender de la Jefatura de la Base Naval de

Rosas. La Base de Lanchas Torpederas de Barcelona y Tarragona dependería de la Jefatura de la Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña. Y finalmente, la Base de Lanchas de Valencia y Javea pasaría a depender de la Jefatura de la Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Valencia.

Noviembre.—En el mes de noviembre de 1938, al regresar a su país los marinos y técnicos soviéticos, las lanchas torpederas rusas de la clase G-5, quedaron bajo mando español, siendo comandante de la número 11 el oficial 2.º naval Manuel Domínguez Fernández; el oficial 1.º Naval José Hermo, el de la 21, y el oficial 2.º Vicente Criado, el de la 31.

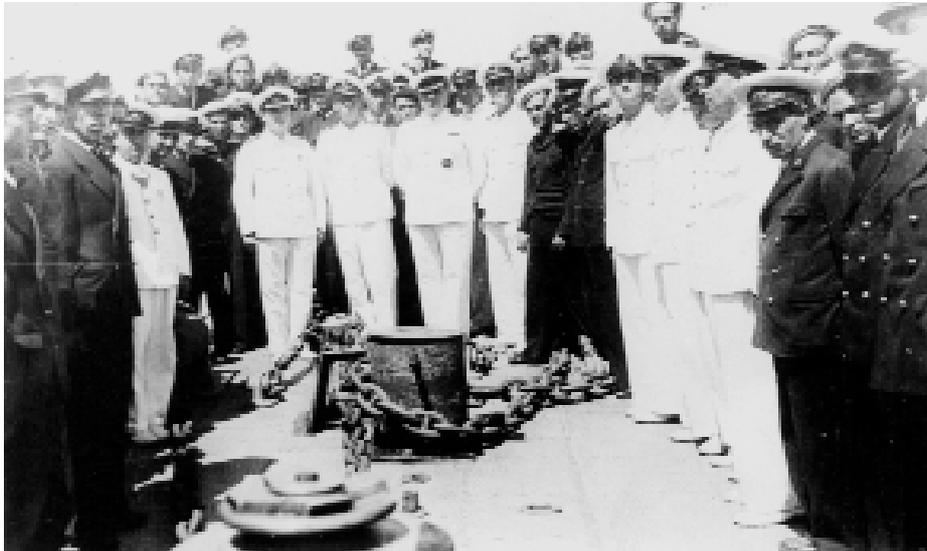
Estas tres lanchas torpederas (11, 21 y 31), al mando del entonces jefe de Flotilla de las Lanchas Torpederas José Troyano de los Ríos, efectuaron durante este mes cuatro viajes entre Barcelona-Mahón y regreso, Barcelona-Valencia y Valencia-Portman; todos ellos, a elevadas velocidades de entre 30 y 35 nudos.

El frustrado intento de creación de una Escuela de Lanchistas.—En escrito de 6 de diciembre, firmado en Barcelona, el jefe de Estado Mayor de la Flotilla de Lanchas Torpederas, José Seoane Freire, elevó al jefe de Estado Mayor de Marina una propuesta de creación de una «Escuela de Lanchistas» para dotaciones de lanchas torpederas, de donde saldrían, cuando las necesidades del servicio así lo exigieran, seis dotaciones de combate y dos de reserva para dotar la nueva flotilla, sugiriendo entre otras cosas reclutar el personal suficiente (48 especialistas y cuatro profesores) para las ocho dotaciones.

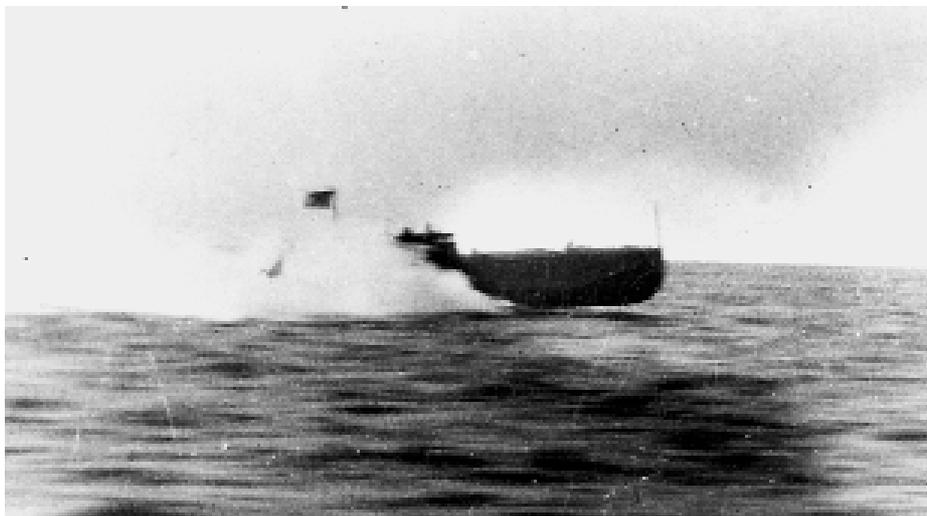
El día 7 de diciembre y en contestación a la propuesta anterior, el entonces jefe de Estado Mayor de Marina, capitán de navío Pedro Prado Mendizábal, admitió la necesidad de contar con tres dotaciones como mínimo, eficientes para las «lanchas torpederas en construcción en Francia». Y añadía que el núcleo de motoristas «tendrá que hacer su preparación sobre los motores de respeto de las lanchas francesas que se encuentran en Barcelona», y el resto «tendrá que utilizar o las lanchas torpederas (las G-5) que poseemos o lanchas rápidas antisubmarinas (DAR), elementos que se encuentran en la Base Naval de Cartagena».

En un informe de fecha 20 de diciembre, el jefe de la Flotilla de Lanchas Torpederas, José Troyano de los Ríos, aconsejó «la organización de unas clases, casi exclusivamente prácticas, que una vez asimiladas por el alumno le proporcionen el dominio necesario para el manejo de su embarcación», no considerando necesario «preestablecer un plazo de enseñanza».

Mediante escrito de 25 de diciembre, el jefe de la Flota republicana, capitán de corbeta, habilitado de contralmirante Luis González de Ubieta y González del Campillo, de acuerdo con lo expresado por el jefe de la Flotilla de Lanchas Torpederas, consideró que no era necesario «el establecimiento de una Escuela de Lanchistas» porque «pudiera llevar consigo la creación de un nuevo Cuerpo cuya utilidad no se comprende dado que las lanchas son, como los submarinos, un servicio y no una especialidad».



Crucero *Libertad*. En el centro, podemos ver al jefe de la Flota republicana, capitán de corbeta, habilitado de contralmirante, Luis Gonzalez de Ubieta, luciendo en su pecho la Placa Laureada de Madrid, por el hundimiento del *Baleares*. (Foto ORP/EMA).



Lancha torpedera rusa *LT-16* (ex *21*) navegando a 41 nudos en aguas de Cádiz. (Foto: ORP/EMA).

1939

3 de enero.—El día 3 de enero, el mando de la Flota republicana, al tener noticias de que los nacionales iban a desembarcar en la costa catalana, había ordenado el traslado de la Flotilla de Lanchas Torpederas desde su base en Portman hasta Barcelona. En esas fechas, la Flotilla sólo disponía de dos lanchas: la *11* y la *21*, pues la *31* estaba en reparación, al resultar averiada en un viaje de Barcelona a Mahón.

Último y sorprendente ataque de las lanchas torpederas rusas del tipo G-5.—El día 13 de enero, a las 1920 horas, con noche cerrada, el crucero nacional *Almirante Cervera* avistó una lancha torpedera que, a gran velocidad, intentaba cortarle la derrota de estribor a babor. La lancha le lanzó dos torpedos a una distancia de unos 250 m, que le pasaron por popa. A las 1925 horas, después de recibir el crucero nacional *Canarias* por radio señal el avistamiento de lancha enemiga, casi simultáneamente el puesto «A» comunicaba oír ruido de motores y el puesto «B» señalaba «torpedos por aleta de babor».

El día 14 de enero las emisoras de radio republicanas dieron por cierto el torpedeamiento de los cruceros nacionales *Almirante Cervera* y *Canarias*.

El día 15 de enero, del análisis del Radiograma n.º 173 enviado por el jefe de Flotilla de las Lanchas Torpederas se desprende la autoría de una sola lancha, la *11*, de ambos lanzamientos y el conocimiento anticipado y preciso de los movimientos de la Flota nacional. La Orden de Operaciones nacional fue recibida por radio, siendo captada, al parecer, por una red de gonios que el

servicio de información republicano tenía para localizar a los buques de guerra nacionales, lo que explicaría el último y sorprendente ataque de las torpederas rusas del tipo G-5 al servicio de la Flota republicana.

Posguerra

Al término de la Guerra Civil, los nacionales encontraron bastante deterioradas las dos lanchas torpederas sobrevivientes (11 y 21) en su base de Portman y las incorporaron a la Marina de guerra nacional, recibiendo las denominaciones de *LT-15* (ex 11) y *LT-16* (ex 21), prestando sus servicios en la Base de Puntales (Cádiz).

Por Orden de 8 de marzo de 1941, se dispuso que la lancha *LT-16*, por encontrarse lista, pasara a tercera situación a partir del 1 de enero de 1941.

Con fecha 5 de julio de 1941 fueron nombrados comandantes de las lanchas *LT-15* y *LT-16* los tenientes de navío Agustín Albarracín López y José Fernández Cantalejo, respectivamente.

Por Orden de 23 de julio de 1941 se dispuso que por encontrarse lista la lancha *LT-15* pasara a tercera situación a partir del día 10 de julio de 1941.

Por Orden de 15 de diciembre de 1943 se dispuso que la lancha *LT-16* pasara a segunda situación a partir del 10 de enero de 1944, quedando afecta al Departamento Marítimo de Cádiz.

Por Orden de 12 de marzo de 1946 se dispuso que a partir del 14 de marzo de 1946, las lanchas *LT-15* y *LT-16* causaran baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada como tales lanchas torpederas, siendo consideradas como embarcaciones menores afectas a sus respectivas dependencias.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES DOCUMENTALES:

Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada. Madrid.
 Archivo Central de la Armada. Madrid.

LIBROS:

ALPERT, Michael: *La Guerra Civil española en el mar*. Madrid, 1987.
 BREYER, Siegfried: *Soviet Warships development*. Volume 1. London, 1992.
 HOWSON, Gerald: *Armas para España*. Barcelona, 2000.
 KOWALSKI, Tomasz: *Radziecki kuter torpedowy G-5*. Warszawa, 1979.
 MEISTER, Jürgen: *Soviet Warships of the Second World War*. London, 1977.
 MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Madrid, 1998.

REVISTAS:

ALCOFAR NASSAES, José Luis: *Las lanchas rápidas en la Guerra de España*. REVISTA GENERAL DE MARINA (agosto-septiembre de 1982).
 BUDZBON, Przemyslaw: *G-5 class MTB's. Warship n.º 8*.
 MONAKOV, M., y RIBALKIN, Y.: *Los marinos de la Flota soviética y la asistencia a la España republicana (1936-1939)*. Revista de Historia Naval. Núm. 41. Año 1993.



En la Población Militar de San Carlos (San Fernando) han sido colocados unos letreros indicadores para orientar a los visitantes: la Fábrica de San Carlos (que ya no existe), el Hospital de la Defensa (antes Hospital de Marina), Polígono Industrial y el Panteón de *Marineros* Ilustres. Evidentemente estos letreros, que al parecer han sido colocados por el Ayuntamiento de la Isla, por la Delegación de Vías y Obras, han sufrido el cambio de *Marineros Ilustres* en lugar de *Marinos Ilustres*. Deseamos una pronta rectificación. (Foto: A. G. Erce Lizarraga).

DEL NOMBRE DE *VIGÍA*

Juan CASTAÑEDA MUÑOZ



Introducción



OY persona curiosa, principalmente en lo relacionado con nuestra Historia. Siempre me ha gustado saber el origen de los nombres de nuestros buques: si la fragata *Numancia* toma su nombre en honor de la heroica ciudad que resistió el asedio hasta que fue destruida por Escisión Emiliano o si es por la primera fragata acorazada que tuvo la Armada española y primer buque de ese tipo en navegar alrededor del mundo.

Con estos antecedentes, cuando embarqué en el patrullero *Vigía* lo primero que me pregunté fue de dónde le vendría el nombre. La duda me duró poco porque al pasar por la chaza de oficiales me tope con una placa que lo explicaba todo, y que transcribo a continuación.

PATRULLERO DE ALTURA *VIGÍA* (P-73)
EXISTIERON DOS BUQUES EN LA ARMADA CON
ESTE NOMBRE.

CAÑONERO DE 3.ª CLASE *VIGÍA* (1869).
CAÑONERO DE 3.ª CLASE *VIGÍA* (1879).

AMBOS AFECTOS AL APOSTADERO DE LA HABANA,
CUBA, DONDE SE ENCUENTRA LA PUNTA
DEL *VIGÍA* QUE DIO NOMBRE A ESTOS BUQUES.

FERROL MARZO DE 1992.

Bueno, según parece aquí acababa todo. Mi duda empieza en el portalón y acaba una cubierta más arriba. Ya sé la razón por la que el barco se llama *Vigía* y me podía dedicar a cosas más importantes como nuevo comandante



El Morro de La Habana visto desde el Castillo de la Punta. (Foto: J. A. Andrés).

del barco. Estaba equivocado. Con la placa no se acababa la búsqueda. Empezaba.

Una vez me había aprendido los nombres de la dotación, estudiado la documentación del barco, las instrucciones de Régimen Interior, las de la Fuerza de Acción Marítima y un largo etcétera, me hice la pregunta más simple: ¿dónde estará la punta del Vigía?

La búsqueda de la punta del Vigía

El sufrido lector que aún siga por estos renglones y no haya hecho *zapping* a otro artículo pensará que no me había leído la famosa placa con detenimiento. Sí, ya lo sé, en el apostadero de La Habana, en la isla de Cuba. Lo pone la placa... pues no.

Estuve buscando en portulanos, mapas y hasta folletos turísticos de La Habana. Nada de nada. Pasé al fuego de eficacia con armamento pesado: *internet*. Si en la red no lo encontraba era porque no existía. Estaba seguro que al darle a buscar en el *Google* iba a encontrar tanta información sobre la punta del Vigía que el director de la REVISTA DE MARINA me iba a publicar un número extraordinario sólo para esto. Nada. El *Google* ni se coscó. No podía ser, la red de redes había fallado. Ningún internauta tenía en la red información de la famosa punta del Vigía. Seguro que era cosa de la censura castrista.

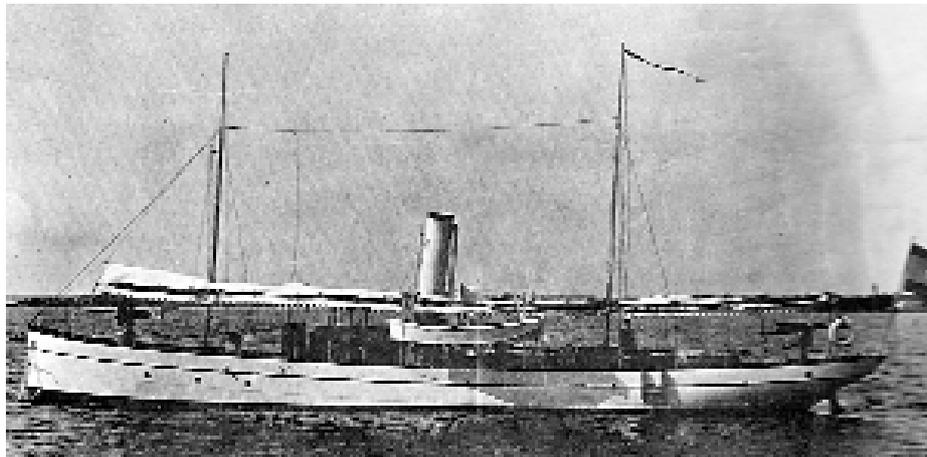
Una luz me vino a la cabeza. La solución estaba delante de mis narices y no la había visto, era como en el *Código da Vinci*. Algunos topónimos de la isla habían cambiado desde que dejó de ser territorio español, principalmente con la llegada de la Revolución en 1956. Quizá ahora la punta del Vigía se llamase punta Anti-Imperialista o del Ché. Tendría que buscar en cartas levantadas cuando la isla de Cuba era parte de los territorios españoles de ultramar.

Primero rodeé la costa cubana buscando la famosa punta gracias a una carta muy bonita en dos hojas: la *Carta de la Isla de Cuba de la Dirección General de Hidrografía de Madrid*, del año de 1832. Seguíamos en las mismas. Nada de nada. Claro que releendo la placa (a estas alturas ya le había sacado brillo varias veces) la punta del Vigía estaba en el apostadero. Necesitaba con urgencia un portulano de la época y encontré uno precioso: *Plano del Puerto y Ciudad de la Havana*, levantado por el capitán de fragata don José del Río en el año 1798. Este portulano recoge con detalle La Habana del siglo XVIII. En él están cartografiados los puntos más notables del apostadero: la famosa punta del Morro, el Castillo de la Punta (frente a la anterior), la punta Braba, etcétera. Pero de la Punta del Vigía, ni rastro.

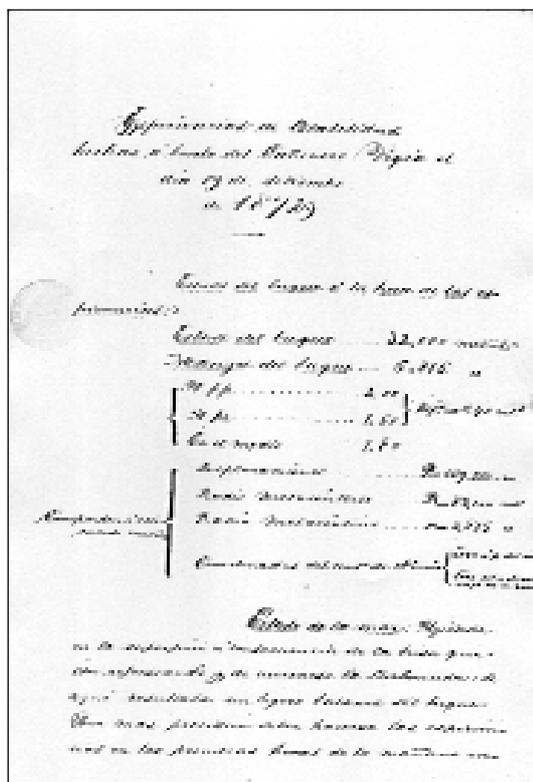
Llegados a este punto pensé que lo más sensato era proponer un cambio de nombre para el barco. La punta del Vigía, del apostadero de La Habana, en la isla de Cuba, ni existía ni había existido.

Un golpe de suerte

Con tanto buscar y leer ya le tenía bastante afecto al apostadero de La Habana y parecía como si hubiese estado allí. No considero esto como patri-



Cañonero *Lince*, de la clase *Estrella*, gemelo del segundo *Vigía* (1879).



Portada de Experiencia de Estabilidad efectuada el 19 de septiembre de 1872.

monio personal, ya que pienso que todo español siente algo especial por la isla caribeña, especialmente si eres miembro de la Armada.

Leyendo algo sobre la historia de la isla y en concreto sobre La Habana, me topé por casualidad con la solución. Ni cartas actuales ni de la época, ni internet. Ya lo decía mi abuelo: «hijo, todo está en los libros».

En los libros encontré que el primero en apreciar las cualidades de la bahía de La Habana fue Sebastián de Ocampo. En este magnífico paraje natural pudo carenar sus naves en 1508. Su importancia geoestratégica se acrecentó en 1526 al descubrirse la Corriente del Golfo y de este modo establecerse la derrota del tornaviaje hacia la Península.

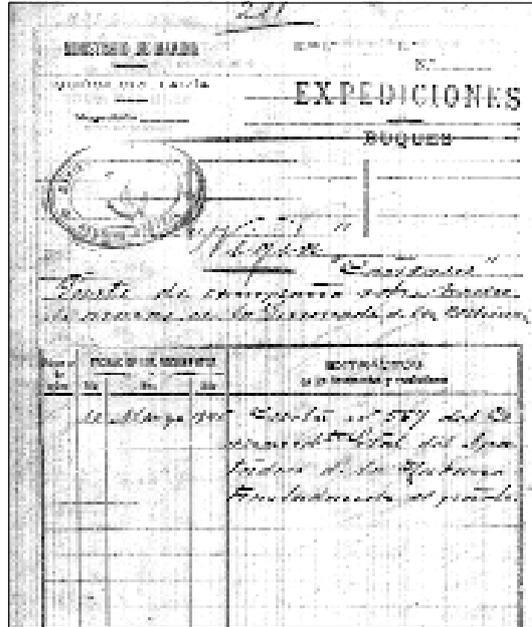
Pero claro, con las ovejas vienen los lobos. Los piratas no tardaron en hacer acto de

presencia. En 1536 comienzan los ataques de piratas franceses, que vendrían seguidos por otros holandeses y por supuesto los ingleses, que no faltan, encabezados por el famoso Francis Drake en 1586. Ante esta situación, de continuo riesgo, los españoles no permanecieron inertes y comenzaron a fortificar el puerto en 1558. Primero fue el castillo de la Real Fuerza, en el margen occidental (entrando a estribor).

En 1561 se designa a La Habana como puerto de reunión de los barcos de la Carrera de Indias, por lo que el riesgo de ataques aumenta. Previamente, en 1589, se había comenzado la construcción de un fuerte en un morro situado en la punta del Vigía, en la margen oriental (lógicamente se vislumbra a babor entrando en La Habana). Al castillo defensivo se le dio el nombre de Los Tres Reyes Magos del Morro, hoy considerado uno de los monumentos más emblemáticos de la ciudad y más conocido como el Morro de La Habana. Dicha punta se denominaba del Vigía por ser empleada como punto de observación

ante el peligro de ataques de piratas. En dicha punta también se levantaba «una torre de cal y canto, de seis estadios y medio de alto y muy blanca...», que fue uno de los primeros faros de la isla utilizados para orientar a los que recalasen en ella.

De modo que, después de tanto deambular buscando la punta del Vigía, resultó que no era otra que donde se asienta el famoso Morro de la Habana. Ya me quedé más tranquilo. No hacía falta cambiar el nombre al barco. Es más, ahora le podíamos llamar *Vigía* o *Morro* según quisiésemos. Es por esta razón por la que si alguno de los lectores tiene la oportunidad de visitar al actual *Vigía* observará que se ha colocado una reproducción de la Carta, en dos hojas, de la isla de Cuba de 1832 en la cámara de oficiales.



Portada del parte de campaña de la acción en bahía Cochinos en 1898.

Los otros Vigías

Después de la odisea de la Punta, arrojar algo de luz sobre los cañoneros que llevaron el nombre fue algo más sencillo, aunque no menos laborioso. La labor se facilitó gracias a la información proporcionada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, el Archivo del Viso del Marqués y al excelente libro *Buques de la Armada Española a través de la fotografía (1849-1900)*.

El primero de los *Vigías* fue un cañonero de 179 toneladas y dotado con una máquina de vapor de 130 CV. Fue botado en Nueva York y pasó destinado al servicio en Cuba, donde permaneció hasta su baja en 1886. Entre sus acciones más destacadas se encuentran la captura en cayo Cruz, en junio de 1871, de varios cabecillas rebeldes (general Francisco Cavada, Juan Bautista Osorio y Felipe Vaigo). En esos momentos era su comandante el teniente de navío de 1.ª clase Manuel Elizalde. En 1874 se inicia un proceso debido del abordaje del buque mercante *Cántabro* por parte del cañonero

HISTORIAS DE LA MAR

Vigía. El proceso lo instruyeron el capitán de navío Brandariz y el teniente de navío de 1.^a clase Pedro Cardona. En 1880, en la noche del 14 al 15 de julio, se produce otro abordaje en las cercanías del puerto de Cienfuegos. En esta ocasión es el *Vigía* el que es abordado por el vapor *Guardián*. El 5 de mayo de 1885, el comandante general de La Habana dispone el pase a 2.^a situación del barco, que es dado de baja y se procede a su enajenación, por subasta, por orden del 17 de enero de 1886.

En cuanto al segundo de los *Vigías*, pertenecía a la clase *Estrella*. Eran barcos pequeños (21,3 m de eslora y 43 t) construidos en el Reino Unido y trasladados hasta Cuba a bordo de mercantes. La acción más importante en que participó este segundo *Vigía* fue en la caleta de las Gallinas, en bahía de Cochinos, al repeler una descarga de fusilería de un grupo de insurrectos con su cañón de 42 mm. Tras la pérdida de Cuba, se decidió devolver estos barcos a la Península. No fue posible y quedaron en el apostadero de La Habana.

Conclusión

En la Armada ha habido tres buques (todos patrulleros) con el nombre de *Vigía*. Dos para servicio en Cuba durante el siglo XIX y un tercero, actualmente en servicio, adscrito al Mando de Acción Marítima de Cádiz. Reciben su nombre de la punta del Vigía, del apostadero de La Habana, hoy mucho más conocida como El Morro, que a su vez toma este nombre por la fortaleza allí construida en el siglo XVI denominada de Los Tres Reyes Magos del Morro.

BIBLIOGRAFÍA

- CANO TRIGO, José M.^a: *La Dirección de Trabajos Hidrográficos (1797-1908). Tomo II. Catálogo de las Cartas Náuticas Publicadas*. Lunwerg Editores, Madrid, 2003.
- ORTEGA PEREYRA, Ovidio: *El Real Arsenal de La Habana*. Editorial Letras Cubanas. La Habana, 1998.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R., y COELLO LILLO, Juan L.: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2001.
- PLACER CERVERA, Gustavo. *La Bahía de la Habana. Apuntes para su historia militar*. Revista de Historia Naval. 2001. Páginas 59-73.
- PLACER CERVERA, Gustavo. *El faro del Morro de la Habana cumple CLX años*. REVISTA DE GENERAL DE MARINA. Julio 2004. Páginas 61-68.

LA VUELTA AL MUNDO DE UN MARINO DIPLOMÁTICO

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

Una remota cruzada



A magnífica catedral de Saigón, el mejor templo católico de Oriente era en el siglo XIX el testimonio más importante de la labor misionera llevada a cabo en aquella región, conocida en tiempos como Cochinchina, en la que, desde que el papa Alejandro VII la erigió vicariato apostólico, la predicación del Evangelio se cobró un altísimo saldo de mártires: parte del mismo de sangre española. Destacando la del obispo P. Díaz y el padre Melchor, víctimas de la persecución emprendida durante el reinado de Tu-Duc contra los religiosos cristianos, que ya tenía como antecedente la iniciada por Minh-Mang, que en 1826 había proscrito la doctrina cristiana al considerar que era perversa y destruía sus usos y costumbres, perturbando su espíritu y corrompiendo el corazón de sus súbditos. A la muerte del prelado le habían precedido la del padre dominico Odorico, el obispo Delgado y el padre Henares. Las persecuciones continuaron arrojando a tal punto que motivaron en 1847 la presencia en el mar de la China de una escuadra francesa, al mando del almirante Lapierre, que reclamó al rey de Annam la libertad de culto católico; lo que resultó contraproducente, ya que el monarca pretendió envenenar al marino francés, lo que tuvo como respuesta un ataque galo que causó un millar de víctimas annamitas, trayendo consigo que, nada más levar anclas, la flota invasora se decretase el exterminio de los cristianos y la destrucción de todo vestigio de civilización europea.

Ante esta situación, fracasados los intentos de Napoleón III de celebrar un tratado de paz, el monarca francés promovió una expedición francoespañola, compuesta por tres mil hombres, de los que un cincuenta por ciento procedían de nuestro ejército de Filipinas que, entre 1858 y 1863, combatieron valientemente en aquellas tierras, consiguiendo un desigual resultado, ya que al firmarse el tratado de paz en Saigón Francia obtuvo la cesión de tres importantes provincias en la Cochinchina y España no consiguió ventaja material

alguna; quedando garantizada la libertad de culto cristiano en todos los dominios del rey de Annam: lo que en la práctica no se materializó, ya que las persecuciones religiosas continuaron.

Un marino diplomático

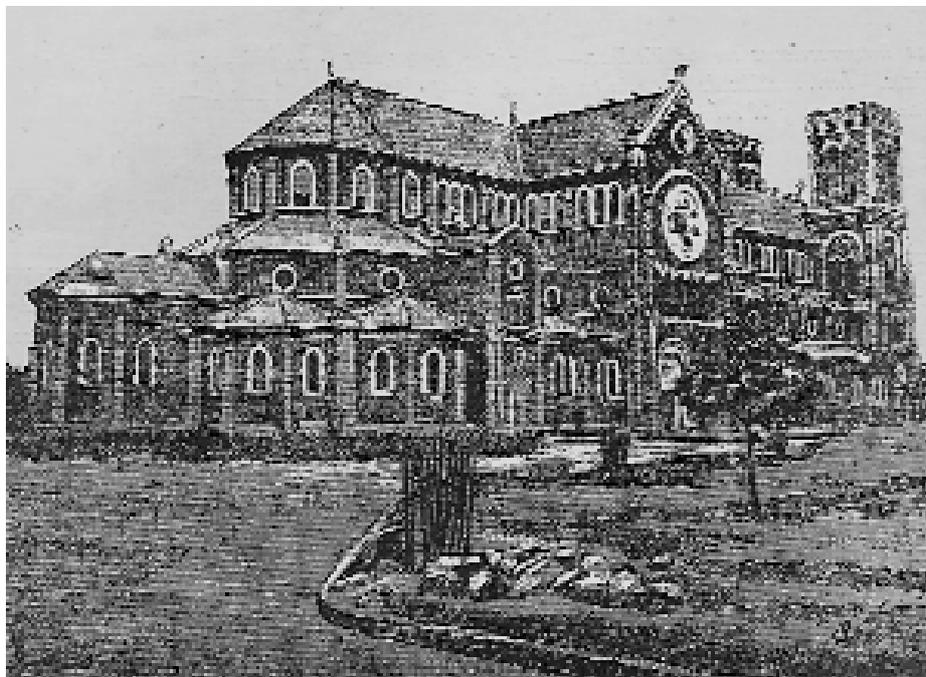
Un país así de levantisco, díscolo e inculto, bajo cuya húmeda superficie yacían los restos de millares de cristianos sacrificados por el despotismo de sus reyes, en guerra constante con sus vecinos o su propio pueblo, era el escenario en el que debía actuar el intérprete de nuestra historia, el coronel de Infantería de Marina y teniente de navío de primera clase, Melchor Ordóñez y Ortega, jefe de la Armada española encargado de retornar las buenas relaciones entre nuestra nación y aquel lejano reino, una vez que, en 1878, Alfonso XII había recibido al embajador annamita enviado por su monarca con esta encomienda.

Coincidió esta visita con una situación que forzaba al Gobierno español a profundizar en la línea de mejorar o recuperar las relaciones con este tipo de naciones, ya que la total abolición de la esclavitud en nuestras colonias amenazaba con una crisis de mano de obra en Cuba y Puerto Rico, lo que se trató de paliar con la celebración de tratados internacionales en la misma línea que el suscrito en 1877 con el emperador de China, que propiciase la emigración de naturales de esos países para trabajar en las tierras americanas, y la importación y exportación de determinados artículos de comercio.



Embajada annamita que vino a España en 1878.

Ya avanzado 1879, Ordóñez y Ortega, que se encontraba participando, como delegado del Ministerio de Marina en la Comisión de Límites entre Francia y España, fue llamado por el entonces ministro de Estado, Manuel Silvela para que se pusiese al frente de la misión especial que el Gobierno español había resuelto enviar a Indochina. Contando tan sólo 35 años, y el marino malagueño debía hacer frente a un gran reto, en la que ya se había convertido en fulgurante carrera profesional, iniciada cuando tenía 15 años al ingresar en el Colegio Naval. En 1860, cuando sentó plaza de guardia marina,



Cochinchina, catedral de Saigón.

teniendo presente el dicho de Nelson de que los buenos oficiales se forman en el Mediterráneo, navegó durante dos años por este mar, siempre en buques de vela. Posteriormente, cuando se organizó la escuadra con destino al Pacífico que debía dar la vuelta al mundo, embarcó en la fragata *Resolución*, participando en la primera época de la campaña, distinguiéndose heroicamente con motivo del incendio de la fragata *Triunfo*, lo que le provocó una afección en la vista conocida como trioplia. Fruto de esta terrible experiencia escribe un ensayo titulado *Dos palabras sobre los incendios a bordo*. Previamente había doblado en dos ocasiones el cabo de Hornos y otras tantas el estrecho de Magallanes, y bloqueó durante un año, sin comunicar con tierra, las costas del Perú. Vuelto a España, se enroló en la expedición al Polo Norte organizada por Gustavo Lambert, que no prosperó al declararse la guerra entre Francia y Prusia. Destinado posteriormente a Cuba y Filipinas, obtuvo el mando del cañonero *Panay*, con el que participó en las dos campañas de Joló, volviendo a la Península en donde fue nombrado para el cargo de delegado de la Marina en la Comisión Internacional de Límites, lo que supuso una excelente experiencia diplomática para su posterior empresa en Cochinchina.

El panorama que se le presentaba a Melchor Ordóñez era más que sombrío, pues debía de conseguir del país oriental un cambio radical a una política que consideraba perjudicial la emigración de los annamitas, a los que no sólo se les tenía absolutamente prohibida, sino que se castigaba con la pena de muerte. No obstante, habituado a obedecer, lo hizo una vez más, acuciado por las razones del general Martínez Campos que creía asunto de vida o muerte para Cuba la existencia del Tratado que, con habilidad, nuestro marino diplomático consiguió se firmase el 28 de enero de 1880, tras tres meses de negociaciones; logrando que se introdujeran profundas reformas en las leyes de aquel país para alcanzar sus objetivos; y siendo recibido por el emperador en audiencia solemne, cuando la Corte y la diplomacia francesa se habían hecho propósito de lo contrario.

Una vuelta al mundo en 737 días

Aquella fecha representaba para Ordóñez Ortega el punto de inflexión de una expedición cuyo viaje debía de prolongarse en el espacio de dos años y que daría como resultado una vuelta completa al mundo. Teniendo como destino principal el Imperio de Annam y el Reino de Siam seguiría rumbo al Este para volver al punto de partida, lo que, al objetivo diplomático de la misma, añadía la apasionante faceta de un viaje en el que se utilizaron todos los medios de locomoción al uso a mediados del siglo XIX, y que tuvo como resultado un amplio estudio de las costumbres, régimen político, economía y geografía de países, como Francia, Mónaco, Italia, Grecia, Turquía, Egipto, Arabia, Indostaní, Indochina, China, Japón, Estados Unidos e Inglaterra.

En su ruta, nuestro diplomático y marino estuvo acompañado y auxiliado por Mariano Fernández de Henestrosa, agregado diplomático; el alférez de navío Manuel Cotoner, que actuó como agregado naval, y el capitán de Ejército Ángel Elduayen, que lo hizo como agregado militar. El Ministerio de Marina dispuso que uno de los barcos destinados en el Apostadero de Filipinas, el aviso *Marqués del Duero*, se pusiera a las órdenes de la expedición, siendo de gran utilidad, pues, además de efectuar el transporte de la misma durante un importante tramo del trayecto diseñado y servir de nave representativa, facilitó el transporte de nada menos que sesenta mil cigarros filipinos, que eran parte de los valiosos regalos que ofrecieron a los soberanos de Annam y a los altos funcionarios de su Corte. El viaje dio comienzo el 20 de abril de 1879 y terminó dos años y siete días después en el mismo sitio de partida: Madrid. Terminando también la carrera de marino de Ordóñez que, obligado por sus problemas de la vista, pidió su pase al Cuerpo diplomático.

EL ARSENAL DE FERROL Y SU MURALLA

Carlos BARCÓN
Pintor



UENTAN los viejos libros de la historia de la ciudad que, declarado Ferrol apostadero de la Marina de Guerra, era indispensable la fortificación de su recinto, y así fue que en 1734 se la dio un gobernador militar, declarándose en 1770 Plaza de Armas y mandándose construir sus murallas, que concluyeron en 1774, consistiendo su defensa en un sencillo muro aspillerado con cinco baluartes y nueve baterías situadas oportunamente, en donde pueden montarse hasta 200 piezas, dando comienzo el recinto en el muelle de San Fernando, que circunda todo el Astillero y las tres porciones de poblaciones que forman hoy Ferrol, hasta concluir en el Muelle de Curuxeiras, donde empieza el foso y la gran batería del Arsenal. Su perímetro alcanza a unos 6.856 metros, comprendiendo el área de la plaza unos 2.343.475 metros cuadrados, y siendo el número de aspilleras que hay en toda la línea, incluyendo las de las alas de los reductos, de 3.756, pudiendo contener las baterías a barbeta hasta 44 cañones. Este recinto se construyó sin embargo tan pobremente que sólo tiene sillería en las jambas, arcos y adornos de sus puertas, en los cordones de sus baluartes y en algunas explanadas; todo lo demás es fábrica de mampostería de piedra de grano, sola en algunos parajes, mezclada con pizarra en otros, y únicamente de pizarra en los demás.

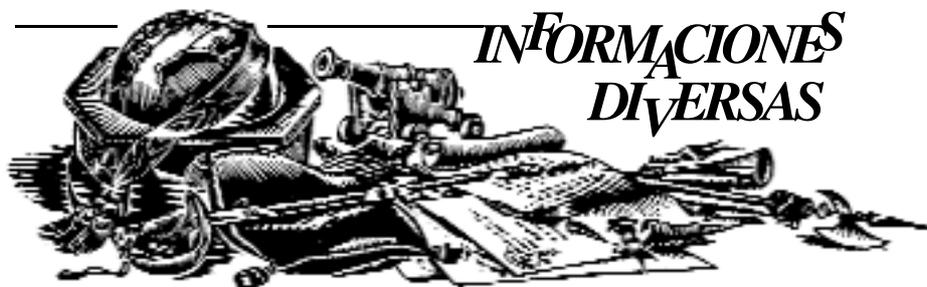
Es pues nuestra «muralla», la que se pretende tirar, hacer desaparecer, dicen que para ver el mar y, aunque serán rebajadas en su altura, en fecha próxima o lejana, quién sabe, quedando dicha muralla como en su primitiva construcción, es historia viva de nuestra ciudad, y que forma parte de ese llamado desde hace tiempo «patrimonio histórico», conjunto pegado, adherido a nuestras instalaciones navales militares, desde hace más de 250 años, y que efectivamente es un tabique, que en principio nos habla de gloria, de guerra, de buenos y malos tiempos, de diferentes periodos. Es conocida muralla blanca, el triunfo de la cal, extenso muro, larga tapia... realizada posiblemente en su tiempo y en su época, en desafío con el tiempo, que ha vivido, contado y explicado, como un abierto libro en donde hay que saber leer en su textura para posiblemente entender lo profundamente humano de su vida. Porque esta



Murallas del Arsenal. (Foto: C. Barcón).

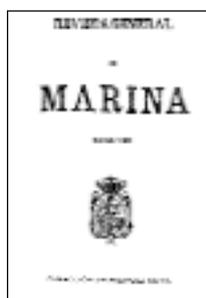
muralla tan ferrolana, tan ligada a Marina, que es como decir Ferrol mismo, es la historia viva y contada de la vida ferrolana en su versión de la historia de la ciudad que es la de sus barcos y sus hombres. Muros que fueron testigos en los diversos acontecimientos que marcaron capítulos históricos y que, en definitiva, refleja la historia de la humanidad. Hacer uno o más muros es buscarle solución a un problema ligado a la vida de los hombres. Nació con el hombre. Vive y muere enseñando abiertamente el motivo de su existencia y función. Existió desde siempre... El muro perdura en los pueblos. En algunos pueblos. Y es que para entender la poesía de los muros, de estas históricas murallas, habrá posiblemente que ir al interior del Arsenal... que fue centro de célebres marinos, de notables ingenieros, de constructores y arquitectos, de diferentes y significados pintores y escultores, de artistas y operarios...





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIEN AÑOS



Comienza el cuaderno, tercero del tomo LVIII, con el trabajo *El Combate de Trafalgar* (continúa y continuará), por Pelayo Alcalá Galiano. Siguen: *Un libro interesante. La lucha por el imperio del mar. Estudio crítico de la guerra ruso-japonesa*, por el capitán de fragata de la Marina francesa R. Daveluy; *Algunas noti-*

cias sobre la pesca e industrias marítimas en la Ría de Pontevedra, por Emilio Manuel Butrón; *Historia del combate del mar de Japón* (traducido del *Mitteilungen*); *Historia del combate del mar de Japón* (traducido del *Mitteilungen*); *Medida de las corrientes de alta frecuencia y de las ondas eléctricas* (continuará), extracto de la conferencia pronunciada por el profesor J. A. Fleming en la Royal Society of Arts de Londres; *Reflexiones que sugiere la Escuadra inglesa del Canal*, por Roberto Munaiz; *Influencia de la edad en la capacidad del personal superior de una marina militar* (continuación), de la *Revista Marítima Brasileira*; *El Dreadnought* (traducido del *Engineering*) por R. F.; *El salvamento del Variag* (traducido de la *Rivista Marittima*); *Caldera acuaturbular de doble frente para el torpedero Halcón*, información remitida por el capitán de navío Francisco Chacón, jefe de nuestra Comisión de Marina en Europa; *La cuestión de las turbinas en las diversas marinas* (de la *Internationale Revue*); *Los cruceros del porvenir* (traducido del *Engineer*); *Un torpedero con motor de petróleo*, sin firma.

El cuaderno finaliza con: *Algo de crónica*, por R. E.; *Información de la prensa profesional extranjera*; *Sumario de revistas recibidas en febrero*; *Bibliografía y Movimiento de buques de guerra*.

HACE CINCUENTA AÑOS



Comienza la REVISTA de marzo de 1956 con el trabajo titulado *Tanto y cuanto*, por el contralmirante Manuel R. Novás. Siguen: *Informes reservados*, por Eduardo Gener Cuadrado, capitán de navío; *Algo más sobre los transistores*, por J. Ramón Jáudenes Agacino, teniente de navío; *Sobre un reglamento del uso del radar para prevenir los abordajes en la mar en tiempo de niebla*, por Juan García Frías, capitán de fragata.

En *Notas profesionales* se insertan los siguientes artículos: *Las Marinas en 1955*, por J. Labayle-Couhat (traducido de la *Revue Maritime*, Agosto 1955); *La era del Loran*, por el teniente de navío Arthur P. Miller (trad. del U. S. N. I. *Proceedings*, junio 1955), y *¿Ha muerto la guerra anfibia?*, por N. A. Canzona (traducido del U. S. N. I. *Proceedings*, septiembre 1955).

El *Libros y Revistas* se insertan varias reseñas de publicaciones nacionales y extranjeras, entre ellas, *Cantares marineros gallegos*, por A. Landín Carrasco (separata de *Cuadernos de Estudios Gallegos*, Jasc. XXXI), y *Breve historia de los cruceros tipo Washington*, por Manuel Ramírez Gabarros, *R. M.*, septiembre-octubre 1955.

En *Noticario*, con crónica internacional y nacional. En *Marina Mercante de Pesca y Deportiva* se insertan: *Plan de renovación de la flota mercante española*, por P. Zarandona, capitán de corbeta, y *Aspectos sanitarios de la anguila*, por O. R. A lo largo de este cuaderno, y al final de diversos artículos se insertan *Misceláneas*, en total 31.

Este cuaderno, tercero del tomo 150, finaliza 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 MARZO

Día Año

1 1519.—Hernán Cortés siguiendo la ruta de Grijalva llega a la isla de Cozumel y desde allí a la costa del Yucatán, donde recoge al náufrago Jerónimo de Aguilar, casado con una mujer maya. Sus informaciones y el conocimiento de Aguilar de la lengua maya fueron de mucha utilidad para Cortés en su conquista de México.

2 1561.—Fue Pedro Ruiz del Castillo quien inicia la conquista y colonización de la región del Cuyo en Argentina. En este día funda la ciudad de Mendoza en el rico valle de La Rioja.

3 1517.—Francisco Fernández de Córdoba en su expedición para explorar las aguas más occidentales de Cuba se encuentra con la península del Yucatán; a pesar de las bajas que tuvo regresó contento de la tierra descubierta y de las gentes que la habitaban.

4 1544.—En este día Blasco Núñez de Vela, virrey del Perú, desembarca en Túmbez, primer puerto del Perú. Hombre poco flexible tuvo muchos problemas en la aplicación de las nuevas leyes.

5 1521.—Cortés, temiendo las acusaciones de sus enemigos ante la Corona, decide mandar procuradores para que defendieran la labor de los

conquistadores. En este día salen para España dos de sus mejores capitanes, Alonso de Zamora y Diego de Ordás, con cartas y presentes en oro para el emperador.

6 1531.—Fue Pedrarias Dávila figura ennegrecida quizás con exceso. Su gobierno en Castilla del Oro no fue ejemplar con la muerte de Balboa y de otros que tenía por enemigos. Fundó varias ciudades en Nicaragua, donde después fue gobernador, siendo muy activo en sus descubrimientos; fallece de muerte natural en este día.

7 1522.—Juan Sebastián de Elcano, una vez tomado el mando de la expedición de Magallanes a Filipinas, hace una ruta apartado de Sumatra, Calicut, Goa y de la India en general, evitando el encuentro con los portugueses. Durante este mes navega hacia España con vientos favorables.

8 1524.—El rey Francisco I de Francia, envidioso de los territorios conquistados por Carlos V, quiso tener también parte en ellos. Preparó una expedición al mando de Juan Verrezano que exploraba por estas fechas la costa este de Norteamérica.

9 1500.—La expedición de Álvarez de Cabral, que en principio se creyó casual, hoy parece que fue obra expresa del rey de Portugal. Sale en este día del puerto de Lisboa al frente de una poderosa flota

con dirección a la India, y en lugar de costear la costa de África se separa hacia el oeste de la isla de Cabo Verde para posteriormente llegar a Brasil.

10 1535.—Sale el obispo de Castilla del Oro, fray Tomás de Berlanga, en viaje hacia el Perú mandado por su Majestad, para mediar en las disensiones sobre los límites entre Pizarro y Almagro; las corrientes y los vientos le apartan de la ruta ordinaria, descubriendo las islas de los Galápagos, tomando tierra en dichas islas en este día.

11 1550.—La Gasca, una vez pacificado el Perú a consecuencia de las guerras civiles contra Gonzalo Pizarro, trata de reunir el oro y la plata que al rey se le debían por los quintos reales. Con este tesoro llega en este día a Panamá camino de España.

12 1553.—Pedro de Valdivia regresa al sur de Chile a batallar con los mapuches, fundando nuevos fortines en Tucapel y Purén como resguardo para los colonos de la recién fundada villa de Los Confines.

13 1536.—Encontrándose el adelantado Pedro de Mendoza en Buenos Aires en situación difícil, no sólo por la hostilidad de los indios, sino por la falta de alimentos, decidió mandar una nave a Brasil para que los consiguiera. Al mando de Gonzalo de Mendoza sale la nave *Santa Catalina* en este día.

14 1512.—Juan Ponce de León, en su viaje a la Florida, recorre las islas Lucayas, arribando en este día en la isla Guanahaní, primera isla descubierta por Colón.

15 1493.—En tal día como hoy, fondea en el puerto de Palos, de regreso del primer viaje, la carabela la *Niña*. El entusiasmo en el recibimiento es indescriptible. Colón desembarca y se le tributan grandes honores. Con los demás se dirige a la iglesia a dar gracias a Dios por haberse terminado con éxito el viaje más largo y más importante que jamás se haya emprendido.

16 1526.—Pedro Arias de Ávila que había sido sustituido de la gobernación de Castilla del Oro por sus abusos, se destacó posteriormente como eficaz conquistador de Nicaragua; por tal motivo es nombrado gobernador y capitán general de la misma.

17 1518.—Bartolomé Casaus y Casas, conocido como el padre Las Casas, enfermo en Aranda, prepara su famosa expedición de labradores para poblar y civilizar Cumaná.

18 1535.—Simón de Alcazaba Sotomayor, marino portugués que había obtenido una capitulación del rey Carlos I de España para poblar las tierras de la Patagonia chilena y del estrecho de Magallanes, finaliza su invernada en el puerto de los Lobos.

19 1542.—Francisco de Orellana, bajando por el río Amazonas, se detiene y decide hacer un nuevo bergantín que les asegurase la navegación por el Atlántico.

20 1531.—La expedición de Francisco Pizarro, en su tercer viaje a Perú, llega a la bahía de San Mateo cerca de Ecuador, donde desembarcaron los caballos y desde allí fueron por tierra los jinetes, pasando grandes trabajos y hambre, porque no llevaban alimentos suficientes.

21 1499.—En La Española seguían las rebeliones de los españoles contra los hermanos Colón por el trato que recibían de su gobierno en la isla. Los reyes mandaron como juez pesquisador de Cristóbal Colón a Francisco de Bobadilla, comendador de Calatrava.

22 1561.—La expedición de Pedro Ursua por el río Marañón tuvo funestas consecuencias; encabezados por el tirano Lope de Aguirre, éste nombra a Fernando de Guzmán como príncipe, obligando al resto de la expedición a apartarse de la obediencia que debían al rey de España Felipe II.

23 1529.—Alvar Núñez Cabeza de Vaca, náufrago de la expedición de Narváez a la Florida, es hecho prisionero de los indios masianes con los que convivió durante seis años aprendiendo sus costumbres, ritos y prácticas curativas.

24 1536.—Sebastián de Benalcázar, adelantado de Popayán sigue su viaje de exploración en demanda de El Dorado.

25 1519.—Cortés lucha contra los indios de Tabasco; entre los regalos que ofrecieron los nativos había una bella esclava llamada Malintzin, Maliche o doña Marina, que hablaba el maya y el nahua; pronto se convirtió en traductora, amante y consejera de Cortés.

26 1518.—La tenacidad de Magallanes ante el cardenal Cisneros hace que el emperador Carlos I firmara las capitulaciones del viaje que daría la vuelta al mundo.

27 1528.—Agobiado Carlos I por las deudas contraídas en las continuas guerras, acepta la proposición de los alemanes Enrique Einger y Jerónimo Seiler de cederles la gobernación de una parte de los territorios de Venezuela.

28 1528.—Sebastián Cabot, al servicio del rey de España, explorando el río Paraná después de fundar varios fuertes llegando hasta los 28° no encontrando la montaña de plata que buscaba, regresa río abajo.

29 1541.—A finales de este mes, sale Hernando de Soto hacia el interior en busca de la provincia de Cofachipují, que decían era rica en oro y plata.

30 1625.—La escuadra hispano-portuguesa, al mando de Fadrique de Toledo, llega en este día, sábado de Gloria, a Bahía, en Brasil.

31 1521.—Este día de Resurrección, se celebra la primera misa en el archipiélago filipino, tomando posesión de aquellas tierras Magallanes.

VIEJA FOTO



(Foto: colección I. Fernández de Bobadilla).

Primera brigada de la Escuela Naval de Marín a bordo del destructor *Alsedo*, en marzo de 1949, con ocasión de la Ofrenda del Mar en el Templo Votivo de Panjón, en la ría de Vigo.

Aquella primera brigada estaba compuesta por la promoción 353, antigua promoción 39, del Cuerpo General de la Armada y las correspondientes promociones de los Cuerpos de Infantería de Marina y de Intendencia. Efectuaron su presentación en la Escuela Naval el día 15 de enero de 1949, después de aprobar las oposiciones que dieron comienzo el 5 de noviembre de 1948 en la misma Escuela Naval. (La última promoción que realizó los exámenes en noviembre y en la Escuela Naval fue la número 356; a partir de entonces los exámenes se efectuaron en Madrid en los meses comprendidos entre abril y julio, según la época).

La promoción 353 fue la primera de la Escuela Naval Militar de Marín que recibió sus despachos en el mes de julio.

J. J.

- 1.—C. López Cortijo.
- 2.—J. Crespo.
- 3.—R. Vega.
- 4.—J. L. Martínez-Avial.
- 5.—J. M. Ferrero.
- 6.—I. Fernández de Bobadilla.

- 7.—F. J. López de Arenosa.
- 8.—J. M. Gurucharri.
- 9.—M. Baturone.
- 10.—F. Poole.
- 11.—A. Fernández Morales.
- 12.—L. Carrero.



- 13.—F. J. Viseras.
- 14.—C. Pardo.
- 15.—J. Prz. Villacastín.
- 16.—I. Marichalar.
- 17.—J. Prz. Álvarez-Quiñones.
- 18.—A. Olivie.
- 19.—M. Segado.
- 20.—L. Dueñas.
- 21.—M. García de Lomas.
- 22.—J. Prz. Carreño.
- 23.—C. Lorente.
- 24.—F. González.
- 25.—V. Pérez.
- 27.—F. J. Cortés.
- 28.—J. L. Ruiz Montero.
- 29.—M. Azcárate.
- 30.—J. M. Llamas.
- 31.—N. Aguirre.
- 32.—J. Flethes.
- 33.—R. Fidalgo.
- 34.—J. Más.

- 35.—C. Bendito.
- 36.—J. Boado.
- 37.—S. Garijo.
- 38.—L. F. Lazaga.
- 39.—C. Núñez de Prado.
- 40.—R. Rodríguez Pontijas.
- 41.—F. Dodero.
- 42.—A. Luna.
- 43.—E. Fontán.
- 44.—J. J. Lahera.
- 45.—A. González Llanos.
- 46.—J. M. Rivera.

Faltan:

- F. Manzano.
- J. M. Bausá.
- E. Núñez Simón.
- E. Bernal.
- L. Quintana.



El nuevo jefe del Arsenal de La Carraca y jefe del Apoyo Logístico de la Bahía de Cádiz, vicealmirante Juan Francisco Serón Martínez, tomó posesión de su cargo el pasado 13 de diciembre en una ceremonia celebrada en el patio de armas del arsenal de La Carraca (San Fernando), que fue presidida por el jefe del Apoyo Logístico de la Armada, almirante Miguel Beltrán Bengoechea.



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.

28.820.—El aeroflotador

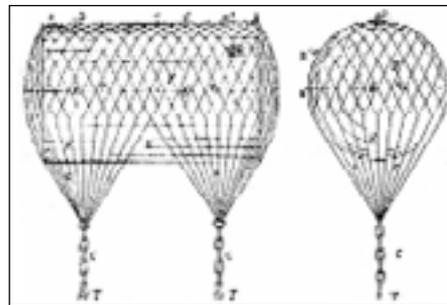


En la *Ilustración Artística* de diciembre de 1905, el doctor Faustino daba cuenta del diseño de un artilugio denominado aeroflotador para rescatar tesoros submarinos. «Nadie más rico que el mar. Es una inmensa caja de caudales. Ningún caudal comparable al de sus aguas; tampoco al de sus riquezas. Lo que ocurre que el mar es un avaro recalcitrante. De vez en cuando arroja a la playa los desperdicios del naufragio, pero jamás devuelve el oro».

Según explicaba el referido doctor, el aeroflotador está compuesto por tres partes principales: las cámaras de aire, la red y

las cadenas. Un sencillo diseño que permitía a los buzos elevar los objetos encontrados.

Vedrá





28.821.—La machina del arsenal de Cartagena



A las 1430 horas del 1 de abril de 1882 quedó abatida la machina grande de este arsenal. La operación, que duró escasamente un minuto, se verificó con gran precisión y sin accidente, y fue relatada por la prensa local en la siguiente forma:

«...sujeta por seis cabos que, al picarse a la vez, determinaron la caída del aparato. La parte superior se ha roto en la caída, quedando el resto de la machina a flote.»

Muy pocos recordaban los 78 años de servicio prestados para la carga y descarga de grandes pesos, así como a la que substituyó en el mismo lugar un 4 de octubre de 1804, que estaba formada por los palos del navío *Real*, uno de los que combatieron en cabo Sicié, la cual fue arbolada el 17 de junio de 1758.

J. A. G. V.

28.822.—Población Militar de San Carlos



Una Real Orden de 3 de enero de 1775 determinaba la adquisición de unos terrenos, conocidos como «Monte del Duque», en la Real Isla de León, la actual ciudad de San Fernando, con la finalidad de proceder a la construcción de la Población Militar de San Carlos, siendo el Cuartel de Batallones de Infantería de Marina la primera obra que se acometió.

J. J. P. C.

28.823.—Récord



Un marino notable fue el capitán norteamericano L. N. Hibberd, de Filadelfia, Pensilvania, que en un solo viaje batió tres récords mundiales en su velero *Cirus Wakefield*. Salió de San Francisco y llegó a Liverpool ocho meses y dos días después; en

cien días hizo el viaje de regreso. El tercer récord del viaje lo marcó entre el Ecuador y San Francisco, en tan sólo once días.

El capitán Hibberd batió estos récords cuando contaba con veinticinco años de edad... ¿a dónde llegaría si el vapor no hubiese desbancado, totalmente, a la vela?

R. A. M.

28.824.—Paga de funeral

En alguna época pretérita, la situación económica de todo el personal de la Armada llegó a tal grado de penuria, mesticia, desaliento y desatención, que se hizo necesario arbitrar alguna medida para que, al menos, llegado el momento postrero de la vida, poder atender con el mínimo decoro a los gastos que ocasiona el tránsito; y así nació la paga denominada de funeral y marcha. Lo más triste es que, en ocasiones, cuando parecía que la situación presentaba signos de alivio y mejora, se producía una recaída; tal



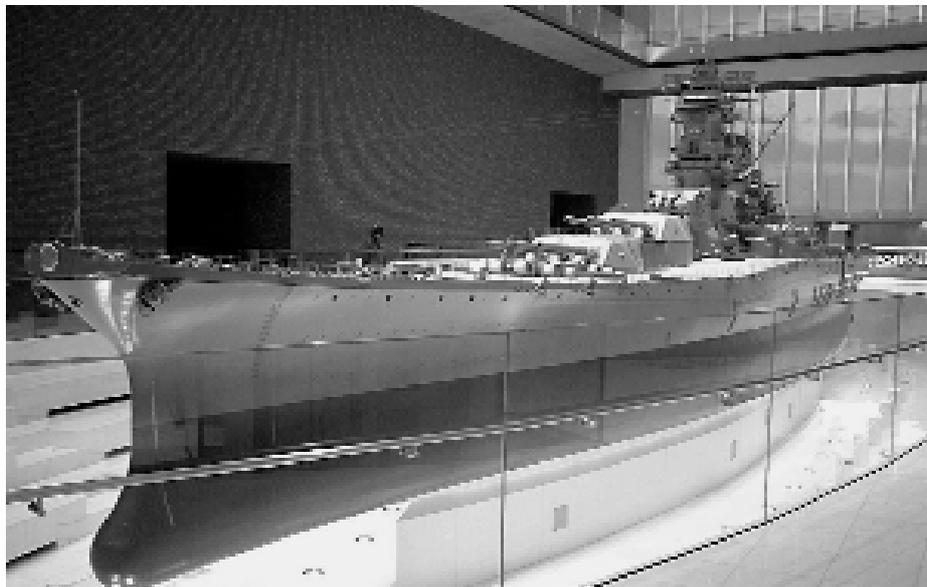
ocurrió en diciembre de 1846 con la aparición de una Real Orden que decía: «Regularizados los pagos de la Marina hasta el punto de cobrar todos los individuos sus sueldos puntualmente, han cesado las causas que dieron margen al establecimiento de las pagas denominadas de funeral y marcha...».

Era demasiado optimista. Sólo tres meses más tarde, otra Real Orden reconocía: «Teniendo en cuenta S. M. en consideración los grandes atrasos que resultan a todos los individuos de Marina por las anteriores faltas de pago, se ha servido restablecer el libramiento de una paga de funeral a los que fallezcan, como estaba mandado antes de la R. O. de 3 de diciembre último».

P. G. F.

28.825.—Réplicas

La construcción de copias de navíos famosos no resulta nada novedoso en los rodajes cinematográficos,



Acorazado japonés *Yamato*.

MISCELÁNEA

algunos tan famosos como el de la *Bounty* o el *Titanic*. Pero recientemente la del acorazado japonés *Yamato*, el mayor del mundo a escala 1:10 se aparta de todo lo conocido, puesto que esta maqueta mide 26,50 metros de eslora. El modelo ha sido construido expresamente para el rodaje de la película *The men of Yamato*, que dirige Junya Sato y que narra la última singladura del buque, estimándose su estreno en Europa a lo largo de 2006.

Esta gigantesca maqueta, una vez finalizado el rodaje, ha sido donada al Museo Marítimo de Kure, que se encuentra situado en las cercanías de Hiroshima y que ha sido recientemente inaugurado. El éxito ha sido tal que está teniendo un promedio de visitas diarias de 4.000 personas.

En España, réplicas de buques a escala natural para un rodaje cinematográfico solamente conocemos dos: la primera, de la nao *Santa María*, y la segunda, con los dos *Ictíneos* para las películas *Alba de América* y *Monturiol, señor del mar*, respectivamente.

La primera resultó destruida por un incendio después de permanecer cerca de 40 años atracada en el puerto de Barcelona, y de los dos segundos, uno de se encuentra en el Museo Marítimo de Barcelona y el otro en los jardines Maremagnum, ambos en Barcelona.

A. C. i R.

28.826.—Por no prestar juramento



En 1808 el general de la Armada José Bustamante fue uno de los que se negó a prestar juramento al rey intruso, tras haber sido prevenido, en Real Orden de 2 de julio, por el entonces ministro de Marina Mazarredo a palacio a efectuarlo.

La contestación de Bustamante decía que: «...los dictámenes de mi honor y conciencia no se permiten prestar el juramento que no ha verificado la nación y considerando que acaso el empleo militar que ejerzo habrá producido aquella disposición, los mismos motivos me asisten para resignarlos».

No le bastó al general Bustamante una nueva conminación de Mazarredo a que «sin más réplica preste el juramento mandado», pues enfermo y sin recursos abandonó disfrazado Madrid, arrastrando grandes penalidades, presentándose en Cádiz a la Junta Central que lo recompensó con el ascenso a teniente general.

J. A. G. V.

28.827.—Brindis mariner



«Bienvenidos compañeros de la mar].
Brindemos aquí en tierra marineros]

y olvidemos que salen los luceros
que tiempo habrá para zarpar.

Que cuando luego volváis a navegar
y de nuevo coincidan nuestras naves
levantemos la copa entre cantares
y volvamos a brindar.»

B. CH. de T.

28.828.—Entierros de militares



Que la muerte a todos nos iguala es un dicho que habría que clarificar y matizar mucho; incluso el hecho material del sepelio tenía en tiempos pasados sus particularidades; por ejemplo, cuando en 1853 falleció en Sevilla el mariscal de campo don Joaquín Hidalgo Mesmay, el cadáver iba a ser trasladado a hombros de soldados, tal como estaba previsto en las ordenanzas, a lo que se opuso el alcalde-corregidor alegando que la costumbre y práctica era que fueran conducidos en carros fúnebres, con abono del importe correspondiente, y así se hizo. Pero el caso mereció el estudio de las altas instancias que dio lugar a una real orden en la que se disponía, como medida general que «la conducción de los cadáveres de los generales, jefes y oficiales del Ejército y Armada a los cementerios se haga en hombros de soldados y, por consiguiente, no puede obligarse a las familias a hacer uso de los carros fúnebres,

pero si prefieren la conducción en el carro, les queda la libertad de hacerlo, y en este caso satisfagan su alquiler».

En mayo de 1888, el capitán general de Ferrol elevó consulta acerca de si la real orden citada podía hacerse extensiva a los contra maestres, condestables y sargentos. La respuesta fue afirmativa.

P. G. F.

28.829.—El final de la conquista de Iwo Jima



El 25 de marzo de 1945 unos doscientos soldados japoneses, que habían permanecido ocultos en las cuevas de la isla, se lanzaron en un desesperado ataque suicida contra las fuerzas norteamericanas, con la finalidad de ocasionar el mayor número posible de bajas entre los *marines*. El resultado del «banzai» fue pavoroso, pues 196 japoneses fallecieron en su intento y, a las 2000 horas, el mando estadounidense declaró que se había completado la conquista de la isla.

La guarnición japonesa, 21.500 hombres, fue literalmente liquidada. Los *marines* sufrieron 6.821 muertos y varios miles de heridos.

J. J. P. C.

28.830.—Censura



En 1940, concluida la Guerra Civil, el cine de exaltación política irrumpió con gran fuerza en las pantallas españolas, momento en que la iniciativa privada, de la mano de Radio Films, una filial de la RKO norteamericana, decidió llevar al cine la gesta del *Baleares*, y una vez aprobado el guión comenzó el rodaje. La película, titulada *El crucero Baleares*, la dirigió Enrique del Campo, realizándose la filmación entre octubre de 1940 y marzo de 1941, utilizando como sosias su buque gemelo, el *Canarias*, con la asesoría oficial de la Marina.



(Colección: D. Quevedo Carmona).

Concluida y montada la película, ésta fue visionada por la comisión nacional de censura y autorizada para todos los públicos. Pero tras una proyección de gala ante las autoridades del Ministerio de Marina se decretó su prohibición fulminante, no dando sobre la misma ninguna explicación pública.

El crítico cinematográfico J. A. Cabero escribió al respecto que: «Sin duda las autoridades de Marina no conceptuaron esta producción a la altura que el estilo requería». Ordenando poco después la destrucción del negativo y preceptivas copias de la desdichada película de la que solo han pervivido unos contados fotogramas promocionales.

Por otra parte, esta decisión evidenció la vulneración del principio y garantía de la unidad jurisdiccional censora, episodio que no fue precisamente un incidente aislado durante aquellos duros años.

A. C. i R.

MISCELÁNEA

28.831.—El mar y la mar en las obras de Cervantes



Como es bien sabido, la Real Academia Española califica el sustantivo *mar* de ambiguo y, movido por la curiosidad, el que suscribe ha comprobado cómo lo usa el insigne Miguel de Cervantes. En todas sus obras aparece unas 209 veces, salvo error u omisión, de las cuales 156 son en masculino y 53 en femenino, con la particularidad de que entre aquéllas las hay en singular y en plural, en tanto que en éstas todas son en singular. En porcentaje, dichas cantidades son el 74,64 por 100 y 25,36 por 100, respectivamente, o, dicho de otro modo, por cada tres en masculino hay uno en femenino.

L. C. R.

28.832.—Numeral muy necesaria



Si en algún momento ha resultado de absoluta necesidad que los buques de la Armada tengan asignada una numeral, nunca como en 1847; en diciembre de tal año, una real orden aprobaba la lista de numerales de buques de la Armada y de los asignados al resguardo de costas, y en la lista encontramos a la fragata *Isabel II* con la numeral número 10, al bergantín *Isabel II* con la numeral 46, la goleta *Isabel II* con la 62, otra goleta *Isabel II* con la número 74, y al vapor *Isabel II*, numeral 85.

La numeral 1 correspondía al navío *Guerrero*.

P. G. F.

28.833.—Primeros vapores



Se escribía, en los años cuarenta del pasado siglo, que el primer vapor de guerra incorporado a nuestra Armada era el *Ciudad de Cádiz*, que prestó sus servicios a partir de 1850. Posteriormente, los investigadores navales coinciden en que, con

motivo de la guerra carlista, para bloquear la costa cantábrica se adquirieron en el extranjero, en 1834, dos vapores: el *Isabel Segunda*, primero en ser utilizado en España con fines bélicos, y el *Reina Gobernadora*. A otro vapor, bastante más pequeño que los anteriores, el *Mazzepe* o *Mazepa*, llegado a Santander a finales de 1835, le cupo el honor de ser el primero mandado por un oficial de la Armada española.

R. A. M.

28.834.—Más sobre nombres de buques



En la REVISTA GENERAL DE MARINA correspondiente al mes de mayo de 2004, pudimos leer en esta sección una miscelánea que nos recordaba la existencia de un pequeño buque que se llamó *El Dependiente* como muestra de agradecimiento a la asociación de dependientes del comercio de La Habana, que había financiado su construcción a finales del siglo XIX.

En 1889 se construía en La Carraca un cañonero-torpedero que se iba a llamar *Veloz* y que tendría como destino las costas españolas en América, pero cambió su nombre por el de *Nueva España* por deseo de la colonia española en México que había contribuido a su construcción con un donativo de 337.500 pesetas.

P. G. F.

28.835.—Relato de una regata por Cervantes



En *Persiles y Sigismunda*, libro 2, capítulo 10, Cervantes incluye una escena realmente excepcional, donde explica lo que él llama correr el palio. Se trata de la regata entre cuatro embarcaciones de seis remos por banda, manejados por un hombre cada uno, y de la que resulta vencedora la que, inicialmente, iba detrás de todas. Sin duda, es la alusión más antigua de una competición de este tipo celebrada en España.

L. C. R.

28.836.—Captación

El 22 de julio de 1771 se publicó el siguiente anuncio en Birmingham,

Reino Unido:

«El que trabaja duro será siempre pobre. Después de seis días de trabajo viene el domingo. Tú descansas.

Y de repente aparece el lunes y ya estás otra vez sin blanca.

Así que para hacer tu vida más fácil y llenar tus bolsillos de dinero...

El Sargento Galbet le enseñará a cualquier hombre joven una profesión (totalmente gratis) mediante la que el aprendiz ganará una Guinea y una Corona desde la primera hora. También le presentará a la Primera División de Marines de Su Majestad, que tiene su base siempre en Chatham, a sólo treinta millas de Londres, y a donde los Barcos de Placer trasladan pasajeros por seis peniques. Cuando llegas a Chatham inmediatamente se te proporcionan ropas, alojamiento gratis en una Casa Pública, donde conocerás a tus felices compañeros, una amable gobernanta y un fuego para calentar tus bailes con la mejor música, serás alimentado con la mejor comida, beberás los mejores licores y jugarás en el “¿Por qué no?” con las chicas más bonitas, diciendo “Chatham para siempre” y “Dios Salve al Rey”.»

Todo un genio del *marketing*, el sargento Galbet.

G. V. R.

28.837.—Señores bien servidos

Una miscelánea publicada no ha mucho tiempo y titulada *Un señor bien atendido*, detallaba los sirvientes que tenía a su servicio don Pedro de Hordeñana, intendente general de Marina en el Departamento de Ferrol, con casa en Esteiro, en 1771.

Para tener un conocimiento más completo, podemos añadir que, en las mismas fechas, el comisario ordenador del Departa-

mento, también en Esteiro, era don José Marco y Espejo, a quien atendían los siguientes criados: una criada con salario mensual de 30 reales. Un criado, un lacayo y un paje, cada uno con el mismo salario.

Don José Marco percibía mensualmente 2.383 reales. También en las mismas fechas, don Tomás Cerviño era el tesorero del Departamento de Marina en Ferrol, que tenía los criados siguientes: una doncella que ganaba al mes 20 reales de vellón; una ama de criar, 30 reales; una cocinera, 11 reales; un criado de compra, 20 reales; un paje, que no tenía salario.

Saliéndonos del ambiente militar podemos dar también el dato de que, por aquel entonces, los canónigos de la catedral de Mondoñedo, diócesis a la que pertenecía Ferrol, tenían una media de tres criados cada uno.

P. G. F.

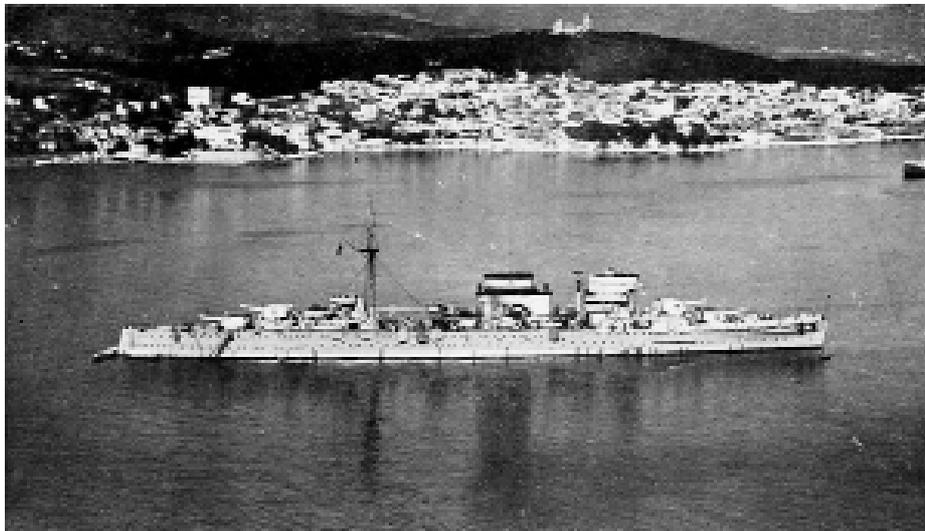
28.838.—Una cita en alta mar

En un lugar del Mediterráneo que ya sólo recuerdan unos pocos, el crucero *Baleares* desapareció para siempre un día 6 de marzo del año 1938; allí reposan los cuerpos de aquellos hombres que dieron gloria a la Armada, en las profundidades de ese *Mare Nostrum*, mortaja digna de los que dedican su vida a él.

«Tuve el honor de morir en el Puente del Crucero *Baleares*, formando parte del Estado Mayor de la División de Cruceros, a las órdenes del Contralmirante Vierna. No puedo explicar lo que pasó, pues aunque estaba de guardia de ese Estado Mayor cuando se dio la alarma ante el posible encuentro con el enemigo, solo sentí una apocalíptica explosión y después... nada. Tuve que dejar este mundo y mi cuerpo en el fondo del mar; muchos compañeros se fueron conmigo y otros se salvaron con grandes sacrificios. Dejé en Cádiz a mi mujer y mis cuatro hijos, esperando a la *quinta*, la Chica.

Mis hijos, muy pequeños todos entonces, me han pedido que recuerde, a sesenta y ocho

MISCELÁNEA



Crucero *Baleares*.

años del hundimiento, a los que desaparecimos en ese momento, a los compañeros que fallecieron después y a los pocos que aún cuentan las vivencias de esa madrugada, y cómo los buques de la Armada que cruzaban sus derrotas por el lugar dejaban caer en sus aguas manojos de rosas en flor.»

Y como siempre, un año más, recitamos la oración que nunca recuerdo dónde aprendí:

Las aguas del Mediterráneo nos recibieron en su seno, el murmullo de las olas

acunan nuestro sueño, las rosas de nuestro himno continúan cayendo sobre el lugar de la tragedia, silbando nuestros nombres al viento para que continuéis recordándonos. Y aún en cada amanecer el mar repite. No os preocupéis, ellos siguen aquí.

Y un día... España puesta en vilo, gritó:
¡¡El *Baleares* ha sido hundido!!

J. del C.





HISTORIAS DE NOSTRAMO LOURIDO

EL BAUTIZO (*)

El bautizar las embarcaciones antes de botarlas al agua ha constituido siempre regocijo de playas y riberas y desde muy antiguo motivo de las más diversas ceremonias, que se van borrando de las costumbres de los pueblos al perder la personalidad en ese desdichado patrón en que nos vamos fundiendo sin fisonomía propia todos los que vamos teniendo el gusto de pertenecer a la Humanidad, que —dicho seas de paso— ¡buena está!

Por la India, el sacerdote pintaba o tallaba la bola del ojo figurado en ambas bandas de la proa, significando con esto que había nacido un nuevo ser; algo parecido realizaban los griegos y romanos para hacer que la embarca-

ción pudiera sortear los peligros al verlos, y de ellos quedan reminiscencias en las jábegas malagueñas tan descomunales, que ya los quisieran para embardurnarlos de rimel nuestras más exigentes estrellas de la pantalla.

En Escocia, el bautizo lo sustituye el dueño, vertiendo, al comenzar a calafatear, la primera cucharada de quitrame, y en otros países del norte se bebe de lo lindo brindando por la barca, después de lo cual se rompe el vaso sobre ella.

Pero en los pueblos católicos, lo fundamental es el bautizar la barca, y el cura es requerido —estola al viento como un gallardete más y el roquete flameando al tomar

(*) 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.

ANECDOTARIO MARINERO

ventola—, acude, orondo y encantado, a la playa, con el lazarillo del monago descalzo, portando la caldereta de agua bendita para la debida aspersión, ya que no es cosa de llevar a la pila la pinturera barca que se ha de cristianar. El señor rector de Cabañal, magnífico ejemplar de cura marinero, nieto de pescadores, hijo de redero y hermano de patronos, podría describirnos —porque es hombre de muchos sentimientos y retóricas— la íntima complacencia que siente en estas sencillas y conmovedoras ceremonias sobre la arena misma, que pisó Sorolla y cara a la mar que se rizó con todos los verdes transparentes y maravillosos de la paleta de don Joaquín, allá por frente a la *casa dels Bous*.

Yo puedo asegurar, además, que mientras que algunos patronos exigen que no quede rincón sin aspersión —pues sería maldito o moro—, son contados los pescadores que se enrolen en una barca sin cristianar, y hasta me dijeron en Port Bou que por Banyuls-sur-Mer se había bendecido no hacía mucho, con todas las consecuencias del caso, un falucho nombrado, por el recalitrante ateísmo de su patrón, el *Libre-Penseur*.

Puedo afirmar también que, como lo cortés no quita a lo valiente, además del bautismo litúrgico, para el que la Iglesia dispone de oraciones especiales —*Propitiare, Domine, supplicationibus, nostris et benedic navem istam dextera tua sancta et amnes qui in ea ea vehentur, sicut dignatis es benedicere arcam Noe ambulantes in diluvio*—, la gente pescadora sigue lo que de antiguo se llama *bautismo del patrón*, que consiste en destapar una buena botella de aguardiente —de la que beben todos, comenzando por él, sin escaparse el cura de este ritual— que quema la garganta, y con cuyos restos se rocía la barca.

En algunas comarcas se reparte pan bendito, esparciendo migajas por la cubierta;

y en otros no faltan padrino y madrina, que se denominan uno a otro, porque en todo hay clases, *compadres de madera*.

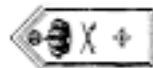
Pero, para Lourido, después de lo que es justo y cristiano, porque las embarcaciones también le son criaturas de Dios, lo mejor es lo que hacen por Levante; un par de buenos rociones de agua de mar en la proa con un balde.

—¿No ha de navegar? ¡Pues que se acostumbre al agua salada!

Pero todo eso anda ya lejos, y de fuera nos vino la moda de la botella de champaña rota en la roda del buque por la madrina instantes antes de la botada; solamente que el partir un frasco de esos panzudos y fuertes por mano del sexo débil no es siempre asunto fácil. Tres botellas nada menos le costó a la Reina Margarita de Italia, en 1883, el conseguir bautizar al acorazado *Lepanto*. Y aun fué peor lo que sucedió en Ferrol, terciaba Lourido, porque, aunque dió con fuerza, con la emoción se le escapó la botella a la madrina desde lo alto de la tribuna, y mientras el casco del *Francisco de Asís* se deslizaba a la mar y la banda de Infantería de Marina atacaba la Marcha Real, hubo que retirar, descalabrada, a la señora del sargento de Carabineros, y a un señor magistrado de La Coruña tuvieron que hacerle un agujero en la chistera para que pudiera respirar, mientras lo llevaban a quitársela al taller de calafates de ribera.

Desde entonces, la temible botella, siempre adornada con moñas y flores, se ofrece a la madrina colgada prudentemente con unas cintas muy fuertes de lo alto de la proa.

Julio GUILLÉN TATO (†)





ILUMINADOS POR EL FUEGO. CUANDO LAS MALVINAS FUE UN INFIERNO

De su hoja de rodaje se transcribe que la película de nacionalidad argentina *Iluminados por el fuego*, dirigida, con suma inteligencia, por cierto, por Tristán Bauer, narra la dura historia que gira en todo momento «alrededor del intento de suicidio de un antiguo compañero del frente bélico. Esteban Leguizamón, un hombre cercano a la cuarentena, recuerda con visible emoción las crueles experiencias que vivió durante la Guerra de las Malvinas...». Porque ésta es la principal línea argumental, su tema central de desarrollo y epílogo tremendo de la película, de

gran impacto emocional, la llamada guerra de las Malvinas, que en los estertores de la dictadura argentina —quizá toda una maniobra para dar impulso a una nación en crisis gravísima—, a principios de la década de los ochenta, enfrentó a la poderosa Inglaterra —por aquel entonces Margaret Thatcher era su primer ministro— con una zozobranante Argentina plena de convulsiones y enfrentamientos sociales graves y que ponía en serio peligro el orden y la condición de una sociedad que tuvo que luchar frente a unas tropas, ya desde el inicio del conflicto, en



plena fase depresiva y con una absoluta falta de moral y coraje para la lucha. Recuérdese, según datos facilitados de forma oficial recientemente, que el número de soldados que tomaron la decisión de suicidarse (es la clave de la película) antes de entrar en un combate que ya preveían como de gran catástrofe, casi superaban (alrededor de 250) las bajas a los muertos por enfrentamiento, que no pasaron de 300. Todo un síntoma, todo un reflejo de una situación de alto grado dramático y que conmocionó —y todavía conmociona, que la herida fue profunda y fue enorme— a nivel mundial. Aires, vientos de guerra, azotaron un mundo siempre en permanente estado de crisis. Un inquietante fantasma recorrió con

fuerza, con brío, los continentes. Quizá habría que remontarse a la crisis de los misiles en Cuba, en épocas de Kennedy y Kruchev, por efecto comparativo. Desde entonces la humanidad no había tenido un sentimiento de temor ante el posible desarrollo de un enfrentamiento a gran escala.

Una posible e hipotética tercera guerra mundial apareció de súbito y por sorpresa en escena. La suerte de la guerra se decidió en la mar, donde se produjeron los enfrentamientos que conmocionaron a la opinión pública mundial: el torpedeamiento y hundimiento del viejo crucero argentino *Belgrano* por un submarino británico, el hundimiento de la fragata británica *Sheffield* por un misil Exocet disparado por un avión naval argentino y el desembarco anfíbio británico en el estrecho de San Carlos. Alrededor de estas circunstancias, pegado a la realidad, una realidad que vivió y sufrió en sus propias carnes —no en vano su director fue soldado y activo participante en la contienda—, Tristán Bauer cuenta, con fulgor, derroche narrativo y gran estallido final, algunas de sus experiencias a lo largo de la Guerra de las Malvinas.

Uno de los elementos a considerar, y de importancia notable, en *Iluminados por el fuego* radica en que por vez primera creadores argentinos, en este caso gentes del cinema, y de manera abierta y valiente, trataron un espinoso y difícil tema que tanto afectó a su propia sociedad más de veinte años atrás, durante los cuales el país, tras la caída de la dictadura, continuó viviendo en la prác-

tica sobre el filo de la navaja en medio de enfrentamientos políticos, hasta poder asumir y confirmar un sistema democrático que para todos fuera una firme, sólida realidad. La prensa y amplios sectores de la opinión pública fueron recuperando la libertad de expresión a la hora de tocar todos los temas posibles, hasta ahora prohibidos por la censura. Pero, y por diversos motivos, el tema de la Guerra de las Malvinas, aunque nunca de forma oficial, quizá porque su final no fue especialmente glorioso, fue similar al de los Estados Unidos con la Guerra del Vietnam, que tuvieron que pasar los años para que Hollywood, siempre atento a las guerras para filmarlas, pudiera llevar a la pantalla el conflicto vietnamita. El mito, el tabú lo rompió Francis Ford Coppola al rodar *Apocalipsis now*. Bajo estos parámetros y quebrando una ley no escrita, Tristán Bauer traslada a la pantalla el tema por vez primera en la historia. «Así, *Iluminados por el fuego* — escribe el crítico cinematográfico Nando Salvá— es más valiosa como testimonio que como drama, como homenaje a los muertos en las islas y a los que volvieron a casa entre rechazos o indiferencia».

Alrededor de este espíritu que planea a través de la película, Tristán Bauer, bajo el férreo soporte de un

guión muy bien escrito por Gerard Mondarix, dirige en todo momento la película con autoridad. Lleva el tema hasta lo más profundo, pese a los peligros que ello supone, de un conflicto que traumatizó a parte de una juventud que de manera inesperada se vio envuelta en una guerra que ya desde un principio no tenía apenas futuro. De antemano, fue público y notorio, la guerra estaba perdida por parte de Argentina. Llevados por el deseo de ir desesperadamente en búsqueda de la verdad —o, al menos, su verdad, todo hay que decirlo— los autores de la película no dudaron en llevar las cosas hasta sus consecuencias últimas, filmando en los escenarios naturales donde ocurrieron los trágicos acontecimientos.

Iluminados por el fuego se beneficia, en algunas extraordinarias secuencias rodadas con pulso y energía, del género bélico tan tradicional y clásico en los anales de la historia de la cinematografía. Pero también los actores principales estuvieron a la altura de la calidad y el talento del director y guionista. Y así sus intérpretes, Gastón Pauls, Hugo Carrizo, César Albarracín y, cerrando el reparto, la actriz Virginia Innocenti, ofrecen un riguroso recital ante las cámaras.

Toni ROCA



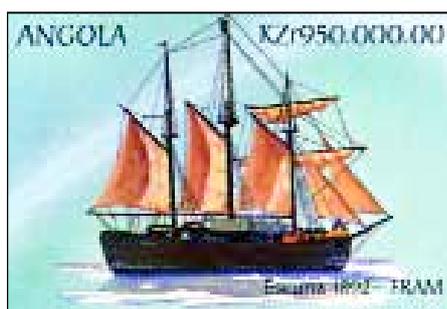
Despedida en la Comandancia Naval de Huelva de la Hermandad del Rocío antes de empezar el Camino, año 2005. (Foto: F. Pérez Carrillo de Albornoz).



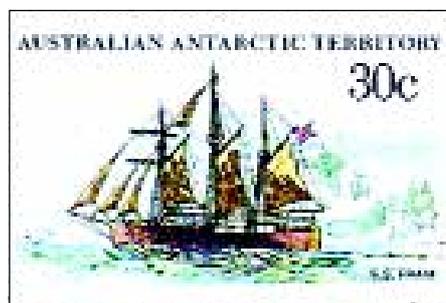
EL *FRAM*. UN BARCO POLAR CARGADO DE HISTORIAS

Los Polos

Los Polos terrestres están de moda. Todo el mundo habla de ellos, de sus hielos, sus reservas de agua, su capa de ozono, su biología, sobre todo marina, etc. Se exploran sus dominios. Se ha navegado bajo los hielos del Ártico. Se han establecido bases científicas en la Antártica, como las españolas «Juan Carlos I» y «Gabriel de Castilla», desde las que todos los años se llevan a cabo exploraciones y estudios de todo tipo, junto con



El *Fram*. Angola.



El *Fram*. Territorios antárticos de Australia.

investigaciones realizadas por buques oceanográficos, como los españoles *Hespérides*, *Las Palmas* y otros. Los Polos son también motivo para una gran cantidad de elementos filatélicos — sellos, matasellos especiales, marcas postales, sobres, etc. — que han dado lugar a una rama específica de la filatelia, que es la «Filatelia Polar». Estos estudios, bases, y sellos son posibles gracias al camino que en su momento abrieron los pioneros de las exploraciones polares, entre los que se encuentra un pequeño barco que aún hoy

LA MAR EN LA FILATELIA

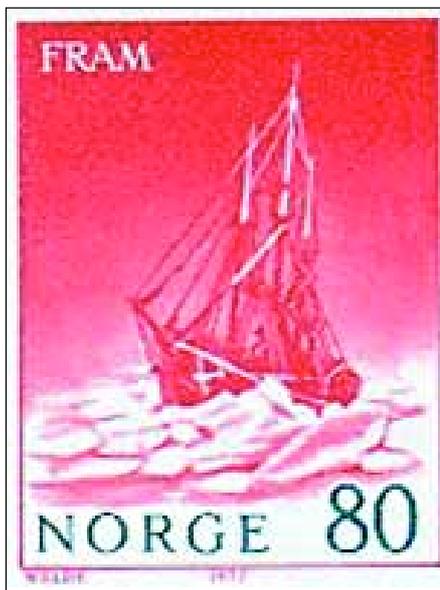


Nansen y el *Fram*. Umm al Qiwayn.

vive: el *Fram*, declarado museo en 1916, hace 90 años. Un barco que por su larga historia y grandes proezas, de vez en cuando aparece en sellos de correos de diferentes países, para traer a nuestra memoria la gloria de viejas hazañas ocurridas en el Polo Norte y en el Polo Sur a finales del siglo XIX y principios del XX.

El *Fram* y sus orígenes

El *Fram* fue botado en 1892, tuvo una larga historia en las exploraciones polares, y hoy se conserva como museo en las afueras de Oslo. Es un velero viejo, achaparrado y feo, con un casco de aspecto pesado y formas muy redondeadas, sin la gracia ni la elegancia de los veleros tradicionales. Más parece un patache construido por un aficionado sin grandes conocimientos de ingeniería naval que un barco digno de ser la joya de aquel



El *Fram*. Noruega.

museo. Y sin embargo es el eje central del museo que nació a su alrededor. Y es una obra maestra de la ingeniería naval de su tiempo, pues fue un barco perfectamente diseñado para aguantar las presiones de los hielos y permitir la vida a bordo sin problemas por periodos de tiempo muy prolongados.

El barco debe su existencia al explorador, científico y humanista noruego Fridtjof



Nansen, Amundsen y el *Fram*. Noruega.



La Antártida, otro de los escenarios de las correrías del *Fram*.



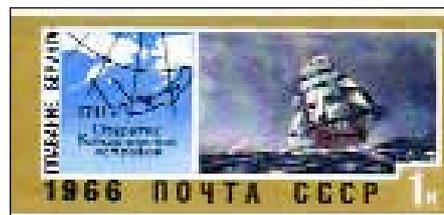
El barco polar *Fram*.

Nansen, que en 1882 participó en un viaje al Ártico a bordo del *Viking*, para estudiar los vientos, corrientes marinas, biología, hielos, etc. Pero fue la posible procedencia de unos trozos de madera a la deriva lo que atrajo su atención. Cuando más tarde aparecieron en Groenlandia restos del barco americano *Jeanette*, que había naufragado en 1879 cerca de las islas de Nueva Siberia, Nansen llegó a la conclusión de que los maderos y restos del naufragio habían sido arrastrados por una corriente marina ártica que, partiendo de Siberia, debía de pasar por el Polo Norte para luego dirigirse hacia el Sur, hacia Groenlandia.

Convencido de su teoría, en 1888 decidió poner en práctica su idea de meterse con un barco en los hielos del Ártico y dejar que lo apresaran, para ser arrastrado por las corrientes, pasar a la deriva por las inmediaciones del Polo Norte y demostrar la existencia de corrientes que iban de Siberia a Groenlandia pasando por el Polo. Para ello decidió cons-

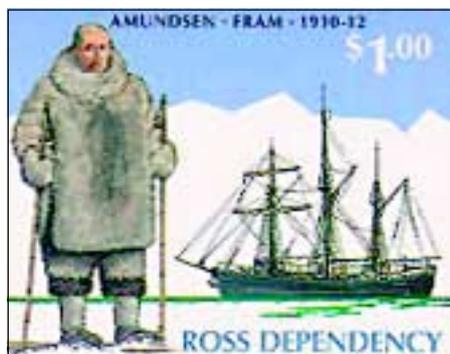
truir un barco pequeño y muy fuerte, que resistiera las grandes presiones del hielo. Debía reunir los requisitos necesarios para que el hielo lo empujara hacia arriba asegurándole la supervivencia y operatividad, en lugar de colapsarlo con fuertes empujes laterales que pudieran averiarlo, aplastarlo y hundirlo.

El barco fue construido por Colin Archer, astillero famoso por sus excelentes barcos de salvamento. Su botadura en Larvik tuvo lugar



El Ártico, uno de los escenarios de las aventuras del *Fram*.

LA MAR EN LA FILATELIA



Amundsen, con el *Fram*. Dependencia de Ross.

en 1892. Era un pequeño «acorazado» de madera, preparado para aguantar largas temporadas entre fuertes hielos gracias a su casco de 70 centímetros de espesor, con tres forros, de los que los dos interiores eran de madera de roble, con refuerzos de hierro a proa y popa. De 34 metros de eslora y unas 400 toneladas de registro bruto, además del aparejo de goleta de tres palos, contaba con una máquina auxiliar de vapor de 220 CV que le permitía dar de seis a siete nudos, y disponía de un pequeño molino de viento para generar electricidad. Las formas redondas del casco, sin ningún tipo de apéndices — ya que incluso el timón y la hélice eran izables —, no proporcionaban ningún punto de agarre a los hielos, que simplemente empujarían al barco hacia arriba sin dañarlo. La cámara y los camarotes eran acogedores, cálidos y confortables, equipados con una buena biblioteca, juegos y música, para facilitar la vida y hacer más llevaderas las largas permanencias a bordo.

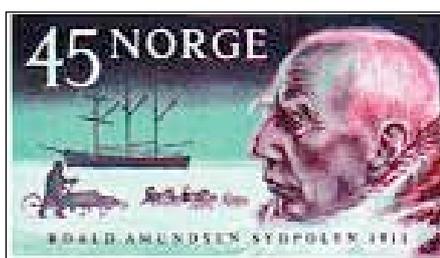
Primera expedición, 1893-1896

Nansen inició en 1893 la primera expedición por el Ártico con el *Fram*, que en junio de aquel año partió de Noruega con 12 hombres a bordo y víveres para cinco años. Tras dejar atrás las costas noruegas, el barco arrumbó al este a lo largo de las costas de Siberia. En cuanto se vio rodeado de hielos izó el timón y la hélice, que quedaron

estibados en su interior, y comenzó a derivar hacia el oeste. Pero el avance era muy lento, y no llevaba al barco a pasar por las cercanías del Polo, por lo que Nansen decidió intentar alcanzar el Polo Norte con trineos, perros y esquís, y el 14 de marzo de 1895 inició la aventura en compañía de uno de sus más fornidos compañeros, Hjalmar Johansen. Las condiciones de su viaje fueron mucho peores de lo que habían calculado, por lo que cuando tras arduos esfuerzos alcanzaron los 86° 14' norte —a donde nadie había llegado antes— dieron la vuelta e iniciaron el regreso. Se dirigieron al sur sin tratar de encontrar el barco, internaron en una cabaña construida por ellos mismos, y en junio de 1896 se encontraron por casualidad con la expedición inglesa mandada por Jackson. Dos meses después, el 13 de agosto de 1896, desembarcaban sanos y salvos en un puerto noruego, justo el mismo día en que el *Fram* se veía libre de los hielos e iniciaba su primer día de navegación tras tres años de estar inmovilizado. El *Fram* fondeó en un puerto noruego a la semana siguiente dando por finalizada su primera expedición, en la que demostró que el Ártico es un océano muy profundo, y confirmó la existencia de la corriente oceánica polar de este a oeste.

Segunda expedición, 1898-1902

Dos años después, el *Fram* emprendía un nuevo viaje para intentar explorar la parte norte de Groenlandia. Al frente de la expedición iba Otto Sverdrup, que había sido compañero de Nansen en el viaje anterior, y



Amundsen, con el *Fram* y trineos de perros en la Antártida en 1911. Noruega.

más tarde se había quedado al mando del *Fram* cuando Nansen intentaba alcanzar el Polo Norte. Esta vez los hielos no permitieron al barco pasar al norte del angosto estrecho que separa a Groenlandia de la Tierra de Ellesmere, por lo que desde el 1898 al 1902 permaneció fondeado en diferentes lugares de las costas de dicha Tierra de Ellesmere, desde donde los exploradores llevaron a cabo muchas expediciones en trineo a lugares desconocidos, para cartografiarlos y estudiarlos. Durante todo aquel tiempo recorrieron unos 8.000 kilómetros, cartografiaron un archipiélago de unos 200.000 kilómetros cuadrados y recogieron gran cantidad de datos científicos.

Tercera expedición, 1910-1912

El *Fram* realizó su tercera expedición bajo el mando del noruego Roald Amundsen, que en 1897 había acompañado a Gerlache en su expedición a la Antártida a bordo del *Bélgica*, y más tarde había realizado su propia expedición al Ártico a bordo del *Gjoa*. La idea de Amundsen en esta nueva expedición era en parte la misma que Nansen había intentado en 1893: tratar de pasar sobre el Polo Norte con un barco a la deriva prisionero de los hielos. Conocedor de las grandes cualidades del *Fram*, lo pidió prestado a Nansen, que generosamente cedió el barco para la nueva aventura. Pero en 1909, al saber que Peary había alcanzado el Polo Norte, Amundsen cambió de planes sin decirlo a nadie, con la idea de alcanzar el Polo Sur. Salió de Noruega en agosto de 1910, y sólo comunicó sus intenciones a sus hombres tras la recalada en Madeira para hacer víveres. En enero de 1911 el *Fram* fondeó en la bahía de las Ballenas, en la Antártida. Amundsen estableció inmediatamente su campamento y comenzó los preparativos para el asalto al Polo Sur, que conseguía en diciembre de aquel año. Mientras tanto, el *Fram* llevó a cabo investigaciones científicas y oceanográficas y llegó a los 78° 41' sur, con lo que se convirtió en el barco que hasta aquel momento había estado más cerca de ambos polos.



Nansen, el *Fram* y trineos de perros en 1895. Rusia.

El *Fram* hoy

El barco regresó en 1914 a Noruega, donde en 1916 una comisión de marinos acordó hacer todo lo posible para conservarlo, siendo uno de los más fervientes defensores de esta idea el jefe de la segunda expedición del *Fram*, Otto Sverdrup. El barco fue llevado en 1919 a unos astilleros para su reparación y puesta a punto, y en 1935 regresó a Oslo, su actual emplazamiento. A su alrededor se levantó un museo, que entre 1990 y 1992 fue ampliado para recoger grandes exposiciones permanentes sobre las diferentes exploraciones polares, y en 1996, en el centenario del regreso del barco de su primera expedición, el museo recibió nuevas mejoras.

Además de la fundación del museo *Fram* y sus ampliaciones y mejoras, las expediciones del barco han sido conmemoradas con diversos actos, exposiciones, acuñaciones de monedas y emisiones de elementos filatélicos en los que aparece el barco o alguno de los componentes de sus exploraciones, entre ellos, sellos de correos de su país, Noruega, y de otros países, como Angola, Australia, Emiratos Árabes, Hungría, Rusia, territorios antárticos, etcétera.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



MARINOGRAMA NÚMERO 415

Por TAL

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

El faro del fin del mundo. Julio Verne (1)

DEFINICIONES

P a l a b r a s

- A.— Constr. Nav.: Dar forma de balandro o balandra
- B.— Arq. Nav.: Embarcación menor y sin quilla, construida de una sola pieza o tronco de un árbol.
- C.— Arq. Nav.: Herramienta usada por los carpinteros de ribera para dirigir niveles, tomar el ángulo de las cubiertas, marcar las alturas de los picaderos, etc. (antes de la llegada del láser, claro)
- D.— Pesca: Nombre que se da al calimote en ciertos países (el calimote es un corcho grande, usado como flotador en ciertas artes de pesca).

10
29
52
71
91
27
47
101
17
57

24
43
81
26
83

73
5
44
80
33
7
103
93

6
38
45
105
96

(1) La aventura narrada por Julio Verne en su obra *El faro del fin del mundo* está ambientada en el realmente llamado *Faro de San Juan de Salvamento*, construido en el año 1884 en la isla de los Estados, en la Tierra de Fuego, Argentina. Éste iluminó a los navegantes del mar Austral hasta el año 1902, en que fue sustituido por otro situado en la isla Observatorio.
En el año 1997 los restos del faro fueron trasladados a Ushuaia, en donde, sobre ellos, se reconstruyó totalmente, bajo la dirección del Servicio Hidrográfico de la Armada Argentina.

DEFINICIONES

Palabras

E.— Arq. Nav. y Man.: Extremo muy delgado de una antena, cangreja o de las vergas de mesana	3 48 9 23
F.— Man.: Colocar un buque muy cerca de otro o de un muelle, de modo que su costado los toque o casi llegue a tocarlos	102 92 40 4 49 63 74 39
G.— Biogr.: Capitán general de la Flota de Indias, natural de Calatayud, murió en Veracruz en 1671. Actuó en defensa de Cádiz en 1625 cuando fue atacada por los ingleses	75 1 37 41 65 94 85
H.— Biogr.: Teniente general de la Armada española, cordobés, murió en Madrid en 1783. Tomó parte en la conquista de Sicilia, formó parte de las escuadras de Rodrigo de Torres y Cornejo. Al final de su carrera fue nombrado virrey del Reino de Granada	82 72 46 28 50
I.— Biogr.: Explorador y conquistador español del siglo XVI. En 1508 fue nombrado para la gobernación de Panamá. Fernández de Encina y Ojeda le plantaron cara y le impidieron desembarcar en Santa María la Antigua	18 36 14 34 88 86 76
J.— Tact.: Conjunto de buques homogéneo que pueden acometer una acción determinada, empleando coordinadamente sus esfuerzos, en el tiempo y en el espacio	59 90 54 78 104 95
K.— Man.: Cabo corto que, hecho firme por sus chicotes, sirve para limitar en un sentido, de otro cabo, amarre, etcétera	51 42 25 87 79
L.— Hidr. Plano o nivel de referencia en las cartas náuticas	68 98 8 13
M.— Arq. Nav.: Nombre dado en la Edad Media a toda embarcación de gran porte que empleaba sólo vela y era muy redonda (la relación de manga a eslora era de 1 a 3)	84 30 20 21
N.— Nav.: Marinero de guardia en un puesto destacado para explorar el horizonte	11 32 62 100 31
O.— Hidr.: Puerto fluvial español, de los pocos que sigue teniendo ayudantía de Marina	66 15 16
P.— Biol.: Los grandes fondos marinos, a partir de 6.000 metros de profundidad. Su fauna es más pobre que la abisal	53 19 97 67 2
Q.— Hist.: Uno de los acorazados japoneses que integraban la flota del almirante Nagano durante el ataque a Pearl Harbor	69 70 56 77
R.— Astr.: Constelación boreal de la Vía Láctea, al oeste de Pegaso y al sur de Cisne; a ella pertenece la brillante estrella Altair	61 22 89 12 64 55
S.— Geogr. e Hidr.: Nombre que se da en América a toda gran montaña cuya cima no es horizontal ni quebrada (es muy famosa la de Río de Janeiro)	99 58 60



IN MEMORIAM

Contralmirante José Sierra Campos

Al entrañable Pepe Sierra, en la seguridad de que allá dónde se encuentre ha alcanzado, por fin, el horizonte hacia el que tantas veces navegó tratando de llegar y desentrañarlo...

Hace apenas unas pocas semanas que se nos marchó un hombre... quizá, en los días en que vivimos, sería suficiente para definirlo como lo que era: un hombre bueno, inteligente, tranquilo, reposado, amigo de sus amigos, enamorado de su carrera y, sobre todo, de la mar: de todas las mares y en especial de esa mar mediterránea y cartagenera por la que tantos días navegó, en solitario, a bordo de su pequeño velero. Realmente no navegaba sólo, pues, creyente hasta lo más profundo de su ser, siempre andaba en buenas compañías... aunque estuviera sólo.

El día 15 de enero del año 2000, la Promoción 354 —antes 40— del Cuerpo General de la Armada cumplía su cincuenta aniversario de ingreso en la Escuela Naval. Liderados por el contralmirante Pepe Sierra algunos componentes de esta promoción, con residencia en Cartagena, decidieron organizar y celebrar, por lo particular, tal efeméride. Asistieron, además del almirante Sierra, sus compañeros los capitanes de navío Laencina, Dodero, Sánchez de Toca, Casado y capitán de corbeta López-Cerón.

Un grupo de oficiales, ajenos a dicha promoción —almirante Múgica, coronel del Cuerpo de Máquinas Naranja, capitán de fragata Pardo Suárez, ingeniero Arturo Espa y el que suscribe, fuimos invitados a asistir a la celebración de los actos que, con tal motivo, se habían programado.

Ésta es la razón por la que puedo contar, en primera persona, cuanto de emocionante y entrañable sucedió aquel día. Fue una mañana verdaderamente inolvidable; el beso a la bandera de España al finalizar la Santa Misa, la Salve Marinera, el Himno de la Escuela Naval. el reencuentro con los duros guiones de los largos y pesados remos del nueve metros —aquellos remos que los brigadieres nos felicitaban si éramos capaces de romperlos—, el homenaje, arrojando una corona de flores a la mar, por los compañeros de promoción que se habían adelantado en el camino hacia ese horizonte, lejano, que todos hemos de cruzar algún día y, por último, la ofrenda floral al Cristo de La Algameca.

Desconocía la historia del Cristo de La Algameca que, según me contaron, fue fundido en el ramo de Ingenieros del Arsenal de Cartagena con metal procedente del motor de un torpedo —lanzado por un submarino alemán contra el crucero *Miguel de Cervantes*



durante la Guerra Civil— localizado y recuperado de entre las redes de un pesquero español que lo entregó a la Armada, y fue, posteriormente, depositado en la Escuela de Armas Submarinas de La Algameca.

En la Estación Naval de La Algameca existía —situada en el cruce de tres caminos— una talla, de un Cristo crucificado que se «resguardaba de la intemperie...» en un pequeño cobertizo de madera sostenido por un tronco.

La idea de reemplazarlo, en cuanto las circunstancias y el presupuesto lo permitieran, que bullía en la cabeza del entonces segundo jefe de la Estación, capitán de corbeta Doder García de Tudela, y la sugerencia del capitán de corbeta Sierra Campos, jefe de Estudios de la Escuela de Armas Submarinas, de aprovechar el bronce del torpedo alemán para fundirlo, fructificaron en la realidad del magnífico Cristo, en bronce, que aquel día tuvimos ante nuestros ojos.

Pero nada mejor para conocer la historia de ese Cristo que leer las sencillas y sentidas estrofas del verso que le dedicó Pepe Sierra al Crucificado. Cualquiera que viera aquella mañana a aquellos hombres —casi ancianos, bajo el criterio de antaño...— escuchando, serios y emocionados, a otro que, con tanta fe como firmeza, elevaba una oración en verso al Altísimo, pensaría que aquella escena no podía ser real, que correspondía a tiempos pretéritos...

Aquella mañana, aquellos versos —sentidos, sencillos y sin más métrica que la que enseña la fe...— que se elevaban al cielo en un silencioso y solitario cruce de caminos, tenían la fuerza y el desgarró de una saeta en Semana Santa...

AL CRISTO DE LA ALGAMECA

¡Oh, Cristo de La Algameca!,
hecho imagen de metal,
que fundieron nuestras manos...
en un taller artesanal
De un metal recuperado
de los fondos de la mar,
perteneciente a un torpedo
que en guerra se fue a lanzar,
contra el Crucero *Cervantes*,
con el que fue a tropezar...
Murieron algunos hombres
por la explosión tan brutal,
dibujando aquella escena
un gran odio fraternal...
Y ahora con tu mensaje,
dices a la humanidad,
que transformar MUERTE en VIDA,
es posible realizar...

Basta sólo te miremos,
en esa cruz de metal,
con tus brazos extendidos,
dispuestos para abrazar,
contemplando bien la escena
en este bello lugar,
dispuestos a obedecerte
sintiendo fraternidad.
¡Oh, Cristo de La Algameca!
te venimos a adorar,
estos marinos ya viejos,
no en ilusión, sí en edad,
con la intención de entregarte,
a cambio de cuanto das,
nuestros cuerpos con sus almas,
y nuestra experiencia de mar,
para crear ya en la tierra
tu Gran Reino Celestial.

Pepe Sierra, almirante Sierra Campos, amigo y compañero: estamos seguros de saber dónde te encuentras y, por ello, te pedimos que nos reserves «un punto de amarre» en ese muelle en el que tú ya has atracado y en el que nosotros esperamos merecer atracar algún día.

B. CH. de T.



Consejo Superior de la Armada celebrado en Madrid el pasado 3 de febrero en el Cuartel General de la Armada. (Foto: ORP, Armada).



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

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

Por otra parte, el buque auxiliar *Martín Posadillo* transporta material del Ejército de Tierra y Armada para contribuir al sostenimiento de la operación ALTHEA (CHARLIE-SIERRA) y JOINT ENTERPRISE (SIERRA-KILO). Salió de Cartagena el día 16 de enero y realizó escalas en Valencia (17 de enero), Ploce (24-26 de enero), Telasónica (1-5 de febrero), Malta (9-11 de febrero) y Valencia (15 de febrero).

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



FIMEX-H, reparto de ayuda humanitaria en Ouanaminthe. (Foto: Cap. V. Gonzalvo).

NOTICIARIO



Buques de la SNMG-2. (Foto: C.º 1.º (HAM) J. Romar Gasalla).

presencia y apoyo a autoridades locales y organizaciones no gubernamentales (ONGs), encaminados a proporcionar seguridad y asistencia sanitaria a la población local.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (15 de enero-15 de marzo).—En la operación participan las fragatas *Aliseo* (IT) (CTG), *Gediz* (TU) y *Bozcaada* (TU); los patrulleros *Infanta Cristina* (SP), con un equipo de Infantería de Marina a bordo para Force Protection) y *Simitzopulos* (GR), y el submarino *Giulano Prini* (IT). El patrullero *Infanta Cristina* se integró en la agrupación el pasado día 15 de enero en Souda (Grecia). El buque salió de Souda el pasado día 26 para un periodo de patrulla hasta el día 29, que entró en el puerto de Aksaz (Turquía). Posteriormente el día 31 salió de nuevo para realizar otro periodo de patrulla.

Agrupaciones permanentes

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

Las unidades que forman esta agrupación salieron de Rota el pasado día 23 y efectuando con un periodo de adiestramiento del 23 al 19 de enero. A continuación realizaron tránsito al puerto de Tarento (Italia), donde solicitaron escala del 3 al 6 de febrero. Por su parte, el petrolero *Marqués de la Ensenada* regresó a Rota debido a la contaminación de la caja de engranajes de la reductora.

Standing NFR Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—La agrupación está compuesta por los cazaminas *Aliakmon* (GR) (CTG), *Fuida* (GE), *Turia* (SP), *Evropi* (GR), *Viaregio* (IT) y *Edremit* (TU).

El cazaminas *Turia* salió el día 28 del puerto de Augusta (Italia) para reunirse con el resto de la agrupación el día 29 en el golfo de Tarento para participar en el PASSEX con ITMARFOR (30 de enero-5 de febrero). A continuación la agrupación inició tránsito al puerto de Kerkira (GR), donde realizó una escala del 8 al 10 de febrero.

Ejercicios

PASSEX SP/GE (2 y 7 de febrero).— Los patrulleros *Infanta Elena* y *Atalaya* realizaron ejercicio de oportunidad con la fragata alemana *Liebeck*, realizando la *Infanta Elena* LINKEX-NAVCOMEX el día 2 de febrero, y el patrullero *Atalaya* SURFEX el día 7 de febrero.

Adiestramientos

Castilla (16 de enero-3 de febrero).— Calificación Operativa (CALOP). Efectuó actividades y ejercicios en la mar y en puerto para la certificación del nivel de alistamiento «A2» como buque anfibio y «A1» como buque de mando. Se desarrolló en la base naval de Rota y aguas del golfo de Cádiz.

Blas de Lezo y Álvaro de Bazán (30 de enero-3 de febrero).— Adiestramiento de escuadrilla. Realizaron ejercicios para incrementar el nivel de adiestramiento colectivo básico de acuerdo con el plan de preparación de la flota. También realizaron colaboraciones con las Escuelas Antonio de Escaño y Escuela Naval Militar, pruebas sonar y pruebas de equipos con helicóptero *SHL*.

UEBC (30 de enero-3 de febrero).— Realizó ejercicio de adiestramiento básico con objetivo de aumentar el grado de adiestramiento en misiones de Guerra Naval Especial (GNE) necesario para alcanzar la capacidad operativa «1».



SNMCMG-2 en formación *Arrow*. (Foto: C.º 1.º (HAM) J. Romar Gasalla).



Australia

Entrega de nuevas unidades.—El último trimestre de 2005 ha sido especialmente provechoso para la Marina australiana, al incorporar tres nuevas unidades a su Flota. En primer lugar, la séptima fragata de la clase *Anzac*, la *Toowomba*, penúltima de la serie, ya que sólo falta por entrar en servicio la octava y última, *Perth*, para que esta serie de fragatas tipo Meko 200 sea completada.

Además, dos patrulleros de la clase *Armidade*, los *Larrakia* y *Bathurst*, se han unido al primero de la serie de 12 unidades, habiendo entrado el *Armidade* en servicio en enero del pasado año. Los nueve restantes, *Bundaberg*, *Albany*, *Pirie*, *Maitland*, *Ararat*, *Launceston*, *Wollongong*, *Childers* y *Broome*, serán recepcionados por la Royal Australian Navy entre 2006 y 2008.

En contrapartida, fueron dados de baja la fragata lanzamisiles *Canberra*, del tipo *Perry*, y los patrulleros *Cessnock* y *Gawler*, del tipo *Fremantle*.

Chile

Programa de fragatas.—Después de haber comprado en 2003 la fragata británica *Sheffield*, rebautizada *Almirante Williams*, la Marina chilena prosigue su programa de adquisición de buques de ocasión para reemplazar a sus unidades más antiguas de la clase *County* y *Leander*. Así, para sustituir a los

dos destructores clase *County*, compró en marzo de 2004 a la Marina holandesa las fragatas lanzamisiles *Jacob Van Heemskerck* y *Witte de With*, rebautizadas *Almirante Latorre* y *Capitán Prat*, y las fragatas *Tjerk Hiddes* y *Abraham Van der Hulst*, actuales *Almirante Riveros* y *Almirante Blanco Encalada*.

Por último, otras tres fragatas británicas del Tipo 23, las *Norfolk*, *Marlborough* y *Grafton*, fueron adquiridas tras un largo periodo de negociaciones, bautizándolas con los nombres de *Almirante Cochrane*, *Almirante Condell* y *Almirante Lynch*, que serán entregadas sucesivamente en 2006, 2007 y 2008 para reemplazar a las tres *Leander* chilenas.

Corea del Sur

Botadura de un buque anfibio.—Los astilleros Hanjin de Pusan han botado el primer buque de asalto anfibio de la Marina surcoreana, el *Dokdo*, cuya entrada en servicio se prevé para el año 2007. El inicio de la construcción de un segundo buque de este tipo está previsto para este año, para ser entregado en el año 2010, existiendo también una opción para construir una tercera unidad.

El *Dokdo*, de 19.000 t, es del tipo *LPH*, tiene 200 m de eslora y 30 de manga, con una cubierta de vuelo corrida de proa a popa de forma similar a la clase *Mistral* francesa, con una isla a estribor. Su dique puede albergar dos LCAC para el asalto anfibio, pudiendo

alojar hasta 720 infantes de marina y 448 personas de dotación.

Estados Unidos

Revisión Cuatrianual de la Defensa. — La QDR o Revisión Cuatrianual de la Defensa, hecha pública en 2006, favorece a la Marina norteamericana y ordena una mayor presencia en el Pacífico, con seis portaaviones basados en puertos de este océano y el 60 por 100 de los submarinos, es decir, unas 30 unidades. Esto implica que el portaaviones nuclear *George Washington*, que deberá pasar de la Flota del Atlántico a Yokosuka en Japón para reemplazar la baja del USS *Kitty Hawk* en el año 2008, no tendrá un sustituto en Norfolk.

Esta QDR reafirma el informe de la Marina estadounidense, en el que se especifica el número de 11 portaaviones para alcanzar los objetivos marcados, pese a que el Congreso mantiene el número de 12 como el mínimo para poder soportar dos conflictos en escenarios diferentes al mismo tiempo.

En cuanto al ámbito de la fuerza submarina, la QDR recomienda mantener el ritmo de

construcción de dos SSN o submarinos de ataque nucleares al año no más tarde del 2012, y a un costo de 1.800 millones de euros por unidad.

Por último, la QDR recomienda reestructurar el programa del *Joint Unmanned Combat Air System* (JUCAS) y diseñar un UAV basado en portaaviones y reaprovisionable en vuelo.

Entra en servicio un nuevo destructor. — El último destructor de la clase *Arleigh Burke*, el USS *Forrest Sherman*, fue entregado a la Marina estadounidense el 28 de enero en la base aeronaval de Pensacola, Florida. El nuevo buque honra la memoria del almirante Forrest Percival Sherman, que fue jefe de Operaciones Navales de noviembre de 1949 hasta su muerte en julio de 1951. Aviador naval en la Primera Guerra Mundial, sirvió a bordo del portaaviones *Lexington*, mandando posteriormente una escuadrilla a bordo del *Saratoga*. En la Segunda Guerra Mundial tomó el mando del portaaviones *Wasp*, siendo hundido por un submarino japonés en el Pacífico.

El USS *Forrest Sherman* desplaza 9.200 t y tiene una dotación de 383 personas, siendo



NOTICIARIO

construido por los astilleros de Northrop-Grumman Ship Systems, haciendo el número 48 de los 62 destructores clase *Arleigh Burke* autorizados por el Congreso.

Nuevo jefe del servicio de guardacostas.—El vicealmirante Thad Allen, que en septiembre de 2005 captó la atención mundial al tomar el mando de la operación federal para paliar los efectos del huracán *Katrina* en el golfo de México, ha sido nombrado por el presidente Bush comandante del USS Coast Guard.

Allen se ganó el aprecio del Gobierno norteamericano al reemplazar a Michael Brown, director de la Agencia Federal de Manejo de Emergencias (FEMA) y responsable del auxilio a las víctimas del *Katrina*. Cuando por su ineficiencia Brown fue cesado en sus funciones por Bush, Allen asumió sus funciones con total eficacia organizando el socorro a las víctimas de forma ordenada e iniciando los trabajos de reconstrucción. Allen, que será ascendido al empleo superior, reemplazará en mayo al almirante Thomas Collin.

Construcción del segundo LCS.—El 19 de enero tuvo lugar la ceremonia de puesta de quilla en Mobile, Alabama, del segundo Buque de Combate Litoral o LCS. Este prototipo será construido con el casco de trimarán, diseñado por General Dynamics Bath Iron Works, que deberá finalizar el buque en otoño de 2007. A su vez los astilleros de Lockheed Martin están desarrollando el otro prototipo con un diseño diferente, el USS *Freedom*, que deberá igualmente ser entregado a comienzos de 2007.

Bautizado un nuevo destructor.—El destructor más moderno de la Marina norteamericana llevará el nombre del vicealmirante James Bond Stockdale (1923-2005), en recuerdo del legendario líder de los prisioneros de guerra en Vietnam.

Stockdale fue el prisionero de mayor rango capturado por el Vietcong durante la guerra del Vietnam. En reconocimiento a su sacrificio le fue concedida la Medalla de Honor en 1976, después de pasar más de siete años prisionero en la tristemente famosa

prisión de Hanoi Hilton. En adición a la Medalla de Honor, Stockdale tenía otras 26 cruces y recompensas, incluyendo dos Corazones de Púrpura y cuatro Estrellas de Plata.

El USS *Stockdale* pertenecerá a la variante IIA de la clase *Arleigh Burke*, incorporando un hangar al diseño original para poder llevar en permanencia dos helicópteros SH-60B/R LAMPS MkIII.

Completada la primera reconversión de un SSBN.—El primero de los cuatro submarinos clase *Ohio* reconvertidos de SSBN a SSGN, para poder llevar misiles de crucero en lugar de 24 misiles balísticos Trident, fue entregado el 9 de enero a la Marina norteamericana.

El USS *Ohio*, primero de la serie pasará a continuación al centro de adiestramiento de St. Marys, donde su dotación aprenderá a lanzar misiles de crucero Tomahawk. La reconversión ha costado 1.200 millones de euros y ha sido realizada en el arsenal de Puget Sound en Bremerton, estando previsto que el USS *Michigan*, segundo de la serie, sufra el mismo proceso, seguido a continuación por el USS *Florida*, que será modificado



USS *Ohio*.

en el arsenal de Norfolk, al igual que el USS *Georgia* el próximo año. Tanto el *Ohio* como el *Michigan* estarán basados en Bangor, mientras que el *Florida* y *Georgia* lo estarán en Kings Bay.

Cada submarino reconvertido llevará 154 misiles de crucero Tomahawk, más del doble que los SSN actuales, y 66 efectivos de operaciones especiales. Los SSGN con 20 años de servicio han sufrido también una modernización de media vida.

Entra en servicio el LPD San Antonio.—El primer buque de la nueva clase de LPD, el USS *San Antonio* (LPD-17), entró en servicio el 14 de enero en la estación naval de Inglesides, Texas. Presidió la ceremonia el ex presidente de los Estados Unidos, George H. W. Bush.

Construido por los astilleros de Northrop Grumman Ship Systems, el *San Antonio*, de 25.000 t, tiene una dotación de 360 personas y puede alojar hasta 800 *marines*. Primero de una nueva clase de buques anfibios, los 12 buques que compondrán esta serie reemplazarán a cuatro clases de buques anfibios: *LPD 4*, *LSD 36*, *LST 1179* y *LKA 113*, que han llegado o están llegando al final de su vida operativa.

Este nuevo *LPD* incorpora un avanzado sistema de mando y control y mayor capacidad de carga, que incluye los *LCAC*, el avión *Osprey* (MV-22) y el nuevo *Expeditionary Fighting Vehicle* de Infantería de Marina.

Finlandia

Entra en servicio un nuevo patrullero.— Los astilleros Aker de Rauma han entregado a la Marina finlandesa su tercer patrullero lanzamisiles de la clase *Hamina*, el *Hanko*. La nueva unidad está equipada de un nuevo sistema de combate y equipos electrónicos, que ya fueron probados en el segundo buque de la serie, el *Tornio*, y que van a ser instalados igualmente en el primer buque de la serie, el *Hamina*.

El nuevo sistema de combate incorpora principalmente un montaje de 57 mm Bofors Mk-3 en lugar de uno de 40 mm, un sistema lanzamisiles SACP sudafricano Umkhonté en

lugar del sistema francés Mistral, un radar de exploración tridimensional TRS-3D16 y el sistema ANCS 2000 en lugar del Tacticos. Una cuarta unidad de este tipo que se encuentra en construcción será entregada a lo largo de 2006.

Francia

Modernización de los cazaminas tripartitos.—La modernización de los 13 cazaminas tripartitos con los que cuenta la Marina francesa se ha debido a la Guerra del Golfo de 1991, en el curso de la cual, sus sonares, considerados como los mejores del mundo, fueron incapaces de detectar las llamadas minas furtivas.

Por ello, la instalación de un avanzado sistema de combate compuesto por un sonar revolucionario y un sistema de explotación táctica enteramente numérico. El nuevo sonar comprende dos sensores, uno de casco y otro propulsado de profundidad de inmersión variable (*Spiv*), con un vehículo submarino que permite calarlo por la proa del buque.

El programa de pruebas del nuevo sistema comenzó en 2001 y finalizó en 2005, llegando el *Spiv* a detectar minas de fondo en cotas superiores a los 200 m. El nuevo sonar puede trabajar en 19 configuraciones diferentes. La calidad de la imagen que presenta la pantalla permite clasificar los contactos con un alto grado de confianza.

Obras de infraestructura en L'Île Longue.— La base operacional de los submarinos nucleares balísticos o SNLE de L'Île Longue está sufriendo una serie de importantes obras de infraestructura por primera vez en sus 35 años de vida para adaptarla al nuevo misil estratégico M-51. Las instalaciones de la isla, próxima a Brest, datan de los años 60 y necesitaban una puesta al día para adecuarlas a los nuevos submarinos y sus misiles. Así la estación de bombeo de las dársenas, instalación eléctrica general, refuerzo de los medios de producción de aire de alta y baja de la zona industrial y la piscina neutrónica serán modernizadas, junto con la rehabilitación de los alojamientos de las dotaciones.

NOTICIARIO

La base operacional de L'Île Longue se prepara activamente para recibir en 2010 el SNLE *Le Terrible* con su carga de misiles M-51. El conjunto de medios dinámicos e industriales de la isla se encuentra movilizado con este fin, junto con la Dirección de Trabajos Marítimos de Brest, bajo el control del Servicio de Programas Nucleares y Misiles (SPNuM).

Gendarmería marítima.—El prefecto marítimo del Mediterráneo, almirante Van Huffel, presidió en Port Vendres la entrega de la primera lancha costera de vigilancia marítima o VCSM, *Tech*, de la Gendarmería Marítima, que desde 1974 está mandada por el jefe de Estado Mayor de la Marina francesa para asegurar misiones específicas de la Acción del Estado en la Mar y en beneficio de la Marine Nationale.

La *Tech* es una de las 22 unidades de vigilancia marítima que reemplazarán desde este momento y hasta 2007 a los patrulleros actualmente en servicio. Con una dotación de ocho gendarmes y una eslora de 20 m, estarán en servicio en una zona de actividad marítima y náutica muy densa.

Policía general costera y de altura, policía judicial, administrativa y militar, vigilancia de pesca y del tráfico marítimo, defensa marítima del territorio, lucha contra el tráfico de drogas, contrabando y contaminación marítima, asistencia y socorro en la mar son, entre otras, algunas de las misiones encomendadas a las dotaciones de estas nuevas lanchas.

El portaaviones errante.—El último viaje del portaaviones *Clemenceau*, de 27.000 t, otrora orgullo de la Marine National, se ha convertido en una odisea. El buque salió remolcado de la base naval de Tolón el pasado 31 de diciembre con destino al estado indio de Gujarat, donde estaba previsto iba a ser desguazado en las playas de Alang, pero su tránsito se ha convertido en un calvario. Primero fue abordado por miembros de Greenpeace en el Mediterráneo, para protestar por su contenido de amianto estimado en 500 t y exigir que este material cancerígeno fuese destruido en Francia. Posteriormente el Gobierno egipcio denegó el paso del gigantesco buque por el canal de Suez, cumpliendo

la Convención de Ginebra, que prohíbe el paso de sustancias tóxicas. Cuando Francia protestó alegando que había retirado 115 t de amianto del buque, quedando oficialmente sólo 45, el buque fue autorizado a cruzar el canal después de tres días de estancia frente a Port Said, aunque posteriormente las autoridades indias prohibieron la entrada en sus aguas territoriales, hasta el 13 de febrero en que su Tribunal Supremo dictó sentencia.

El *Clemenceau* fue dado de baja en la Marina francesa en 1997 después de 35 años de servicio y de navegar el equivalente a 48 veces la vuelta al mundo, pero a diferencia de su gemelo el *Foch*, vendido a la Marina brasileña con el nombre de *Sao Paulo*, no encontró comprador. Posteriormente le fueron quitadas sus hélices para sustituir provisionalmente a las del *Charles de Gaulle*, perdidas en las pruebas de mar. Su odisea comenzó en el año 2003 cuando, vendido a unos astilleros gijonenses, las autoridades francesas anularon el contrato al ver que el buque se dirigía a Turquía en lugar de quedar en Gijón para ser desguazado.

Holanda

Venta de fragatas.—Después de haber vendido cuatro fragatas a Chile, *Jacob Van Heemskerck* y *Witte de Wit* del tipo L, y *Abraham Van der Hulst* y *Tjerk Hiddes* del tipo M, la Marina holandesa va a transferir otras dos fragatas del tipo M, las *Van Amstel* y *Van Ness*, a la Marina belga para reemplazar a las *Westdiep* y *Wielingen*, que con toda probabilidad serán vendidas a la Marina búlgara, que acaba de adquirir la *Wandelaar* de la misma clase.

Además, la Marina holandesa ha cedido a Letonia cinco cazaminas tripartitos, que habían sido dados de baja entre 2000 y 2004, los *Alkmaar*, *Delfzijl*, *Dordrecht*, *Harlingen* y *Schveningen*, que serán entregados a la Marina báltica entre 2006 y 2008 para reemplazar los tres dragaminas cedidos por Alemania a la Marina letona entre 1993 y 1999.

India

Nuevos patrulleros.—Los astilleros Garden Reach de Calcuta han botado la cuarta unidad de la segunda serie de patrulleros del tipo *SDB Mk-5* o clase *Trinkat*, el *Baratang*. Las otras tres unidades de esta clase, *Bangaram* y *Bitra*, deben entrar en servicio a comienzos de 2006, mientras que el *Batí Malv* lo hará después del verano.

En cuanto a los patrulleros de la primera serie, *Trinkat*, *Tillanchang*, *Tarasa* y *Tarmugli*, entraron en servicio entre 2000 y 2001, aunque el último fue posteriormente transferido a las islas Seychelles con el nombre de *Topaz*.

Estos buques, de 200 t y 46 m de eslora, tienen como misión prioritaria la vigilancia de las aguas territoriales en los archipiélagos de Nicobar y Andaman.

Israel

Construcción de dos nuevos submarinos.—A finales de 2005, la Marina israelí encargó a los astilleros alemanes HDW de Kiel dos submarinos del tipo *Dolphin*, que se añadirán a los tres ya construidos en Alemania entre 1999 y 2000, los *Dolphin*, *Leviathan* y *Tekuma*, aunque la nueva serie contará con propulsión anaerobia de células de combustible similar a la de los *Tipo 212* y *Tipo 214* de las Marinas alemana e italiana, respectivamente.

Paralelamente a este encargo, la Marina israelí ha comprado a la alemana dos pequeños buques de experimentación del *Tipo 745*, los *Kalkgrund* (Y-865) y *Bant* (Y-867), dados de baja en 2003 y 2004 respectivamente, quedando aún tres de ellos, los *Stollergrund* (Y-863), *Mittelgrund* (Y-864) y *Breitgrund* (Y-866), en servicio en la Bundesmarine.

Kuwait

Nuevos patrulleros.—Los astilleros Ocea han entregado a la Marina kuwaití los dos últimos patrulleros de la clase *Rayyan* o *Tipo FPB110*, los *Waddah* y *Rayyan*. Esta misma compañía había entregado previamente tres

unidades del *Tipo FPB 100*, *Al Shaheed*, *Bayan* y *Dasman*, entre 1997 y 2001. Los otros ocho patrulleros del *Tipo FPB110*, denominados *Subahi*, *Jaberi*, *Ahmadi*, *Natf*, *Thafir*, *Marzoug* y *Mash'hoor*, entraron en servicio entre los años 2003 y 2005.

El último buque de la serie, *Rayyan*, ha sido modificado en su superestructura para poder realizar las funciones de buque de mando de los patrulleros, llevando la superestructura pintada en blanco y el casco de gris, a diferencia de sus hermanos de serie que van totalmente pintados en gris con grandes franjas oblicuas en naranja.

Perú

Adquisición de fragatas italianas.—Después de la entrega en La Spezia el pasado año de las fragatas clase *Lupo*, *Orsa* y *Lupo*, rebautizadas respectivamente *Aguirre* (FM-55) y *Palacios* (FM-56), la Marina peruana adquirirá en 2006 las dos últimas unidades de esta clase, las fragatas *Perseo* y *Sagittario*, que llevarán los nombres de *Ferré* y *Almirante Grau*, que hasta hace poco llevaban dos viejos destructores, uno de procedencia británica de la clase *Daring* y otro de origen holandés de la clase *De Ruyter*.

La Marina peruana, que adquirió entre 1979 y 1987 cuatro unidades nuevas de la clase *Lupo*, todas ellas en servicio, *Carvajal*, *Villavicencio*, *Montero* y *Mariategui*, tendrá con las nuevas adquisiciones una fuerza de ocho escoltas relativamente moderna y, sobre todo, homogénea.

Reino Unido

Baja de unidades.—Debido a las severas restricciones presupuestarias impuestas por las operaciones en Irak, numerosas bajas anticipadas de buques han venido a disminuir la capacidad operativa de la Marina británica. Así, el portaaviones *Invincible* fue pasado a la reserva hasta el año 2010 en que posiblemente será vendido. Los destructores lanzamisiles *Glasgow*, *Newcastle* y *Cardiff* del *Tipo 42* han sido definitivamente desarmados para el desguace.

Las bajas más recientes han sido la de las

NOTICARIO

fragatas *Norfolk*, *Marlborough* y *Grafton* del Tipo 23, que han sido vendidas a la Marina chilena, para ser entregadas entre 2006 y 2008, después de su puesta a punto.

El patrullero *Leeds Castle*, dado igualmente de baja, será vendido a Sri Lanka, aunque ha sido reemplazado por la cuarta unidad de la clase *River*, el *Clyde*.

Los cazaminas *Brecon*, *Cottesmore* y *Dulverton*, de la clase *Hunt*, han sido retirados del servicio, uniéndose así a los *Bridport*, *Sandown* e *Inverness*, de la clase *Sandown*, todos ellos puestos en venta.

Tanzania

Compra de dos patrulleros.—La Marina de Tanzania ha comprado al Servicio de Aduanas británico dos patrulleros del tipo *Protector*, los *Vincent* y *Vigilant*, que ha rebautizado *Ngunguri* (PB-19) y *Mamba* (PB-20), construidos respectivamente por los astilleros de Babcock en Rosyth en 1993 y los astilleros de Fairey Marine en Cowes en 1988. Estos dos buques fueron retirados del servicio activo en 2003 y 2004 al haber sido reemplazados por dos patrulleros del tipo *Stan Patrol 4207* de dimensiones superiores, los *Vigilant* y *Valiant*, que se han sumado a los *Seeker* y *Searcher* entregados en 2001 y 2002.

Para efectuar su tránsito hasta Tanzania, los *Ngunguri* y *Mamba* fueron embarcados en el carguero *Anette* en los Países Bajos. Estos dos patrulleros de 100 t y 25 m de eslora van a reforzar considerablemente a esta pequeña marina de África oriental, que cuenta con dos patrulleros chinos del tipo *Shanghai II*, dos lanchas torpederas del tipo *Huchwan*, otras dos lanchas *Vosper* de 23 m y dos LCM chinas de la clase *Yuchin*.

Túnez

Transferencia de patrulleros alemanes.—La Marina tunecina recibió en Warnemünde, Alemania, los dos primeros patrulleros lanzamisiles del Tipo 143B, comprados a la Marina alemana. Se trata de los *Greif* (P-6116) y *Sperber* (P-6115), que

han sido rebautizados como *Hamilcar* (P-505) y *Hannon* (P-506), nombres con claras reminiscencias cartaginesas. Los *Geier* (P-6113) y *Seeadler* (P-6118), serán igualmente transferidos una vez finalizados los trabajos de puesta a punto, recibiendo los nombres de *Himilcon* (P-507) y *Hannibal* (P-508). Por último, los *Habicht* (P-6119) y *Kormoran* (P-6120) serán igualmente transferidos a comienzos de 2006 con los nombres de *Asdrúbal* (P-509) y *Giscon* (P-510).

Las cuatro últimas supervivientes de la serie, *Albatros*, *Falke*, *Bussard* y *Cóndor*, han sido dadas de baja, pero serán conservadas por la Marina alemana para proporcionar piezas de repuesto a los diez patrulleros lanzamisiles del Tipo 143 A, que se prevé sean conservados hasta el final de esta década.

OTAN

Ejercicio ALLIED WARRIOR 05.—En la base aérea de Montijo, Portugal, se ha realizado el ejercicio CPX ALLIED WARRIOR 05, para evaluar a los componentes terrestre, la 3.^a División Británica o 3.rd UK DIV y aéreo, UK JFACC, de la Fuerza de Respuesta de la OTAN o NRF 06, que deberá asumir sus funciones a partir del 1 de enero de 2006. En esta ocasión no se evaluó al componente marítimo, ya que a diferencia de lo anteriores la Fuerza Marítima Italiana o ITMARFOR asumió su compromiso con la NRF el 1 de julio de 2005 por 12 meses en lugar de seis.

El ejercicio estaba enfocado en el planeamiento y conducción de una operación de respuesta de crisis o CRO, con una participación destacada de ambos componentes, terrestre, al mando del general de división Shirref, y el aéreo, al mando del general de brigada Cobelli de la misma nacionalidad. El director del ejercicio o DIREXCON era el teniente general Walker de la RAF.

El ejercicio, que requirió un cuidadoso planeamiento dirigido por el Mando Conjunto Aliado de Lisboa o JCL durante los seis meses anteriores, así como una puesta a punto de las instalaciones de Montijo para ubicar allí los tres cuarteles generales, el la DJTF o Joint Deployable Task Force, más los



El estado mayor de COM ISFOR al completo al finalizar el ejercicio en el *warehouse* de la base aérea de Montijo, que sirvió de cuartel general al DJTF.

ya nombrados de la 3.rd UK DIV y UK JFACC, con más de 1.000 personas en total, con un complejo sistema CIS, en el que destacaba el NATO Signal Battalion, que tuvo entre otras la difícil tarea de conectar a los tres cuarteles generales con 500 ordenadores de la red CRONOS por fibra óptica.

Lo curioso, y podríamos decir también



Los participantes españoles en el EM de COM ISFOR.

anecdótico ya que no creemos que haya ocurrido con anterioridad, es que pese a la masiva presencia británica y a la mínima participación naval, el mando supremo de la fuerza de 25.000 personas que intervenían cibernéticamente en el ejercicio, COM ISFOR, correspondía a un oficial general de la Armada española, el vicealmirante Treviño, actualmente destinado en el Mando Aliado Conjunto de Lisboa como jefe del Estado Mayor Conjunto.

Ni que decir tiene que el ejercicio transcurrió sin problemas, y que tanto el componente terrestre británico, que en enero relevará al NRDC SP de Bétera, como el aéreo, que en la misma fecha relevará al FR JFACC, consiguieron brillantemente pasar su evaluación para de esta forma quedar integrados en la NRF 6 e intervenir allí donde la Alianza lo determine, de la misma forma que la NRF 5 ha intervenido tanto en la operación de apoyo por el paso del huracán *Katrina* el 28 de agosto de 2005, como en el de socorro a Pakistán después del seísmo del 8 de octubre.

J. M. T. R.



La Unión Europea aprueba nuevas medidas para la seguridad marítima

La Unión Europea ha aprobado un nuevo paquete de medidas para reforzar la seguridad marítima y evitar que se repitan accidentes como los ocurridos con los petroleros *Erika* y *Prestige*, para lo que aplicará una «tolerancia cero» con los barcos que no cumplan la norma de forma estricta.

Entre las medidas incluidas destaca el aumento de las inspecciones a los barcos potencialmente peligrosos, que llegará al 100 por 100, con la obligatoriedad de seguros para las sociedades de clasificación y una potenciación de la prevención.

Asimismo, se refuerza la legislación sobre las sociedades de clasificación para mejorar la calidad de su trabajo y la instalación de naciones económicas más graduadas y proporcionadas que las actuales. En cuanto al control del puerto se endurece el régimen actual de inspecciones y se propone más severidad en casos de reincidencia, incluyendo la expulsión definitiva de puertos europeos.

España ha recibido 180,8 millones de euros de fondos para compensar los daños sufridos a causa del naufragio del *Prestige* frente a las costas gallegas; y de esta cantidad, movilizados desde Bruselas, la mayor cantidad (83,4 millones) salió del Fondo de Cohesión y se destinó al bombeo del fuel y a

la neutralización de los restos del buque, según informaciones hechas públicas por la Comisión Europea.

La Comisión también ha publicado una lista con los casos de mayor contaminación por hidrocarburos en las aguas europeas en los últimos años. El peor desastre fue el ocurrido en 1978 en la Bretaña francesa cuando el *Amoco Cádiz*, al hundirse, vertió 223.000 t de fuel, seguido del *Haven*, que en 1991 derramó 144.000 t en Génova. En la lista, el *Prestige* ocupa la undécima posición con 63.000 t vertidas.

Balearia consolida el liderazgo en Baleares

Balearia ha previsto cerrar el ejercicio de 2005 superando los 100 millones de euros de facturación, además de consolidar su liderazgo como primer operador marítimo de Baleares, con más de dos millones de pasajeros.

La principal novedad en la programación de la Compañía para 2006 es la nueva línea Barcelona-Palma, en que la naviera ha comenzado a operar desde primeros de enero. Con este fin, Balearia ha incorporado a su flota un buque superferry, el *Paul Casals*, con capacidad para 2.000 m lineales de carga rodada y vehículos y cerca de 400 pasajeros, que hará una rotación diaria de ida y vuelta entre los puertos indicados (Barcelona-



Helicóptero AB139. (Foto: página web del Ministerio de Fomento).

Palma). El superferry desarrolla una velocidad de servicio de 24 nudos y cubrirá la travesía en poco más de seis horas.

Balearia proyecta también la construcción de dos nuevos superferrys de gran capacidad, proyectados y diseñados dentro de un programa I + D del Ministerio de Industria. Estos dos nuevos buques se adaptarán a las necesidades específicas de los tráficos que atiende Balearia, además de optimizar el consumo de combustible.

J. C. P.

Finalización «Plan Puente» de Salvamento Marítimo

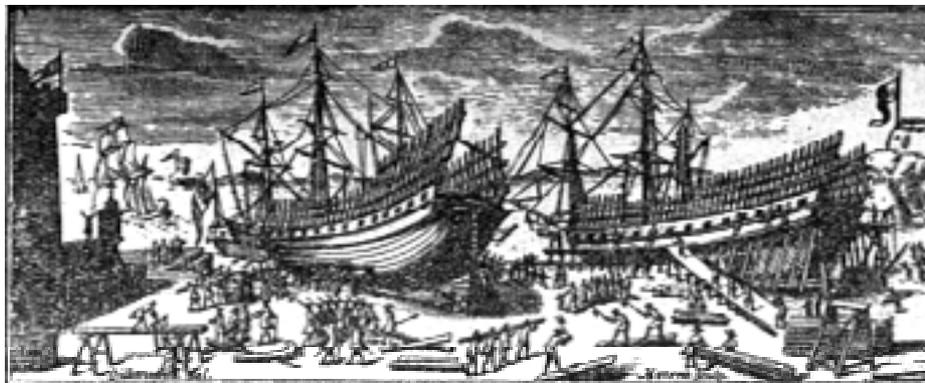
El Consejo de Administración de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) aprobó a finales del pasado mes de diciembre una serie de medidas con las que se completa el denominado «Plan

Puente» de adelanto del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

Entre ellas, destaca la adjudicación a la empresa Bell Augusta Aerospace Company LLC del contrato de suministro de tres nuevos helicópteros destinados al salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina. El modelo será el AB139, helicóptero biturbina con radio de acción de 250 millas y capacidad para un total de 17 personas (incluida la dotación).

Asimismo, se aprobó la compra de tres embarcaciones tipo *Salvamar*. Sus características principales son: 21 m de eslora, 5 m de manga, propulsión de dos motores, velocidad de 34 nudos y autonomía de 400 millas náuticas. Serán construidos por Astilleros Armón, en su factoría de Navia (Asturias); el importe de adjudicación es de 4,2 millones de euros.

A. P. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Hispania Naval opta por la compra del astillero de Sevilla

El Grupo Resa, la compañía gaditana Avance Ingeniería y Servicios, y las sevillanas S. F. Sancho Toro y OPT 95, forman las cinco empresas que se han agrupado en la Sociedad Hispania Naval para optar a la compra del astillero que la sociedad pública Izar tiene en Sevilla. La nueva sociedad está abierta a incorporar nuevos socios industriales que aporten capital e ideas en proyecto.

Las sociedades que han presentado ofertas no vinculantes por algunos de los astilleros en venta (Sestao, Gijón y Sevilla) están en fase de recibir información acerca de la compra y se espera que dichas ofertas se conviertan en vinculantes.

Nuevo buque para la ruta del Guadalquivir

El futuro de la ruta fluvial por el Guadalquivir, inaugurada por la *Bella de Cádiz* de la empresa francesa Crossi Europa, se completa con la construcción de un nuevo buque que también realizará este itinerario fluvial merced a los buenos resultados cosechados

hasta la fecha ante la gran aceptación por parte de los turistas extranjeros.

Con tal motivo una representación comercial del sector turístico sanluqueño se desplazó a Estrasburgo para asistir a la feria comercial celebrada en dicha ciudad francesa. En dicho encuentro se pusieron sobre la mesa los importantes recursos turísticos que supone el aumento de esta flota fluvial, con la segunda embarcación proyectada.

La *Bella de Cádiz*, propiedad de la empresa Crossi Europa, se propone aumentar el destino de los buques de esa compañía para realizar sus rutas por el sur de España; ha estado fondeada en el Guadalquivir con motivo de las obras de ampliación del pantalán de Bajo de Guía, cuya culminación ha propiciado que semanalmente desembarquen en Sanlúcar un total de 185 turistas de alto poder adquisitivo, por lo que la oferta se ampliará cuantiosamente con la construcción de un segundo crucero.

Varias empresas interesadas en la adquisición de Naval-Gijón

Los astilleros de Vigo, Hijos de J. Barreras, F. Freire y Factorías Vulcano parti-



cipan en el consorcio que adquirió las acciones de Naval-Gijón, cuyos terrenos son propiedad de Pymar. En la compra de la empresa participaron igualmente los astilleros vascos Zamakona y Balenciaga y los astilleros de Huelva. Con este fin, la sociedad integrada en el Ministerio de Industria promovió la creación de Astilleros Asturianos, S. L.

En los momentos actuales la carga de trabajo de Naval-Gijón cuenta con la construcción de un quimiquero con fecha de entrega en el presente año 2006, en el que se prevén unas pérdidas de 12 millones de euros en su construcción, dadas las condiciones en que se formalizó el contrato, y la construcción de cuatro portacontenedores de 35.000 t cada uno y 870 teus, encargados por su armador alemán y cuyos plazos de entrega están previstos entre 2006 y 2008.

J. C. P.

Nuevo buque en Metalships&Doks

El astillero Metalships&Docks, perteneciente al grupo Rodman Polyships, va a construir en sus instalaciones de Vigo un buque

especializado en trabajos submarinos y tendido de cables eléctricos para el consorcio North Ocean 1 KS.

Será el segundo buque que el astillero construye para este consorcio noruego-holandés con base en Bergen (Noruega). El anterior, entregado en mayo de 2003, fue el buque de apoyo a plataformas petrolíferas *Árbol Grande*, de 95 m de eslora, que trabaja en los campos petrolíferos del golfo de México.

El nuevo buque tendrá 120 m de eslora, 27 m de manga, propulsión diésel-eléctrica de 10.000 kW de potencia, estará propulsado por cinco hélices y dispondrá de un sistema de posicionamiento con capacidad para mantener el buque estable en temporal. Su dotación será de 120 personas. La inversión prevista es de 50 millones de euros. El proyecto responde a los denominados Umbilical Construction Support Vessel (UCSV), buques de apoyo especial a trabajos submarinos y de tendido de cables.

La construcción se iniciará en febrero de este año y la entrega está prevista a finales de 2007.

A. P. P.

PUERTOS

El puerto de Cádiz invertirá en obras cerca de 70 millones

Casi 70 millones de euros tiene previsto invertir la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz en el desarrollo de infraestructura entre 2005 y 2006. Así quedó constatado en el Plan de Empresa 2007 aprobado recientemente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz y acordada con el ente público Puertos del Estado, y que recoge los principales objetivos a conseguir para el próximo ejercicio, al mismo tiempo que realiza un seguimiento del cumplimiento de los retos previstos en 2004-2005.

La prolongación de los muelles «Marqués de Comillas» y «Reina Sofía» de la dársena de Cádiz, la construcción del parque de bomberos en los terrenos ocupados por Navantia en la capital y el edificio marítimo portuario proyectado en la plaza de Sevilla son los principales proyectos, algunos de ellos ya en ejecución, contemplados por la

Autoridad Portuaria en el horizonte de los próximos cuatro años.

En lo que respecta al presente año 2005, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz tiene previsto realizar una inversión total de 15,8 millones de euros.

La nueva Ley de Puertos viene con retraso

La reforma del sistema portuario español no entrará en vigor previsiblemente hasta el segundo trimestre de 2005, según impresiones de medios oficiales. El trámite actual del anteproyecto ha ido a la Comisión de Subsecretarios, al enviar el Ministerio de Fomento un nuevo borrador tras sus negociaciones con el sector de la estiba, especialmente discutidas y laboriosas.

Los servicios portuarios volverán a ser públicos —tras la nueva reforma— y tendrán línea de continuidad con respecto a la legislación de 1992.



Puerto de San Carlos de la Rápita (Tarragona). (Foto: A. Ortigueira).

Otra novedad del contenido de este anteproyecto se cifra en que las sociedades de estiba cambiarán de nombre por el de SATES (Sociedad Anónima para el Trabajo de Estiba) y asimismo persistirá la participación en ellas de las autoridades portuarias.

Puertos del Estado impulsa un modelo de futuro *main port manager*, en el que las autoridades portuarias integren a las administraciones públicas y a las entidades privadas para gestionar un servicio de titularidad política mediante la integración de todos los intereses de los diversos actores.

J. C. P.

Terminal regasificadora en la ría de Ferrol

La planta regasificadora que se construye en la ría de Ferrol, y situada en punta Promontorio (Mugarodos), en el interior de la ría ferrolana.

La nueva planta pertenece al Grupo Regahosa, participado por Unión Fenosa (21 por 100), Endesa (21 por 100), Grupo Tojeiro (18 por 100), Caixa Galicia (10 por 100), Caixanova (5 por 100), Banco Pastor (5 por 100), Xunta de Galicia (10 por 100) y la

sociedad argelina Sonatrach (10 por 100). Su construcción, adjudicada a la empresa belga Tractebel, ha supuesto una inversión de 240 millones de euros y un plazo de construcción de 33 meses. Inicialmente, cuenta con dos tanques de almacenamiento de 150.000 metros cúbicos de capacidad cada uno.

El muelle de la terminal, ya construido, permite el atraque de gaseros de hasta 140.000 metros cúbicos de capacidad, que tardarán una media de 12 horas en descargar su contenido a la planta regasificadora.

Además de la construcción de la propia planta, se está tendiendo la red de gasoductos necesarios para enlazar con la red nacional.

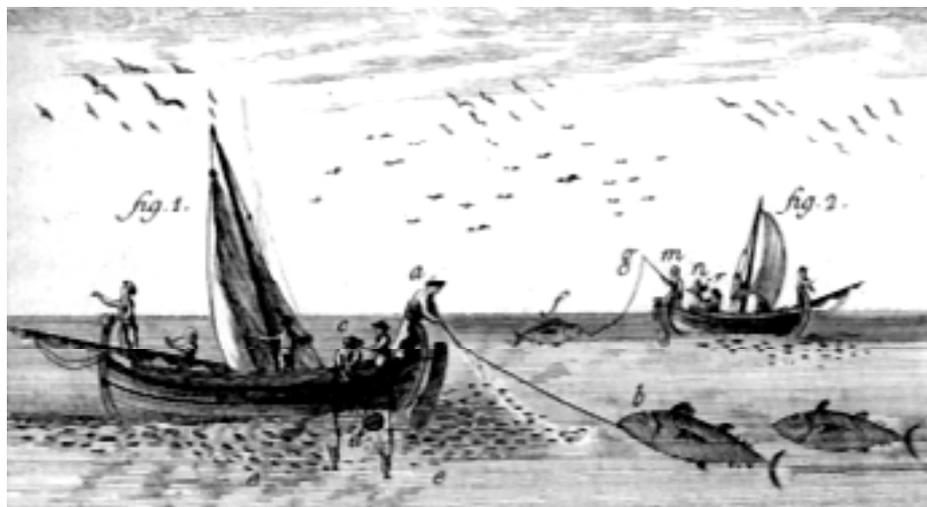
Con la planta, el tráfico de buques experimentará un incremento, del que también debe beneficiarse el astillero Navantia, donde habitualmente reparan buques de transporte de gas natural.

En un principio, se estudió la posibilidad de construir esta planta en las instalaciones del nuevo puerto exterior, pero el retraso que podría generarse ha forzado la construcción en el interior de la ría, a pesar de la oposición de diversos sectores.

A. P. P.



Vista aérea de la planta. (Foto: página web Reganosa).



MARINA DE PESCA

Primer Congreso de Pesca Marítima en Cataluña

En la localidad de Atmella del Mar (Tarragona) y organizado por la Dirección General de Pesca i Afferas Marítimes de la Generalitat catalana, se celebró el primer Congreso de Pesca Marítima de Cataluña, en el que estuvieron representados los distintos sectores que participan en la gestión.

Las ponencias desarrolladas en este primer congreso trataron temas relativos a la comercialización, investigación, pesca extractiva, sostenibilidad y condiciones de trabajo y formación y seguridad en los buques de pesca.

Cada una de estas ponencias tuvo un apartado de «conclusiones» en las que se analizaron todas y cada una de las problemáticas expuestas, con debates concretos muy animados por las diversas intervenciones de los participantes, cuyos puntos de vista fueron contrastados en orden a un mejor aprovechamiento del caladero catalán.



Pesqueros en el puerto de Bueu.
(Foto: L. Díaz-Bedia).

El fletán sigue siendo fuente de conflictos

Dos barcos españoles con sede en Vigo fueron detenidos y se vieron forzados a pagar una elevada fianza a las autoridades de Noruega para lograr ser liberados tras pasar varias semanas amarrados a los puertos de ese país. Los armadores y el propio Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación no han negado la posibilidad de que los barcos se hallaran faenando en la zona de forma ilegal y que tuvieran en sus bodegas unos volúmenes de capturas de fletán superiores a las autorizadas. Sin embargo se considera que Noruega solamente tiene potestad en esas aguas para acciones de control e inspección para evitar situaciones ilegales, pero la competencia en materia de sanción corresponden a las autoridades de donde proceden los barcos.

De todas formas la detención de esos dos barcos españoles en aguas del océano Ártico refleja la dificultad de una parte de la flota pesquera española para lograr unos caladeros donde ejercer su actividad.

El Tribunal de la Unión Europea rechaza un recurso de España

El Tribunal de Justicia de la UE ha rechazado el recurso presentado por España contra

el fin de las ayudas a los buques de más de 400 toneladas brutas aprobadas por la reforma pesquera de 2002.

La justicia comunitaria anuló una denuncia presentada por el Gobierno español, quien impugnó esta limitación para las subvenciones por considerar que en los textos negociados por los países de la UE sí se autorizaba la ayuda a los barcos por encima de dicho tonelaje y que este no coincidió con la reglamentación final. La sentencia, recientemente publicada, afecta a uno de los cuatro recursos presentados por España contra la reforma de la política pesquera común.

El pasado marzo se publicó el primer dictamen de la justicia comunitaria acerca de esta denuncia, que fue negativo para el Gobierno español.

En dicha reforma la UE decidió que desde el 1 de enero de 2003 hasta finales de 2004 solamente se concederían ayudas para la renovación de la flota a los navíos con menos de 400 toneladas brutas, si bien los apoyos podían llegar a los pescadores hasta 2006, según recuerda la sentencia. Además, por cada entrada de un buque debía retirarse el tonelaje equivalente si tenía hasta 100 toneladas, y si lo superaba, un 30 por 100 más.

J. C. P.



Arrastreros en Rosas (Gerona). (Foto: A. Ortigueira).

NÁUTICA

HOMENAJE DEL REAL CLUB NÁUTICO DE PALMA DE MALLORCA AL CONTRALMIRANTE (H) DON MARCIAL SÁNCHEZ-BARCÁIZTEGUI

El 17 de diciembre de 2005 se celebró la «II Gran Gala del Deporte 2005» en la Sala Magna del Real Club Náutico de Palma de Mallorca. Siguiendo su tradición de rendir homenaje a una persona significada por su trayectoria deportiva, en esta ocasión decidió señalar especialmente al contralmirante (H) don Marcial —el *Jefe*, en palabras de nuestro AJEMA— por su vida de entrega y colaboración a la actividad deportiva del club, con asistencia de autoridades civiles, militares y deportivas, más un nutrido grupo de amigos —unos 500, según la organización—.

Comenzó el acto con la entrega de los trofeos conseguidos a lo largo del año por los deportistas del Club en las diversas disciplinas y se mencionó a aquellos que se señalaron durante el año en competiciones nacionales e internacionales. Es digno de mención el regatista Hugo Ramón, que consiguió finalizar la TRANSAT 6,50 para veleros de seis metros y medio de eslora; con un barquito de semejantes dimensiones impresiona tal hazaña a los que conocemos el talante de las aguas oceánicas, eso que los angloparlantes llaman *Deep Blue*.

A continuación, en palabras de la *Gaceta* n.º 31 del propio Club, «se rindió un cálido homenaje a don Marcial Sánchez-Barcáiztegui por su vinculación con el deporte de la vela a lo largo de toda su vida y por la estrecha colaboración que ha mantenido con el Club».

Homenaje que se inició con la alocución del presidente, seguida de la proyección de un vídeo que movió visiblemente las emociones de los presentes, para quienes el *Jefe* es una persona muy querida. En las imágenes destacó la alocución de nuestro AJEMA, que dijo:

«El almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui es un referente en la Armada. Si tuviera que dedicarle dos palabras serían cariño y



admiración. Es un verdadero modelo de oficial de Marina, un hombre que ama a la mar. Para nosotros es el *Jefe*, le llamamos jefe porque ejerce el liderazgo y la jefatura de manera natural. Es una de esas figuras irrepetibles que uno tiene la suerte de conocer en la vida. Yo le conocí muy joven, cuando era teniente de navío. Aprendí muchísimo de él, navegando en el *Porto Pi*, y le admiro y le quiero como a un verdadero amigo.»

En el vídeo también le dedicaron su recuerdo el almirante Antonio González-Aller, el contralmirante Jaime Rodríguez-Toubes, el capitán de navío Juan Carlos Rodríguez-Toubes y el vicepresidente del Real Club Náutico.



El almirante Marcial contestó, emocionado, a todas estas muestras de cariño con las siguientes palabras:

«Queridos amigos, querido presidente: os agradezco este homenaje que me dais junto a los galardonados deportivos del año. En realidad no me lo merezco porque no he hecho otra cosa en mi vida que compartir mi vocación de marino con la gente de la mar. Una vocación que ha llenado mis ya 68 años al servicio de la Armada.

En este magnífico Club siempre me he sentido como en mi casa. Lo conocí por primera vez al venir a Mallorca, destinado a la Escuela de Armas Submarinas. Recuerdo que siguiendo mi costumbre me presenté, como hacía en todos mis destinos, y dio la casualidad que se inauguraba ese mismo día. Desde entonces he seguido unido a él incluso cuando tuve que ir destinado fuera de la isla, y cuando se cumplió el 50 aniversario, destinado como delegado de Vela de la Armada, tuve el honor de asistir a la celebración de tan señalada fecha sentado en la mesa presidencial, invitado por SS. MM. los Reyes y el presidente de este Real Club Náutico.

Yo a este Club le debo agradecimientos como hombre de mar, nada más, ni nada

menos. Estoy identificado totalmente con todo lo que aquí se hace por la gente y con la ayuda que se da a los navegantes.

Por si fuera poco, también me nombrasteis socio de honor, hace ya unos años. ¿Qué puedo deciros? No tengo palabras de agradecimiento suficientes para compensar todo lo que he recibido de vosotros. Por mi parte he tratado de daros mi ayuda en lo que pude, pero creo que estoy en deuda porque me parece que he recibido de vosotros mucho más de lo que he sido capaz de dar.

Quiero por último felicitar a todos los regatistas que hoy recogen sus merecidos trofeos y daros un fuerte abrazo a todos.

Muchas gracias.»

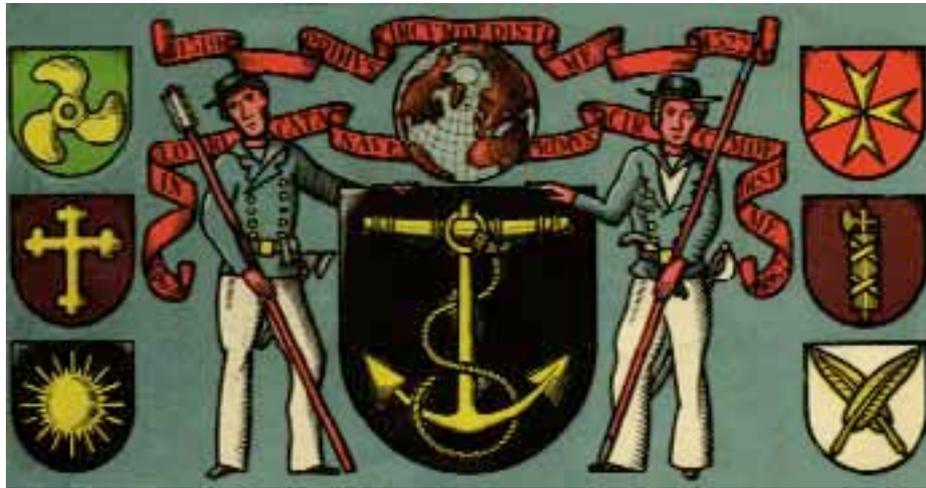
Tras los actos formales, durante el vino español servido, pudimos ver el cariño inmenso que le tiene la gente de la mar de Palma a nuestro almirante. Podemos estar orgullosos de contar en la familia marinera de la Armada con una figura insigne de la talla de don Marcial, difícilmente igualable.

Por toda tu dedicación y ejemplo de hombre de mar, *Jefe*, muchas gracias.

(Texto y fotos: F. B. M. A.)



El coronel de Infantería de Marina Ángel Gómez López, jurando el cargo de comandante del Tercio de Levante, en presencia del jefe de la Fuerza de Protección de la Armada, general de brigada de Infantería de Marina Juan Chicarro Ortega que presidió la ceremonia.
(Foto: A. Arévalo).



Cultura Naval

MODELO DE CORBETA DE VELA *DESCUBIERTA* PARA EL MUSEO NAVAL

El lunes 16 de enero de 2006 tuvo lugar en el Museo Naval de Madrid la «botadura» de un magnífico modelo de la corbeta *Descubierta* que, junto con su gemela *Atrevida*, tomó parte en la expedición de Alejandro Malaspina. Una gran expedición científica que comenzó con la salida de Cádiz el 30 de julio de 1789, y regresó al mismo puerto después de poco más de cinco años, el 21 de septiembre de 1794, tras haber recorrido las costas orientales de Sudamérica, todas las costas occidentales del continente americano desde el cabo de Hornos hasta Alaska y otras tierras del Pacífico. El trabajo realizado fue enorme, se llevó a cabo con todo rigor y quedó materializado en la catalogación de unas 14.000 nuevas especies botánicas; el estudio de unas 500 especies zoológicas de América, Asia y Oceanía; el trazado de más de 70 nuevas cartas náuticas; la realización de alrededor de 900 ilustraciones entre dibujos, pinturas y bocetos; la reunión de una gran colección de especies botánicas, minerales,





Los modelistas navales Juan Sanmartín y Miguel Godoy.

utensilios, trajes, herramientas y objetos de todo tipo, y el registro de una considerable cantidad de datos y observaciones científicas. Por desgracia, debido al encarcelamiento de Malaspina y su posterior destierro a Italia, no se pudo explotar toda aquella información, pero afortunadamente, su obra, aunque olvidada en su momento, quedó a salvo en diversos archivos, sobre todo en la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Marina.

Para esta expedición, en 1789 se construyeron en el arsenal de La Carraca (Cádiz) las corbetas gemelas *Descubierta* y *Atrevida*, de 33,47 m de eslora, 8,75 m de manga, 4,20 m de puntal y 3,85 m de calado, con una dotación de 102 hombres. Eran dos barcos de pequeñas dimensiones, pero con un diseño y calidad de construcción que las capacitaba para aguantar tiempos duros. Contaban con amplias bibliotecas, llevaban los medios e instrumentos necesarios para realizar los estudios y los trabajos científicos, y en el tercio popel contaban con camarotes y laboratorios con portillos al exterior. Su aparejo consistía en bauprés con vela cebadera y tres mástiles prácticamente verticales: trinquete, mayor y

mesana. El trinquete y mayor tenían macho, mastelero y mastelerillo, con tres vergas cada uno para otras tantas velas cuadras. El mesana tenía macho y mastelero, con dos vergas y una vela cuadra, ya que la verga baja era seca, y una cangreja con pico y sin botavara.

El modelo en cuestión fue elaborado entre marzo y diciembre del pasado año 2005 en el taller de modelismo de Museo. Sus autores fueron los modelistas del museo Miguel Godoy y Juan Sanmartín. Fue realizado con todo detalle, y para su confección se utilizaron varias clases de maderas nobles: ébano, boj, nogal, bubinga y pino valsain, además de coral, hueso, nácar y latón, y cáñamo y algodón para la jarcia. La escala es de 1:50, y las dimensiones principales son: eslora total, 95 cm; eslora del casco, 75 cm; manga, 18 cm; puntal, 16 cm; palo mayor, 84 cm; y verga mayor, 35 cm. Lleva 14 portas para cañones en las bandas (siete por banda), dos portas de guardatimones y un total de 20 portillos en el tercio popel, correspondientes a laboratorios, cámaras y camarotes.

M. G. F.

FERDINAND DE LESSEPS.
ENTRE LA TIERRA Y EL MAR

Dentro de los ciclos de cultura naval que periódicamente tienen como marco el Museo Marítimo de Barcelona, el bicentenario del nacimiento de Ferdinand de Lesseps no era un evento que pudiera pasar desapercibido, dada la fuerte concomitancia que existe entre este personaje y la Ciudad Condal. Por esta razón, el Museo, en unión del Consulado General de Francia en Barcelona y en colaboración con la l'Association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps, más el mecenazgo de las compañías de seguros Atlantis, Suez y Elyo Suez, tuvo lugar esta exposición bajo el título del enunciado.

En la misma se mostró la historia del que fue cónsul general de Francia en Barcelona, en un momento clave de la historia de España en el siglo XIX. La correspondencia diplomática que Lesseps mantuvo a lo largo de los seis años que estuvo en Barcelona (1842-1848) nos ofreció un viaje por el tiempo a través de documentos originales, grabados, esculturas, maquetas y pinturas, bajo el marco insuperable que ofrece el Museo.

Lesseps, además de haber desempeñado un papel muy importante como mediador en los conflictos que conoció la Ciudad Condal entre los años 1842-1843, participó en el despertar de la revolución industrial catalana, en el auge del comercio marítimo y del algodón, así como en el nacimiento del primer ferrocarril peninsular.

Por esta razón no sorprende que la ciudad, agradecida, honre su memoria dedicándole una de sus plazas más emblemáticas, en la frontera entre la antigua villa de Gracia y Vallcarca, poblaciones que fueron incorporadas a Barcelona a principios del siglo XX.

Lesseps es mundialmente conocido por la extraordinaria aventura que fue la construcción del canal de Suez, pero su paso por



Ferdinand de Lesseps en 1853. Pintura al óleo de A. Chauveau.

Barcelona un puerto en una mar cerrada como era la Mediterránea, no cabe duda que contribuyo, a germinar la idea de un canal que uniera dos mares separados por una geografía inclemente.

El acto inaugural, presidido por las autoridades locales, estuvo realizado por la presencia en el puerto de dos unidades significativas de la Marina de Francia, el bricbarca *Belem*, un buque histórico construido en 1896 y perteneciente a la Fundación de su nombre con sede en París, más la *Duquesne D603*, un buque clasificado oficialmente como fragata lanzamisiles, pero que paradójicamente ostenta marca de destructor, constituyendo por su gigantesco radomo una de las unidades más peculiares de la antigua Royale.

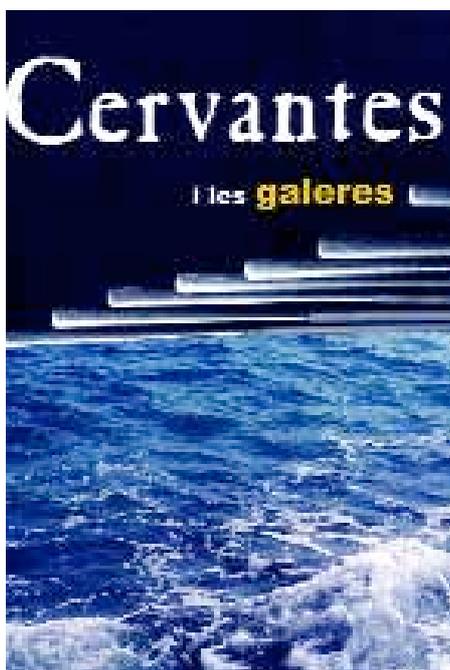
A. C. i R.

CERVANTES Y LAS GALERAS

Entre las exposiciones que con carácter temporal vienen ofreciéndose en el Museo Marítimo de Barcelona en las postrimerías del año 2005, destaca la titulada: *Cervantes y las galeras*, embarcaciones brillantemente descritas en boca del Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha en el capítulo LXIII de la obra.

Por otra parte la fuerte vinculación existente entre el libro de Cervantes y Barcelona es bien conocida, puesto que es el único lugar real citado, demostrando el autor conocer muy bien una ciudad que era además en aquel tiempo el primer arsenal de la Corona Catalana-Aragonesa, disponiendo de once gradas para su construcción y capacidad para albergar 25 de ellas.

La exposición se encontraba dividida en cinco módulos, abriendo el recorrido el denominado *Cervantes y Lepanto*, en donde el autor evidencia un buen conocimiento de las galeras y su mundo, fruto sin duda de sus



vivencias a bordo de *La Marquesa*, con la que participó en Lepanto.

En el segundo, llamado *Galeras, galeas y galeotas*, analizaba la tipología de esta familia de embarcaciones, especificando las diferencias y características, bien descritas gracias a una rica colección de dibujos, maquetas y grabados de época.

El tercero contemplaba *La vida del galeote*, vulgarmente llamado chusma, en donde, pese a lo bajo de su estrato social, constituía el auténtico motor de la galera, sin cuya colaboración forzada o voluntaria éstas resultaban prácticamente inútiles, no sorprendiendo nada las palabras de Sancho cuando dice: «¿Qué han hecho estos desdichados, que así los azotan...?» al observar el duro trabajo de estas gentes.

El cuarto denominado *Las cuatro galeras de Cataluña*, abarca el periodo comprendido entre 1609 y 1623 bajo el reinado de Felipe III, cuando la Generalitat, haciendo uso de una de sus prerrogativas, armó cuatro galeras, llamadas *Sant Jordi*, *Sant Maurici*, *Sant Ramón* y *Sant Sebastià*, con las que defenderse de las incursiones de piratas y berberiscos, plaga que asolaba secularmente las costas del Levante español.

El quinto y último, llamado *La Galera Real*, era quizá el más conocido, puesto que en las Reales Atarazanas de Barcelona se construyó en 1568 la galera insignia de Juan de Austria, capitán general de la flota cristiana, que venció a los turcos en la memorable Batalla de Lepanto el 7 de octubre de 1571, explicando que después del enfrentamiento *La Real* regresó a Sicilia, en donde a la vista de su mal estado se decidió desguazar allí mismo.

Resumiendo, una interesante exposición, que por sus dimensiones y contenido ofreció con rigor y verismo una descripción del mundo de las galeras a todas las personas que a lo largo de 60 días desfilaron por el marco incomparable de las Reales Atarazanas de Barcelona, teniendo como fondo la réplica a escala natural de la famosa *La Real*.

A. C. i R.

VISITA DE LOS ALUMNOS DE LA CÁTEDRA «ALMIRANTE DON JUAN DE BORBÓN» A UNIDADES Y CENTROS DE LA ARMADA

En la mañana del día 20 de octubre de 2005, los alumnos de la asignatura «Factores humanos: Seguridad y Defensa», perteneciente a la Cátedra «Almirante Don Juan de Borbón» de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), visitaron las siguientes instalaciones de la Armada en Cartagena, acompañados por el profesor-coordinador de la asignatura y un oficial del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).

Después de alojarse la noche anterior en el Arsenal de Cartagena, visitaron el Centro de Buceo de la Armada (CBA) y la Flotilla de Submarinos (FLOSUB), realizándose las siguientes actividades:

- Conferencia sobre «Misiones y Organización del CBA».
- Conferencias sobre psicología y medicina subacuática.
- Visita a las instalaciones del CBA.

- Visita al submarino *Galerna*.
- Conferencias sobre «Historia del Arma Submarina» y «Actividades de la FLOSUB». Visita a los simuladores.
- Comida en la cámara de oficiales de la Base de Submarinos.

La Cátedra «Almirante Don Juan de Borbón» de estudios de Seguridad y Defensa nacional se creó en junio de 1998, al amparo del convenio firmado entre la UCM y el CESEDEN, y tiene como objeto desarrollar cursos sobre temas relacionados con la seguridad y la defensa, impartidos por profesores de la UCM y expertos del CESEDEN.

Durante el curso 2005-2006 la mencionada cátedra está impartiendo dieciocho asignaturas genéricas de libre elección, que tienen plena validez académica para los alumnos de las titulaciones oficiales de la UCM.

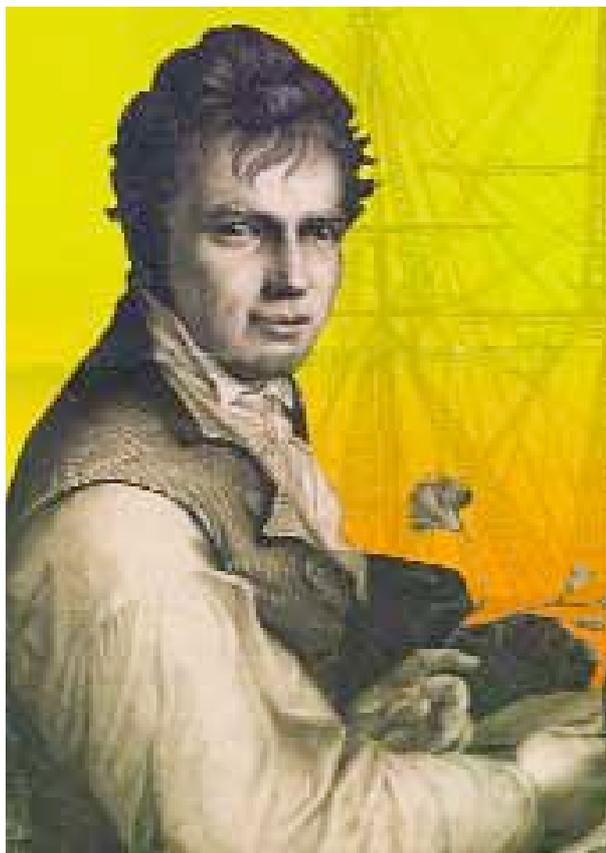
J. M.ª S.



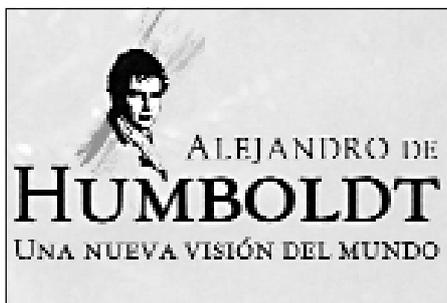
EXPOSICIÓN SOBRE ALEJANDRO DE HUMBOLDT

Del 5 de octubre de 2005 al 8 de enero de 2006, se celebró en el Museo de Ciencias Naturales de Madrid la exposición «Alejandro de Humboldt. Una nueva visión del Mundo». La muestra, repartida en 23 unidades expositivas, analizó la vida y obra del científico y explorador alemán Humboldt bajo todos los aspectos; hizo referencia a su vida, su formación, aficiones, inquietudes, y las expediciones científicas que realizó, en las que tocó todos los campos de la ciencia y llevó a cabo estudios e investigaciones de todo tipo. Entre sus expediciones destacó la que con apoyo de Carlos IV realizó al Nuevo Mundo de 1799 a 1804, con recorridos por los que hoy llamamos Venezuela, Colombia, Ecuador, Cuba, Perú, Méjico y Estados Unidos.

En la muestra se presentaron elementos procedentes de diferentes museos nacionales y extranjeros —entre ellos el Museo Naval— y colecciones particulares: mapas, planos, documentos manuscritos, publicaciones, elementos de medidas, uten-



Alejandro de Humboldt.



silios, herramientas, bocetos tomados del natural, colecciones botánicas y un largo etcétera. El Museo Naval cooperó con el modelo de una fragata, una carta de Humboldt al director del Depósito Hidrográfico, comunicándole la posición de varios puntos de las costas de América del Sur y las Antillas, un globo terrestre de 1804, y otros planos y mapas de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX.

M. G. F.

«ANTES Y DESPUÉS DE TRAFALGAR»
(EXPOSICIÓN DE ACUARELAS)

Entre los días 14 de diciembre de 2005 y 9 de enero de 2006 se ha celebrado en la galería de arte de la Fundación de Cultura Andaluza (FUNDECA) con sede en Sevilla una exposición de marinas a la acuarela del pintor José Luis Hernández Pasquín, bajo el título «Antes y después de Trafalgar», con motivo del bicentenario del célebre combate naval. En la muestra, de veinte cuadros, el autor se ha alejado radicalmente de la repetitiva reproducción de los bien conocidos momentos de la batalla o de su entorno para repasar de modo plástico un arco de nuestra historia naval y marítima que abarca desde el indiscutible liderazgo náutico español del siglo XVI, pasando por nuestra universal Marina de la Ilustración, hasta el fatídico 21 de octubre de 1805, en que se consuma la pérdida de nuestra mentalidad naval —que nos arrastraría hasta el desastre colonial de 1898—, para seguir mostrando el posterior,

discreto y paulatino resurgir de la Armada, que por fortuna sigue vivo en nuestros días del siglo XXI. Con este hilo conductor a grandes trazos de nuestro pensamiento naval, se entiende la presencia en la muestra de los navíos *Santísima Trinidad* o del *Príncipe de Asturias*, junto a los galeones de la Carrera, las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* en el glaciar de Malaspina, o el crucero *Cataluña* escoltando al *Giralda* (1907) en aguas próximas a Cartagena, entre otros temas. Un antes y un después cuajado de glorias y amarguras, tal como lo resume Pemán en el *Himno* de la Escuela Naval Militar: *En Lepanto la victoria y la muerte en Trafalgar...*

La exposición ha tenido una excelente acogida y eco en diversos medios de comunicación locales.

J. L. H. P.



El 'Escorial' de los mares.

CULTURA NAVAL

IX EDICIÓN DEL CONCURSO DE DIBUJO INFANTIL
DEL MUSEO NAVAL

El Museo Naval de Madrid presta una gran atención a los colegios que visitan sus salas y un año más, con motivo del Día Internacional del Museo (18 de marzo), convoca la IX edición del concurso de dibujo infantil en el que los niños de 6 a 11 años podrán formentar su creatividad y mostrar sus ideas acerca de lo que han visto en las salas del Museo.

Las edades límite para presentarse al concurso serán entre 6 y 8 años para la primera categoría y entre 9 y 11 años para la segunda categoría.

Los trabajos deberán ser realizados individualmente y deberán estar perfectamente identificados (nombre y dirección del colegio; nombre y apellidos del autor, curso, edad, domicilio, teléfono) y presentados en

DIN A-4. Podrán utilizarse lápices de colores, acuarelas, rotuladores, ceras, etcétera.

La entrega de los trabajos en el Museo se harán a la atención de doña Rosa Abella antes del 20 de abril de 2006. Si la visita ha sido realizada con el colegio, éste se hará cargo del envío de los dibujos, y si se ha realizado fuera de las actividades del colegio, la entrega se hará individualmente.

Se establecerán tres premios por cada categoría. Una selección de dibujos se exhibirá en el Museo del 15 al 31 de marzo. Los premios consistirán en un diploma y un obsequio y el Museo convocará a los premiados para la entrega de diplomas, que será el 18 de mayo de 2006.

S. N.



Irene Calvo Simón (6.º Primaria). Colegio Público Francisco de Luis.

LUISA MARTÍN-MERÁS, DIRECTORA TÉCNICA
DEL MUSEO NAVAL DE MADRID

La que durante muchos años desempeñó la jefatura de la Sección de Cartografía del Museo Naval de Madrid, Luisa Martín-Merás Verdejo, relevó el pasado año 2005 a María Dolores Higuera, en la Dirección Técnica del Museo Naval de Madrid.

La nueva directora técnica es licenciada en Filosofía y Letras por la Universidad de Salamanca y está en posesión del título de Experto en Museos Militares por la Universidad Complutense de Madrid.

Para estudiar los fondos cartográficos españoles ha sido becada por varias instituciones extranjeras: The Hermon Dunlap Smith Center for the History of Cartography at The Newberry Library (Chicago, Estados Unidos); The Carter Brown Library (Providence, Estados Unidos) y Herzog August Bibliothek (Wolfenbüttel, Alemania).

Está en posesión de la Medalla del Mérito Naval y en 1991 obtuvo el premio «Virgen del Carmen», en la especialidad «Doce de Octubre», por el libro *Cuatro siglos de cartografía española en América*, editado en la colección «Mapfre América», 1992. En 2004 se le concedió el «Premio del Mar» por *La dirección de trabajos hidrográficos (1797-1908)* (dos tomos), editado por el Ministerio de Defensa y el Instituto Geográfico Nacional en 2003.

Luisa Martín-Merás es la primera autoridad española en el campo de la Cartografía Histórica y forma parte de las principales instituciones nacionales y extranjeras dedicadas a este campo.

F. A.



Luisa Martín-Merás, directora técnica del Museo Naval de Madrid.

CULTURA NAVAL

CONVOCATORIA PREMIO «BOCA DE LA RÍA, 2006»
DE NARRACIONES CORTAS/RELATOS DE LA MAR

La Sociedad Artística Ferrolana (SAF) —que preside el doctor Ricardo Díaz-Casteleiro Romero y cuyo vicepresidente coordinador es Carlos Barcón, académico, pintor y veterano colaborador de nuestra REVISTA— nos ha remitido el programa cultural para el año 2006, en el que se detallan más de veinte actividades: convocatoria de premios, exposiciones, jornadas culturales, viajes, etcétera. Entre ellos destacamos el premio «Boca de la Ría, 2006», que la SAF convoca con el fin de estimular y fomentar el desarrollo de la cultura en la faceta literaria de Narraciones Cortas/Relatos de la Mar, preferentemente dedicadas a Ferrol y a su ría y a todo lo que encierra y concierne: puertos, pesca, industria, navegación, náutica, historia, construc-

ción naval, tema militar, tradiciones, leyendas, cuentos, faros, accidentes, naufragios, etcétera.

Se podrá presentar solamente un trabajo por autor, escrito en castellano o gallego, con un máximo de tres folios, siendo el tema obligado sobre relatos de la mar.

El trabajo deberá ser enviado a la SAF, Apdo. 339.15480 Ferrol. Fecha límite de recepción: 31 de octubre de 2006.

El premio, que fallará un jurado designado al efecto, consistirá en una placa, con posibilidad, de acuerdo con el jurado, de poder ser publicado dicho trabajo en la revista *Poesía Galicia*.

J. J.



Mar de cielo. Óleo 100 x 81. (Barcón).



GACETILLA

Premios «Nauta Mayor» del Club de amigos la Mar

En el Palacio Congresos de Madrid se celebró la entrega de los Premios «Nauta Mayor» del Club de Amigos de la Mar y Lorenz, brillante acto que presidió Juan Benigno M. Rodríguez Pérez-Prado, presidente del Club, y que contó con la presencia de numerosas personalidades y autoridades, entre las que destacaban el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza Soto; el jefe del Cuarto Militar de la Casa de S. M. el Rey, almirante Antonio González-Aller; el jefe del Apoyo Logístico de la Armada, almirante Miguel Beltrán; el jefe de Asistencia y Servicios Generales, contralmirante Jesús Alvargonzález; el jefe de la Escuela Superior de las FAS, vicealmirante Rafael Sánchez-Barriga; el jefe de la División Logística del Estado Mayor de la Armada, contralmirante Luis Nuche del Rivero; el director del Instituto Español de Estudios Estratégicos, contralmirante Jaime Rodríguez- Toubes; el jefe de Sistemas Informáticos y Comunicación, contralmirante Santiago Bolívar; el subdirector general de Apoyo de la Guardia Civil, general García



El jefe del Apoyo Logístico de la Armada, almirante Miguel Beltrán (derecha), y el director de Construcciones Navales, vicealmirante José Salas Santa Ana.



Los galardonados con los premios «Nauta», junto con el presidente y vicepresidente del Club de Amigos de la Mar (de derecha a izquierda de la imagen)

Laguarta; el teniente general Muñoz-Grandes Galilea, los generales de la Guardia Civil Rodríguez Búrdalo, subdirector general de la DISSIC, Pardos Aldea, Zamorano Atienza y Ramos Herráiz; el presidente del Grupo Cantoblanco, Arturo Fernández Álvarez; el director del Colegio Heráldico de España y de las Indias, Luis Valero de Bernavé y Martín de Eugenio; el vicepresidente del Club de la Mar, José Manuel Martín Durán; el vicepresidente de la Agrupación Narváez, Juan José Sánchez Bellido; el vicesecretario de la misma, Félix González Martín; el vocal Emilio López Abad; el presidente de la Fundación Letras del Mar, Manuel Maestro López; el presidente de la Fundación Carlos III y del Fórum de Alta Dirección, Carlos Escudero de Burón; el presidente de AVIS España, Luis Antonio Llatas Cortés; el jefe del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, coronel Guerra Pena; el jefe del Gabinete del AJEMA, capitán de navío Martínez Núñez; los coroneles de la Guardia Civil Martínez-Herrera Escribano y Rodríguez Figueiras; el

director-gerente de la RLNE, coronel Peiro Artal; el coronel del Ejército de Tierra, Estévez Ortega; el secretario general de RLNE, Francisco Grande Ruiz; el director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, capitán de navío Mariano Juan y Ferragut, y el pintor Nelson Zúmel.

Los distinguidos en esta edición fueron Salvamento Marítimo, representado por el director de operaciones Jesús Uribe Echaburu, y el jefe del Centro Nacional de Control de Salvamento, Pedro Sánchez Martín; el presidente de honor del Consejo Superior de la Real Liga Naval Española, José María Dutilh Giménez; el director de Personal de la Armada, almirante Blázquez García; el director de Construcciones Navales de la Armada, vicealmirante Salas Santa Ana; el 2.º jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Armada Vadillo, y el jefe de Personal de la Armada española, Almirante Lapique Dobarro, quien hizo uso de la palabra en nombre de todos los galardonados.

J. B. R.

II Seminario de Gestión por Procesos

Entre los días 16 y 20 de enero pasados tuvo lugar en la Escuela de Guerra Naval el II Seminario de Gestión por Procesos. El Seminario fue liderado por el Equipo de Implantación de Procesos de la División de Planes del EMA con la colaboración de la consultora SOLUZIONA. Asistieron un total de 11 oficiales representantes de las diferentes Autoridades de la Fuerza, del Apoyo a la Fuerza y del Cuartel General.

El Seminario constó de una primera parte de teoría sobre la Gestión por Procesos, de una segunda más práctica sobre lo realizado hasta ahora en lo relativo a los Procesos

Fundamentales y de una última sobre los trabajos que se van a efectuar durante este año.

La jornada de clausura contó con la intervención del vicealmirante Juan Carlos Muñoz-Delgado Díaz del Río, jefe de la División de Planes del EMA, que resaltó la influencia de la Gestión por Procesos en el funcionamiento de la Armada, y exhortó a los oficiales asistentes a colaborar de forma activa en lo que denominó la Gestión del Cambio.

J. R. C.



III Jornadas de Empleo Naval

Por tercer año consecutivo se ha celebrado la Jornada de Empleo Naval, impulsada por el Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos y su Servicio de Orientación Profesional (SOPIN), durante la cual organismos del Estado, fundaciones y empresas civiles tienen la oportunidad de informar a los alumnos de los últimos cursos sobre las posibilidades de empleo y desarrollo profesional.

La Armada ha sido invitada a participar un año más, y lo ha hecho representada por un oficial general y dos jefes y oficiales ingenieros.

La representación de la Armada realizó una presentación sobre las posibilidades de carrera profesional de los futuros ingenieros navales, poniendo de manifiesto que en estos momentos tiene en marcha el programa naval más importante y atractivo de la historia reciente, que no tiene parangón en el sector, por lo que existen oportunidades profesionales de todo tipo: diseño, desarrollo y mantenimiento de buques, tanto en Madrid como en los arsenales de Ferrol, Cádiz y Cartagena.

Además de atender todo tipo de preguntas, se entregaron diversos folletos explicativos sobre la profesión militar en sus aspectos

de ingeniería, modalidades de ingreso y sus normas.

Se relacionan a continuación los organismos públicos, fundaciones y empresas que han estado presentes en esta III Jornada de Empleo Naval para dar una idea de la competencia que tiene la Armada en la captación de ingenieros navales:

- Dirección General de la Marina Mercante.
- Astilleros NAVANTIA y SOERMAR.
- Canal de Experiencias de El Pardo.
- Universidad. Enseñanza.
- PYMAR- Fundación Marqués de Suances.
- Industria auxiliar (AEDIMAR).
- I + d + i (INNOVAMAR).
- Plataformas Tecnológicas.
- Náutica Deportiva.
- Navieras.
- Prevención y Seguridad.

Asimismo participaron expertos de empresas dedicadas a la selección de personal que enseñaron las técnicas de preparación de currículos.

J. M. S. P.



Visita del AJEMA a los buques y bases españolas en la Antártida

El AJEMA acompañado del ALMART, de una delegación del Ejército de Tierra y otra de científicos pertenecientes al MEC (Ministerio de Educación y Ciencia), al CSIC y a la UTM (Unidad Tecnológica Marina), visitó los buques y bases españolas en la Antártida.

El día 12 la delegación aterrizó en la BAC (Base Antártica chilena) «Presidente Frei», en la isla del Rey Jorge, en un *Hércules* de la Fuerza Aérea de Chile procedente de Punta Arenas. Posteriormente las delegaciones embarcaron en los buques *Las Palmas* y *Hespérides* que arrumbaron en demanda del estrecho de Guerlache.

El día 13 los buques entraron en el estrecho de Guerlache; posteriormente el AJEMA



El AJEMA, saluda a la dotación del *Hespérides*. (Foto: A. Rodríguez).

GACETILLA



y parte de la delegación se trasladaron del *Hesperides* al *Las Palmas*. Por la tarde se fondeó y desembarcó en bahía Paraíso y se visitó la BAC «Presidente Gabriel Videla».

El día 14 los buques fondearon primero en las proximidades de la isla Decepción y posteriormente en la isla Livingston; las delegaciones desembarcaron y visitaron las Bases Españolas en la Antártida «Gabriel de Castilla» en Decepción, y Juan Carlos I en la isla Livingston.

El día 15 los buques regresaron a la isla del Rey Jorge, donde las delegaciones desembarcaron y regresaron a Punta Arenas.

A. R.-C. C.

Inaugurados los nuevos simuladores en la Escuela Naval

El pasado 20 de enero, el jefe de Personal de la Armada, almirante Rafael Lapique, acompañado del vicealmirante José Sala Santa Ana, director de Construcciones Navales, y del director de Enseñanza Naval, contralmirante José A. González Carrión, inauguraron oficialmente el simulador táctico «Galeón» y el simulador de «Navegación y Maniobra» en la Escuela Naval.

El comandante-director, capitán de navío Francisco J. Franco Suanzes, pronunció unas palabras agradeciendo la presencia de los asistentes y calificó la adquisición de los nuevos simuladores como un importante salto cuantitativo en el sendero de la innovación tecnológica, como complemento a la formación práctica de los alumnos. A partir de ahora, ambos simuladores permitirán a los alumnos realizar adiestramientos en tierra que





hasta ahora sólo se podían realizar a bordo. La situación es tan real que se pueden crear efectos como la noche, lluvia o niebla.

El simulador táctico «Galeón» ha sido desarrollado por la empresa Sainsel para la preparación, ejecución y análisis de prácticamente todo el espectro de operaciones navales. Consta de cinco cabinas con tres consolas tácticas, dos consolas de instructor y un panel de presentación. Simula un CIC (Centro de Información para el Combate) existente en todos los buques escolta de la Armada. Es utilizado por los alumnos de diferentes cursos que estudian la asignatura de Táctica Naval. Ha sido trasladado desde el Centro de Instrucción y Adiestramiento de la Base Naval de Rota, que es donde los oficiales realizan, entre otros, el curso de Táctica Avanzado (TAO).

El simulador de «Navegación y Manio-

bra» es un equipo diseñado para el adiestramiento de los alumnos en todos los aspectos relacionados con la navegación y la maniobra de buques y en el empleo de los distintos equipos de navegación. Se compone de dos puentes principales y uno auxiliar, equipados con la mayoría de los elementos presentes en un buque moderno, simulados mediante *hardware* mimético y *software* con presentación en pantallas. Ejercicios como navegación por estima, acceso a puertos, seguimiento de rutas, maniobras de amarre a una boya, de hombre al agua y aprovisionamiento en la mar son una muestra de las operaciones que se pueden desarrollar en este simulador en todo tiempo y condición atmosférica e incluso en condiciones inalcanzables en la vida real por motivos de seguridad.

I. C.

LXXVII Crucero de Instrucción

El día 5 de este mes de marzo, saldrá del puerto de Cádiz para su LXXVII Crucero de Instrucción de guardias marinas el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

El veterano velero, que ha sido ampliamente remozado, especialmente en todo lo que concierne a la habitabilidad de la dotación siguiendo las directrices del proyecto CAVIMAR (Calidad de Vida en la Mar), irá bajo el mando del capitán de navío Alejandro Delgado Moreno.

El 75 por 100 del viaje serán días de mar y el 25 por 100 en puerto. En sus 107 días de mar, recorrerá más de 12.000 millas, y visita-

rará los puertos que se indican en el gráfico. De ellos, el puerto que ha visitado más veces (53) ha sido el de Santa Cruz de Tenerife; y el que menos el de Tampa (Estados Unidos), en el que atracó una sola vez en 1966. De los extranjeros, San Juan de Puerto Rico lo ha sido visitado en 20 ocasiones, mientras que Fortaleza y Puerto Limón sólo lo ha hecho en cuatro ocasiones. También visitará Lisboa, donde enlazará con el 50 aniversario de la Gran Regata, y el 26 de julio llegará con la Gran Regata a Cádiz, donde rendirá viaje.

F. A.



Visita del ministro de Defensa a buques españoles del SNMG-2

El ministro de Defensa José Bono, que participó en la reunión informal de ministros de Defensa de los 26 países miembros de la OTAN que tuvo lugar en la ciudad siciliana de Taormina (Sicilia), los días 9 y 10 del pasado mes de febrero, visitó a los buques de la Armada, fragata *Navarra* y petrolero *Marqués de la Ensenada*, que forman parte de la agrupación naval de la OTAN Standing NFR Maritime Group 2 (SNMG-2), atracados en el puerto siciliano de Catania.

El ministro, que iba acompañado por el JEMAD, general del Ejército Félix Sanz, SEGENPÓL, almirante general Francisco Torrente, y el embajador de España en la OTAN, fue recibido por el comandante de SNMG-2, contralmirante español Teodoro López Calderón, y los comandantes de la fragata *Navarra* (buque insignia) y del petrolero *Marqués de la Ensenada*. El ministro fue informado de las actividades de la agrupación a bordo de la fragata, saludando a los miembros de las dotaciones de ambos buques.

El pasado 7 de julio, España asumió el mando de esa agrupación —formada por



escultas de Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, Italia, Turquía, Grecia y España— durante un periodo de un año.

(Fotos: C.º 1.º (HAM) J. J. Román).

I. C.



El ministro de Defensa José Bono saluda a la dotación de la fragata *Navarra*.

Visita a España del inspector de la Marina Real marroquí

El contralmirante Mohammed Berrada Gouzí, inspector de la Marina Real de Marruecos visitó España del 6 al 12 de febrero de 2006. Llegó al aeropuerto de Barajas (Madrid) procedente de Casablanca en la tarde del día 6. Al día siguiente se trasladó al Cuartel General de la Armada, donde se le rindieron los honores de ordenanza, fue recibido por el AJEMA y en un despacho firmó en el libro de honor. Posteriormente asistió a una exposición en la sala de conferencias del EMA. Al finalizar visitó el Museo Naval.

Después de almorzar en el Cuartel General, se trasladó a la Base de Getafe, volando al aeropuerto de La Coruña en un avión *Cesna* de la Armada. Se trasladó a Ferrol y se alojó en el palacio de Capitanía General.

Al día siguiente y junto al séquito que le acompañó durante la visita a nuestro país —contralmirante Santiago Bolívar del EMA, capitán de navío Abdelouahed El Youbi y el agregado naval de Marruecos capitán de navío El Mouatani M'Barek— visitó la



En el Museo Naval de Madrid, atendiendo las explicaciones del guía voluntario José Luis Asínsolo, en presencia del director del Museo, contralmirante Teodoro de Leste, y del contralmirante Santiago Bolívar del EMA. (Foto: ORP, Armada).

GACETILLA



Presenciando un ejercicio de Seguridad Interior en la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño», en Ferrol. (Foto: ORP, Armada Ferrol).

Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño», donde fue recibido por el comandante-director, capitán de navío Luis Navía-Osorio. Asistió a una exposición y recorrió el simulador del CISI y los módulos de armas y electrónica. A continuación se trasladó al arsenal donde se le rindieron los honores de ordenanza y fue recibido por el jefe del arsenal, vicealmirante Francisco Cañete. Después de visitar el arsenal y la fragata *Blas de Lezo* (F-103), asistió a un almuerzo ofrecido por Navantía en la Casa del Astillero. A continuación visitó las instalaciones y a una presentación sobre los buques de acción marítima (BAM) que se construirán en los astilleros de Puerto Real. Al día siguiente se trasladó a Vigo, donde visitó los astilleros Rodman en Moaña. Regresando por la tarde a Madrid en un avión *Cessna* de la Armada. El domingo 12 regresó a Marruecos en vuelo a Casablanca.



Firmando en libro de honor de la «Escaño» en presencia de su comandante CN Navía-Osorio.

F. A.

Ascensos y nombramientos



A la izquierda, José María Terán Elices, que ha sido ascendido a almirante, continuando en su destino de jefe del Estado Mayor Conjunto (EMACON) del EMAD.

El contralmirante Fernando Gea Guerrero (izquierda abajo), que ha sido nombrado director del Gabinete Técnico del jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD).

Abajo derecha, Gonzalo Sirvent Zaragoza, que ha sido promovido al empleo de contralmirante en el Consejo de Ministros del pasado 17 de febrero. Tomó posesión de su nuevo destino, jefe del Mando de Acción Marítima de Ferrol (AMARFER) el pasado 22 de febrero.

(Fotos: ORP, Armada).

R.





Don Felipe de Borbón, con la dotación del velero *Arosa* de la Escuela Naval, ganador del «Trofeo ABC», primer clasificado en barcos clásicos y de época, en la Regata Príncipe de Asturias de Monte Real Club de Yates de Bayona (Pontevedra).
(Foto: María de Mira y Salvador de Sas).



LIBROS

RUIZ MORALES, Mario, y RUIZ BUSTOS, Mónica: *Jorge Juan y su proyecto para un mapa de España*. — (ISBN: 84-338-3506-8). Editado por Universidad de Granada y Fundación Jorge Juan. Granada, 2005; 136 págs., ilustraciones; PVP: ocho euros.

A pesar de varias iniciativas para la obtención de un mapa de España, que arrancan en 1566 con la de Felipe II, hasta 1875 no se publica la primera hoja del Mapa Topográfico Nacional 1:50.000.

En 1750, el marqués de la Ensenada, que lo necesitaba urgentemente como soporte geométrico del catastro, recurre, como en otras muchas ocasiones, a Jorge Juan y Ulloa, y les encarga la redacción de un método para formar el mapa de España. Jorge Juan elabora un documento, *Método...*, al que acompaña un apéndice denominado *Reflexiones...*, en el que reduce notablemente los métodos de trabajo que figuran en otro documento, *Instrucciones...*, que se conserva en la Academia de



LIBROS Y REVISTAS

Historia, sin firma ni fecha, aunque puede atribuirse su autoría, con casi total seguridad, a Jorge Juan y a Antonio Ulloa.

Las *Instrucciones*, el *Método* y las *Reflexiones* son la clave del proyecto cartográfico de Jorge Juan, y por eso, en este interesante trabajo, los autores tratan de evidenciar la clara relación existente entre los tres citados documentos, tal como escribe Rodolfo Núñez, presidente (H.º) de la Real Sociedad Geográfica, que prologa este libro, añadiendo: «El estudio que han realizado supone una valiosa aportación para conocer los métodos e instrumentos que se proponen para la formación del mapa, que lo convierten en un referente para todos los que se interesen en la historia de nuestro mapa nacional».

La obra se completa con dos anexos. En el «A» se transcribe el documento conservado en la Academia de la Historia, y en el «B», la memoria presentada por Jorge Juan a Ensenada.

Todos los capítulos, excepto los dos anexos, se ofrecen en versión inglesa en la última parte del libro.

S. N.

VARIOS AUTORES: *Ciclo de conferencias «Trafalgar»*.—(ISBN: 84-609-8398-6). Editado por Raecy Cantabria. Santander, diciembre 2005; 248 páginas.



Se trata de la recopilación de las conferencias, que, con el título genérico *La Historia que lleva a Trafalgar*, se pronunciaron en el Ateneo de Santander entre los años 2002 y 2005, en un ciclo de tres conferencias anuales en torno al día 21 de octubre. Total, 12 conferencias, tratando además temas monográficos.

La puesta en situación del personal asistente, desde el punto de vista histórico, político, económico, social y cultural, corrió a cargo del doctor en Historia del CSIC Agustín Guimerá Ravina, cuyas intervenciones durante tres años consecutivos fueron recopiladas en un texto denominado *Paisajes e Trafalgar*, que recogemos aquí.

Otras conferencias y conferenciantes son:

- Contralmirante Sanjurjo Jul: *La artillería naval del siglo XVIII*.
- José Luis Casado Soto, director del M. M. C.: *Los Arsenales españoles y el astillero de Guarnizo*.
- General auditor José Cervera Pery: *Los navíos del siglo XVIII*.
- Coronel médico Manuel Gracia Rivas: *La cirugía naval del siglo XVIII*.
- Contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro: *Los hombres de Trafalgar*.
- Doctor Agustín R. Rodríguez González: *Estrategia y táctica naval del siglo XVIII*.

En el año 2005, bicentenario del combate, intervienen:

- Contralmirante Remi Monaque: *Combate naval de Trafalgar*. Versión francesa.
- Doctor Michael Duffy: *Combate naval de Trafalgar*. Versión francesa.
- Vicealmirante Ricardo Álvarez Maldonado: *Combate naval de Trafalgar*. Versión española.

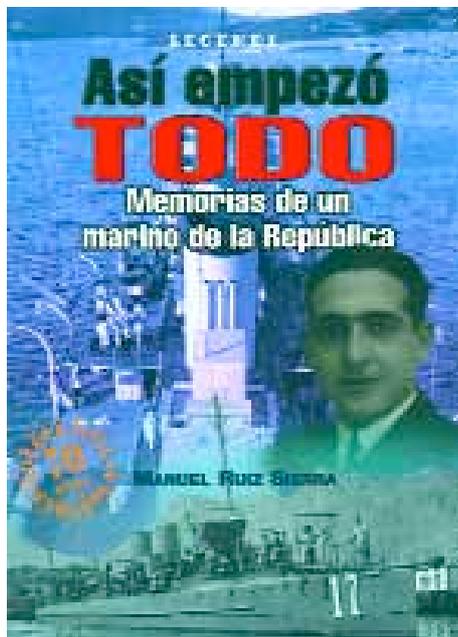
Libro de gran calidad editorial, texto a dos colores y 140 fotos, cuadros, planos, gráficos, en cuatricromía. Ejemplares sueltos a la venta en Librería Estvdio, Santander.

S. G. O.

RUIZ DE AHUMADA, José: *Así empezó todo. Memorias de un marino de la República*. — (Recopiladas por Manuel Ruiz Sierra). Legendi. AF Editores. Valladolid; 250 págs. Ilustraciones; PVP: 19 euros.

No son frecuentes las memorias o testimonios de los marinos que de buen grado o forzados por las circunstancias sirvieron en la Marina republicana durante la contienda. De aquí el interés que adquiere este aporte testimonial del que fuera teniente de navío José Ruiz Ahumada, ordenado y revisado por su hijo, el coronel de Caballería y diplomado de Estado Mayor Manuel Ruiz Sierra.

Al teniente de navío Ruiz de Ahumada, monárquico de convicción y falangista de adhesión, según él mismo confiesa, le sorprendió el Alzamiento militar en la Base Naval de Cartagena destinado en el Taller de Torpedos. Tiene la suerte de no caer en las primeras sacas de oficiales de trágico destino y permanece escondido algunos meses hasta que la delación de una sirvienta lo coloca en la disyuntiva, como tantos otros, de servir a la Marina republicana o engrosar la lista de los «Caídos por Dios y por España». Sin que su ánimo decaiga ni abdique de sus ideas, toma el mando del torpedero *Número 3* y más tarde del destructor *Gravina*; y el relato se enriquece con las diversas visicitudes



que surgen encadenadas y de una profusión de datos y opiniones por demás interesantes y que permiten conocer más a fondo situaciones realistas o paradójicas del quehacer naval. Las memorias personales del teniente de navío Ahumada son concisas, minuciosas, y bien ordenadas. La parte primera se estructura en seis capítulos «Las primeras acciones subversivas: la última campaña del torpedero *Número 3*»; «El regreso a la zona republicana»; «1939, el año de la derrota». «De Cartagena a Bizerta y la entrega de la Flota». Estos son por tanto los grandes rasgos de la campaña, con trazos bien definidos y que mantienen en todo momento la atención del lector. En la parte segunda, más directamente concreta «El trabajo sistemático», que se bifurca en el

estudio de las jefaturas de las bases navales y de los arsenales, con el despliegue de los medios navales tanto al comenzar el Alzamiento como una vez sublevados, y pasa revista a los destinos de los mandos y dotaciones del Cuerpo General desde el 1 de enero de 1936 hasta el 19 de julio. También figura la relación de mandos y dotaciones del Cuerpo General en los buques de la escuadra republicana y de los mandos que se hicieron cargo de los buques y principales dependencias una vez sublevados, así como las relaciones de jefes y oficiales asesinados en las bases navales y a bordo de sus buques. Éstas ya son aportaciones directas del coronel Ruiz Sierra, que ha realizado un esfuerzo investigador muy notable y que convierte al libro en un documento muy útil para el análisis crítico de un conflicto que sigue generando constantes contribuciones sobre la última guerra naval entre españoles.

J. C. P.

ARROYO, Ricardo; PÉREZ DE RUBÍN, Juan; ANCA, Alejandro: *La Real Liga Naval Española*.—(ISBN: 84-84-933019-6-5). Editado por la Real Academia de la Mar, diciembre 2005; 268 págs.; ilustraciones.

Esta es la primera obra que publica la Real Academia Española de la Mar, altruista institución que preside Felipe Segovia y que después de los ímprobos

esfuerzos de un grupo de amantes de las cosas del mar, es una espléndida realidad, con un ambicioso programa de actividades y con nueva sede en la madrileña calle de Atocha, 87.

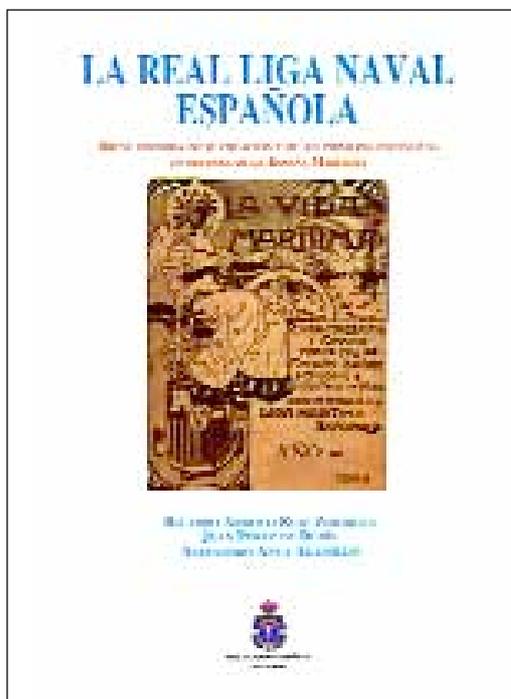
En esta primera obra se hace una breve historia sobre la creación de la Liga Marítima Española a principios del siglo pasado y su prolongación posterior como Real Liga Naval Española y su influencia en la vida marítima nacional.

El libro tiene tres partes bien diferenciadas, aunque estrechamente relacionadas entre sí: *Antonio Maura y el mundo marítimo*, por Ricardo Arroyo, capitán de la Marina Mercante, capitán de corbeta y capitán de yate y consagrado autor de temas de historia marítima, con varios libros publicados y más

de un centenar de artículos. También obtuvo el premio Virgen del Carmen de la Armada española del año 1986.

De la segunda parte: *Adolfo Navarrete y la Liga Marítima Española* se ha encargado Juan Pérez de Rubín, doctor oceanográfico, con más de 20 años dedicado a la investigación en el mar de Alborán y golfo de Cádiz, actividad que ha compaginado con la publicación de artículos científicos de su especialidad y con el estudio y divulgación de la historia de la ciencia y de las actividades marítimas nacionales.

La tercera y última, *Antecedentes y consecución del programa naval «Maura-Ferrándiz»*, y *la contribución de la Liga Marítima*, a cargo de Alejandro Anca Alamillo, documentalista y publicista naval, autor de media docena de libros y con más de un centenar de artículos en las más prestigiosas revistas extranjeras y nacionales, entre ellas nuestra REVISTA, de la que es un asiduo colaborador y ganador en el año 2002 del premio de investigación «Josep Ricard y Giralt» del Museo Marítimo de Barcelona.



I. C.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Felipe: *Diccionario de terminología y argot militar*. — (ISBN: 84-7962-334-9). Editorial Verbum, Madrid 2005; 317 páginas.



Más de dos años ha empleado el catedrático de Lingüística inglesa Félix Rodríguez, de la Universidad de Alicante, para recopilar a través de fuentes orales y escritas una extensa gama de términos y expresiones coloquiales y pintorescas, a veces tan procaces como ingeniosas que caracterizan una vida cuartelera, que con la profesionalización de las Fuerzas Armadas está en vías de desaparición.

Este *Diccionario* pretende llenar un espacio en la lexicografía especializada del español, al ocuparse de registrar de forma concienzuda y rigurosa el lenguaje familiar y argótico utilizado en el ámbito castrense, especialmente del Ejército de Tierra (el de la Armada está por escribir), con escasas incursiones en el resto de las Fuerzas Armadas,

centrado en las áreas estrechamente relacionadas con la vida del soldado en el cuartel.

Además de la definición, las entradas incluyen anotaciones sobre el registro, frecuencia y etimologías de los términos, así como citas que ejemplifican su empleo, dan testimonio de su vigencia y ayudan a comprender mejor su sentido.

La variedad de los temas tratados hacen que este estudio interdisciplinar resulte de interés no sólo para lexicógrafos y lexicólogos, sino también para los que se dedican a la sociología y la antropología militar y para todos aquellos profesionales del Ejército o los que quieran recordar su paso por él.

J. J.

SARMIENTO, Pipe: *Tesoros sumergidos*. — (ISBN: 84-922701-1-X). Planeta-mar, S. L., Barcelona 2005; 342 págs.; ilustraciones.

El abogado, periodista y autor de una larga lista de temas náuticos ha tenido el acierto de publicar su último libro, *Tesoros sumergidos*, en plena polémica entre el Estado español, la Junta de Andalucía y la empresa norteamericana Odissey, en relación a la fragata británica *Sussex*, que naufragó en aguas del Estrecho, con un tesoro valorado en más de 400 millones de euros.

En el libro se narra una serie de historias reales de rescates submarinos, como es el hallazgo de la campana de la *Santa María*, el barco de Colón en el descubrimiento de América; el que portaba el oro que Stalin debía pagar a los americanos por la compra de armas durante la Segunda Guerra Mundial, que fue extraído del mar del Norte a 300 metros de profundidad; los galeones de

la ría de Vigo; los pecios del Cantábrico; los quince barcos de la Armada Invencible que aún permanecen bajo las aguas irlandesas, o el barco fenicio de Mazarrón, cuyo naufragio se pudo producir entre los siglos VI y VII a. de C., y otro segundo barco, probablemente el más antiguo del mundo, que ocuparán la nave central del nuevo Museo de Arqueología Submarina de Cartagena, cuyos técnicos están a la cabeza de la arqueología naval submarina.

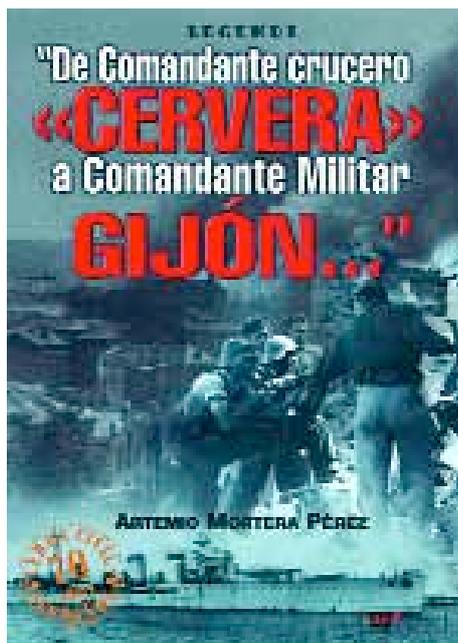
En el libro se incluyen una serie de apéndices, que tratan de temas tan sugestivos como «El Archivo de Indias», Formas de búsquedas bajo el mar, «Las minas de Potosí, La moderna arqueología», etc., y se completa con un «Apéndice legal, Ley de Extracción y Hallazgos, Extracto de la Ley de Patrimonio y documentación de la UNESCO», sobre la protección del patrimonio cultural subacuático.

El libro se sustenta de principio a fin con los comentarios y juicios del autor y experimentado buceador, defensor del medio ambiente marino, que viene dedicando muchos años a divulgar todos los temas del mar. En suma un libro decisivo para quienes se sientan interesados por el tema de la arqueología submarina.

F. A.



MORTERA PÉREZ, Artemino: *De comandante crucero Cervera a comandante militar Gijón...*—(ISBN: 84-96016-63-3). AF Editores de Historia Militar. Colección Legendi. Valladolid, octubre 2005; 168 págs.; ilustraciones; PVP: 17 euros.



El título de este libro hace referencia a los múltiples mensajes que se cursaron entre el crucero *Cervera* y el comandante militar de Gijón durante los 33 días que duró el asedio del Cuartel de Simancas a principios de nuestra Guerra Civil de 1936 por las huestes del Frente Popular. Los defensores de Simancas consiguieron el objetivo importante de atraer sobre sí grandes efectivos del enemigo, que podrían haberse utilizado en otras acciones contra las fuerzas nacionales y la postura numantina de resistencia a toda costa, sin esperanza de socorro, que constituyó una hazaña ejemplar. El general Franco concedió la Cruz Laureada de San Fernando colectiva a todos los defensores de los cuarteles, e individual al coronel Pinilla, al comandante Costel, ambos a título

póstumo, y al teniente de navío Ángel Riva Suardíaz, único de los sitiados miembro de la Armada.

La caída del cuartel de Simancas produjo una enorme impresión en la dotación del *Cervera*, cuyo comandante, el también laureado capitán de fragata Salvador Moreno, en un telegrama al comandante militar de Asturias comparó a los héroes de Simancas con los de Sagunto y Numancia.

Pero este libro no trata, tal como expone el autor en la *Introducción*, de historiar la defensa de los reductos gijonenses, suficientemente estudiada en otros obras, sino el establecer a base de documentos primarios —fundamentalmente la colección de radiogramas del *Almirante Cervera*— la actividad desarrollada por dicho crucero en su primera campaña en el Cantábrico, entre los meses de julio y septiembre de 1936. En cualquier caso, la actuación del crucero *Cervera* en este periodo está indisolublemente ligada a la epopeya de los militares cercados en los cuarteles de Gijón, cuya resistencia pudo prolongarse gracias al apoyo prestado por el crucero.

El autor, consagrado especialista en temas de la Guerra Civil, una vez más hace gala de su rigor y escrupulosidad, compatible con su elegante estilo literario.

S. N.

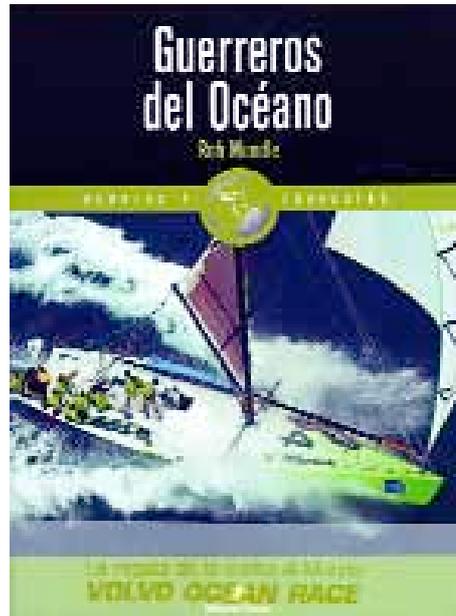
MUNDLE, Rob: *Guerreros del océano*.—(ISBN: 84-7486-159-4). Editorial Noray, Barcelona 2005; 240 páginas; ilustraciones; PVP: 22,90 euros.

Este libro trata de la mayor prueba de navegación del mundo: la *Volvo Ocean Race*, regata de nueve meses alrededor del mundo con un recorrido de más de 32.000 millas y cuya edición 2005/06, la novena, están siguiendo millones de personas de todo el mundo.

Este año esta regata, que se inició en 1973 con el nombre de *Whitbread Round the World Race*, cuenta con un doble aliciente para los aficionados españoles: su salida de Vigo el pasado 12 de noviembre, y la participación de un velero español, el *MoviStar* que, después de un inicio accidentado acaba de ganar (16 de febrero de 2006) la tercera etapa de Melbourne (Australia) a Wellington (Nueva Zelanda) por sólo nueve segundos de ventaja sobre el holandés *ABN Amro 1*.

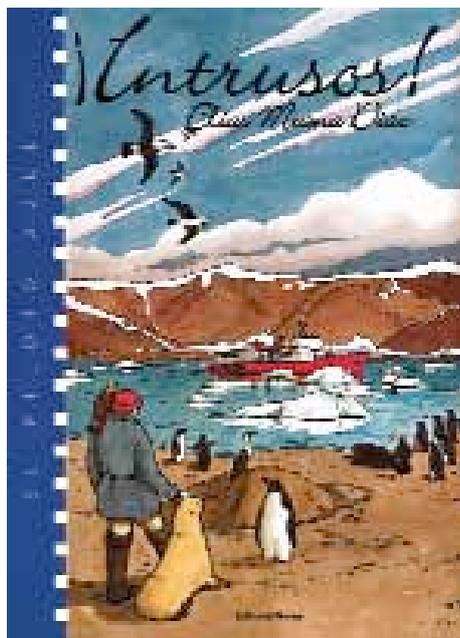
Guerreros del océano narra la emocionante historia de la *Volvo Ocean Race 2001/2002*, describe las tensiones diarias de los participantes en esta increíble odisea deportiva y explica la lucha y los triunfos de un equipo en particular, el *Team News Corp*, en su intento de convertirse en los mejores guerreros del océano del mundo. Para tener éxito, han de superar los elementos de la naturaleza, desde los calores sofocantes del trópico al feroz oleaje del océano glacial Antártico, así como las exigencias mentales de la navegación a lo largo de las veinticuatro horas del día. *Guerreros del océano* es un libro típico de Rob Mundle, en el que se intercalan opiniones y anécdotas de los propios participantes. El libro embarca al lector en la regata, transmitiéndole toda la tensión vivida por los navegantes en la gran prueba.

I. C.



LIBROS Y REVISTAS

MEANA DÍAZ, Elías: *¡Intrusos!*.—(ISBN: 84-7486-160.8). Editorial Noray, Barcelona 2005; 223 páginas; ilustraciones de J. C. Arbex. PVP: 14,5 euros



Éste es el segundo título de la «Colección el Piloto Azul», de Elías Meana, marino mercante y consagrado novelista (ganador en el año 1988 del Premio Nostromo por su novela *María la Bonita*), que sigue con su particular campaña, al alimón con la editorial, sobre el peligro que para la fauna y flora antárticas supone el constante aumento del llamado «turismo de aventura». Para ello inició esta colección, que en principio está dirigida a lectores juveniles, pero al ser el autor un experimentado conocedor del continente helado y de sus aguas su lectura no tiene límites de edad, ya que rezuma realismo y sinceridad, por lo que resultará del agrado de todos los lectores interesados en la Antártida.

Cada verano austral, en plena época de cría, miles de pasajeros llegan a bordo de cruceros, perturbando a los animales y machacando una flora a la que crecer un centímetro le lleva años. Y por si esto fuera poco, la irrupción también alcanza al trabajo que allí, en la Antártida, donde se aguarda la memoria de la Tierra, realizan los hombres y mujeres que, en bases y barcos de investigación, trabajan en beneficio de la humanidad y del planeta.

Nuestros protagonistas, el *Piloto Azul* y sus amigos, *Dos Pelos* y *Rascasota*, apoyados por toda la fauna antártica, deberán poner en práctica todas sus habilidades a fin de paliar los problemas que estos y otros intrusos crean al Continente Blanco.

I. C.

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA