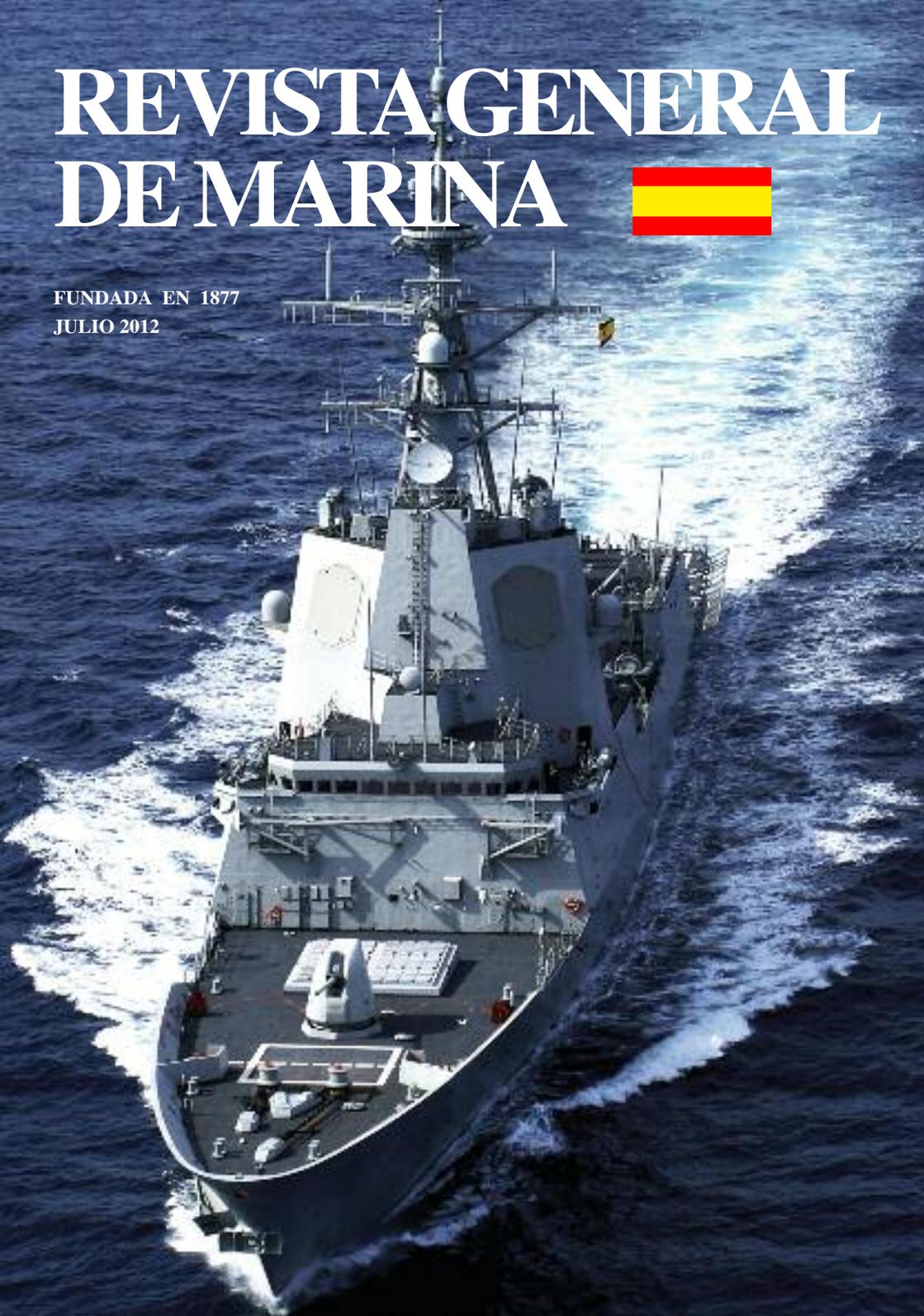


REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
JULIO 2012



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2012
JULIO
TOMO 263



Nuestra portada: Fragata
Méndez Núñez nave-
gando.
(Foto: E. Díaz del Río Jáu-
denes).

CARTA DEL DIRECTOR

CARTAS AL DIRECTOR

TEMAS GENERALES

EL CONTRATO DE CORSO EN LA IBIZA DEL SIGLO
XVII

**Bernardo Cardona Escandell, Abogado, Académico de
número, Academia de Jurisprudencia y Legislación
de las Baleares**

ENFOQUE INTEGRAL. *COMPREHENSIVE APPROACH*
Contralmirante (RE) Fernando Lista Blanco

EL OFICIO DE MAESTRE EN LA CARRERA DE
INDIAS

**Inés María Santos García, licenciada en Historia y
máster en Estudios Americanos. Universidad de
Sevilla**

LOS ADELANTADOS

Capitán de navío Manuel Triano Pouso

EL MÁSTIL DEL CAÑONERO *DATO* ¿UN TRISTE
FINAL?

Capitán de navío (RE) José Enrique Jarque Pérez

TEMAS PROFESIONALES

EL LIDERAZGO DEL CAPITÁN AUBREY

Capitán de corbeta José María Dolarea Romero

LA *INNERE FÜHRUNG* ALEMANA Y EL LIDERAZGO
DE PERSONAS EN LAS FUERZAS ARMADAS
EUROPEAS

Teniente de navío Jorge D. Alcaraz-Pérez Ros

LA ARMADA HACIA EL FUTURO: IDÉAS PARA UNA
SINGLADURA

Comandante de intendencia (ESO) Sebastián Puig Soler

SALIDAS PROFESIONALES PARA LOS MIEMBROS
DE LAS FUERZAS ARMADAS. UNA NECESIDAD

**Teniente coronel de Infantería de Marina Juan Ruíz de
Azcárate Casteleiro**

HISTORIAS DE LA MAR

EN EL MAR DE ALBORÁN

**Teniente de navío (STCG) (RR) José Luis Hernández
Pasquín**

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...

EFEMÉRIDES

VIEJA FOTO

MARINOGRAMA

HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

LEXICOGRAFÍA

MISCELÁNEA

CINE CON LA MAR DE FONDO

LA MAR EN LA FILATELIA

PAÑOL DE PINTURAS

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

EDITA:



Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN: 0034-9569
NIPO: 083-12-012-4 (edición en papel)
NIPO: 083-12-011-9 (edición en línea)

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

Dirección y Administración:

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

Publicidad:

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

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripción anual (IVA incluido):

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

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2 / Librería *Castellana*. Paseo de la Castellana, 45
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8
FERROL.—*Central Librera*. Dolores, 2 y Real, 71 / *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

publicaciones.venta@oc.mde.es / www.fragata-librosnauticos.com / centrallibrera@telefonica.net

CARTA DEL DIRECTOR



L pasado 20 de junio fue el solsticio de verano en nuestro hemisferio, el paso de la primavera al verano, el día más largo del año. Llegados a la mitad de 2012, el panorama estratégico actual está marcado



por dos características fundamentales: una crisis financiera que está afectando a los países occidentales, con profundas repercusiones en sus presupuestos de defensa, especialmente en los de los europeos integrantes de la OTAN cada vez más proclives a disminuir sus aportaciones militares para operaciones en casos de crisis; y la conformación de un nuevo contexto que parece tender hacia la multipolaridad, fruto del despunte de potencias emergentes, tanto en el ámbito regional como global.

El escenario internacional sigue siendo cuanto menos incierto, e incluso convulso en determinadas regiones. En el oriente próximo, la situación en Siria es cada vez más preocupante, rayana en la guerra civil y envuelta en un clima de violencia desenfrenado, mientras la comunidad internacional permanece impasible, lastrada por un mecanismo para la toma de decisiones en la ONU que permite que los intereses individuales de unos pocos impidan tomar las medidas que puedan conseguir la solución del problema. Además existe el riesgo de que el conflicto sirio pueda prender en países limítrofes, como Líbano, donde aún permanece larvada su propia guerra civil, librada entre 1975 y 1990, y donde Hizbulá se encuentra en la encrucijada entre el seguidismo de sus aliados Irán y Siria o el de un camino propio como movimiento puramente nacional.

La situación creada, a consecuencia del desarrollo del programa nuclear de Irán, es de gran tensión por la negativa de este país a renunciar a este proyecto, ya que para Estados Unidos, y principalmente para Israel es inaceptable que Persia llegue a tener armamento nuclear. Los continuos mensajes cruzados entre Irán e Israel podrían desembocar en algo más que un intercambio de jaques en una virtual partida de ajedrez, dando fin a la posición expectante e intranquila de Israel, lo que no es intrascendente, ya que de verse amenazados por un posible ataque iraní podría recurrir a atacar primero, con consecuencias muy graves para toda la región y a nivel global.

Respecto al norte de África, en los países occidentales se instaló a principios de 2011 cierta euforia propiciada por la *Primavera Árabe*, movimientos revolucionarios que hacían presumir la posible instauración de la democracia en los países

afectados. Ahora cunde la preocupación por los resultados de los procesos electorales, en los que partidos islamistas, más o menos radicales, han obtenido el triunfo, aunque alguno de estos procesos haya quedado paralizado como en el caso de Egipto. No obstante, el problema más grave de la región sigue siendo la tozuda realidad de una enorme población, mayoritariamente joven, carente de libertades, oportunidades y perspectivas de futuro que propicia una presión migratoria hacia el sur de Europa. En definitiva la economía más que las creencias religiosas.

El Sahel, zona formada por naciones mayoritariamente islámicas, entre las que se encuentran algunas de las más pobres y subdesarrolladas del planeta, y con gobiernos débiles, alguno recientemente víctima de un golpe de estado; es un área muy inestable en la que las autoridades nacionales tienen gran dificultad para ejercer el control de sus territorios. Debido a esta falta de control, la permeabilidad de sus fronteras ha permitido que una gran cantidad de terroristas se hayan instalado en esta área, especialmente en Mali convertida en asentamiento de estos grupos.

El cambio de orientación de la prioridad de los intereses de Estados Unidos hacia la región Asia-Pacífico no es tampoco un asunto baladí. El centro de gravedad estratégico mundial estará en esa región y la Administración norteamericana ya ha expresado con claridad su decisión de volcar la mayor parte de su esfuerzo militar en ese escenario en detrimento del europeo y asiático occidental, dando una señal clara de que los aliados europeos deben asumir sus propias responsabilidades. La ya mencionada falta de determinación de los aliados europeos de la OTAN para incrementar los gastos de defensa en la proporción que correspondería a sus respectivos PIB y asumir mayores responsabilidades tendrá que cambiar.

España, como consecuencia de su situación geográfica entre Europa y África y punta de lanza hacia el Atlántico, se ve afectada por este escenario, en especial por la inestabilidad de nuestra zona de interés directo, lo que tiene gran incidencia en nuestra Seguridad y Defensa, basada en las últimas décadas en nuestra pertenencia a unas organizaciones supranacionales cuya fortaleza depende de la de sus miembros.

Larga y tortuosa se está haciendo la navegación por las turbulentas aguas de 2012, azotados por el temporal de las considerables estrecheces presupuestarias y con el riesgo de que la economía nacional no despunte a pesar de las medidas de austeridad y de las reformas estructurales emprendidas por el gobierno, y de la línea de crédito habilitada por la Unión Europea para el sistema financiero español, al que ese pariente advenedizo de apellido *riesgo* no para de dar disgustos. No obstante, la firme determinación a capear o correr los malos tiempos a la espera de condiciones más favorables debe presidir el frontispicio de nuestro quehacer diario.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



CARTAS AL DIRECTOR

El primer radar del Elcano

Llevo la tira de años deleitándome con la lectura de la REVISTA GENERAL DE MARINA, en la que con el paso del tiempo han ido apareciendo nuevas secciones y desapareciendo otras. Y como en todo, unas veces para bien y otras quizá para menos, algo que en todo caso va en gustos y aficiones y, por supuesto, a criterio siempre del director. Se mantiene, sí, la de Cartas al Director, aunque a mi entender escasamente aprovechada no obstante sus grandes posibilidades. Recuerdo que un determinado director, sin ahora poder precisar cuál, animó en su momento a que quien tuviera algo que opinar o preguntar se sirviera libremente de ella. Obviamente su intención era dinamizarla. Y algunos miembros de la Armada respondieron prestos a la llamada... pero en la mayoría de los casos para exponer cuestiones muy personales: Que si busco piso en Cádiz, en Cartagena o en Ferrol, que si cambiaría esto por esto otro, y demás cosas por el estilo. Aquello acabó casi pareciéndose a una «agencia inmobiliaria» y a un «compro y cambio» y consecuentemente dejaron de insertarse aquel tipo de misivas.

Obviamente muy distinto son las cartas de quienes aportan algo de real interés general, a veces corrigiendo datos o fechas aparecidos en colaboraciones publicadas en números anteriores. Y es que incluso quienes más saben no están exentos de, a veces, errar o de incurrir en lapsus que de este modo se subsanan y consecuentemente son muy de agradecer. Aunque actualmente muy de vez en cuando, aparecen también cartas que, de no ser por su brevedad, merecerían quizá los honores de artículo.

Personalmente he recurrido algunas veces, a través de esta sección, a solicitar ayuda en temas puntuales que se me escapan o no consigo dar con ellos. Es el caso de ahora. Parecerá una simpleza, pero tengo especial interés por conocer el modelo del primer radar de navegación que montó nuestro entrañable Juan Sebastián de Elcano. Y en

qué año fue aquello. Tengo algunas fotografías que muestran la antena, cóncava y maciza, pero de ahí no paso. Aclaro que ese quizá extraño interés obedece a un trabajo en fase de elaboración y en constante renovación en materia de datos. Seguro que algún lector tiene la respuesta y quizá también la amabilidad de dárme-la y, de paso, al resto de los lectores... si es que a alguno le interesa lo del radar de marras.

Con mi agradecimiento.—J. M.^a B.-F.

En la REVISTA GENERAL DE MARINA del pasado mes de abril, en las páginas 571 y 572 aparece una reseña titulada: Comandante de submarino nuclear, nombrado héroe de Rusia, firmada por L. V. P. G., en la que en las dos primeras líneas menciona: «El capitán de primer rango de la Flota del Norte Alexei Dmitrov ha sido condecorado...».

Además, en el décimo renglón de la página siguiente menciona otra vez a Dmitrov como «el capitán Dmitrov», y en mi opinión debería decirse, para asignarle la graduación correcta, «el capitán de navío Dmitrov», o en su defecto «el comandante Dmitrov», refiriéndose a él como comandante del buque, ya que en caso contrario no se entiendo el rango del condecorado señalado, «capitán de primer rango».

Como anexo acompaño fotocopias (página siguiente) de los grados de la Marina rusa y su equivalencia con la española, extraídos del Diccionario Militar Español-Ruso, de G. N. Bulgachov (pp. 944 a 947).

Por lo reseñado, ruego se incluya una nota aclaratoria en una próxima REVISTA que diga que el mencionado capitán de primer rango es en realidad capitán de navío (el grado ruso капитан 1-го ранга equivale a capitán de navío).—A. Erce Lizarraga.

ТАБЛИЦА ВОЕННЫХ ЗВАНИЙ В ВООРУЖЕННЫХ СИЛАХ ИСПАНИИ	
EJERCITO DE TIERRA СУХОПУТНЫЕ ВОЙСКА EJERCITO DEL AIRE ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ	ARMADA DE GUERRA ВОЕННО-МОРСКИЕ СИЛЫ
Generales Генералы и адмиралы	
Capitán General del Ejército генерал-капитан армии Capitán General del Aire генерал-капитан авиации Teniente General генерал-лейтенант General de División дивизионный генерал General de Brigada бригадный генерал	Capitán General de la Armada адмирал флота Almirante адмирал Vicealmirante вице-адмирал Contralmirante контр-адмирал

00 300-100	Jefes Старшие офицеры	
	Coronel королюнк Teniente Coronel тендиолоннк Comandante команданте майор	Capitán de Navío капитан 1 ранга Capitán de Fragata капитан 2 ранга Capitán de Corbeta капитан 3 ранга
Oficiales Младшие офицеры		Personal de Especialistas de la Armada Специалисты ВМС
Capitán капитан Teniente тендианте Alférez младший тендианте	Teniente de Navío тендианте-лейтенанте Alférez de Navío алферианте Alférez de Fragata младший алферианте	(Especialista) Mayor de 1.º старший специалист 1 класса (Especialista) Mayor de 2.º старший специалист 2 класса

EL CONTRATO DE CORSO EN LA IBIZA DEL SIGLO XVII

Bernardo CARDONA ESCANDELL

Abogado

Académico de número

Academia de Jurisprudencia y Legislación de las Baleares



IRATAS y corsarios, dos términos empleados por ciertos escritores de forma muy confusa en algunas ocasiones y, en otras, las menos, manifestando su equiparación, unas veces influenciados por la distinta nacionalidad de quienes juzgan la conducta de las personas que enjuician y otras porque, para opinar, toman en consideración tan solo algunos hechos concretos a ellos imputados.

Pero no deben confundirse.

Pirata es el que surca los mares asaltando, robando y capturando con la única finalidad de enriquecerse.

Corsario es el particular que, en virtud de contrato estipulado con el Estado bajo cuyo pabe-

llón navega, persigue, captura o visita barcos mercantes de países enemigos, quedándose con las presas capturadas o parte de ellas, y sujetándose a reglas prescritas por la legislación.

Las notas características del corsario eran tres: a) autorización expresa de su gobierno previa al inicio de su actividad; b) depósito de fianza suficiente para responder de sus acciones si estas no fueren realizadas de acuerdo con las disposiciones legales; c) las mercancías capturadas no le pertenecían hasta que se demostraba en juicio que el navío aprehendido era enemigo o neutral, que comerciaba con países hostiles suministrándoles determinada clase de mercancías y, además, que la aprehensión fuera calificada «de buena presa».

La existencia de partidas armadas que, con la complacencia del poder constituido o sin hacer caso del mismo, irrumpían en territorio ajeno para con la fuerza de las armas destruir, robar o hacer prisioneros fue práctica común entre vecinos colindantes desde la más remota antigüedad. Cuando estas acciones no podían llevarse a cabo por tierra, por estar separados unos de otros por el mar, surgen los piratas.



Monumento a los corsarios.

Debido a la proliferación de piratas, tanto ingleses, franceses, holandeses como argelinos y turcos, surgió la idea de aprovechar los grandes recursos que representaba la marina mercante para, mediante la correspondiente regulación legal, aprovecharla para defender las costas peninsulares e islas adyacentes de sus enemigos mediante la aprobación de reales ordenanzas que permitieran, en determinadas condiciones, el uso de la fuerza. Así nació el *corso* que, en contra de lo que comúnmente se cree, es una institución legal muy regulada por la autoridad española, con referencias ya en el *Libro del Consulado del Mar*, en *Las Partidas* y en el Fuero de Cartagena del año 1246, principalmente desde un matiz

fiscal, estableciendo que un quinto del cargamento apresado, así como la totalidad de las armas arrebatadas al enemigo, correspondían al monarca.

Con el fin de diferenciarlo de un acto pirata se intentó, por medio de sucesivas reales ordenanzas, regular una actividad de la que hicieron muchos particulares su forma de vida: unos amasaron fortunas y otros se labraron una carrera en la Real Armada. Los corsarios bajo la *patente de corso*, obligatoria para ejercerlo, hicieron la función de flota de guerra paramilitar al servicio de la corona.

A finales del siglo XVI, para defender las posesiones españolas en América, proteger su comercio y mantener su soberanía en el mar, el gobierno tuvo que mandar los mejores buques de su Armada, quedando poco protegido el Mediterráneo, y consiguientemente las islas Baleares, en las que —aunque en los siglos anteriores las tres principales islas tenían sus propios corsarios— fue durante los siglos XVII y XVIII cuando más actividad tuvieron. Concretamente en Ibiza —a pesar del escaso tamaño de la isla pero con gran afluencia de buques provenientes de todas partes de Europa que arribaban para cargar sal, y bajeles que transportaban trigo y víveres para los habitantes de la isla— sus aguas eran frecuentadas por piratas, lo que hizo que el número de corsarios

fuera en aumento, entre los cuales setenta y cuatro están perfectamente documentados en archivos del siglo XVII.

La ordenanza que eguló y fomentó la actividad corsaria en dicho siglo fue promovida por el rey Felipe IV en 1621. Le siguieron otras en 1674, 1690 y, ya en el siglo XVIII, en 1702, 1718 (contra turcos, moros y otros enemigos de la corona, según dice textualmente), 1794 (en la que se prohibía el corso con los aliados de España; Inglaterra era aliada y por eso durante esta época los corsarios de ambas marinas tuvieron que respetarse), 1801 (que renovaba las hostilidades contra los británicos).

En las *Instrucciones para Corsarios* de 1690 se establecía:

«1.º No traerán embarcación que tenga RI. Pasaporte o de algún alto aliado para aquel viaje, mientras que con evidencia no vieren que contraviene y evidentemente al Pasaporte.

2.º Luego que se apoderen de alguna embarcación, pedirán los papeles, y antes de entregarse de ellos ni de leerlos, pedirán al patrón que haga el manifiesto de su cargazón, y después que haya hecho y firmado el tal manifiesto se pasara a leer los papeles y se hará inventario, firmado del patrón o alguno de sus marineros que sepa escribir, se entregará al corsario de dichos papeles, dando copia al patrón.

3.º Sabrán los corsarios que ningún neutral puede llevar ropas de España para Francia ni de Francia para España; pero bien pueden los neutrales llevar los géneros propios de los neutrales o cualesquiera provincias, aunque sean enemigas, y de los enemigos tomar cualesquiera géneros para sí mismos; mientras que los tales géneros no sean prohibidos de llevar al enemigo.

4.º Prohibido el llevar al enemigo todo lo comestible, así líquido, esto es, vino, aceite, etc, como áridos, esto es, trigo, cebada, pescado, carnes y todo aquello que es ofensivo y defensivo para la guerra, como es lo perteneciente al tren de artillería, al equipaje de la caballería, para las tiendas de Infantería y para el arsenal de Armada marítima.

5.º Se preguntara luego al patrón apresado (después de hecho el manifiesto y recibido el inventario de los papeles) de dónde ha salido, qué mercader o mercaderes le han cargado, a dónde va, a que mercader lo ha de consignar; y lo que dijere se escribirá y se hará firmar por él.

6.º Sabrán los corsarios que son verdaderamente soldados y que el patrón es su capitán, y que los demás oficiales de las embarcaciones son de los oficiales de guerra, y así a pena de la vida están obligados a las órdenes de sus superiores, respectivamente, y no tendrán más acción que de protestar al patrón o capitán en caso que mande, en orden al viaje, o a la pelea, algo que les parezca no conveniente; pero deberán siempre obedecer, después de protestar, porque cada Oficial, respectiva y subordinadamente al capitán, es el juicio y cabeza a quien deben obedecer y seguir.

7.º Las embarcaciones que les parezcan débense juzgar por buena presa, las extraerán con las predichas diligencias, con todos los cartularios, papeles, patrón, escribano y marineros, para que aquí se juzgue si es o no *buena presa*; las que serán, como se ha dicho en el 1.º capítulo, con Rl. Pasaporte, o las que les parecerán no ser buena presa, las dejaran ir, sin tomar de ellas alguna cosa con violencia y contra su voluntad.

8.º No hará ningún daño a algún efecto de Su Majestad sin que tengan motivo que lo autorice.»

Debido a los acontecimientos ocurridos durante el siglo XVII, principalmente las cuatro guerras contra Francia y la finalización de la Tregua de los Doce Años, en Ibiza el gobernador, además de representante del rey, ostentara el cargo de capitán general de la isla, por lo que las personas que querían dedicarse al corso debían dirigirse a él manifestando el nombre del armador, del buque, su porte, armas, pertrechos y dotación del mismo.

Quien concedía la autorización era el gobernador en su calidad de capitán general y previo depósito de una fianza para garantizar que no cometerían corso contra embarcaciones no piratas de las naciones que no estaban en guerra contra España. La cuantía de la fianza era muy importante, pues el gobernador era responsable subsidiario por infracciones del corsario.

Junto a la patente se entregaba un ejemplar de la ordenanza que regulaba su futura actividad. Todo ello se notificaba inmediatamente al rey y dicha autorización se concedía por tiempo determinado.

El buque más utilizado en la Ibiza del siglo XVII fue el jabeque, buque del siglo XV, con gran velamen, que le permitía tanto dar alcance a los mercantes como escapar de navíos y fragatas con los que no convenía entablar combate, debiendo contar con marineros instruidos en el manejo de las armas, y si estos no fueran suficientes, podían llevar una cuarta parte como máximo de marineros de la Real Armada si esta no los necesitaba en ese momento.

También se les facilitaba pólvora, pertrechos o cañones en el supuesto de que los propios no fueran suficientes, los cuales adquirirían a precio de coste en los arsenales de la Armada.

Concedida la patente, toda la tripulación gozaba del fuero de marino, lo que reforzaba la autoridad del patrón al darle rango de oficial, quedando todos sujetos a la jurisdicción de la Armada mientras estuvieran en este servicio y, en caso de muerte, las viudas podían acogerse a una pensión y si eran heridos podían ser tratados en las instalaciones de la Armada en su departamento.

Dedicarse al corso sin estar en posesión de la patente implicaba piratería.

La finalidad del contrato firmado por el gobernador y el particular, plasmado en la concesión de la patente de corso, era complementar o reemplazar a los buques de la Armada frente a embarcaciones piratas o a súbditos de países con los que estábamos en guerra. Por tanto, el corsario podía atacar buques de naciones enemigas, tanto de guerra como mercantes; buques que pertenecien-



Vista de Ibiza.

do a países neutrales transportaran material de guerra (pólvora, armas, caballos, etc.) o vituallas, siempre que navegaran por aguas fuera del alcance de un tiro de cañón de las costas de un país amigo; moros, expresión que se utilizaba para designar a todos los musulmanes; podían detener embarcaciones para comprobar su documentación, así como inspeccionar su carga (derecho de visita), y si la documentación del buque no coincidía con la bandera que enarbolaba o en el reconocimiento del buque se encontraba bandera de diferente país, era considerado pirata.

Pero la característica principal de este contrato está en los trámites a efectuar después de la captura de un buque.

Apresado un navío debía ser conducido al puerto de Ibiza, procediéndose inmediatamente a inventariar bajo fe de escribano cuanto transportaba, justificándose el valor de la embarcación y su carga, constituyéndose un tribunal, presidido por el gobernador, ante el cual prestaba primero declaración el capitán o patrón de la nave corsaria, el cual daba cuenta detallada del avistamiento del barco apresado, su rumbo y situación, el tiempo invertido en la persecución, las razones que le indujeron a pensar que se trataba de un buque pirata o súbdito de nación con la que España estuviera en guerra o transportaba material de esta clase a una que sí lo estaba, o bien se llamara de moros.

Verificada dicha información bajo juramento, era llamado a declarar el capitán o patrón de la nave apresada, el cual podía alegar en su defensa lo que creyera oportuno, aportando documentos o testigos (los propios marineros de

su tripulación) para rebatir posibles inexactitudes o falsedades del patrón corsario.

El tribunal deliberaba y declaraba si la aprehensión se había realizado conforme a derecho o no, siendo «de buena presa» si se habían observado las ordenanzas, o «acto de piratería», con la correspondiente sanción, si no se habían observado.

Si la captura era sospechosa, el navío quedaba retenido y el expediente se trasladaba al rey y era tratado por el Consejo Supremo o Consejo de Guerra, y si resolvía que la captura no era de «buena presa» no sólo debía entregar la embarcación apresada y su carga, sino indemnizar los perjuicios causados.

Si era declarada «de buena presa», el valor del buque y su carga pasaban a ser propiedad del corsario, que procedía a repartirlo con el armador del buque y la tripulación, según lo previamente estipulado, deducido el quinto real, al que el monarca, durante grandes periodos de tiempo, renunciaba para así favorecer el corsarismo.

El material de guerra del buque apresado correspondía al rey, que pagaba un precio perfectamente establecido, siendo este diferente si el buque apresado era de guerra, corsario o mercante, aumentando su precio si se había tomado el buque al abordaje.

También diferente trato se daba a la tripulación de dicho buque, que varió en el tiempo, pero manteniéndose siempre como esclavos que eran vendidos en pública subasta si el navío era musulmán, reservándose siempre el rey la propiedad del *arraix* (patrón) sin tener que pagar precio alguno, el cual se destinaba irremisiblemente a galeras.

Pero no todas las presas fueron legales. Podemos citar, entre otras, estos dos ejemplos:

1.—Carta remitida por Carlos II al gobernador de Ibiza.

«El Rey: mi gobernador en Ibiza. El embiado (sic) de la República de Génova ha representado que viniendo Juan Bautista Ferro, de nación genovés y patrón de la barca Nuestra Sra. del Carmen, convoyando otra de la misma nación a cargo de Lucas Hicardo, con géneros de la Ribera de Génova, fue acometido en la costa de Cataluña por una saetía de corso de esa Isla, cuyo capitán se llama Juan Riquer, y la apresó y llevó a ella, y que no obstante no hallar en ella ropa de contrabando, la detuvo 28 días, hasta que vos, reconociendo la poca razón que tubo (sic) el apresador, la hicisteis ir libremente suplicándome que por los daños que ha recibido del patrón en la detención, mande se le restituyan o paguen los géneros que le quitó el dicho capitán Juan Riquer. El cual no siendo corsario con las licencias y patentes necesarias, sino un pirata, apresó también otra barca genovesa de Juan Barrilano y le rovo (sic) mil reales de a ocho. Y para dar la providencia conveniente sobre la instancia de este Ministro, aunque la comprueba con una certificación del Cónsul de su

nación que reside en esa Isla, he resuelto me informéis luego lo que en esta materia hubiere pasado y remitays (sic) los autos que en su razón se hubieren fulminado, y del recibo deste (sic) Despacho me dareis cuenta. De Madrid a 22 de agosto de 1609. Yo el Rey.»

2.—Otro caso similar ocurrió en 1690, en que estando corseando en las costas de Berbería dos embarcaciones corsarias ibicencas, siendo noche cerrada avistaron otra embarcación y creyendo que era de moros, la persiguieron hasta alcanzarla y la tomaron al abordaje, dándose cuenta entonces que no era de moros, sino de Málaga, por lo que dejaron de combatir.

Denunciado el caso por los malagueños, fueron encarcelados en el Castillo de Ibiza los tripulantes ibicencos que, conscientes de la pena que se les impondría, sobornando al carcelero, pudieron huir antes del juicio, refugiándose en las iglesias de San Telmo y de San Vicente Ferrer.

Naturaleza jurídica del contrato de corso

Cuestión esta muy debatida, existen figuras del derecho administrativo moderno con las que se podría hacer un intento de comparar la patente, entre ellas tenemos:

La Concesión.— En ella la administración encomienda la explotación de un servicio, de la que es titular, a un particular que asume los riesgos económicos de la empresa. Supone un acuerdo previo entre administración y el concesionario.

Si comparamos el pacto de corso con la concesión administrativa podemos observar lo siguiente:

- a) Tanto el concesionario actual como el corsario deben sujetarse a lo establecido en el documento respectivo (concesión o patente) y a los reglamentos en el primer caso y a la patente en segundo.
- b) La autoridad que otorgó la concesión o la patente tienen la facultad de vigilar el cumplimiento efectivo de lo dispuesto por ella y de los términos acordados en un caso y señalados en otro.
- c) Es temporal.
- d) La autoridad dispone de la facultad de sanción.

Sin embargo, no podemos identificar la patente de corso con esta figura del derecho moderno, pues aun cuando existe una serie de elementos que identifiquen a la patente con la concesión, al no ser un servicio público no existen tarifas que pueda fijar la autoridad, ni poderes de policía por parte del corsario; el particular debe aceptar todas y cada una de las condiciones sin oportunidad de negociación; además, la defensa es una función pública, no un servicio público.

La Autorización.—Es un acto de la administración por medio del cual esta consiente a un particular el ejercicio de una actividad prohibida inicialmente.

Siguiendo a García de Enterría, pueden distinguirse varias clases de autorizaciones:

a) Autorizaciones *simples*, las que se proponen únicamente controlar la actividad autorizada y, cuanto más, acotarla de manera negativa dentro de ciertos límites; *operativas*, las que sin renunciar a la función primera de control pretenden ir más allá, orientando positivamente la actividad del titular, en la dirección ya definida por planes o programas sectoriales, o bien por la propia norma en cada caso aplicable.

b) Autorizaciones por *operación*, en las que la relación administración-sujeto autorizado no crea ningún vínculo estable entre las partes; de *funcionamiento*, en las que la autorización dura cuanto se prolongue la actividad autorizada.

c) Autorizaciones *regladas*, las que se ajustan sustancialmente al esquema tradicional de derecho preexistente; *discrecionales*, en las que la autoridad puede imponer en su momento condiciones determinadas o cargas.

d) Autorizaciones *personales*, en las que el centro de atención se sitúa en la persona del peticionario, sus cualidades personales, cuya valoración desde la perspectiva del interés público en juego hace viable el otorgamiento de la autorización. Se exige que la actividad autorizada se ejercite por el titular de la autorización, y en caso contrario deberá existir la autorización de la administración. La transmisión de la autorización no puede hacerse de manera libre, están sometidos a un plazo determinado y opera la revocación cuando las condiciones personales han desaparecido; *reales*, en las que lo decisivo son las condiciones del objeto, no existen limitaciones en su transmisión, siendo suficiente el informe a la autoridad; en las *mixtas* los centros de atención son la persona y el objeto.

La patente guarda semejanza con la autorización personal, operativa reglada, ya que en la patente se atiende a la persona del corsario, a sus cualidades y a sus posibilidades; la patente de corso no se puede transmitir: se encuentra sometida a un plazo.

El Privilegio.—Es la gracia o prerrogativa de una persona liberándole de alguna carga o gravamen, o confiriéndole algún derecho del que no gozan otros.

El privilegio era otorgado por el rey en uso de sus regalías y por la patente de corso se le confiere el derecho de que no gozan otros de hostilizar a los navíos enemigos y en no ser tratados como piratas, por lo que la patente podría ser considerada como privilegio personal, temporal, oneroso, afirmativo y odioso. La patente y el privilegio se extinguen por causas análogas.

Sin embargo, pretender equiparar a la patente de corso con alguna de las figuras del Derecho Administrativo actual es difícil, ya que siempre encontramos alguna peculiaridad que nos hará dudar de si comparten la misma naturaleza, guardan una gran similitud con la autorización personal, operativa y reglada.

El corsarismo tuvo gran importancia en la defensa de las islas Baleares durante varios siglos, protegiendo nuestras costas y dando cierta seguridad al comercio marítimo y a las personas que habitaban cerca del mar, lo que ha sido reconocido públicamente por sus conciudadanos. Mallorca recuerda al corsario de mayor rango militar que ha tenido nuestro archipiélago, don Antonio Barceló, teniente general de la Armada, mediante una hermosa lápida colocada en su casa natal en la calle del Vi, núm. 12; e Ibiza, mediante su monumento *Ibiza a sus Corsarios*, erigido en el puerto en el año 1915, en el cual reza: «En lucha secular y heroica pugnaron por la Religión y por la Patria. Sea eterna y perdurable su memoria».

El corso fue finalmente abolido en la mayoría de los estados en el Congreso de París (16 de abril de 1856), y aunque muchos países no firmaron su declaración fue generalmente considerada como ley internacional válida. España tardó 32 años en aceptar esta postura mayoritaria.

En uno de los acuerdos de la segunda Conferencia de La Haya (1907) quedó fijada la transformación de mercantes en buques de guerra o su puesta al servicio de fines bélicos siempre que se cumpliesen determinados requisitos, tales como llevar distintivos exteriores propios de los buques de guerra, estar a las órdenes de comandantes que figurasen en la lista de oficiales de la Marina de Guerra, su tripulación debía hallarse sujeta a la disciplina militar y observar las leyes y costumbres de guerra y estar incluido en la lista notificada de las embarcaciones de guerra pertenecientes a la nación.





BAM *Meteorology* de arribada en Barcelona.
(Foto: Jordi Bonet Albalat).

ENFOQUE INTEGRAL. *COMPREHENSIVE APPROACH*

Fernando LISTA BLANCO



(RE)

Introducción



L mundo actual es complejo, cada vez más. En una sociedad moderna todo transcurre muy deprisa, estamos globalizados, interrelacionados, interdependientes. No podemos actuar sin pensar en las muchas derivadas y consecuencias.

En cuestiones de seguridad y defensa también sucede. En la Estrategia Española de Seguridad, junio 2011, se recoge la preocupación y necesidad por tener un enfoque integral, se afirma que «solo un enfoque integral que conciba la seguridad de manera amplia e interdisciplinaria a nivel nacional, europeo e internacional puede responder a los complejos retos a que nos enfrentamos». No hay reunión, seminario, discurso, *meeting*, conferencia, donde no se mencione la expresión *comprehensive approach*. Decirlo es fácil, ejecutarlo requiere mucho esfuerzo y trabajo.

El manejo de una crisis no puede realizarse aisladamente. ¿Cuál puede ser la contribución militar en el proceso? Mucha y variada, dependiendo del tipo de situaciones y acciones a tomar, pero desde luego con una participación desde el principio y realmente coordinada, con un enfoque integral.

Naturaleza de los conflictos. Espectro de crisis

Las dos organizaciones internacionales más relevantes en cuestiones de seguridad y defensa, OTAN y UE, coinciden en que el manejo de crisis debe realizarse con un enfoque integral. Es lo que inglés se llama *comprehensive approach to crisis management*. Sin embargo, el enfoque integral no puede ceñirse solamente al manejo de crisis. Es una manera de relacionarse, de

trabajar, de actuar como resultado de la evolución de la sociedad, las tecnologías disponibles, los nuevos retos y la búsqueda de soluciones. La forma de minimizar errores y optimizar resultados es tener un enfoque integral de los problemas e involucrar a todos los actores desde el comienzo. Por ello se necesita una educación y unos procedimientos y mecanismos basados en ese nuevo espíritu. Es lo opuesto a la compartimentación y el aislamiento, y le cuesta al ser humano que tiende al egoísmo y a no compartir. Es el equivalente a una «coordinación muy perfeccionada». En esta breve exposición nos ceñiremos al enfoque integral en cuestiones de seguridad y defensa.

Admitido que las relaciones internacionales son complicadas y que las amenazas no están claramente definidas, el margen en vigor durante siglos entre condición de paz o guerra se ha ensanchado. Incluso estamos en paz en el planeta Tierra y parece que estamos en guerra por lo que vemos y leemos.

Las amenazas, sobre todo después de 1989, son, entre otras, las del terrorismo, las llamadas asimétricas, el crimen organizado, las debilidades y luchas internas de pequeños Estados, las que afectan al medio ambiente; y luego las particulares de cada nación, que a veces incluyen todas las anteriores.

Entre paz y guerra, cuando las guerras ya no se declaran, parece que estamos siempre en crisis. Quizás la palabra crisis no hay que entenderla con connotaciones muy negativas. El Diccionario de la Real Academia Española incluye las acepciones de: el cambio en la enfermedad, la mutación en un proceso, el momento decisivo en un negocio, el juicio después de examinar algo cuidadosamente, la escasez y, la última, «una situación difícil y complicada». Las relaciones internacionales dan la sensación de estar en crisis casi permanente, de mayor o menor intensidad en situaciones al menos complicadas. En estos tiempos hay que lograr los protocolos adecuados para tratar al «enfermo» desde el inicio de la forma más eficaz posible, no podemos permitirnos otro lujo.

En época de paz existen situaciones variadas —sin ser exhaustivo, derivadas del cambio climático, apoyo a desastres naturales locales, a poblaciones civiles, asistencia al sector de la seguridad y control de armamentos en países con problemas, protección al medio ambiente— que requieren acciones precisas, y por ello no se tiene por qué hablar de crisis.

Lo que se puede entender como crisis, sin llegar al umbral de guerra, abarca la lucha contra el narcotráfico, crimen organizado, desastres naturales, ayuda humanitaria, imposición de sanciones políticas y económicas, hasta llegar al *peacebuilding*. Las crisis van escalando cuando entramos en acciones contra el terrorismo, piratería, exhibición de la fuerza, evacuación de no combatientes, manejo de las consecuencias de los conflictos y el *peacekeeping*. En esta progresión escalatoria podemos llegar al *peace enforcement*, conflictos limitados convencionales, y al final la guerra en un teatro o la guerra a nivel estratégico. La variedad de los matices en las situaciones citadas da idea de la dificultad. Las naciones, y las organizaciones internacionales

les, tienen que tener herramientas adecuadas para hacerles frente con garantía y eficacia. Las Fuerzas Armadas son una de ellas, muy importante y versátil por cierto. Pero en este punto más que hablar de medios me gustaría resaltar la imperiosa necesidad de cambiar la forma de actuar en cualquier caso.

Organizaciones internacionales. Teoría y práctica

La OTAN y la Unión Europea tratan de ser *comprehensive* en todas sus actuaciones. Aquí no voy a entrar en el debate de la eficacia que puedan demostrar en sus decisiones e intervenciones, que por otra parte depende de cuestiones políticas, sino en la apuesta por llevar a cabo un enfoque integral teórico y práctico. Las aproximaciones son diferentes porque los orígenes de ambas organizaciones son distintos. La UE es fundamentalmente una institución civil y abarca mucho más que la defensa y la seguridad, Es integral por principio, no cuenta con una vasta estructura militar permanente y entre sus miembros no se incluyen los Estados Unidos, potencia mundial que creó la OTAN. El Tratado de Lisboa establece que «la Unión velará por mantener la coherencia entre los distintos ámbitos de su acción exterior, y entre estos y sus demás políticas». La Unión tiene una amplia gama de medios civiles y militares a su disposición, pero no está organizada en una sola estructura con poder para tomar decisiones. Existe una dispersión a través del Servicio de Acción Exterior (capacidades civiles y militares para la PCSD) y la Comisión (instrumentos civiles para ayuda humanitaria, desarrollo, cooperación y democratización). Esto debe coordinarse mejor, debe afrontarse con un enfoque integral.

La OTAN sigue más el modelo norteamericano, donde en el enfoque integral, sobre todo en el teatro de operaciones, lo militar predomina sobre lo civil. El nuevo Concepto Estratégico de la Alianza subraya que las lecciones aprendidas, probablemente habría que decir identificadas, en las operaciones OTAN muestran que el manejo de crisis eficaz demanda una *comprehensive approach* que incluya los instrumentos políticos, civiles y militares.

Ambas organizaciones buscan la eficacia dentro de sus limitaciones políticas y muchas veces se detecta por lo que se dice en las manifestaciones de sus dirigentes, que intentan cuadrar el círculo produciendo cierta confusión.

Quizás para aclarar la discusión convenga recordar la postura conjunta de los ministros de Defensa y Asuntos Exteriores británicos, noviembre 2011, sobre la «European Defence». El Reino Unido juega un papel peculiar en la OTAN y UE, pertenece a ambas organizaciones y se expresa claramente en el idioma que más se utiliza en las dos; además suele ir al meollo del problema: Los ministros dicen que «quieren que la UE cree estabilidad, que maneje las crisis según surgen y que responda a los conflictos. Para ello hay que aplicar el espectro único de la UE de medidas políticas, militares, de desarrollo y económicas en un ambiente de seguridad cada vez más complejo. Necesita-

mos el deseo político que nos permita a los Estados miembros con capacidades militares y civiles conseguir un objetivo común. Y necesitamos confiar en el planeamiento y despliegue rápido de estos recursos para lograr el máximo efecto en las operaciones. Esto es la *comprehensive approach* al manejo de crisis que debería ser el sello característico de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) de la UE». Hasta aquí nada que objetar a la aproximación teórica y se puede tomar lo que dicen los ministros como una buena explicación del enfoque integral en una organización internacional como la UE, pero luego añaden: «como europeos somos miembros también de la OTAN. Que permanece como la primera alianza defensiva para el Reino Unido. Es la herramienta correcta para los ambientes de conflictos de alta intensidad. Sin embargo la PCSD tiene un papel único y complementario a jugar y hemos visto ejemplos con resultados brillantes donde otros encuentran muy difícil operar (Balcanes, Georgia, Indonesia, misión de la policía de la UE en Afganistán, piratería en el Cuerno de África». Es decir, quieren dejar muy claro lo que para ellos la UE y la OTAN pueden hacer, y por tanto dónde fijan sus prioridades de gasto. Su idea es que son herramientas que se usan según conviene y esto es pura decisión política.

Proponen además tres pasos para que el enfoque integral funcione en la UE:

- *Misiones y operaciones más inteligentes, planeamiento integral, tomando herramientas civiles y militares cuando sea apropiado, con beneficios bien definidos, resultados y estrategias de salida claras. Esto permitirá medir el éxito de las misiones PCSD y asegurar el retorno de la inversión de los Estados miembros.* Es una crítica velada a mucho de lo hecho en el pasado, hay que medir por la eficacia de los resultados.
- *Conseguir una mayor sinergia entre el trabajo del Servicio Europeo de Acción Exterior y la Comisión. Y para esto no se necesitan nuevas estructuras, sino revisar cómo mejorar las existentes.* Es decir, no más gasto, lo que hay es suficiente.
- *Trabajar mejor con la OTAN. Cooperación, coordinación y coherencia. Ambas organizaciones deben trabajar con eficacia, la complementariedad es vital. Asegurarse que el Pooling and Sharing y la NATO Smart Defence se refuerzan mutuamente.*

He puesto lo que es la posición clásica británica como muestra de que esta (compartida o no) choca frontalmente con la idea de potenciar la PCSD tal como piensan otros. Para ellos es lo que es y no lo que sugiere la Estrategia Europea de Seguridad 2003/2008. Por tanto, no es diferente su aproximación a un enfoque integral en ambas organizaciones, y los británicos son, a mi juicio, los que mejor practican la *comprehensive approach* a nivel nacional. No está por tanto la discusión en la absoluta necesidad de ser más *comprehen-*

sive, ya que todo el mundo lo cree. El tema de por qué no funciona en la práctica a nivel de organizaciones internacionales es otro. Las verdaderas dificultades para conseguir esa eficacia radican en que los miembros de las dos organizaciones no son los mismos, hay intereses que difieren demasiado y hay una gran crisis económica en Europa. Hay que definir con claridad qué se está dispuesto a hacer. No se pueden crear expectativas de objetivos sin contar con los medios y la voluntad para ponerlos. Coherencia. Sin embargo, como nación debe ser más sencillo tener éxito.

La aproximación al enfoque integral es la coordinación ideal

En el manejo de crisis se van a utilizar todos los medios disponibles. Hay tantos actores involucrados en los conflictos que se requiere una variedad de herramientas para llevarlos a buen término en defensa siempre de unos intereses legítimos. Pueden convivir en las situaciones distintas organizaciones internacionales, regionales o locales, gubernamentales o no gubernamentales. Los medios con que cuentan las naciones, al igual que las organizaciones internacionales son muy variados, fundamentalmente son medidas derivadas de sus capacidades políticas, diplomáticas, económicas, militares, ayudas al desarrollo, jurídicas y legales, etc. En resumen, todos los poderes del Estado al servicio de un objetivo.

Para ser eficientes hay que materializar lo que es un enfoque integral en el manejo de crisis. Y hacerlo en el día a día de la Administración, en la forma de actuar de los actores implicados. Diría que sobre todo hay que cambiar de mentalidad, evitar la compartimentación y pensar que eres parte de una contribución a una respuesta, y no la respuesta en sí.

El enfoque integral permite reforzar y mejorar el manejo de crisis y la respuesta, tanto en el planeamiento como en la ejecución, para consolidar su legitimidad y eficacia.

Naturalmente resulta complicado pensar en un escenario donde solo haya medios militares, es más fácil concebir situaciones donde solo operen capacidades civiles (como las misiones civiles de la UE). Pero, sobre todo, el escenario más factible es el de medios civiles y militares juntos.

Luego, lo que sí es seguro es que se requerirá una excelente y compleja coordinación, es decir, se precisa un enfoque integral. Puede que solo se utilicen capacidades civiles, como expertos en ayudas en campos específicos, diplomáticos, fuerzas de policía; que se desplieguen medios civiles y militares, como personal militar de apoyo, expertos legales, sanitarios, logísticos; o los medios militares convencionales de fuerzas desplegadas. Y en muchas ocasiones las capacidades militares deben proporcionar unas condiciones de seguridad para que los civiles puedan llevar a cabo su trabajo. Aquí hay que mencionar la dificultad que implica el hecho de que las fuerzas militares sean

percibidas como no neutrales y pongan en peligro la labor de las ONG o de las agencias que tratan de hacer llegar la ayuda humanitaria.

Se precisa ante todo una voluntad política apoyada por una organización adecuada y educación en el logro de conseguir un enfoque integral en la resolución de los problemas. El enfoque integral no es un descubrimiento nuevo del siglo XXI, es más bien una evolución, una adaptación a las condiciones reinantes, una optimización.

España y sus Fuerzas Armadas concretamente han sufrido un proceso para intentar tener una mentalidad de actuación conjunta sin perder peculiaridades e idiosincrasia. Lo que otras naciones aprendieron a raíz de la Segunda Guerra Mundial nos ha costado más, si bien es cierto que pocos tienen esa auténtica mentalidad conjunta, quizás los países que no se han visto en otra coyuntura que poseerla han avanzado más. No cabe duda de que ante la necesidad se aprende, y crea virtud, y poco hay como la experiencia. Nadie discute la necesidad de lo conjunto desde el punto de vista de las operaciones militares. Sin embargo, este debate debe considerarse superado para centrarnos en conseguir actuar con un enfoque integral, enseñar y educar en ello, corregir procedimientos y mecanismos en los Estados, administraciones, estados mayores, entre todos aquellos que tengan algo significativo que aportar o sean participantes en el manejo de crisis. Así como lo conjunto se ciñe al ámbito militar de los ejércitos de Tierra, Aire y la Armada, el enfoque integral abarca las diversas áreas de la Administración del Estado que controlan las capacidades a utilizar. En el manejo de crisis parte del enfoque integral, incluidas las operaciones, significa potenciar la sinergia entre civiles y militares en el uso de sus capacidades. Mucho más avanzado que una coordinación civil-militar o CIMIC. La esencia reside en el deseo, consciencia, intención, mentalidad de todos los individuos, unidades, secciones, departamentos, cualquier nivel en la organización para colaborar unos con otros.

Conclusión

Una nación soberana dispone de todos los medios en su organización para responder con un enfoque integral al manejo de crisis, y España lo es. No tiene los obstáculos en la toma de decisiones que hay dentro de las organizaciones internacionales. Ya cuenta con los distintos ministerios que configuran el sistema. Lo que es preciso mejorar es la mentalidad, educación, procedimientos y mecanismos de toma de decisiones para llegar al enfoque integral sin quedarse en una pura burocracia. Simultáneamente hay que educar en estas ideas a los futuros integrantes de los distintos niveles, empezando por las academias y escuelas militares.

EL OFICIO DE MAESTRE EN LA CARRERA DE INDIAS

Inés María SANTOS GARCÍA
Licenciada en Historia y máster en Estudios Americanos
Universidad de Sevilla



IN lugar a dudas el maestro fue una de las figuras más relevantes de la Carrera de Indias como pieza clave de la organización marítima y comercial de la embarcación. Ciertamente se trata de una figura sumamente compleja, pues no resulta nada fácil separar sus teóricas competencias profesionales recogidas en la legislación de su actuación como simple negociante, cuyo principal deseo era enriquecerse. El afán de enriquecimiento fácil, junto con el anhelo de ascender socialmente, las buenas conexiones comerciales que tenían dentro del mundo sevillano de los negocios y su experiencia acumulada tras muchísimos años en la navegación hacia las Indias convertían a estos personajes en elementos imprescindibles para comprender el funcionamiento del tráfico indiano.

Ahora bien, pese a su destacada influencia en la navegación y comercio ultramarinos, la historiografía quizá no le ha concedido la importancia real que merece. El circuito marítimo-comercial que englobaba la Carrera de Indias ha sido objeto de investigación para muchísimos historiadores, los cuales sí han destacado la labor del maestro dentro del mismo, pero aún así no se trasciende en su análisis más allá de su mera presencia en el ámbito comercial. No obstante, se pueden encontrar algunos trabajos que han resultado muy valiosos para la elaboración del presente estudio, pues constituyen la bibliografía más directa que se ha centrado en el análisis de la nombrada figura. En este casi vacío historiográfico, destacan los artículos de Luis Navarro García sobre la gente de mar en la Sevilla del siglo XVI; la monumental obra de Antonio Miguel Bernal acerca de la financiación de la Carrera de Indias; la de Pablo Emilio Pérez-Mallaína dedicada a la vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias del siglo XVI, especialmente el capítulo tercero referido a los pilotos, maestros y capitanes, y, el trabajo de M.^a Carmen Borrego Pía sobre los pilotos y maestros de la bahía gaditana. Asimismo, de gran ayuda

han sido los libros de náutica del siglo XVI. De entre todos, cabe destacar el *Itinerario de Navegación*, de Juan Escalante de Mendoza, y las obras de Alonso de Chaves, *Espejo de Navegantes*, y la de Diego García de Palacio, *Instrucción náutica para navegación*. Y, por supuesto, también señalar las aportaciones de Veitia Linage en su obra *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, y las referencias que se pueden encontrar a su vez en la *Recopilación de Leyes de Indias*.

De igual modo, subrayar que a pesar de los innumerables legajos referentes a maestros conservados en el Archivo General de Indias (1) siguen siendo escasos los trabajos en los que se prima el conocimiento sobre el maestro y su actuación en el comercio con Indias a través del estudio de dichas fuentes documentales. Así pues, el análisis de dicha figura en el contexto social y económico de la Carrera de Indias constituye a día de hoy un campo de investigación prácticamente inexplorado.

A la hora de realizar un mayor acercamiento a la importancia real de este personaje, resultan considerables los siguientes interrogantes planteados: ¿qué motivos llevaron a la corona a delegar en ellos parte de sus competencias estatales?, ¿qué consideración tenía su trabajo ante los ojos de sus contemporáneos?, y finalmente, ¿hasta qué punto supieron cumplir con las obligaciones que legalmente les estaban encomendadas? Por supuesto, que se podrían plantear algunas cuestiones más, pero para este trabajo, donde se pretende realizar una primera aproximación a la figura del maestro, pueden ser suficientes.

Contestar a estas cuestiones es lo que se intenta en este estudio, y para ello primero será necesario realizar un recorrido por las diversas funciones asumidas por el maestro y la amplia responsabilidad que recaía sobre él como jefe supremo de la tripulación; a continuación, analizar la relación de tal figura con el poder real y su posición socioeconómica en la sociedad del momento, para terminar analizando los diversos métodos ilícitos empleados por este oficial con el fin de obtener beneficios extras al margen de la ley.

(1) Refiriéndose especialmente a los numerosos pleitos que se guardan no sólo en las secciones específicamente judiciales, como la de Escribanía de Cámara y Justicia, sino también a los que se incluyen en la sección de Contratación, en los cuales pueden verse informes fiscales, pesquisas, declaraciones testificales y confesiones de acusados referentes a disputas, transporte de mercancías sin registrar, reclamaciones por impagos de salarios a marineros y grumetes, reyertas por la propiedad de una embarcación, embargos por contrabando, etc.; y de otro lado, a los documentos expedidos por el Consejo de Indias, suscritos por el monarca, tales como reales cédulas o aquellos suscritos por los consejeros, como reales provisiones, cartas acordadas y sentencias, conservadas en la sección de Gobierno y en la subsección de Indiferente General. En estos últimos se diferencian instrucciones, informes, cartas, quejas, peticiones, resoluciones, dirigidas principalmente, las que se han consultado, a organismos peninsulares subordinados —la Casa de la Contratación o el Consulado—, a las autoridades de Indias y también a particulares.

El estudio se delimita geográfica y cronológicamente a la Sevilla del siglo XVI. Hay que tener presente que la capital hispalense fue puerta y puerto de las Indias y que, como tal, se constituyó como el centro mercantil, financiero y marítimo más importante del momento. Ello atrajo a multitud de marineros, comerciantes y pasajeros que querían embarcar en las flotas con destino hacia el Nuevo Mundo.

Características de un oficio

«El maestre era definido como el señor capitán que, como tal, manda sobre sus subordinados, los cuales deben obedecerle en todo lo que convenga al provecho de todos y de la nao. Sería el señor de la casa, y los demás sus criados.» (2).

Junto con el piloto y el capitán, el maestre ocupaba la cúspide del poder en un buque mercante del siglo XVI. Estos constituían el grupo de los llamados oficiales de mar, desempeñando cargos de alta responsabilidad en la embarcación para la buena marcha de la misma. La misión principal del piloto era dirigir la nave desde que zarpaba hasta que llegaba a su puerto indiano de destino en cuanto a rutas y rumbos se refiere. Por su parte, la administración comercial del barco corría a cargo del maestre. Y el capitán ejercía funciones puramente militares. Pese a las diferentes atribuciones de unos y otros, la práctica era muy distinta, pues dichos oficios se entrecruzaban, por lo que el capitán podía ejercer de maestre y a la misma vez ser dueño de la nao, el piloto actuar de maestre y este de capitán, de propietario de la totalidad o de una parte de la nave y a su vez de piloto, en el caso que este enfermase o falleciese durante el viaje. Ello explicaría que el maestre asumiera, en la mayoría de los casos, el mando supremo a bordo de la nao. Con todo, se convertía, como señalaba Alonso de Chaves, en el señor capitán y en el verdadero «patronus del Consulado del Mar» (3).

En efecto, era el máximo responsable de la nave y, como tal, debía dar cuenta de la totalidad de los pertrechos que iban a bordo, de la tripulación y de los pasajeros; pagar los impuestos reales exigidos; abastecer a la embarcación de todos los recursos materiales y humanos necesarios; ganarse la confianza de mercaderes y particulares que le confiaban prácticamente a ciegas sus partidas; conseguir que toda la planificación del viaje se desarrollara bajo el

(2) CHAVES, Alonso de: *Espejo de navegantes*. Madrid, Museo Naval, 1983, p. 223 (original del siglo XVI).

(3) HARING, Clarence: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, Fondo de Cultura Económica, 1979, p. 391.

orden previamente establecido; procurar que las mercancías y metales preciosos que iban bajo su responsabilidad fuesen entregados a sus respectivos dueños sin el más mínimo problema y, en suma, cumplir con todo lo estipulado en las ordenanzas encargadas de regir la gran empresa comercial indiana.

Cabe señalar que el oficio de maestro implicaba «muchos oficios en uno», refiriéndose con ello a la diversidad tipológica que se ha podido distinguir. Fundamentalmente, son tres los tipos de maestros diferenciados: maestros de naos, de plata y de raciones. No es el momento de profundizar en los cometidos correspondientes de cada uno de ellos, pero sí es conveniente subrayar que, pese a la disparidad de sus atribuciones, lo cierto es que todos eran igualmente responsables económicos del cargamento que llevaban bajo su custodia, ya fuese artillería, municiones, plata, oro, perlas, bastimentos, víveres, entre otros.

Para no dar a este ejercicio un carácter excesivamente descriptivo de la labor del maestro en la mar, finalizaré este primer apartado con una frase muy representativa del marino Juan Escalante de Mendoza acerca de las tres cualidades principales que, según su parecer, debían acompañar siempre al maestro: «debe ser un buen hombre, buen cristiano y diestro marinero».

El maestro y la Corona

¿Por qué la Corona necesitó de la figura del maestro? La respuesta es compleja y quizás para contestarla habría que poner de relieve los objetivos que se marcó la monarquía española respecto a la conquista y posterior colonización de América. Como es sabido, desde inicios de la etapa descubridora se pretendió convertir la ocupación territorial de las Indias en una gran empresa estatal, teniendo como principal propósito ejercer un control directo sobre el comercio indiano dentro de una estructura monopolística regia. Pronto se entendió que el objetivo marcado era desmesurado para ponerlo en marcha solo la Corona, por lo que se decide que dicha empresa corriese bajo iniciativa privada, aunque contando con el respaldo estatal. Las razones que determinaron que la monarquía no se hiciese cargo directamente del proyecto indiano iban desde la necesidad de atender a conflictos bélicos más cercanos establecidos en escenarios europeos y mediterráneos —para los que se necesitaba un gran desembolso económico— hasta la inexistencia de un aparato burocrático y un ejército permanente que se comprometiera a defender unos territorios tan lejanos como eran los del Nuevo Mundo, cuyas dimensiones espaciales eran aún inciertas (4).

(4) SERRERA CONTRERAS, Ramón María: *La América de los Habsburgo (1517-1700)*. Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2011, pp. 53 y 197.

En este sentido cabría destacar especialmente que la insuficiencia, por aquella época, de funcionarios fiscalizadores del tráfico trasatlántico fue lo que llevó a la Corona a delegar parte de sus competencias en particulares, entre ellos, el maestre. Se buscaba un responsable en quien confiar plenas atribuciones respecto al navío, la tripulación, las mercancías y la ruta determinada a seguir, desde que el navío zarpaba del puerto sevillano hasta que llegase al puerto de destino en Indias, para una vez allí preparar el viaje de vuelta a la Península. Asimismo se le encargaría impedir el paso a ultramar de extranjeros y emigrantes sin licencias, así como también evitar las deserciones de marineros una vez llegados a tierra firme. Con todo, sería justo, según mi parecer, considerar a esta figura como uno de los motores principales que dieron vida a la Carrera de Indias en cuanto que constituyó uno de los principales artífices de la política comercial y migratoria puesta en marcha por la monarquía con el fin de salvaguardar la integridad del imperio.

El monarca era consciente de la necesidad de proveer al tráfico y a la navegación de maestros cualificados y eficientes, pues de ellos dependería que este y los particulares obtuviesen los beneficios esperados de los negocios ultramarinos (5). Ello ligado a la buena fama y estimación que el maestre supiere despertar justifican, entre otras razones, la confianza en él depositada. Como apuntara Escalante de Mendoza, «el maestre siempre ha dado muy buena cuenta de todo lo que se le ha encargado en los viajes que ha hecho, y es muy verdadero...». Ciertamente, el ser buen maestre y gozar de tal reputación era imprescindible para navegar competentemente y responder ante los negocios propios y de otros particulares. No obstante, cabe la posibilidad de cuestionar, en este sentido, si este personaje era tan honrado y estimado como lo presentaba Escalante, sobre todo si se tiene en cuenta el entramado de necesidad, ambición y fortuna en el que se encuadraba la sociedad sevillana del siglo XVI.

Principalmente, esta figura fue nombrada para gobernar maestralmente la nao y, como jefe supremo de la misma, todos los que a bordo de ella fuesen debían obedecer y hacer cumplir todos los mandamientos determinados por él en lo concerniente a hacer un buen viaje y dar buena cuenta de lo que en ella se cargase y recibiese. En el caso de inobediencia y no favorecer al maestre en el cumplimiento de su oficio, todos serían castigados por incumplimiento de las instrucciones dadas por el rey y por el tribunal de la Casa de la Contratación respecto a la navegación (6).

Como se observa, las diversas virtudes que adornaban a dicha figura también fueron tenidas en cuenta por la Corona y por los dueños del capital a

(5) Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, Madrid, 1530. Archivo General de Indias (en adelante, AGI) Indiferente, 1961, L. 2, F. 202V-203V.

(6) Instrucciones de generales, maestros y dependientes de la Casa de la Contratación, de 1537 a 1758. AGI Contratación, 4889.



Galeón español, por Alberto Durero.

la hora de mostrar su confianza a estos individuos y en la entrega de sus riquezas, pero aún así la monarquía fue más intransigente respecto al papel desempeñado por estos. De ahí que fuesen obligados a abonar una fianza de 10.000 ducados en concepto de garantía del cargamento, tanto de ida como de vuelta, de cumplir con todas las disposiciones dadas por los jueces de la Casa, rendir cuenta justa de las mercancías y tener aparejado el buque para el tiempo de la salida (7). Para el abono de la misma podían contar con unos fiadores y entre todos componer la cantidad exigida. Esta cifra era importantísima, especialmente si se tiene en cuenta que en la época el coste de una galera podía oscilar entre los 8.000 y 12.000 ducados

por lo que estaban sometidos a pagar una fianza superior a la compra de una embarcación. Cabe citar como ejemplo de ello la adquisición del galeón *Los tres Reyes*, de 600 toneladas, en 7.000 ducados, efectuada por el capitán y armador sevillano Cosme Buitrón (8). En cualquier caso, resulta evidente el

(7) Con el tiempo, se añadieron otras sumas que obligaban al maestre a responder de que el buque estuviera listo para la fecha prevista (1564, 2.000 ducados), de que no embarcaran pasajeros sin licencia (1604, 1.000 ducados), de que arreglara cuentas con los embarcadores después de terminado el contrato (1.000 ducados) y de que no tocaran en ningún puerto prohibido (4.000 ducados). HARING, C.: *Comercio y navegación...*, pp. 392-393.

De igual modo, los maestros de plata estaban obligados a pagar una fianza de 25.000 ducados. En su regreso a la Península, debían entregar otros avales para hacer frente a sus responsabilidades a la hora de depositar el tesoro en la Casa. En principio, se estipuló que fuesen 4.000 ducados, pero tal cantidad fue reducida a 2.000 por las cédulas de 22 de enero y 30 de agosto de 1647. VEITIA LINAGE, J.: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, L. II. Cap. IX, 5, p. 135 (reedición en facsímil del Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1981).

(8) Memorial del capitán Cosme Buitrón. Sevilla, 8/1/1566. AGI Indiferente General, 2673.

desembolso de tal suma dada la alta responsabilidad asumida por este personaje. Por consiguiente, debían comprometerse a entregar a las autoridades de la Casa de la Contratación todas las cuentas que traían registradas de la nave, declarando bajo juramento que no habían cometido ninguna infracción durante la travesía. La variada documentación conservada en el Archivo General de Indias permite afirmar que la teoría distaba mucho de la práctica, pues fueron numerosos los maestros que no rechazaron cualquier ocasión de obtener beneficios al margen de la ley. Una realidad que se puede ejemplificar en el caso del capitán Diego Bernal Lorenzo, vecino de Sevilla. Este supo aprovechar su condición de capitán y maestro para traer registradas 19 barras de plata por su propia cuenta y riesgo, perteneciendo la mayor parte de estas a particulares que le habían confiado sus negocios (9).

La buena estimación y confianza que los maestros supieron despertar no fueron suficientes para poner en sus manos el tráfico indiano, ya que la experiencia práctica acumulada por estos tras muchos años de navegación constituyó a la hora de elegirlos un importante argumento a tener en cuenta. Además de asumir la autoridad efectiva del navío, tenían que saber marcar el rumbo del viaje y utilizar los instrumentos propios de la navegación. Es por ello por lo que a partir de 1534 estaban obligados, al igual que los pilotos, a someterse a examen, en el que además de poner a prueba sus conocimientos cosmográficos y astronómicos debían responder a cuestiones relativas al aparejo, tripulación y abastecimiento de una nave, pues se entendía por ello que «eran las cosas esenciales de su oficio». De esta manera, tanto pilotos como maestros quedaban igualmente equiparados en cuanto a conocimientos científicos. Evidentemente, ambos tenían vedado navegar a Indias sin ser examinados; no obstante, no fue infrecuente encontrar barcos de la Carrera de Indias en manos de estos oficiales no examinados. Como ejemplo, mencionar el pleito contra Juan Pérez, maestro de la nao *Nuestra Señora de la Piedad*, quien fue acusado de llevar a Manuel Burgos como piloto no examinado; además se le inculcó por no traer el navío bien aparejado y falto de gente de mar, armas, artillería, municiones y otros pertrechos necesarios a bordo, por lo que corrió el riesgo de perder el rumbo de la travesía y ser atacado por corsarios enemigos (10).

Pese al dicho examen, la experiencia seguía siendo imprescindible, de hecho no se admitiría a nadie en las pruebas sin demostrar haber navegado en una ruta determinada. Aún así, la formación recibida por los maestros seguía siendo insuficiente, dadas sus numerosas competencias y los avances que estaban aconteciendo en las técnicas de navegación astronómica. Así pues la Corona se vio obligada a implantar en 1552 unos cursos de navegación en la Casa de la Contratación, exigiendo tomar clases tanto a maestros como a pilo-

(9) AGI. Contratación, 186, núm. 14.

(10) AGI. Contratación, 145, núm. 1, Ramo 10. Sevilla, 1598.



Catedral y Lonja de Mercaderes, actualmente Archivo de Indias.

tos (11). ¿Acaso el monarca vio peligrar sus intereses y por ello decide otorgar la posibilidad a estos oficiales de recibir una mejor preparación? Posiblemente fuese uno de los motivos si se tiene en cuenta que a mediados del siglo XVI comienza a vislumbrarse el apogeo de la producción de plata. Por ello, se podría sospechar que el verdadero interés y preocupación por instruirlos como buenos hombres de mar y de negocios sería contar con maestros expertos, capaces de conducir a buen puerto los buques cargados con los deseados metales preciosos.

A lo largo de estas líneas se muestra cómo este oficial de la mar se convertiría en el máximo administrador de todo un conjunto de tareas variadísimas. Precisamente en la amplia gama de responsabilidades que asumía en su persona es donde radicaba su verdadera importancia en la Carrera de Indias. Por tanto, y sin lugar a dudas, la figura del maestro fue clave en el negocio marítimo de la época. Ahora bien, ¿cómo se traducen en dicha figura tales competencias?, ¿acaso en un ascenso socioeconómico?

Partiendo de la idea de que estos personajes se convirtieron en uno de los ejes principales del tráfico ultramarino, cabe plantear: ¿estuvo realmente valo-

(11) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: «El arte de navegar: ciencia *versus* experiencia en la navegación trasatlántica», en *España y América, un océano de negocios: Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, p. 104.

rado el oficio de maestre teniendo en cuenta las múltiples delegaciones a las que tenían que hacer frente? Estos se preocuparon por hacer constar la dureza de su trabajo y los peligros que tenían que afrontar en las rutas indianas. Realmente arriesgaban su vida desafiando multitud de tormentas, enfermedades y amenazas de enemigos extranjeros, todo ello para volver sanos y salvos al puerto de destino sin causar daño alguno a los tesoros. Ante la adversidad de su oficio, uno de sus objetivos primordiales fue reivindicar la posición socio-económica que creían merecer en la sociedad de la época. Es cierto que su oficio les brindaba la posibilidad de prosperar económicamente y de ingresar en los grupos medios de la sociedad; incluso los más perspicaces supieron invertir sus beneficios en la compra de navíos, logrando con ello traspasar la barrera económica que diferenciaba a los simples asalariados de los capitalistas y llegar a ser dueños de sus propias naves. Asimismo fueron muchos los que se convirtieron en personas poderosas e influyentes, ocupando la cima de la jerarquía de la gente de mar. Tal fue el caso del capitán Luis Alberto de Alarcón, vecino de Cádiz, que aparece como maestre y dueño de dos embarcaciones de gran tonelaje, nombradas *San Pedro* y *Nuestra Señora de la Gúa y San José* (12). Pero, sin embargo, pese a pertenecer a uno de los grupos económicamente más destacados de la sociedad sevillana del momento, era tal la falta de aprecio por los trabajos marítimos y sus hombres que no les fueron perdonados sus humildes orígenes sociales y, por ende, no lograron el reconocimiento social tan deseado. Aún así estos hombres de la mar perseveraron en su afán de enriquecerse a través del comercio con el Nuevo Mundo y llegaron a ser protagonistas de un milagro de movilidad social.

Por ello, con las miras puestas en escalar posiciones y lograr distinguirse del resto de la gente de mar, solicitaron a la Corona determinadas prerrogativas diferenciadoras con el fin de manifestar la supremacía de su cargo. En sus peticiones hicieron constar su disconformidad por recibir las mismas penas de azotes que los marineros, o compartir las celdas en la cárcel con negros y mulatos en el caso de haber cometido alguna infracción durante el viaje. El hecho de ser obligados a compartir el mismo espacio con individuos que formaban parte del escalón social más bajo pone de relieve la desconsideración y bajeza de los oficios de la mar. En ambos casos las protestas fueron atendidas por el monarca mediante el despacho de determinadas cédulas en las que se fallaba a favor de estos. Un paso en la persecución de sus objetivos se dio en 1606 con los privilegios y exenciones que Felipe III concedió a la gente de mar (13).

(12) Registros de ida a Nueva España y Tierra Firme. AGI. Contratación, 1177, núm. 2, Ramo 3; Contratación, 1179, núm 2, Ramo 3.

(13) Expediente de libertades y privilegios concedidos a la gente de mar de la armada de la Carrera de Indias. AGI. Contratación, 72, núm. 5.

Con todo ello, lo lógico sería pensar que los maestros serían unos excelentes cumplidores de todos sus cometidos y que la Corona actuaría igualmente con las preeminencias, libertades y privilegios que ella misma les habría concedido. Pero, ¿ello fue así realmente?, ¿acaso ambas partes cumplieron con sus correspondientes obligaciones, o se dejaron llevar por sus respectivos intereses? Las respuestas son complejas, puesto que las preguntas se prestan a ser contempladas de diversas perspectivas, pero quizás lo que no resultaría arriesgado sería afirmar que entre el maestro y el monarca se estableció una fuerte relación de reciprocidad. Una consideración que se evidencia al tener en cuenta a este grupo de oficiales, impulsados por el beneficio empresarial y el afán de lucro, es que necesitaba del poder real para lograr una serie de privilegios que les permitiera consolidar su posición socioeconómica y, de igual modo, la monarquía precisaría de unos instrumentos que le proporcionarían los medios necesarios para alcanzar los objetivos propuestos respecto al comercio indiano concebido como una fuente de ingresos prácticamente inagotable.

El maestro y el fraude

Volviendo a la cuestión planteada al principio sobre si el maestro supo cumplir legalmente con todas las responsabilidades que le estaban encomendadas, la respuesta parece aparentemente fácil, sobre todo si se tiene en cuenta que la gran mayoría provenía de grupos sociales económicamente deprimidos, y que como máximos responsables de la carga y tesoros del comercio colonial les resultaría más factible alcanzar una mayor rentabilidad de su oficio. Claro, que sería burlando los controles e incumpliendo las leyes e instrucciones dadas por la Casa de la Contratación. Realmente son los múltiples y variados pleitos conservados en el Archivo General de Indias los que permiten responder negativamente a tal cuestión, pues en ellos se puede constatar el incumplimiento de dichos maestros en lo que a su cargo y responsabilidades se refiere.

Lo dicho hasta ahora hace referencia a toda una serie de advertencias que se le daban al maestro para la buena marcha del tráfico colonial, entre ellas, evitar el desempeño de actividades fraudulentas. Con ello, se convertía en uno de los principales ejecutores y defensores de la política comercial puesta en marcha por la monarquía. Ahora bien, la situación se complica cuando en numerosas ocasiones son ellos mismos los protagonistas del comercio ilícito que se venía practicando a través de diversas modalidades de fraude y contrabando.

De hecho, la controversia que giraba en torno a la honestidad o inmoralidad de los maestros llegó a trascender a las fuentes, convirtiéndose en el punto de mira de cuantos teorizaron acerca de esta cuestión. A este respecto, Escalante de Mendoza confiaba en la honradez de estos en lo concerniente a la

buena administración y cuenta de todo aquello que traían encargado en los viajes, considerándoles personas de todo crédito y confianza. En contraposición, el cronista Antonio de Herrera señalaba la inobediencia de estos personajes al indicar su notoria relevancia en lo tocante a los desmanes que tenían lugar en el tráfico marítimo. En un párrafo muy significativo, Herrera recoge lo que en su juicio representaban tales maestros:

«...tenían perdido el temor a la justicia y que no eran menester otros corsarios sino ellos, porque no solamente se atrevían a robar hacienda de Castellanos que llevaban en sus naos sino también el oro de la hacienda Real... e iban tocando en desobediencia los mandamientos Reales y perdiendo el temor de Dios.» (14).

Pese a la aparente contradicción en cuanto a este asunto, ambas posturas revelan la doble connotación que se advertía en la figura del maestre. De un lado, como quedó mencionado anteriormente, fue elegido por la Corona para desempeñar máximas facultades respecto al buque y al comercio con sus posesiones ultramarinas, y como tal se ocuparía de ganarse la confianza del monarca y de los particulares, mostrando para ello sus mejores virtudes. No obstante, el otro matiz que lo definiría sería que realmente no estuvo a la altura de la dignidad requerida por su oficio, debido al desempeño de prácticas ilícitas.

Como es natural y evidente, no fueron los únicos responsables de tales actuaciones deshonestas, aunque sí es cierto que sin su presencia dichas prácticas no hubiesen alcanzado cotas tan elevadas como las que tuvo. Conforme a ello, los responsables de este tipo de comercio fueron muy variados, desde los capitanes de las flotas, la propia gente de mar, los pasajeros, los visitantes de naos, hasta los mismos oficiales indianos y de la Casa de la Contratación. Todos ellos, de alguna manera, permitieron la circulación ilegal de cierta cantidad de mercancías y, por consiguiente, infringieron las ordenanzas reguladoras de la navegación atlántica. Con todo, se puede afirmar que no habría mejores cómplices de los infractores que las mismas autoridades encargadas de impedir el fraude. Un panorama que no debe sorprender al hombre del siglo XXI, pues desgraciadamente son numerosos los casos de corrupción en los cuales están implicados individuos de la administración pública y de los propios gobiernos, y que acaparan la actualidad a día de hoy. Incluso, me atrevería a decir que las motivaciones que impulsaron a desempeñar este tipo de

(14) HERRERA, Antonio de: *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra firme del Mar Océano*. Tomo III, Lib. VI, Cap. XII, Asunción del Paraguay, Editorial Guaranía, 1944-45, p. 154. Recogido en PULIDO RUBIO: *El Piloto Mayor. Pilotos Mayores, Catedráticos de cosmografías y Cosmógrafos de la Casa de la Contratación*. Sevilla, EEHA, 1950, pp. 208-209.

actos a un oficial de mar del siglo XVI y las que impulsan a un funcionario o político del siglo XXI no son tan dispares, pues realmente lo que se persigue es la obtención de sobresueldos al margen de la ley para mantener un nivel de vida quizás excesivamente alto.

Cierto es que la Corona no se mostró indiferente en cuanto al florecimiento y desarrollo de este fenómeno, pues intentó poner en marcha todos los medios que estaban a su alcance para combatirlo; pero como señalaba el historiador García Baquero, de sus deseos hasta el nivel de eficacia ansiado existía un gran trecho. Ya en uno de sus trabajos, Enriqueta Vila Vilar puso de manifiesto los variados métodos empleados por la monarquía para apropiarse de la plata de los particulares: secuestros, préstamos, donativos, etc. Así pues, ¿hacia dónde apuntarían los intereses del reino? Sin duda, serían los constantes apuros económicos los que llevarían a permitir tales prácticas y, por supuesto, no hay que olvidar que de la empresa americana se pretendía obtener el mayor volumen de beneficios posibles; de ahí que la avaricia y la ambición quedasen plasmadas sutilmente en dicho proyecto.

Prácticamente desde los inicios de la navegación atlántica fueron numerosas las ocasiones de fraude, por lo que los maestros se preocuparon de buscar las ocasiones idóneas para acometer tales actividades. A este respecto, resulta preciso manifestar que uno de los objetivos perseguidos en este estudio no es calibrar el volumen y frecuencia de los negocios ilegales practicados en ambas orillas del Atlántico por estos personajes, sino poner de relieve brevemente las innumerables tácticas empleadas por estos para revestir el fenómeno del contrabando. La información procede mayoritariamente de los pleitos conservados en el Archivo General de Indias, a los que se hizo mención anteriormente como fuente principal para el análisis de esta figura.

Uno de los numerosos procedimientos fraudulentos que se llevaron a cabo fue el transporte de mercancías al margen de los registros oficiales, tanto en los puertos de origen como en los de destino. Paradójicamente, el registro oficial de los cargamentos tenía como finalidad evitar el contrabando, pero realmente distaba mucho de ser así. Era relativamente fácil burlar las inspecciones y no declarar las partidas, pues estas iban en fardos y nadie estaba autorizado a revisarlos, con lo que se podían cargar otros géneros en lugar de los que se habían declarado, o también atribuirles precios inferiores a los reales. Tal y como reflejan los autos fiscales que se conservan contra maestros, fueron incontables las declaraciones falsas que se realizaron para evadir los derechos de aduana, convirtiéndose en uno de los puntos débiles del monopolio.

Pretextar alguna causa mayor fue una de las formas habituales a las que se recurrió para introducir ilegalmente caudales sin registrar. Fue este el caso del maestro Lázaro González, quien fue condenado por traer de Puerto Rico «105 quintales de gengibre, 20 cueros de vacuno y otras muchas cosas sin registro y contrabando». En su defensa alegó que le fue imposible registrar dicha carga

porque el enemigo tomó la isla. Con tal pretexto les resultaría prácticamente imposible a los funcionarios de las aduanas determinar si los hechos eran ciertos o no, o si las cantidades declaradas eran las que realmente se registraron en el puerto de origen. Aún así, Lázaro fue condenado por incumplir las ordenanzas (15).

Igualmente fueron embarcadas prendas de ropa sin registrar, cuya compra se efectuaba en la Península para venderlas en Indias, donde gozaban de una alta estimación. Incluso, hubo muchos que compraban la ropa de aquellos que fallecían durante la travesía para revenderla una vez llegados a los puertos americanos (16). Asimismo se podía dar el caso de robar la ropa de los propios pasajeros que iban a bordo, en lugar de comprarla antes de la partida. No fueron infrecuentes estos incidentes, y como ejemplo cabe citar el caso del maestre Antonio Rodríguez Romero, quien tomó por su cuenta toda la indumentaria de uno de los pasajeros de la nao para venderla en el puerto de Cartagena y escapar con todo lo que por ella recibió. Ante tal situación, el pasajero afectado exigió que se le pagase «todo el justo valor de sus piezas de ropa», y mientras tanto, por su parte, los fiadores de dicho maestre se lamentaron ante la ausencia e imprudencias de este, ya que serían ellos los que asumirían las consecuencias de tales hechos (17).

Con todo, el transporte de mercancías sin registrar pone en entredicho la vulnerabilidad de los mecanismos de control tanto en los puertos peninsulares como en los indianos. De igual modo, ello permite cuestionar el verdadero valor de los registros oficiales en el embarque de la carga, pues como demuestran los ejemplos citados, entre otros muchos, evadir los registros fue practicado con gran asiduidad.

En pleno siglo XXI, donde la incomunicación entre personas que viven a cientos de kilómetros unas de otras es algo inconcebible, ya que a través de Internet y todas sus herramientas se puede estar en contacto con otros individuos en cuestión de segundos, quizás no se valore lo suficiente que en el siglo XVI las posibilidades de mantener una comunicación más directa entre la metrópoli y sus posesiones ultramarinas o entre los mismos oficiales de ambas orillas eran prácticamente nulas. No obstante, parece ser que los maestros supieron sacar provecho al aislamiento geográfico para encubrir prácticas fraudulentas, como por ejemplo no presentar los certificados oficiales —del navío, la tripulación y las mercancías— de los oficiales de Indias a las autoridades de la Casa y viceversa. En su defecto, ello impediría conocer si se había satisfecho correctamente el registro de la carga y el pago de los derechos reales. La abundancia de pleitos conservados en cuanto a esta cuestión vuelve

(15) AGI. Contratación, 145, núm. 7.

(16) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del Océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Diputación de Sevilla, 1992, p. 109.

(17) AGI. Contratación, 727, núm. 12.

a poner de relieve que no fueron excepcionales semejantes actos, y como ejemplo de ello se citan los casos de los maestros Pedro de Arbide (18) y Martín Jiménez (19), que no cumplieron con la entrega de los certificados ordinarios a las autoridades de la institución sevillana, por lo que no dieron cuenta de los registros de idas, el pago de los derechos de los frutos y mercaderías y de la relación de gente que dejaron en ultramar.

Un procedimiento un poco sutil pero desde luego muy eficaz consistía en el soborno a los guardas encargados de impedir el embarque de género alguno que no fuese provisto de la correspondiente licencia. Pero, en un periodo marcado por los altos índices de corrupción burocrática, como señalara el historiador Ramón María Serrera, tal complicidad con los maestros reportaría a los funcionarios aduaneros importantes ingresos extras y en la operación ambas partes saldrían igualmente beneficiadas.

Mayor si cabe es la importancia de estas actividades ilícitas en lo que respecta al fomento del paso de extranjeros como marineros, que una vez llegados al puerto de destino desertaban en aquellos reinos de ultramar. Llevar más pasajeros, gente de mar o mercancías de lo permitido suponía arriesgar el éxito de la navegación y poner en peligro al resto. De todos modos, estos oficiales de la mar preferían correr estos riesgos con el fin único de obtener un nuevo margen de beneficios, aunque ello perjudicara a la política migratoria de la Corona. De igual modo, se desobedecían las instrucciones al permitir también el traslado de pasajeros sin licencias. El maestre Diego Pérez de Ledesma fue condenado con 100.000 maravedíes por llevar en su nao a Juan Vázquez, Domingo Álvarez, Francisco Paje y Diego Arias sin el beneplácito de los oficiales de la Casa. Las penas, en cuanto a estas infracciones, se recrudecieron dada la importancia de las tropelías (20).

Otro de los métodos fueron, como apuntaba García Baquero, las llamadas «arribadas maliciosas», consistentes en arribar intencionadamente en cualquier puerto del litoral español, portugués o francés, pretextando persecuciones de enemigos, averías, mal temporal, etc. En realidad, el motivo fundamental que llevaba a estos arribos era la facilidad para introducir ilícitamente desde estos puertos parte de los géneros o incluso la totalidad del cargamento.

(18) AGI. Contratación, 657B, núm. 5, Ramo 1.

(19) AGI. Contratación, 195, núm 11.

(20) En cuanto a este asunto, fueron múltiples las cédulas que se despacharon al respecto. Por Cédula de 6 de diciembre de 1538 se ordena pena de 100.000 maravedíes para aquellos maestros que permitan el paso de extranjeros y pasajeros sin licencia. Por otras expedidas el 13 de julio de 1594, el 29 de septiembre de 1602 y el 25 de noviembre de 1604 se incurre en 1.000 ducados de plata para los infractores. Por otra Cédula dada el 1 de noviembre de 1607 se ordena que «los Capitanes, Pilotos y Maestres que llevasen pasajeros sin licencia, incurriesen en pena de muerte, y los Generales y Almirantes en privación de oficio». La reiteración de las mismas constituye una muestra de que las faltas siguieron llevándose a cabo. VEITIA LINAGE, J.: *Norte de la Contratación...*, L. I, Cap. XXIX y XXXII, núm. 7 y 11, pp. 221 y 242.

El maestre Hernando Pérez, procedente de San Juan de Puerto Rico, arribó en Villanueva de Portimao, Portugal, en lugar de en el puerto sevillano, como así lo estipulaban las ordenanzas. En el pleito contra dicho maestre, el fiscal de la Casa manifestó que tal actuación se dio porque «traía muchos pasajeros sin licencia, muchas partidas de oro, plata, perlas, piedras y otras muchas mercaderías ocultas...». Hernando saltó a tierra junto con toda la gente de mar y los pasajeros para extraer la carga y tenerla en su poder con el fin de ocultarla, que además venía fuera de registro. Por todo ello, tanto el maestre, como ejecutor principal de la maniobra, y el conjunto de la tripulación fueron condenados por incurrir en un grave delito (21).

Con lo hasta aquí reseñado no se agota el muestrario de las muy diversas formas que podían revestir el fraude y el contrabando. A este respecto, los pleitos que han sido expuestos como pruebas de estas prácticas ilegales constituyen una mínima parte de los que realmente se conservan. No obstante, los ya mencionados podrían ser pinceladas suficientes para manifestar el papel desempeñado por los maestros en tales prácticas deshonestas y considerar que el comercio ilícito desarrollado entre España y América alcanzó muy vastas proporciones a lo largo de los tres siglos de vigencia de la Carrera de Indias.

A modo de conclusión

En estas páginas se ha querido realizar un primer acercamiento a la figura de los maestros, una de las piezas vertebradoras de la navegación atlántica, en lo que a la organización económica y administrativa del buque se refiere. Como prueba importante de la trascendencia de estos personajes en el comercio colonial está la amplia y variada documentación conservada en el Archivo General de Indias, cuyo principal problema, en este sentido, ha sido seleccionar entre más de los 900 legajos referentes a maestros. Ya, a lo largo de la presente investigación, se ha hecho mención en repetidas ocasiones a tales fuentes, dado el gran valor que han tenido en la elección del tema y en el desarrollo del mismo.

Los objetivos principales eran especialmente el análisis de sus innumerables atribuciones y obligaciones; sus beneficios en los negocios marineros; su relación con el poder real; sus artimañas para lograr sobresueldos al margen de la ley, y manifestar la escasez de trabajos existentes al respecto.

Una vez examinados todos estos propósitos cabe señalar que, dada la enorme responsabilidad económica que se advertía en la figura de estos personajes, se les puede considerar instrumentos fundamentales de poder de la monarquía española en la época que se trata. Es hora de reconocer el arduo trabajo y

(21) AGI. Contratación, 138B, núm. 18.

esfuerzo de estos hombres de la mar que con una gran experiencia marinera cultivada tras muchos años en la navegación, con buenos contactos en el mundo de los negocios y con recursos financieros, se convirtieron en elementos imprescindibles, junto con otros muchos no menos importantes, en la buena o mala marcha del tráfico indiano.

La importancia de esta figura viene también determinada por el carácter público-privado de su oficio. Estaban sujetos a las múltiples consignaciones de partidas que recibieron de parte de los particulares, aunque por otro lado ellos mismos realizaron sus propias transacciones. Se deduce de todo ello que, en su papel como intermediario entre los comerciantes de ambas orillas del Atlántico, debieron obtener sumas valiosísimas que, en algunos casos, les permitieron invertir en la compra de grandes navíos dedicados a la Carrera de Indias, al igual que hacían los grandes magnates de la época.

Fundamentalmente, gran parte del protagonismo se debe a la estrecha relación mantenida con el poder real. Fueron múltiples las competencias que les fueron confiadas, las cuales no solo les convirtieron en los responsables máximos de la manipulación de los metales preciosos americanos y de la organización administrativa de la embarcación, sino también en los principales ejecutores de la política marítimo-comercial y migratoria de la monarquía. Ello pone de manifiesto la necesidad de dicha figura en una época donde no existía un aparato burocrático lo suficientemente fuerte para hacer frente a las expectativas que la misma Corona se había propuesto respecto a la ocupación militar y explotación directa de las Indias. Con todo, tal relación, maestre-poder real, se mantuvo por la connivencia de las mismas partes involucradas.

De igual modo, el presente estudio ha permitido contrastar las dos facetas que se advertían en la nombrada figura: de un lado, como fiel cumplidor de todos sus cometidos, y de otro, cómo supo aprovechar el amplio margen que le reportaba su oficio para obtener ilegalmente ganancias que completaban su soldada, convirtiéndose en pieza clave del comercio ilícito.

Por último, manifestar que pese a la importancia de esta figura dentro del contexto social y económico de la Carrera de Indias y de las innumerables referencias documentales conservadas en el Archivo General de Indias son escasos los trabajos que han abordado tal figura como tema central. Por tanto y en resumidas cuentas, creo que ha quedado patente el interés por estudiar a estos oficiales de la mar, pues se pueden obtener de esta investigación nuevas perspectivas y, por ende, ofrecer conclusiones variadas y más sólidas.

BIBLIOGRAFÍA

- BERNAL, Antonio Miguel: *La financiación de la Carrera de Indias, 1492-1824: dinero y crédito en el comercio colonial con América*. Sevilla, Fundación El Monte; Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde Ferroviario, 1992.
- BORREGO PIA, M.ª del Carmen: *Maestres y pilotos de la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700*. Separata del II Congreso de Historia de Andalucía. Córdoba, 1991, pp. 129-142.
- CHAUNU, Fierre: *Séville et l'Atlantique: 1504-1650*, 11 vols., París, Librairie Armand Colin, 1955-1959.
- CHAVES, Alonso de: *Espejo de navegantes*, Madrid, Museo Naval, 1983 (original del siglo XVI).
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*. Madrid, Editorial Alianza, 1988.
- ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *Itinerario de navegación: de los mares y tierras occidentales*, Madrid, Museo Naval, 1985 (original de 1575).
- GARCÍA BAQUERO, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla, Editorial Algaída, 1992.
- GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina: *Maestres y señores de naos en el comercio marítimo de Yucatán (siglo XVI)*, en BAENA, Juan José, y PROVENCIO GARRIGÓS LUCÍA (eds.): *El Mediterráneo y América*, dos vols. Editora Regional de Murcia, 2006, vol. I, pp. 33-60.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instrucción náutica para navegación*. Madrid, Cultura Hispánica, 1944 (Primera edición, México 1587).
- HARING, Clarence: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, Fondo de Cultura Económica, 1979.
- NAVARRO GARCÍA, Luis: «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI». *Revista de Historia de América*. México, núm. 67-68 (enero-diciembre, 1969), pp. 1-64.
- *Pilotos, maestres y señores de naos en la Carrera de Indias*. Separata de Archivo Hispalense (Sevilla), núm. 25, (septiembre, 1970), pp. 1-55.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del Océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*. Diputación de Sevilla, 1992.
- «El arte de navegar: ciencia versus experiencia en la navegación trasatlántica», en *España y América un océano de negocios: Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 103-118.
- PIKE, Ruth: *Aristócratas y comerciantes: la sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, Ariel, 1978.
- PULIDO RUBIO, José: *El Piloto Mayor. Pilotos Mayores, Catedráticos de Cosmografía y Cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*. Sevilla, 1950.
- Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*. Madrid, 1680 (reedición en facsímil de 1943).
- VEITIA LINAGE, Joseph de: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672 (reedición en facsímil del Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1981).
- VILA VILAR, Enriqueta: «El poder del dinero: la Casa y los Consulados de Sevilla y Cádiz», en *España y América un océano de negocios: Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 147-160.

Grupo de Artillería en el FTX de Chinchilla.
(Foto: F. Hernáiz Gracia).



LOS ADELANTADOS

Manuel TRIANO POUSO



ANTES de empezar, debo confesar que siento un poco de rubor al escribir un artículo de tema histórico para una revista en la que con frecuencia colaboran autores infinitamente más cualificados, a los que pido disculpas por mi falta de rigor. Únicamente soy un aficionado a leer libros y a fijarme en algunos aspectos que pueden pasar desapercibidos en medio de la inmensa cantidad de episodios grandiosos que incluye la Historia de España.

Uno de los episodios que me llamó la atención hace tiempo es el que refiere las rivalidades y deslealtades entre los primeros adelantados de España en las Indias. Que los conquistadores fueron grandes hombres adornados de muchas virtudes civiles y militares está fuera de toda duda, pero que no eran espíritus puros, también. Y es seguro que entre sus cualidades, una de las que más destacaban era la ambición. Ambición que es legítima entre los del oficio militar, como aspiración natural y permanente de ocupar puestos de mayor responsabilidad, relevancia y autoridad (la «honrada ambición» a la que se refieren las RR. OO. para las FAS), pero que en grado superlativo puede entrar en conflicto con otras virtudes, como la lealtad, la disciplina y la subordinación. Pues bien, lo que a mí me ha llamado la atención ha sido ver cómo en las primeras décadas tras el descubrimiento de América los conquistadores se «pisaban la manguera» unos a otros y cada uno de ellos a su superior jerárquico, movidos por una ambición que perdía su legitimidad por exceso. Y en particular, me llama la atención leer cómo los adelantados se veían frecuentemente «adelantados» por sus hombres de confianza y sus inmediatos subalternos (¡ya por entonces se producían saltos en el escalafón!).

Los adelantados

El rey de España concedía el título de adelantado al jefe de una expedición a quien se confería anticipadamente el gobierno político y militar, así como la

autoridad judicial de las tierras que se descubriesen o conquistasen bajo su mando. Entre las competencias de los adelantados estaban: ejercer la jurisdicción civil y criminal en grado de apelación; nombrar regidores y alcaldes en los pueblos de nueva creación; designar oficiales de la Real Hacienda; redactar ordenanzas para el gobierno de su territorio; organizar milicias y nombrar capitanes. Podría considerarse a Colón como el primer adelantado en América. Pero, a diferencia de estos, sus títulos de virrey, almirante y gobernador tenían carácter hereditario (aunque sus herederos se vieron despojados de la mayor parte de la jurisdicción inicialmente concedida); además, las Capitulaciones de Santa Fe concedieron a Colón derecho al diezmo y jurisdicción comercial, lo cual iba más allá de los privilegios otorgados a otros adelantados.

Para la historia que sigue, es importante subrayar que el adelantado tenía «dependencia orgánica y funcional» directamente del rey, quedando liberado de cualquier otro tipo de subordinación u obediencia.

La lista de los primeros adelantados que se nombraron tras el Descubrimiento es la siguiente:

1494.—De las Indias: Bartolomé Colón, renovado en 1515 en favor de su sobrino Diego.

1512.—De la Florida: Juan P. de León, renovado en 1524 en su hijo Luis.

1514.—De la Mar del Sur: Vasco Núñez de Balboa.

1518.—Fernando de Magallanes (sin expresión de un territorio concreto).
Del Yucatán y Cozumel: Diego Velázquez de Cuéllar.

1523.—De Amichel: Francisco de Garay. De Dauche: Lucas Vázquez de Ayllón.

1524.—De Santa Marta: Rodrigo de Bastidas.

1526.—De Yucatán: Francisco de Montejo desde el río de las Palmas hasta la Florida: Pánfilo de Narváez.

Casi todos los relacionados anteriormente aparecen retratados en este artículo, pero dos de ellos (Diego Velázquez y Pánfilo de Narváez) son protagonistas principales del episodio que voy a relatar. La historia es compleja, y la intervención de cada uno de los diversos personajes no siempre está del todo clara y varía mucho según el punto de vista de quien la cuenta. Yo, como no tengo pretensiones de historiador, trataré de simplificarla lo más posible y relatarla en tono más o menos neutro.

Diego Velázquez

(No confundir con el pintor que, como todo el mundo sabe, se llamaba Diego Rodríguez de Silva y Velázquez, y nació en Sevilla en el siglo posterior). Nuestro Velázquez nació en Cuéllar (Segovia) hacia el año 1465, en el

seno de una familia noble. Como buen hidalgo, se dedicó a la carrera militar y luchó en Nápoles en los Tercios del Gran Capitán. Marchó a las Indias en 1493 en el segundo viaje de Cristóbal Colón, y se distinguió en La Española como hombre de confianza de Diego Colón, el cual le puso al mando de una expedición para conquistar y poblar Cuba en 1511, primero como capitán y más tarde como primer gobernador de la isla, pero siempre subordinado a Colón. En esta misión le acompañaron su inseparable Pánfilo de Narváez (del que hablaremos más adelante) en calidad de lugar-teniente, fray Bartolomé de las Casas (que fue el que contó una parte de la historia) y un joven funcionario llamado Hernán Cortés (de quien también habrá algo que decir).



Diego Velázquez de Cuellar.

La expedición se estableció en Cuba sin encontrar resistencia, y tan tranquila era la situación que Velázquez dejó la isla al mando de su segundo, Narváez, y se marchó para casarse. Por cierto que durante esta ausencia los indígenas cambiaron súbitamente de actitud y comenzaron a hostigar a los españoles; Pánfilo de Narváez no dudó en reaccionar y, según el relato del padre De las Casas, se hizo famoso por los atropellos que cometió durante la pacificación. A su regreso, como primer gobernador de Cuba Velázquez fue el que fundó la mayor parte de las ciudades de la isla, entre ellas La Habana y Santiago.

No obstante, don Diego no fue remitiendo las novedades de esta conquista a su legítimo superior (Diego Colón), sino que se dirigió directamente a la Corona, para lo cual envió a su fiel Narváez a España. Y bien porque los funcionarios de la corte no estaban muy al tanto de las capitulaciones concedidas a la familia Colón en Santa Fe, o bien porque Narváez supo tocar las teclas adecuadas a favor de Velázquez, el hecho es que este fue nombrado adelantado del Yucatán y Cozumel, dejando a su tocayo Colón con dos palmos de narices, no solo por escamotearle la mayor de las islas descubiertas por el



Diego de Colón.

almirante, sino porque el título le otorgaba permiso oficial para explorar y conquistar por su cuenta en el continente. Por este procedimiento, el hijo y heredero del almirante y adelantado de todas las Indias (descubiertas y por descubrir), pasó en poco tiempo a ser simplemente gobernador de la isla La Española.

Mientras tanto, Velázquez no había perdido tiempo y, «adelantándose» al nombramiento, ya había organizado una primera expedición al Yucatán y una segunda más allá, a las costas del golfo de México, donde hoy está Veracruz (los límites geográficos del Yucatán no debían estar muy definidos por aquel entonces). El regreso de esta última con oro y noticias acerca de la exuberancia de las culturas maya y mexica aviva-

ron la codicia de Velázquez, y a finales de 1518 formó una nueva expedición, a cuyo mando puso a don Hernán Cortés.

Un inciso: se ha escrito mucho sobre la sed de oro de los conquistadores, que parecía ser su única motivación. Yo quiero pensar que Diego Velázquez organizó este viaje desviándose del Yucatán, que era su objetivo inicial, no solamente por el oro, sino también por entrar en contacto con la primera civilización del Nuevo Continente. Porque, a diferencia de las tribus «chabolistas» que habían encontrado en las Antillas, los habitantes de lo que hoy es México vivían en una sociedad estructurada, con ciudades, arquitectura, religión, arte, ciencia...

Hernán Cortés

Cortés es el más conocido de los personajes de este relato. Nacido en Medellín (Badajoz) en 1485, hijo de una familia de hidalgos extremeños, comenzó estudios de leyes en Salamanca, pero los abandonó para marchar a



Encuentro entre Cortés y Moctezuma.

las Indias y establecerse en 1504 como colono y funcionario en La Española. En 1511 se incorporó a la expedición de conquista de Cuba bajo el mando de Velázquez. En esta isla llegó a ser secretario y tesorero del gobernador y, más tarde, alcalde de la ciudad de Santiago, cargo del que fue destituido y encarcelado por conspiración; posteriormente debió reanudar las buenas relaciones y recuperar la confianza del gobernador porque fue liberado y, en 1518, este le dio el mando de la expedición al continente. Pero la amistad recobrada duró poco, porque enseguida surgieron desconfianzas, disputas, diferencias de criterios, enfrentamientos sobre los límites de la autoridad de cada cual... hasta el punto que Velázquez decidió quitarle el mando a Cortés. Este anduvo espabilado, se adelantó al cese y se hizo a la mar en la clandestinidad, probablemente con nocturnidad y sin duda con alevosía, sin esperar orden de operaciones, ni dar parte de salida, ni *ná*.

El gesto posterior de Cortés al destruir sus naves, además de lo que supone de resolución y firmeza en la determinación de no retroceder ante las adversidades, también tiene algo de romper la cadena de mando, mandar a paseo el conducto reglamentario e impedir que otros le pudieran hacer a él la misma jugada. En realidad, Cortés destruyó todas sus naves excepto una: la

que envió a España al mando de un hombre de confianza, con una muestra del botín obtenido, y ¡con la misión de conseguir el título de adelantado para el propio Cortés!

El conquistador de México, al igual que Velázquez, no esperó a recibir el nombramiento, sino que se *adelantó* y comenzó a nombrar alcaldes, regidores, alguaciles y tesoreros y a establecer acuerdos con los pueblos indígenas en nombre del rey de España.

Tras la partida clandestina de Cortés, Diego Velázquez organizó una nueva expedición, esta vez para arrestar al díscolo capitán. La acusación contra Cortés era muy grave: nada menos que haber hecho a Velázquez lo mismo que Velázquez había hecho a Colón pocos años antes. El mando de esta nueva expedición se le concedió al «segundo» de la isla, Pánfilo de Narváez.

Finalmente, las acusaciones contra Cortés llegarían hasta el emperador, pero este le perdonó tras recibir las noticias de sus indiscutibles hazañas. No obstante, no le concedió el título de adelantado que esperaba; tuvo que conformarse con ser nombrado capitán general y gobernador de Nueva España.

Pánfilo de Narváez

No he conseguido averiguar ni dónde ni cuándo nació, porque en cada sitio pone algo distinto. Es posible que fuera natural de Cuéllar y, por tanto, paisano de don Diego Velázquez, con quien también es posible que estuviera emparentado. Lo que sí parece claro es que fueron amigos inseparables... hasta que se separaron.

Ya he dicho que fue lugarteniente de Velázquez en la expedición a Cuba y que cuando este necesitó ausentarse de la isla lo dejó al mando, lo cual da cumplido testimonio de la confianza que en él tenía. Confianza que ratificó cuando lo envió a la corte para defender sus derechos como adelantado, misión que cumplió con gran eficacia, logrando el nombramiento en un plazo muy breve. Y si hubiera estado de vuelta a tiempo, sin duda habría sido elegido para mandar la expedición de 1518 en lugar de Cortés. Pero Velázquez tenía prisa y eligió a otro hombre que también merecía toda su confianza, ¡menuda vista tenía este Velázquez!

A su regreso a Cuba, Pánfilo de Narváez es enviado al frente de 1.500 hombres para arrestar a Hernán Cortés y tomar el mando de la expedición. Pero Cortés era mucho capitán para dejarse arrestar tan fácilmente, y le plantó cara, consiguió que algunos de los 1.500 se cambiasen de bando y, finalmente, capturó a Narváez (que perdió un ojo durante el enfrentamiento definitivo en Cempoala) y lo hizo prisionero en 1520.

No he conseguido averiguar cómo ni cuándo fue liberado de su prisión, pero el caso es que Narváez vuelve a aparecer dos años más tarde en Cuba, donde su jefe y amigo Velázquez lo vuelve a mandar a España, esta vez para

dar parte de la sedición de Cortés y evitar por todos los medios que la Corona reconozca sus pretensiones.

Parece ser que durante su estancia en la corte, Pánfilo, además de (o quizás en vez de) velar por la causa de su señor y cumplir la misión encomendada, se dedicó a promocionar sus propios intereses. El hecho es que en 1526 consiguió para sí mismo el título de adelantado, pasando por encima de Diego Colón, de Diego Velázquez y del propio Hernán Cortés, porque el título que obtuvo llevaba asociado derechos de exploración y conquista desde el río de las Palmas (que es el actual río Pánuco, en México) hasta la Florida, es decir, una franja costera de más de 2.500 km de longitud, que abarca desde el Estado de Veracruz hasta el de Florida, incluyendo los actuales estados de Tamaulipas y Nuevo León en México, y los de Texas, Luisiana, Misisipi y Alabama en Estados Unidos, ¡ahí queda eso!

Otros adelantamientos

Algunos otros de los adelantados que se relacionan más arriba también trataron de mejorar de fortuna por el atajo:

Francisco de Garay, alguacil mayor de La Española, viajó a España para que Fernando el Católico le nombrase adelantado de Amichel (Jamaica), desvinculándose de su jefe Diego Colón. Más tarde, consiguió que Carlos I le concediese derechos de colonización sobre algunos territorios del actual México, que teóricamente estaban bajo la jurisdicción de Diego Velázquez pero, en la práctica, bajo el control de Hernán Cortés. Después de varios intentos fallidos, el propio Garay (quizá porque no se fiaba de ningún otro) se puso al mando de una expedición que desembarcó en la costa de México, pero una entrevista con Cortés fue suficiente para convencerle de que lo mejor era volver a Jamaica y no molestar más. Desafortunadamente, murió antes de llegar a su isla.

Francisco de Montejo, que fue el hombre de confianza enviado por Cortés a España en el único barco que se salvó de la quema, no consiguió para su señor el título de adelantado. En cambio sí fue capaz de obtener para sí mismo el adelantamiento del Yucatán, que ya había sido asignado con anterioridad a Diego Velázquez y que parcialmente había usurpado Francisco de Garay.

Antes de todo esto, el oidor de la Audiencia de Santo Domingo, Lucas Vázquez de Ayllón, había sido enviado a Cuba por Diego Colón para evitar que Velázquez enviase sus expediciones al continente, pero finalmente viajó a México con Cortés, formando parte de la expedición que debía impedir. Ayllón no volvió a su cargo en la Audiencia, sino que consiguió para sí mismo el nombramiento de adelantado de Dauche, que es un territorio que coincide más o menos con los actuales estados de Virginia y Carolina del Sur y que,

junto con la península de Florida, estaba entonces bajo la jurisdicción de otro adelantado, Luis Ponce de León, en quien había sido renovado el título concedido a su padre.

El concedido a Pánfilo de Narváez también entraba en conflicto con los derechos de Ponce de León, porque incluía parte del territorio de la Florida. Narváez no solo había conseguido el título, sino la financiación necesaria para organizar una expedición que partió de Sanlúcar de Barrameda el 17 de junio de 1527 en cinco barcos. Los setecientos hombres que formaban la expedición fueron sacudidos y diezmados por varios temporales en Florida (todavía no le tenían cogido el tranquillo a la temporada de huracanes), de forma que solamente sobrevivieron cuatro hombres que, liderados por Alvar Núñez Cabeza de Vaca, recorrieron a pie los cinco mil kilómetros que van desde Florida, a lo largo de toda la costa de golfo de México, cruzando los desiertos de Nuevo México y Arizona hasta California, y luego hacia el sur, para llegar cerca del actual Puerto Vallarta en México.

Pero esa es otra historia.



EL MÁSTIL DEL CAÑONERO *DATO*, ¿UN TRISTE FINAL?

José Enrique JARQUE PÉREZ



Introducción



NA gran mayoría de los lectores de esta REVISTA sabe, y muchos lo han experimentado en sus carnes, que la vida profesional del oficial de la Armada se desarrolla a través de un continuo cambio de destino de lo más variado, tanto por el lugar o medio donde se desempeña como por los cometidos que implica. Es lo que un viejo amigo y superior calificaba con mucha gracia como la vida «incierto y *viscitudinesca*» del oficial de marina. Este peculiar estilo de carrera, y de vida, ha hecho que en los últimos años de mi actividad profesional haya entrado en contacto con una faceta de la actividad de la Armada con la que, he de reconocer, no estaba en absoluto familiarizado: la gestión de su patrimonio histórico-artístico. Reconozco que el ritmo que impone la actividad en cualquier destino de los que se podrían calificar como «normales» hace muy difícil reflexionar sobre la riquísimo legado centenario de la Armada, traducido en la existencia de museos, archivos, bibliotecas y un importante patrimonio distribuido por unidades o cedido a otras instituciones de las diferentes administraciones del Estado. Por ello, ha sido para mí un auténtico privilegio poder dedicar mis últimos años de servicio a tomar conciencia de la importancia del patrimonio histórico-artístico de la Armada, en particular, y de las Fuerzas Armadas en general, y a contribuir con mi modesta aportación a su conservación.

He de reconocer que, tras mi paso por un destino de la plantilla del Órgano de Historia y Cultura Naval, he desarrollado una especial sensibilidad por asuntos relacionados con el patrimonio de las Fuerzas Armadas que antes, y aquí reconozco mi error, apenas atraían mi atención. Por ello, y dada mi doble



Cañonero *Dato* a su llegada a la Factoría, 2 de noviembre de 1936.

condición de oficial de la Armada y de ceutí, quiero traer a estas páginas un caso que considero que debería dársele una solución.

Una legislación necesaria

Hasta fechas muy recientes, la preservación del patrimonio histórico-artístico de las Fuerzas Armadas carecía de una reglamentación específica, por lo que la responsabilidad de su gestión estaba dispersa entre las diferentes autoridades con responsabilidad sobre Unidades e instalaciones depositarias de elementos patrimoniales valiosos desde el punto de vista histórico-artístico. Esta situación provocaba que no hubiese un criterio único en la gestión de este patrimonio ni una autoridad específica investida con los suficientes poderes para asegurar su preservación.

Consientes de este problema, las autoridades del Ministerio de Defensa responsables de la gestión y conservación del patrimonio histórico-artístico de las Fuerzas Armadas aprobaron la Instrucción 151/00725/2009 del director general de Relaciones Institucionales del Ministerio de Defensa, «por la que se establece la normativa sobre inventario y gestión del patrimonio histórico mueble en el ámbito del Ministerio de Defensa». Esta Instrucción ha permitido organizar y normalizar la labor de preservación del patrimonio histórico-

artístico de las Fuerzas Armadas. Como consecuencia, se promulgó la Instrucción Permanente de Organización 020/2010 del almirante segundo jefe del Estado Mayor de la Armada que desarrolla en el ámbito de la Armada la normativa sobre inventario y gestión del patrimonio histórico mueble. Con esta instrucción se centraliza en el Órgano de Historia y Cultura Naval la responsabilidad sobre la catalogación, protección, conservación, investigación y divulgación del patrimonio histórico, cultural, documental y bibliográfico de la Armada. De esta forma, se ha dado un importante paso adelante en la organización de la labor de preservación, para uso y disfrute de generaciones venideras, de los elementos que dan testimonio de la historia de la Armada, de los hechos notables en los que tomó parte y de las personas que con su esfuerzo y sacrificio los protagonizaron.

A este esfuerzo de conservación del patrimonio de la Armada, prestan también su apoyo otros estamentos de todos los ámbitos de la Administración, principalmente ayuntamientos, que solicitan elementos patrimoniales para decorar edificios públicos o espacios urbanos.

A pesar de todas estas iniciativas, a veces surgen situaciones en las que se pone en peligro la conservación de algunos de sus elementos. Este es el caso que motiva este artículo sobre el mástil del cañonero *Dato*, cuya situación actual es un ejemplo de cómo un despropósito administrativo puede poner en peligro el recuerdo material de un buque que sirvió en la Armada durante 28 años.

Un buque de la «Ley Miranda»

El involuntario protagonista de esta historia nació, junto a sus hermanos los *Cánovas del Castillo* y *Canalejas*, en las gradas de los astilleros de Cartagena de la Sociedad Española de Construcción Naval como consecuencia de la Ley de Construcciones Navales de 17 de febrero de 1915, más conocida como «Ley Miranda», ya que fue durante el mandato del vicealmirante Augusto Miranda Godoy cuando se aprobó, siendo presidente del gobierno el político conservador Eduardo Dato. Eran buques de 1.335 toneladas de desplazamiento con una velocidad máxima de 15 nudos. Iban armados con cuatro cañones de calibre 101,6 mm como armamento principal.

El *Dato* fue botado el 10 de julio de 1923 y entró en servicio el 25 de mayo de 1925. Desde su alta en la lista de buques de la Armada participó activamente en apoyo a las operaciones militares que se desarrollaban en esos momentos para ocupar y pacificar la zona del protectorado español en Marruecos. Integrado en las Fuerzas Navales del Norte de África, participó en las operaciones sobre Alhucemas y en numerosas patrullas de vigilancia y misiones de apoyo a las operaciones terrestres.

En 1927, finalizada la campaña de Marruecos, pasó al Departamento Marí-

timo de Ferrol, participando en diferentes comisiones entre las que cabe destacar el traslado a Canarias, en octubre de 1928, del general Primo de Rivera, presidente del Consejo de Ministros, y el haber servido, atracado en Valencia en febrero de 1929, de lugar de arresto del expresidente del Consejo de Ministros José Sánchez Guerra, acusado de encabezar una conspiración militar contra el general Primo de Rivera.

En marzo de 1933 quedó agregado de nuevo a las Fuerzas Navales del Norte de África con base en Ceuta. En abril de 1934 tomó parte en la expedición del coronel Capaz, que materializó la presencia de España en el enclave de Sidi Ifni, también conocido como de Santa Cruz de Mar Pequeña. El 17 de julio de 1936, estando atracado en su base de Ceuta, le sorprendió el alzamiento militar que dio origen a la Guerra Civil. Incorporado desde el principio de la contienda al bando nacional, escoltó el 5 de agosto al que por el bando nacional se denominó «Convoy de la Victoria», que transportó por primera vez un contingente importante de tropas del Ejército de África entre Ceuta y Algeciras. Como consecuencia de esta acción, y con objeto de mantener el bloqueo del Estrecho para impedir el paso de más tropas del bando nacional desde África a la Península, el 7 de agosto el acorazado *Jaime I* bombardeó Algeciras y los buques atracados en su puerto, resultando el *Dato* incendiado y con averías tan graves que su comandante tuvo que vararlo para evitar su hundimiento. El 30 de septiembre de ese año entró en Cádiz para ser reparado, saliendo de nuevo a la mar, plenamente operativo, a finales de ese mismo año.

Participó en numerosas operaciones durante la guerra y en 1938 sufrió una reforma que le cambió radicalmente el aspecto, al desaparecer su proa en forma de espolón y su mástil de popa y modificarse la distribución de la artillería principal en proa, pasando de situarse las dos piezas en las bandas de la cubierta principal a distribuirse a cruzía en cubiertas superpuestas.

Finalizada la contienda, pasó a prestar servicios en las posesiones españolas del golfo de Guinea, donde fue buque de representación del gobernador general, enlace entre territorios y buque de apoyo a campañas hidrográficas.

El 13 de mayo de 1953, en muy malas condiciones, emprendió el viaje de regreso a la Península, llegando a Cádiz el 28 de junio. Menos de un mes después, el 12 de julio, causó baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada.

Hasta aquí, muy resumida, la historia del cañonero *Dato* cargada, como tantos otros buques de la Armada, de cientos de singladuras y miles de millas navegadas en los más diversos cometidos, y marcada, como la de todos sus contemporáneos, por la participación en dos guerras, la de Marruecos y la Civil española. Después de ese 12 de julio de 1953, el destino del *Dato* estaba tristemente marcado por su desaparición física a manos del soplete. Pero no cabe duda de que era un buque afortunado, que ya resurgió de sus cenizas tras su casi destrucción el 7 de agosto de 1936, y quiso el destino, una vez más, que la suerte le sonriera y que su mástil se salvara de la «quema» para que su recuerdo perdurara entre generaciones posteriores. El rescate del recuerdo del



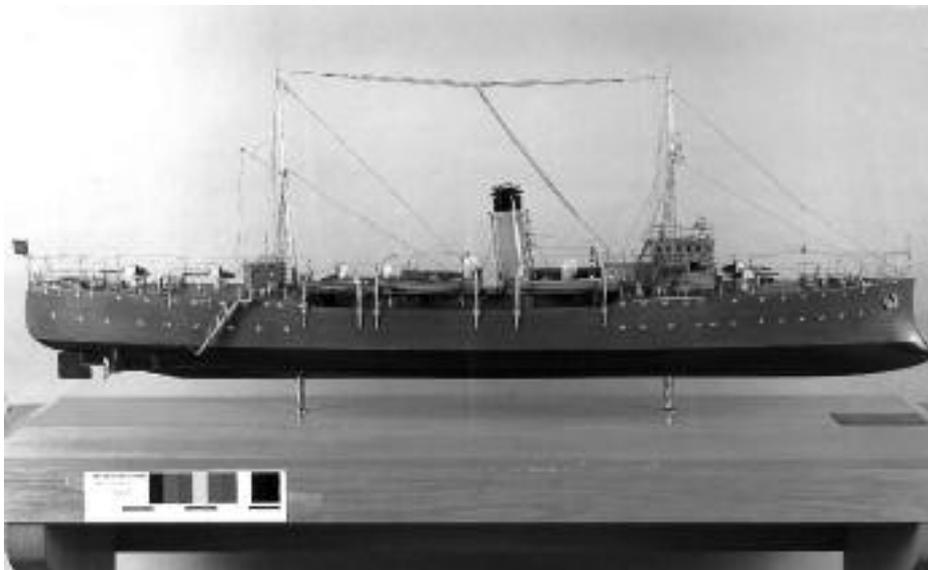
Vista general del buque después de la reforma el 28 de julio de 1938.

cañonero se hizo por su participación en el paso del «Convoy de la Victoria» el 5 de agosto de 1936, como así consta en el acta de entrega en depósito del mástil por la Armada al Ayuntamiento de Ceuta firmada el 14 de marzo de 1963, en la que se especifica que se colocaría junto al monolito que recordaba esa efemérides, situado en la falda del monte Hacho, junto a la ermita de San Antonio.

La «Ley de la Memoria Histórica»

El 26 de diciembre de 2007 se aprobó la Ley 52/2007 por la que «se reconocen y amplían los derechos y se establecen medidas a favor de quienes padecieron persecución o violencia durante la Guerra Civil y la Dictadura», más conocida como «Ley de la Memoria Histórica». En dicha ley, en su artículo 15 «Símbolos y monumentos públicos», se insta a las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias a tomar las medidas oportunas para la retirada de objetos de exaltación de la Guerra Civil.

La entrada en vigor de esta ley significó la caída en desgracia del mástil del *Dato*, puesto que, al amparo de lo dispuesto en el mencionado artículo 15, y por formar parte de un conjunto monumental que conmemoraba el paso del convoy de tropas desde Ceuta a Algeciras el 5 de agosto de 1936, fue desmon-



tado por el Ministerio de Defensa, puesto que el terreno donde se alzaba era propiedad militar, y retirado, cortado en tres secciones, a un almacén del Ejército de Tierra en el que reposa desde entonces.

Dos monumentos cercanos, un destino diferente

Por decisión del Gobierno español, entre mayo de 1962 y abril del 1963 se trasladó a Ceuta, también a la falda del monte Hacho, muy cerca del emplazamiento del monumento en el que se alzaba el mástil del *Dato*, el conocido como «Monumento del Llano Amarillo». Este gigantesco monolito, de más de 15 metros de alto, se erigió en Ketama (Marruecos) en 1940 para conmemorar unas maniobras militares que entre el 5 y el 12 de julio de 1936 llevaron a cabo las unidades del Ejército español de guarnición en el entonces protectorado de España en Marruecos. El monumento se erigió para conmemorar unos ejercicios en los que se tomaron las últimas decisiones para el inicio, cinco días después, del levantamiento militar en Melilla.

Como se puede ver por su historia, y también por los símbolos que lo decoraban alusivos al alzamiento militar, este monumento, situado en terrenos responsabilidad del gobierno de la ciudad autónoma, entraba de lleno en los supuestos contemplados por el artículo 15 de la Ley de la Memoria Histórica. Sin embargo, y aquí viene la diferencia de destino con el del mástil del *Dato*,

tras una polémica a nivel local sobre la conveniencia o no de eliminar el monumento, se decidió que, por el valor patrimonial que le dan sus características arquitectónicas (está clasificado como una construcción emblemática, representativa de las corrientes futuristas de su época), no debía desaparecer y que para respetar la ley había que limitar las actuaciones sobre él a la retirada de su superficie de las alegorías al levantamiento militar y al régimen político instaurado tras el final de la Guerra Civil.

Un futuro incierto

De momento, y hasta donde yo sé, y a diferencia de lo ocurrido con el Monumento del Llano Amarillo, nadie ha tomado una decisión sobre el futuro del mástil del *Dato*, por lo que mucho me temo que, si alguien no lo remedia, su existencia caiga en el olvido y, con el paso del tiempo, acabe en el chatarreo, después de una azarosa historia en la que tantas veces escapó de la desaparición. Y, llegados a este punto, cabe preguntarse: ¿es justo que, por la participación del *Dato* en una acción concreta de la Guerra Civil, desaparezca el recuerdo de un buque que sirvió durante tantos años a la Armada bajo gobiernos de todos los signos? Personalmente opino que, una vez desaparecido el monumento del que formaba parte por su significado concreto de exaltación de la acción naval del 5 de agosto de 1936, el mástil del *Dato* no es, ni más ni menos, que un elemento patrimonial que perteneció a una unidad de la Armada en cuya lista de buques figuró durante 28 años. Creo que su contemplación, una vez alejado de la mención a un hecho histórico concreto, servirá para recordar el buque, su época y los españoles que en sus cubiertas se esforzaron para cumplir la misión encomendada. Por ello, por respeto al pasado de la Armada y a aquellos que contribuyeron a crearlo, pienso que merece ser, una vez más y después de casi cincuenta años de «indulto», rescatado del olvido y del peligro de desaparecer.

Posibles soluciones

Por las razones antes apuntadas, opino que el mástil del cañonero *Dato*, como elemento patrimonial de la Armada, debería alzarse de nuevo, a ser posible, en la ciudad de Ceuta, puesto que fue su Ayuntamiento el que lo recibió de la Armada para su custodia, pero si por alguna razón que desconozco esta opción no se considera viable, creo que debería ser la Armada la que recuperara esta pieza de su patrimonio histórico para levantarla de nuevo en alguna de sus dependencias. Personalmente, como ceutí, preferiría que continuase en la ciudad donde ha permanecido en los últimos 48 años y en la que se ha realizado a lo largo de los mismos un encomiable esfuerzo de conservación.

Conclusión

A lo largo de este artículo he tratado de presentar la historia de un buque y lo que creo que es una injusticia en el tratamiento de un elemento patrimonial de la Armada que representa una parte de su pasado, porque si bien el mástil cuyo futuro me preocupa formó parte de un monumento de exaltación de un episodio de la Guerra Civil que, en aplicación de la ley, debía eliminarse, no me parece correcto que, desaparecido ya el monumento, no se aplique al mástil lo que sobre conservación del patrimonio de la Armada también exige la legislación vigente.

BIBLIOGRAFÍA

GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio: *Catálogo-Guía del Museo Naval de Madrid (Tomo III)*. Ministerio de Defensa (ISBN: 84-7823-966-9).
Revista *África*, núm. 256, abril de 1963.
Archivo fotográfico del Museo Naval de Madrid.



TEMAS PROFESIONALES



EL LIDERAZGO DEL CAPITÁN AUBREY

José María DOLAREA ROMERO



And so, my fellow americans: ask not what your country can do for you, ask what you can do for your country.

John Fitzgerald Kennedy.

Introducción: ¿esto de qué va?



UIZÁ algún sagacísimo lector ya habrá sospechado que, además del evidente propósito de conseguir que el mayor número posible de personas comience a leerlo, lo que pretendo es hablar del liderazgo en la Armada española. Para ello, intentaré buscar una aproximación diferente, empeño nada sencillo por cuanto, posiblemente, este ha sido el asunto más tratado en los últimos años en cualquier curso, seminario o panel de la Armada, de almirante a marinero.

Creo que el liderazgo necesita modelos de carne y hueso, y ya que la época que nos ha tocado vivir no favorece especialmente la aparición de líderes carismáticos, podemos encontrarlos en la historia o la ficción. A medio camino entre las dos, el cine nos proporciona un excelente vehículo para representar el comportamiento humano. Y ante todo, en este artículo se pretende evitar lo que Petronio le decía a Nerón después de que este ordenase el incendio de Roma, en la estupenda película *Quo Vadis*: «Martiriza a tu pueblo, pero nunca lo aburras» (1). Y asumo que esto pueda ser a costa de aplicar un menor rigor científico que en otros trabajos, donde se aborda el tema de manera más completa.

Ya en un artículo anterior proponíamos al capitán Aubrey como ejemplo de liderazgo (2). Para el muy improbable caso de que algún lector despistado aún no lo sepa, recordamos que Jack Aubrey es un personaje de ficción, protagonista de las novelas navales de Patrick O'Brian, e interpretado magistralmente en el cine por Russell Crowe. Lo utilizaremos en el título del artículo por dos motivos. El primero, porque considero que el personaje define perfectamente las principales características del líder. El segundo, y no menos importante, porque es marino de guerra. Asimismo, mencionaremos otras citas de cine en las que sus personajes nos permitan abordar otros aspectos del liderazgo, positivos o negativos.

Jack Aubrey, el supermegalíder

Capitán Aubrey: «Mire, Hollom, quieren autoridad, respeto; busque eso en su interior y se ganará su respeto, sin respeto la disciplina salta por la borda».

(Peter Weir, *Master and Commander. Al otro lado del mundo*. 2003).

Aubrey nos permite analizar muchos de los factores del liderazgo. Lo primero que hay que tener en cuenta es que no ha sido elegido por sus subordinados al estilo de un líder popular. Ha sido nombrado su superior por la Marina inglesa, lo que no le convierte en su líder, sino en su jefe, lo que es especialmente distinto en una época, el siglo XIX, en la que se utilizaba casi exclusivamente el estilo de mando autoritario. Sin embargo, según va avanzando la historia, resulta evidente que sus hombres lo reconocen como tal, y podemos encontrar las razones. En primer lugar, define la misión a su tripulación con claridad, interceptar al barco francés, para lo que establece la estrate-

(1) *Quo Vadis* (Mervyn LeRoy, 1951).

(2) DOLAREA ROMERO, José María: «¿Y quién me motiva a mí?», REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo de 2005.

gía a seguir para encontrarlo y vencerlo, lo que supone además una prueba de valor personal, ya que es consciente de que su HMS *Surprise* es muy inferior a su enemigo. Dirige a sus marineros con eficiencia, preparándolos para el combate al cronometrar personalmente lo que tardan en disparar los cañones. Fomenta el liderazgo entre sus oficiales jóvenes, y hace que tomen responsabilidades a riesgo de equivocarse cuando apoya la decisión del guardia marina que toca zafarrancho de combate, sin estar seguro de si ha visto una vela entre la niebla. Reconoce el buen hacer de sus subordinados, y en una muestra perfecta de motivación regala un libro sobre Nelson al guardia marina que acaba de perder un brazo en combate. Pese a estar muy próximo a sus hombres, no duda al tomar decisiones duras, y resuelve no intentar recoger un hombre al agua al considerar que pone en peligro la propia misión. Asume la soledad del mando, siendo capaz de mezclarse con su tripulación a la vez que marca las diferencias. Y ante todo, demuestra en toda ocasión la que debería ser la primera característica de un líder, cual es la asunción de responsabilidades. Además, mantiene el sentido del humor, que comparte con sus hombres, y toca el violín maravillosamente. Todo ello en medio de una guerra, en situaciones de tensión, donde resulta especialmente difícil compaginar trabajo en equipo y liderazgo.

La primera conclusión que podemos sacar sobre el párrafo anterior es que se trata de un personaje de ficción, ya que no es posible que una sola persona real concentre tantas cualidades positivas. Pues es cierto, pero el modelo sigue siendo válido. No podemos saber si estas cualidades se encuentran actualmente en los jefes de la Armada, ya que ni siquiera sabemos si realmente se exigen para acceder al mando, pero podemos inferir que los jefes serán auténticos líderes en la medida que se acerquen a las características aquí mostradas de Aubrey, entre las que podemos obviar por innecesaria su habilidad en el manejo del violín (3).

El *Feedback 360* en la antigua Roma

General Máximo: «¡Manteneos firmes! ¡No os separéis de mí! ¡Si os veis cabalgando solos por verdes prados, el rostro bañado por el sol, que no os cause temor! ¡Estaréis en el Elíseo y ya habréis muerto! ¡Hermanos! ¡Lo que hacemos en la vida tiene su eco en la eternidad!».

(Ridley Scott, *Gladiator*. 2000)

(3) Recuerdo el caso de un comandante que tocaba la guitarra de forma notable, que es lo único que puedo recordar de él a día de hoy.

Cuando el general Máximo termina de arengar a las legiones romanas, justo antes de entrar en combate, un rugido unánime surge de los soldados. Al escucharlo, sabemos que sus hombres le aceptan como su líder y que le seguirán hasta la muerte en la batalla. Por tanto, podríamos definir al líder como aquel al que sus subordinados reconocen como el más apropiado para guiarles hacia un objetivo.

El mando en la Armada tiene un sustento legal, ya que es elegido por la institución y obligatorio para los subordinados, lo que no ocurre con el liderazgo, que depende únicamente de la voluntad de estos. La condición ideal se alcanza cuando la autoridad legal se refuerza con el liderazgo personal (4), lo que nos causa un problema. Los subalternos deben elegir voluntariamente a su líder para que pueda ser considerado como tal, pero a la hora de elegir a su Mando no se les pregunta.

En el mundo empresarial se ha impuesto el concepto de *Feedback 360*, en el que participan superiores, personas al mismo nivel y empleados, buscando una evaluación completa de 360 grados. Desde hace años, se ha venido debatiendo si esta idea tiene aplicación al mundo militar, y se ha apreciado que el modelo presenta algunos inconvenientes de tipo práctico. No obstante, es evidente que si el liderazgo es un valor clave para un mando militar, los más apropiados para opinar con conocimiento real son sus subalternos.

En la Armada se hace equivaler el liderazgo al prestigio, utilizando el sistema de encuestas para corregir la nota de este concepto en los informes personales. Esto nos plantea la duda de si es más válida la opinión de personas del mismo o superior nivel, que en la mayor parte de los casos no conocen realmente al evaluado, que la de aquellos mandados por él día a día. Se suele aducir la validez de estas encuestas en que parecen confirmar los resultados de los informes, aunque esto podría suceder porque en muchos casos los encuestados no ponen al que consideran mejor, sino al que creen que la mayoría va a elegir (5). En este caso, Séneca parece estar algo pasado de moda con su afirmación de que las opiniones no debían ser contadas, sino pesadas.

Con este Espartaco iría a la guerra

Romano: «Pero solo os libraréis del terrible castigo de la crucifixión con una condición indispensable: que identifiquéis el cadáver, o la persona, en caso de que aún viva, del esclavo llamado Espartaco».

(4) AJEMA. Modelo de liderazgo en la Armada, 2008.

(5) En algún debate surgido sobre este tema, el resultado era que cuando desconocían a los evaluados algunos decían poner a los primeros de promoción, mientras que otros marcaban a los que «les sonaban por el nombre».

Espartaco: «¡Yo soy Espartaco!»
 Esclavo: «¡Yo soy Espartaco!»
 Todos: ¡Yo soy Espartaco!»

(Stanley Kubrick, *Espartaco*. 1960).

Quizás no haya otra escena en el cine que muestre la lealtad al jefe como esta. Espartaco representa al líder popular, elegido por los esclavos por su valor. Prefieren morir antes que traicionarlo, lo que demuestra hasta qué punto tienen confianza en él. Esto supone la aplicación radical de la vieja frase «con este comandante voy a la guerra», con la que un subordinado hacía notar la admiración que sentía por un mando, en lo que podría suponer la definición definitiva de líder para un militar (6).

Sin embargo, el ambiente de relativismo moral, y en consecuencia pacifista, que nos rodea y que lo impregna todo con su descrédito de los valores «duros», como el valor y la lealtad (7), ha llegado en ciertos aspectos a la Armada, mezclando valores propios de la sociedad con los específicamente militares. Como muestra de que esto no es nuevo, aunque se ha acentuado en estos años, podemos citar una intervención parlamentaria durante una sesión de las Cortes de la Segunda República: «Un extravagante diputado se quejó hace varios días de que los cañones encargados para el Méndez Núñez no sirvieran para entrar en combate...». Y dijo el señor ministro de Marina: «Yo, por mi temperamento pacifista, no he pensado ni por un momento en que el Méndez Núñez pueda entrar en combate. Lo que quiero es dar trabajo a los obreros del Arsenal» (8).

Un caso más cercano lo encontramos en el actual Curso de Estado Mayor, donde uno de los líderes propuestos para la «práctica de liderazgo» es Ghandi, el «apóstol de la no violencia», lo que parece acercar, en cierta forma, a los seguidores del tradicional *sea power* a los del *flower power* (9). Asimismo, se ha eliminado en muchos ámbitos el término «guerra». La sustitución por términos menos agresivos, como «conflicto», no siempre resulta afortunada,

(6) Pilar Jericó, colaboradora del CESEDEN en el módulo de «Liderazgo y gestión de talento», dentro del Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, afirma que los militares resumen lo que es un líder como «el superior con el que me iría a la guerra con los ojos cerrados».

(7) El relativismo moral, o «pensamiento débil», es una doctrina filosófica que niega la existencia de conocimientos de validez absoluta, así como de principios morales, ya que considera que unos y otros dependen siempre del punto de vista de la persona que formula los juicios.

(8) PRIMO DE RIVERA, José Antonio : *El parlamento visto de perfil*. Obras completas.

(9) El *flower power* es uno de los nombres dados al movimiento *hippy*, caracterizado por su pacifismo radical que surgió en California a principios de los años 60 del pasado siglo.

para lo que podría servir de muestra que el citado «con este comandante voy a la guerra» terminaría resultando en un «con este comandante voy al conflicto», que podría dar lugar a engorrosos malentendidos. Como ejemplo propio de la Armada contemplamos el caso de los escoltas clase *Álvaro de Bazán*, donde se ha dado la denominación de fragata a lo que, de acuerdo a la experiencia norteamericana, debería ser un destructor, al modo de los de la clase *Arleigh Burke*. En resumen, la lista de casos se podría hacer tender a infinito, y ya Epíteto dijo hace siglos que las cosas y las personas no son lo que deseamos que sean, ni lo que aparentan ser; son lo que son.

Los valores firmes definen a las instituciones y a las personas que las forman, por lo que para tener líderes la Armada debe mantener sus valores tradicionales, marcando las diferencias con la sociedad de la que forma parte en lo que sea necesario. Un jefe militar que no tenga sus valores claros y que no los sepa transmitir con energía a sus hombres seguirá siendo un jefe, pero no será un líder, al menos no un líder militar.

La experiencia según el punto de vista espartano

Rey Leónidas I de Esparta: «Y tú, arcadio, ¿cuál es tu oficio?»

Arcadio: «Escultor, señor».

Leónidas: «Escultor, bien... ¿Y tú?»

Otro arcadio: «Soy herrero, señor».

Leónidas: «¡Espartanos!.. ¿Cuál es vuestro oficio?»

Guerreros espartanos: «¡Auu... auu... auu!»

Leónidas: «Lo ves, amigo. He traído más soldados que tú».

(Zack Snyder, *300*. 2007).

Probablemente, a los trescientos guerreros de Esparta que lucharon y murieron en la batalla de las Termópilas, en el 480 a. de C., se les pueda achacar muchos defectos. Entre ellos no parece estar la falta de adiestramiento y experiencia, puesto que mantuvieron a raya al ejército persa de Jerjes, compuesto por cientos de miles de soldados. El de mayor experiencia en combate entre los espartanos era el rey Leónidas, lo que le convertía no solo en su jefe, de acuerdo a la ley, sino en su líder natural.

Parece lógico considerar que la experiencia, aplicada al liderazgo en el campo militar, es un valor obligado, y la historia nos muestra muchos ejemplos. Para algunos historiadores navales, la superior experiencia de combate en la mar de Nelson frente a la de Villeneuve, junto a la ventaja en días de mar de los marinos ingleses sobre los españoles, fueron factores determinantes de la derrota de los aliados en el combate de Trafalgar. En oficio dirigido a

Godoy en julio de 1805, Álava se quejaba de la «inexperiencia y falta de práctica de los oficiales de guerra y de mar» (10).

En los últimos años se han mejorado los sistemas de evaluación en cuanto a la valoración de la experiencia en la mar, aunque quizá no siempre de la forma más adecuada. Ante la pregunta de si para mandar un barco resulta más útil el haber obtenido una nota de 8,5 en informes personales en un destino de vuelo que un 8,0 en un destino embarcado, el análisis lógico puede plantear más de una duda. Lo cierto es que, de acuerdo a nuestros sistemas de evaluación, la respuesta es sí. Asimismo, en la práctica tiene el mismo valor haber hecho doscientos días de mar en un año que dos cambios de amarradero. Y para dar una última vuelta de tuerca, ni siquiera resulta evidente que se deba valorar igual el haber sido jefe del sistema de combate de una fragata *F-100* que oficial de máquinas de un petrolero.

Aunque soy consciente de la dificultad de asimilar una marina de la entidad de la de los Estados Unidos a la nuestra, podría citar el caso del comandante del USS *Gettysburg*, crucero clase *Ticonderoga*, en el que estuve comisionado hace años. Este capitán de navío, bien considerado por sus oficiales, había sido previamente oficial de CIC y jefe del sistema de combate de otro *Ticonderoga*, y segundo comandante y comandante de un destructor clase *Arleigh Burke*, buques que comparten con nuestras *F-100* el sistema de combate *Aegis*. Si bien esto no pasa de ser un ejemplo, y los ejemplos acostumbra a vengarse, con una experiencia semejante las probabilidades de obtener un mal comandante de barco, y por tanto un mal líder, disminuyen.

La experiencia tiene además la ventaja, como los cursos o los idiomas, de que es un criterio objetivo, frente a la inevitable subjetividad de los informes personales, el prestigio o las condecoraciones. Inevitabilidad que fue definida genialmente por Bergamín: «No soy objetivo porque no soy objeto, soy subjetivo porque soy sujeto».

La agresividad de un granjero escocés

William Wallace: «Luchad y puede que muráis. Huid y viviréis... un tiempo al menos. Y al morir en vuestro lecho, dentro de muchos años, ¿no estaréis dispuestos a cambiar todos los días desde hoy hasta entonces por una oportunidad, ¡sólo una oportunidad!, de volver aquí a matar a nuestros enemigos? Puede que nos quiten la vida, pero jamás nos quitarán... ¡la libertad!»

(Mel Gibson, *Braveheart*. 1995).

(10) Citado por GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio: *La agresividad. Un factor olvidado*, Memoria de Ingreso para el Curso de Guerra, 1977.

Existen pocos personajes que representen el liderazgo como Wallace, el escocés que supo guiar a un grupo de granjeros contra el ejército inglés. Podemos destacar su eficiencia, al conseguir éxitos en combate con menos recursos que su enemigo, lo que prueba cuando vence a la poderosa caballería inglesa con lanzas improvisadas con ramas de árbol. Junto a esta cualidad, lo que transforma a Wallace de granjero a líder es su decisión de matar al tirano, lo que nos lleva a plantear si la agresividad y la eficiencia son factores positivos para convertirse en líder. Agresividad entendida en su acepción de iniciativa y acometividad, nunca de cólera, ya que, en palabras de Herzberg: «Una patada en el trasero no produce motivación, solo produce movimiento».

En su conocido libro sobre la Guerra de las Malvinas, el almirante Woodward cita como ejemplo a seguir el lema de uno de sus comandantes: *The essence of war is violence. Moderation in war is imbecility* (11). Ser «agresivo» ha sido tradicionalmente considerado como una de las virtudes que se necesitan en las marinas anglosajonas para ejercer el mando. En la Armada española se reconocía del mismo modo en épocas pasadas, especialmente en los siglos XVI y XVII, en su periodo de mayor dominio del mar.

En la Armada actual, la agresividad no se plantea como un factor positivo a la hora de ejercer el liderazgo, ya que parece contradecir «el nuevo estilo de mando». Las personas con empuje, espíritu crítico e ideas propias pueden llegar a resultar incómodas, por lo que, en ocasiones, parece más práctico no actuar con iniciativa que arriesgarse a dar un paso novedoso, con independencia de que sea bueno o malo. Una consecuencia de la falta de agresividad es que existe el peligro de que se juzgue antes la forma que el fondo, y se dé prioridad a otras habilidades sobre la eficiencia a la hora de elegir al líder. Propondremos un cuento para plantear el problema teórico: en un país muy lejano allende los mares, vivía un comandante que tenía en su barco a dos jóvenes oficiales: Turtle y Rabbit. Los dos realizaban su trabajo con igual eficacia, pero Rabbit llegaba al barco a su hora, realizaba su trabajo de forma resuelta y marchaba veloz al toque de retirada a buscar a sus niños al colegio, sin quedarse a tomar la cerveza diaria en la cámara con el comandante y el resto de los oficiales, mientras que Turtle llegaba todos los días una hora antes de la diana y se quedaba a bordo hasta bien entrada la noche. Un soleado día de junio, el comandante hizo los informes personales de los dos, siendo mucho mejores los del trabajador y voluntarioso Turtle, con lo que el más eficiente Rabbit se quedó sin el barquito que soñaba con mandar, que fue asignado a Turtle. Y este cuento se ha acabado.

(11) *Admiral Sandy Woodward, One hundred days. The memoirs of the Falklands Battle Group Commander*, 1992. Se deja la cita en inglés para evitar malas traducciones, no por esnobismo.

El antiliderazgo: la doctrina del comandante Queeg

Comandante Queeg: «Señor Maryk, diga a la tripulación de mi parte que hay cuatro maneras de hacer las cosas a bordo de mi barco: la manera correcta, la incorrecta, la de la Marina y la mía. Si hacen la mía todo irá bien».

(Edward Dmytrick, *El motín del Caine*. 1954).

La conversación que Queeg tiene con sus oficiales poco después de tomar el mando del destructor reconvertido en dragaminas *Caine* nos muestra dos caras del liderazgo. Por una parte, el antiliderazgo del jefe, demostrado en los cuatro «yo» y cero «nosotros» de la frase, que busca la solución más cómoda para él y no permite la iniciativa del subalterno. Por otra, el dilema del subordinado que, sabiendo que el comandante está equivocado, debe optar entre hacer lo que considera mejor o lo que este quiere. En una situación ideal, las dos alternativas deberían coincidir, pero sabemos que no siempre es así. Tomar una decisión (decir lo que debe decir) u otra (decir lo que el jefe quiere oír) puede redundar en un bien para el servicio o en un bien para su carrera.

Aunque el líder «no puede ni debe pretender saberlo todo ni hacerlo todo, tiene que conceder campo de actuación a sus seguidores y confiar en su obediencia inteligente, fomentando a su vez el liderazgo creativo de sus subordinados» (12), resulta difícil para un mando aceptar que uno de sus subordinados tenga una opinión contraria a la suya, por mucho que este pueda llevar un gran líder creativo en su interior. Aunque la lealtad se basa en la confianza y se tiene que dar del mismo modo del subordinado al jefe que del jefe al subordinado, en la práctica se suele confundir la lealtad con la obediencia. Un conocido líder militar, el general Eisenhower, decía sobre este tema que «no se puede estar de acuerdo permaneciendo en silencio».

Quizá parte de la culpa resida en los versos de Calderón, aprendidos de memoria por todos los oficiales cuando éramos alumnos de la Escuela Naval, mientras corríamos por la explanada. Parece que mostramos más tendencia a recordar las estrofas iniciales, «Aquí la más principal hazaña es obedecer/ y el modo como ha de ser/ es ni pedir ni rehusar...», que las siguientes, «Aquí, en fin, la cortesía/ el buen trato/ la verdad/ la fineza/ la lealtad/ el valor/ la bizarría/ el crédito/ la opinión...».

Esto nos lleva al problema de la pescadilla. El oficial que ha hecho carrera bajo el mando de comandantes antilíderes, es probable que aplique como comandante el mismo criterio a sus oficiales, ya que ha comprobado que el sistema funciona. La realidad es que, ante la alternativa planteada, muchos

(12) *Op. cit.* AJEMA.

subordinados deciden seguir la doctrina del comandante Queeg (13). Quizá porque saben que, como decía un periodista español, las personas realmente inteligentes no se tragan los halagos, pero al menos los paladean.

En concluyendo la carta: el líder militar

Hemos comenzado y finalizado el artículo con dos marinos de guerra, y no por casualidad. El tipo de líder que hemos presentado no cubre todos los aspectos del liderazgo, pero tampoco se ha pretendido, ya que partimos de la premisa de que el modelo que se nos presenta en la actualidad no siempre es el más adecuado para un militar. Resulta sintomático que, según aumenta el nivel de los cursos donde se trata el liderazgo, el porcentaje de los expertos civiles respecto a los militares vaya aumentando también. Sin embargo, el liderazgo, como la estrategia, son conceptos que los militares han enseñado a la sociedad desde hace siglos, y no al revés, como parece ser ahora. Sin duda, Álvaro de Bazán, Blas de Lezo, Méndez Núñez o Francisco Moreno no necesitaron un curso sobre líderes para llegar a serlo.

La Armada elige a los mandos, pero a los líderes los eligen sus hombres, y sin la confianza de sus subordinados el concepto de líder no tiene sentido. Aunque en los últimos años se ha avanzado en el fomento del liderazgo en el plano teórico, sería aconsejable continuar en el camino de buscar fórmulas que permitan llevarlo a la práctica. Keynes ya nos advirtió que no será fácil, dado que «Es mucho más difícil destruir un hábito que ya existe que instaurar uno nuevo».

Y para aquellos lectores a los que no convenzan estas ideas, al menos se pueden quedar con una selección de películas de acción que, como todas las buenas películas, contienen mucho más en su interior (14).

(13) Durante una conferencia del X Curso de Estado Mayor, el ponente, oficial de reconocido prestigio, expuso lo siguiente: «Durante mi carrera profesional, siempre le he dado la razón a mi jefe en todo... ¡y me ha ido muy bien!». Claro.

(14) Se podían haber utilizado muchas: *Murieron con las botas puestas*, *Patton*, *Salvar al soldado Ryan*, *Platoon*, *El patriota*, *Doce hombres sin piedad*, *El mundo en sus manos*...

LA INNERE FÜHRUNG ALEMANA Y EL LIDERAZGO DE PERSONAS EN LAS FUERZAS ARMADAS EUROPEAS

Jorge D. ALCARAZ-PÉREZ ROS



N mayo de 2009 se celebró en Berlín la Primera Conferencia Internacional de Instituciones Ombuds de las Fuerzas Armadas (1), convocada a iniciativa del *wehrbeauftragter* alemán (delegado parlamentario para la Fuerzas Armadas) y en colaboración con el Centro para el Control Democrático de las Fuerzas Armadas (DCAF) (2).

En su informe anual de 2009 al Bundestag (3), el *wehrbeauftragter* manifiesta su satisfacción por el éxito del evento y cita la posibilidad de crear un delegado parlamentario o *wehrbeauftragter* a nivel europeo.

Las Instituciones Ombuds para las Fuerzas Armadas tienen funciones similares a las del defensor del pueblo pero en el ámbito militar. En Alemania, esta función la realiza el *wehrbeauftragter*.

Pero, ¿qué le diferencia del resto de *ombudsman*?, ¿por qué ha tomado la iniciativa en estas conferencias?, ¿tienen el *wehrbeauftragter* y la filosofía de la *Innere Führung* en la que está inmerso algo que aportar a la gestión del personal en las Fuerzas Armadas?, y adelantando ya conclusiones: ¿es posible un modelo de liderazgo y ética común para las Fuerzas Armadas en la Unión Europea?

(1) <http://icoaf.org/events.html>. Consultado 15/11/2011.

(2) <http://www.dcaf.ch/>. Consultado 15/11/2011.

(3) <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/009/1700900.pdf>. Consultado 15/11/2011.

Conferencias internacionales de instituciones de las Fuerzas Armadas

Hasta la fecha, han tenido lugar tres conferencias y está prevista la siguiente en Ottawa en este año 2012; nuestro país no ha tomado parte hasta el momento en ninguna. La primera supuso un punto de partida para una cooperación internacional en el desarrollo del control de las Fuerzas Armadas en los países democráticos y en la garantía del respeto de los derechos civiles de los militares.

Tal y como se expone en la declaración final, estos derechos pueden ser restringidos bajo ciertas circunstancias. Por otro lado, en los países democráticos el principio de orden-obediencia tiene sus límites en la legalidad vigente.

Asimismo, los estados participantes en el evento han tomado medidas de tipo legislativo, regulador e institucional para proteger los derechos del personal de las Fuerzas Armadas, entre las que figuran las Instituciones Ombuds (4). Estas pueden ser independientes del Ministerio de Defensa, como es el caso de Alemania o Bosnia; dependientes de él, como en el caso de Estados Unidos, o de ámbito general (defensor del pueblo), con responsabilidades en el ámbito militar, como en Serbia. Se encargan de las peticiones del personal militar y de garantizar el respeto de sus derechos y, en última instancia, del control de sus Fuerzas Armadas.

También se hace eco la declaración de que con las cada vez más frecuentes misiones en el exterior, la función del *ombudsman* y el control de las Fuerzas Armadas se hace más difícil: las condiciones en las que trabaja el personal pueden cambiar de forma significativa con respecto a las habituales en su país.

Finalmente, los participantes exponen una serie de puntos a modo de conclusión:

- El control de las Fuerzas Armadas en países democráticos tiene una importante función, creando transparencia y generando confianza en la institución militar.
- El principio de orden y obediencia debe estar guiado por los derechos humanos reconocidos internacionalmente.
- Se comprometen a fomentar una perspectiva común en la que se contemple al militar no solo en términos de su obligación de obedecer de órdenes.

De la segunda conferencia, en Viena en 2010, destacaremos el compromiso con el tratamiento de los trastornos de estrés postraumático y con la atención a las familias de los militares.

(4) <http://icoaf.org/about.html>. Consultado 15/11/2011.

El delegado parlamentario para las Fuerzas Armadas

El *wehrbeauftragter* alemán es una figura de control parlamentario que asiste a la Comisión Parlamentaria para Asuntos de Defensa en el control de las Fuerzas Armadas. Fue instaurada en 1956 tras una modificación de la Carta Magna y desarrollada por una ley federal. Su función es velar y garantizar no solo los derechos fundamentales del militar, sino también los principios y la implantación de la *Innere Führung*.

La *Innere Führung* (Liderazgo Interno) es, por decirlo de una forma simplificada, un modelo rector de conducta en la *Bundeswehr* (Fuerzas Armadas alemanas) y abarca prácticamente todos los ámbitos que afectan a las relaciones interpersonales en las Fuerzas Armadas, en especial, el liderazgo de personas o la ética.

El *wehrbeauftragter* tiene, por tanto, una función más amplia que la de un mero *ombudsman* para el ámbito militar. Se ocupa también de velar por la implantación y cumplimiento de ese modelo rector y, con esto, del modelo de liderazgo y ética en la institución militar.

La *Innere Führung*

Este modelo rector tiene su origen en la posguerra. En lo que respecta a su razón de ser, la *Innere Führung* tiene un objetivo doble (5):

- Por un lado, es el principio fundamental que rige el Orden Interno de las Fuerzas Armadas y la relación de estas con la sociedad civil.
- Por otro, es la base de la conducta y relaciones interpersonales dentro de las Fuerzas Armadas y plantea exigencias concretas al desempeño del liderazgo de personas por parte de los superiores jerárquicos.

Además, se han definido diez campos de actuación y aplicación, a través de los cuales los principios teóricos de la *Innere Führung* forman, educan y se transmiten al militar y a su ámbito personal. Los campos son:

- El liderazgo de personas.
- La formación política del militar.
- El derecho y disciplina militar.
- La organización de las actividades del servicio y formación.
- La labor de información.

(5) http://www.innerefuhrung.bundeswehr.de/portal/a/z/infue!!ut/pl/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP3I5EyrpHK94uyk-KrMvLTSVP2CbEdFAGpVxzkl/. Consultado 15/11/2011.

- La organización y gestión del personal.
- La asistencia y apoyo al personal.
- La conciliación de la vida familiar y laboral.
- La asistencia religiosa y ejercicio del culto.
- La asistencia sanitaria.

Todo lo que afecta a los diferentes campos está interrelacionado, por lo que no sería posible, por ejemplo, introducir cambios en el modelo de liderazgo sin tener en cuenta a la vez aspectos que afecten a la asistencia sanitaria, la formación política o la conciliación de la vida familiar.

Diseñar y renovar esta compleja filosofía de Fuerzas Armadas no es tarea fácil, como se puede intuir, y ponerla en práctica menos aún. Para ello se creó en 1956 el Centro para la *Innere Führung* y en los años ochenta la *Aufgabenverbund Innere Führung* (Asociación de Tareas sobre la *Innere Führung*), con los centros y organismos que tienen responsabilidades en los campos que abarca. En ella participan, entre otros: la Dirección de Personal de la *Bundeswehr*, el departamento Escuelas de la *Bundeswehr* y Formación Conjunta, Oficina de Investigación Histórica Militar, la Academia de Sanidad Militar, Academia Militar para Información y Comunicación, Instituto Sociológico de la *Bundeswehr*, Centro para la Transformación, direcciones de enseñanza de los tres ejércitos o representantes de las universidades militares de Múnich y Hamburgo.

La *Innere Führung* es, por tanto, una filosofía en continua evolución; es especialmente sensible a los cambios en la sociedad alemana o en el marco político global y trata de transformar, en base a ello, el modelo de liderazgo, ética y relaciones interpersonales desde una perspectiva integral.

Como ejemplo que ilustra lo anterior, sirva el enfoque que se está dando al problema de los trastornos de estrés postraumático en militares desplegados en misiones en el exterior, así como con la necesidad de afrontar el trato con la muerte.

En el Libro Blanco de la Defensa de 2006 se hace referencia a la necesidad de afrontar el trato con la muerte y heridas en las misiones, y en el apartado dedicado a la *Innere Führung*; las estadísticas y las referencias a casos concretos en los informes anuales del *wehrbeauftragter* son constantes; para aliviar el problema se han tomado medidas en casi todos los campos de actuación antes indicados: no es solo una cuestión de asistencia médica o psicológica, sino que afecta al liderazgo de personas, asistencia religiosa, a la labor de información al militar o a la conciliación de la vida familiar. Alemania ha realizado una inversión importante en investigación e infraestructura hospitalaria para sus militares. Podemos pensar que una cooperación internacional habría supuesto un reparto de esfuerzos y habría beneficiado a más personas. No es casualidad que el tema haya sido recogido en la Conferencia de Viena en 2010, como se cita anteriormente.

Conclusión

Como se insinuaba al principio, es evidente cierta influencia de la *Innere Führung* en las conferencias. Pese a que estas no se limitan al ámbito de nuestro continente, podemos ver puntos de partida para una cooperación mayor a nivel europeo y teniendo el modelo alemán como referencia. Es más, si bien en un principio la cooperación se produciría a nivel *ombudsman*, podría llegar a convertirse en un modelo de liderazgo y ética común.

La *Innere Führung* tiene dos objetivos concretos y fácilmente asumibles por la mayoría de países democráticos, en los que se insta a hacer el máximo esfuerzo por garantizar los derechos civiles del militar y a que la vinculación Fuerzas Armadas-Sociedad-Estado sea fuerte.

La *Innere Führung* recibe aportaciones de numerosos centros, instituciones y otros organismos, sin los cuales probablemente se vería abocada al fracaso, dada la enorme complejidad de factores y situaciones que debe analizar. Inversamente, supone una ventaja añadida para aquellas instituciones el tener como referencia común un modelo de liderazgo concreto, consolidado, coherente y, ante todo, abierto a nuevas aportaciones por estar en evolución constante.

La ventaja de la Unión Europea radica en la existencia de instituciones comunes y vínculos entre los países que serían clave para implantar el modelo, en concreto el Parlamento Europeo, la Comisión o el Tribunal de Justicia. Además, el trabajo de universidades, centros de estudios sociológicos, políticos, de pensamiento y de investigación a nivel europeo sería más eficaz si tuviera una línea directriz común.

Tras las primeras conferencias de Instituciones Ombuds, ya tenemos los primeros puntos de referencia. El resto, depende de nosotros.





Fin de petróleo en la mar de la F-102 con el *Patño*.
(Foto: J. A. Tortolero).

LA ARMADA HACIA EL FUTURO: IDEAS PARA UNA SINGLADURA

Sebastián PUIG SOLER



*El futuro está oculto detrás de los hombres
que lo hacen.*

Anatole France.

Introducción



A actual coyuntura económica derivada de la crisis financiera iniciada en 2008 y agravada por los problemas de endeudamiento global y déficit de nuestro país constituye un duro golpe para la Armada en términos de modernización y actividad. Desde aquel año, la reducción de los Capítulos 2 (gastos corrientes en bienes y servicios) y 6 (inversiones) ha sido del 24,7 por 100 y 52,6 por 100 respectivamente, lo que ha exigido un esfuerzo muy importante de austeridad, racionalización financiera y mejora de procesos. Hoy en día divisamos líneas rojas que hasta hace poco ni siquiera nos planteábamos; es posible que, de mantenerse la actual situación, la Armada deba plantearse medidas más drásticas, entre ellas acen-tuar de manera radical la ya iniciada revisión de su entidad (dimensión de la Flota, estructura, instalaciones y personal) y aceptar la posible pérdida de capacidades.

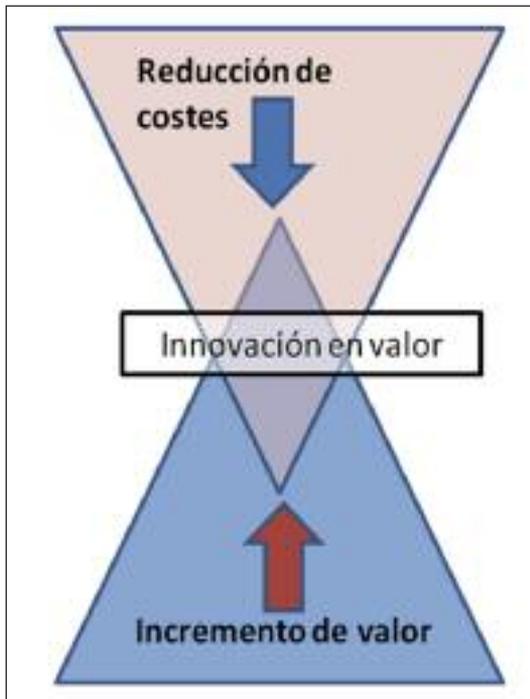
Pese a tales dificultades, la Armada no ha renunciado a plantear una visión estratégica y económica sobre su futuro a largo plazo, la Visión 2025, en el convencimiento de que para obtener y mantener una fuerza naval moderna y equilibrada es necesario desarrollar una planificación que se extienda en el tiempo; no nos sirve el corto ni el medio plazo. El diseño de la Visión 2025 conlleva un alto nivel de ambición en la búsqueda de varios objetivos: permitir el planeamiento y la evolución continua en busca de la excelencia, lograr la coherencia en las acciones del proceso de planeamiento militar que dirige el

JEMAD, facilitar el asesoramiento estratégico en asuntos marítimos, permitir objetivos industriales, orientar los programas de I + D + i y transmitir y difundir a la sociedad una visión marítima de los problemas nacionales.

Sin embargo, con ser un documento de enorme valor para nuestra organización, no debería impedirnos extender nuestra tarea de pensamiento renovador más allá de sus planteamientos. Me refiero a la necesidad de reflexionar sobre los paradigmas organizativos y de gestión que han orientado nuestra actividad hasta la fecha. Una tarea, por otra parte, ineludible, dado el momento crucial que estamos viviendo, lleno de nuevos retos que nos exigen abandonar viejos patrones, sin perder los valores que nos han acompañado a lo largo de la historia. Dichos patrones, mantenidos sin razones sólidas, originan rigideces conceptuales y pueden sofocar la muy necesaria innovación.

El presente artículo pretende ser una discreta aportación de ideas, nada sistemática ni concluyente, sobre qué cambios o novedades podrían ser introducidos en la Armada para afrontar el futuro restrictivo, incierto y exigente en el que nos tocará navegar, sin traicionar por ello nuestra razón de ser.

Una posible vía estratégica



En un momento de severas limitaciones que van a perdurar en el tiempo, resulta necesario diseñar una estrategia que nos permita luchar contra ese determinismo arraigado que impone una organización tradicional, burocrática y jerárquica como la nuestra. Aunque no todas las teorías organizativas planteadas en el mundo empresarial son aplicables a las instituciones armadas, un enfoque atractivo y pertinente podría ser el formulado por W. Chan Jim y Renée Mauborgne en su libro *Blue Ocean Strategy (Estrategia del océano azul)*, curioso título teniendo en cuenta el ámbito del presente artículo. Según los autores, la mejor forma de mantener y defender nuestra

posición en un entorno tan restrictivo y competitivo como el actual es mediante la búsqueda simultánea de la reducción de costes y el aumento de la diferenciación. El ahorro se logra descartando o reduciendo aquellos elementos que no intervienen directamente en nuestra actividad esencial. El valor se aumenta reforzando y creando elementos de utilidad para la sociedad. La confluencia de ambos crea un espacio de innovación en valor que nos proporciona ventaja sobre otras organizaciones.

Las líneas maestras a considerar para la Armada serían las siguientes:

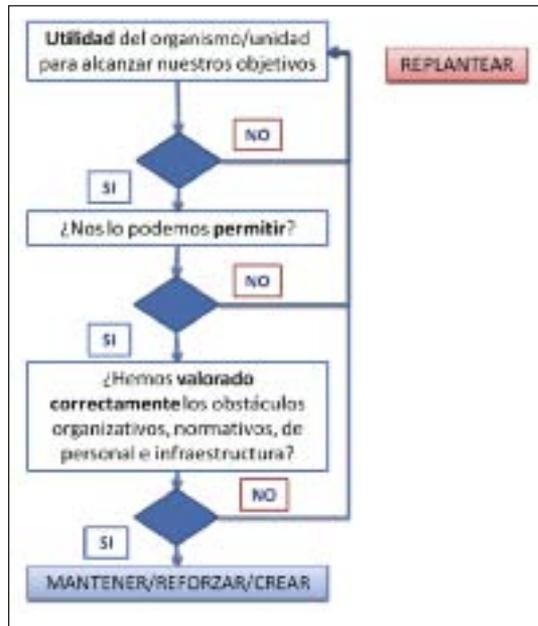
- Sin olvidar que actuamos en el ámbito conjunto, nuestras aportaciones trascienden sobradamente dicha esfera (seguridad marítima, colaboración y apoyo a las agencias civiles e industria, actividades científicas, etc.). Debemos mantener y reforzar ese espacio de valor añadido que nos diferencia.
- Centrarnos en nuestras fortalezas, en lo que sabemos hacer, y no tratar de «competir» ni abrir frentes que no son los nuestros.
- Colaborar allí donde se requiera nuestra experiencia y saber hacer.
- Alinear la organización para lograr ver reconocido nuestro valor en todos los niveles.

Partiendo de estas líneas, deberíamos formularnos cuatro grandes preguntas:

- ¿Qué debemos eliminar?
- ¿Qué debemos reducir?
- ¿Qué debemos mejorar y potenciar?
- ¿Qué debemos crear?

Todo ello siguiendo una secuencia estratégica clara, resumida en el siguiente gráfico (derecha).

Vale la pena insistir en esta idea: no debemos perder tiempo y recursos en actividades que no proporcionen valor. Reenfocar la organización significa elegir, y elegir implica muchas veces renunciar.



¿Cómo se materializa en nuestra organización la estrategia descrita? Parece oportuno revisar brevemente los enfoques organizativos introducidos por la Instrucción número 304/2001, de 28 de diciembre, del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, por la que se establecen los fundamentos y conceptos generales de su organización: estructura, procesos de trabajo, personas, entorno y tecnología. En este sentido, cabría preguntarse si no sería el momento de actualizar dicha instrucción a la luz de los nuevos retos políticos, estratégicos, económicos y sociales que se nos demandan.

Estructura

La idea fundamental que subyace en el enfoque estratégico aquí planteado es que la estructura está supeditada al cumplimiento de nuestras misiones y nunca al contrario. Como nuestras misiones derivan de un entorno cada vez más global, exigente e incierto, la estructura debe adaptarse y hacerse más flexible. Ello no implica perder la columna vertebral que constituye nuestro sistema de valores, nuestro principal activo junto con las personas que los atesoran. Manteniendo constante este elemento clave, deberíamos aceptar el hecho de que todo lo demás es susceptible de ser modificado.

La jerarquía, escriben Kjell A Nordström y Jonas Ridderstrale en su libro *Funky Business Forever*, se basa en tres premisas: el entorno es estable, los procesos son predecibles y el resultado viene dado. Mientras eso se cumpla, no tiene sentido plantearse cambios organizativos. Pero la realidad nos dice que tales premisas han dejado de ser inamovibles en la actualidad. Por tanto, la estructura necesita aligerarse de carga jerárquica y burocrática mediante organigramas con menor dimensión vertical y mayor dinamismo entre niveles. Esto es, necesitamos una estructura más pequeña, más plana, más horizontal, más abierta a la formación *ad hoc* de grupos multidisciplinares para resolver problemas concretos y que, paradójicamente, será más fácil de controlar y medir.

Procesos de trabajo

La simplificación de la estructura conlleva la simplificación de los procesos. El enfoque por procesos desarrollado por la Armada ha sido uno de los grandes aciertos de nuestra organización. Estamos mejor preparados que otras organizaciones para conocer lo que hacemos, cómo lo hacemos, quiénes son los responsables de hacerlo y cómo se relacionan todos los actores entre sí. Este conocimiento es una herramienta imprescindible para el cambio que perseguimos que, en nuestro caso, debería buscar la simplicidad y la rapidez de actuación, con el objetivo de tratar de ir por delante de los acontecimientos.

Pese a su importancia, los procesos, al igual que la estructura, no constituyen un fin en sí mismo, sino un instrumento. Tratar de dibujar un mapa que defina hasta la última actividad de la Armada no resulta útil ni económico. Como en tantas otras cosas, en el término medio hallaremos el equilibrio. Un criterio válido de selección sería no desarrollar procesos cuyo análisis, diseño, implantación y seguimiento exijan más esfuerzo que la realización de la actividad que se pretende normalizar.

Personas

Como se ha mencionado anteriormente, las personas y los valores que atesora son el verdadero pilar de la Armada. Pero tal convencimiento nos exige actuar en consecuencia. Que en la defensa de nuestros principios y tradiciones seamos rígidos y hasta calvinistas no debe ser óbice para que no reconozcamos, por ejemplo, determinados cambios culturales, las nuevas realidades familiares, el peso de los condicionantes económicos en el desempeño profesional o la dialéctica entre vida familiar y carrera militar. Todos ellos deben hacernos reaccionar de manera más eficaz.

La gestión moderna de personas requiere agilidad y juego limpio. Una ejecución equitativa de nuestras disposiciones sobre destinos, evaluaciones, promoción, formación y retribuciones genera confianza y compromiso. Fomentar la cooperación voluntaria y la iniciativa propia a todos los niveles potencia dicho compromiso. Lo contrario propicia la desafección y el derrotismo.

Liderazgo y motivación son palabras de uso (y a veces abuso) en la Armada. Pioneros como somos en implantar un modelo de liderazgo en el ámbito de las administraciones públicas, deberíamos avanzar con mayor énfasis en el paso de la teoría a los hechos. Constituye un error pensar que basta con disponer de potentes documentos estratégicos y conceptuales, con visiones de futuro y líneas de acción bien delimitadas, para conseguir movilizar y motivar a todo el personal de forma masiva y uniforme. Es probable que así perdamos mucho tiempo, dinero y esfuerzo.

Activar una organización requiere concentrarse en las personas clave, sin olvidar la debida consideración al resto del personal que realiza su trabajo con dedicación y honestidad. Las personas clave son aquellas que ejercen mayor influencia, están preparadas, son respetadas y persuasivas. Normalmente resultan fáciles de identificar, puesto que son pocas, destacan y movilizan a los demás. En un sistema ideal de evaluación y promoción profesional, deberíamos ascender y otorgar las mayores responsabilidades a esas personas, retribuir las adecuadamente y distribuir las en todos los ámbitos de la organización: Cuartel General, Fuerza y Apoyo a la Fuerza. En contraprestación, es necesario exigirles cumplida excelencia y otorgar visibilidad a sus actuaciones, decisiones, aciertos y errores, de los que deben responder públi-

camente. El sistema debe ser, además, transparente, equitativo e inclusivo. Todo militar es candidato a esa promoción desde el momento que ingresa en la Armada.

Algunos se preguntarán ¿y qué ocurre con aquellos «no elegidos para la gloria»? (desafortunada expresión, muy común en nuestras conversaciones). La respuesta organizativa debería consistir en atomizar: que cada miembro de la Armada se comprometa con su área de actividad, y que se le permita desarrollar y mejorar su trabajo con la independencia y grado de responsabilidad adecuados a su experiencia y preparación, con las mínimas injerencias del mando. Hay que permitir que nuestra gente aproveche todas las oportunidades para resolver problemas ordinarios o triviales, que a primera vista nos pueden parecer aburridos por sencillos o repetitivos. Innovar en esas tareas aparentemente irrelevantes e implantar dichas innovaciones puede tener consecuencias beneficiosas inesperadas. En definitiva, se trata de aportar cariño, pasión y dedicación a nuestro trabajo diario, por modesto que sea. Si éste expresa cuidado y si conseguimos transmitir esa expresión, estamos aportando valor. Y un último apunte: los buenos resultados, aun los más modestos, deben ser reconocidos y atribuidos a sus responsables.

Entorno

Nuestro entorno (política, economía, información) funciona a tiempo real, pero las administraciones públicas siguen siendo tortugas burocráticas que suelen reaccionar tarde a los cambios externos, demorándose un tiempo precioso en largos procesos deliberativos. En un sistema de dirección estratégica ideal, deberíamos poder pensar, reflexionar y planificar por adelantado (días, horas, semanas o meses según el asunto); de lo contrario, siempre funcionaremos en modo apagafuegos. Enrique Francia, consejero delegado del Grupo Vips, lo ha expresado de manera muy oportuna: «se trata de gestionar la crisis, no de que la crisis nos gestione a nosotros».

Esta realidad implica que debemos empujar y presionar a la organización para conseguir el ritmo acelerado que los tiempos requieren. Esa velocidad contribuirá también a otorgarnos el valor añadido que venimos mencionando. En el ámbito empresarial y expresándolo en palabras de Michael Porter, estaríamos creando nuestra ventaja competitiva.

Gestionar el entorno implica también disponer de personas preparadas que conozcan los elementos clave externos a la organización y ubicarlas en puestos relevantes, a todos los niveles (político, estratégico, táctico y administrativo). No hacerlo significa perder capacidad de información, maniobra e influencia. Hay que evitar el error tan habitual de pensar que al dejar marchar a esas personas «las estamos perdiendo», cuando en realidad lo que hacemos es extender las capacidades de la Armada hasta los centros de decisión ajenos a ella.

Finalmente, nunca deberíamos abandonar el sano ejercicio de enfrentarnos con espíritu autocrítico a la visión que los responsables de Defensa, los otros Ejércitos y los ciudadanos tienen sobre la Armada. Un análisis desapasionado de dichas percepciones puede proporcionarnos información muy valiosa sobre nuestro proceder actual y orientar actuaciones futuras.

Tecnología

El camino tecnológico pasa indefectiblemente por la integración de los sistemas de información. Tenemos potentes aplicaciones de gestión económica, logística y de personal, pero todavía no disponemos de la información necesaria y oportuna en una sola plataforma de apoyo a la decisión. La Armada ha mejorado de forma notable sus procesos de dirección estratégica, pero el soporte de estos mediante un sistema de información adecuado constituye todavía una asignatura pendiente. Solo así podremos adoptar decisiones clave en el menor tiempo posible, que hoy en día se acerca mucho al tiempo real o casi real.

A este respecto, cabe formular todavía una consideración final. Cuando nos referimos a un sistema «adecuado» significa que nos facilite el trabajo, no que lo ralentice o lo entorpezca con nuevas exigencias burocráticas. Merece la pena insistir en ello: una herramienta no puede convertirse tampoco en un fin en sí mismo. Y si no resulta útil, debe descartarse.

Conclusiones

La Armada ofrece a la sociedad unos valores que han sustentado y sustentan su proceder público. Sin embargo, el mantenimiento de estos valores y el cumplimiento de nuestras misiones no están reñidos con la necesidad de una renovación sustancial de nuestra organización. Los estándares vigentes hasta el momento están en fase de agotamiento y ya no resultan tan efectivos para articular una Armada moderna y eficiente, que resuelve problemas en su servicio permanente a España.

Este artículo ha esbozado algunos enfoques posibles para dicha renovación. Se trata de ideas estrictamente personales y con vocación constructiva. En todo caso, resulta vital que mantengamos el espíritu pionero y renovador que siempre nos ha caracterizado, sin preocuparnos por si nuestros vecinos avanzan más o menos, recortan o retienen, hacen o deshacen.

La Armada definió en 2001 unos enfoques organizativos avanzados en el ámbito de las administraciones públicas. Fue pionera en la gestión por procesos y también desarrolló una Visión a Largo Plazo que ha acabado extendiéndose al resto de la Fuerzas Armadas. Aquellos que dan el primer paso no

deberían perder nunca el aliento renovador; en materia de cambios estratégicos, el *timing* es esencial. Siempre puede parecer que no estamos ante el momento perfecto para ponernos manos a la obra. Por ello, lo mejor es empezar ahora. La adecuada combinación de valores, habilidades, procesos, capital humano y formas de organización que podamos desplegar marcará la diferencia entre una Armada declinante y la Armada del futuro que todos queremos y que España merece.

Como tan bien dijo en su día Bob Dylan: *If you're not busy being born, you're busy dying.*



SALIDAS PROFESIONALES PARA LOS MIEMBROS DE LAS FUERZAS ARMADAS. UNA NECESIDAD

Juan RUIZ DE AZCÁRATE CASTELEIRO



Introducción



EFLEXIONAR sobre la incorporación de los oficiales y suboficiales al mercado de trabajo tras haber abandonado las Fuerzas Armadas (FAS) no es algo nuevo. En España existen antecedentes sobre la necesidad de integrar en el mercado laboral a este personal, aunque justo es reconocer que la profesión militar es generalmente considerada como permanente, por tratarse de una opción puramente vocacional y por lo tanto para toda la vida.

La única experiencia reciente es la proveniente de la búsqueda de salidas profesionales para el personal de tropa y marinería, cuya actividad se inició con mayor o menor fortuna al comenzar las tareas de captación y donde todavía queda mucho por hacer.

La situación económica actual tampoco parece aconsejar que sea el momento idóneo para acometer una empresa de este tipo, ya que, en muchos aspectos, se trataría de competir con otras personas en una edad crítica, las cuales podrían no comprender un aumento de demandantes en un mercado con una oferta tan limitada.

Sin embargo, descartar el provecho que puede obtenerse de personas con una experiencia acumulada de tantos años, en aspectos técnicos y directivos, con los consiguientes gastos que esto ha supuesto para la nación, unido a la necesidad de rejuvenecer los cuadros de mando de las FAS, en tanto en cuanto ello favorecerá su efectividad a la hora de cumplir la misión que tienen encomendada, parece un lujo inaceptable al tiempo que empuja a iniciar este proceso lo antes posible.

La idea inicial sería preguntarse si realmente existe la necesaria voluntad para proporcionar las expectativas profesionales adecuadas para ofrecer una

salida de acuerdo a la capacidad real de estos colectivos, cuya amplia preparación y experiencia, desarrollada a lo largo de muchos años en campos tan dispares como la estrategia, relaciones internacionales, recursos humanos, dirección, gestión y administración, e incluso en aspectos técnicos y dirección ejecutiva, es tan desconocida en el mercado de trabajo.

Los cambios recientes

Los cambios que se han venido produciendo últimamente en la sociedad han incidido, si cabe de modo aún más significativo, en las FAS. Estas se han visto sometidas a una constante evolución en los últimos decenios, debiendo adaptarse a las diferentes circunstancias tanto en el ámbito internacional como en el interno.

Una de las modificaciones de mayor calado ha sido, sin duda alguna, el paso de unas FAS formadas en su base por conscriptos a otras constituidas por profesionales. Mutación que supuso en su momento una auténtica transformación en el seno de los Ejércitos y la Armada, pero que no tuvo la correspondiente repercusión en la sociedad, ya que ni siquiera se planteó el cambio estructural de los diversos estamentos socio-laborales que permitiera en su momento establecer un flujo permanente entre dos mundos tan diferentes pero tan necesariamente imbricados.

Los fracasos iniciales en las convocatorias efectuadas para nutrir las unidades militares provocaron diversos cambios legislativos y organizacionales y, sobre todo, un necesario esfuerzo en la captación y retención de quienes eran necesarios para que las FAS pudieran cumplir con las misiones asignadas. A todo ello hubo que añadir el proceso de transformación en el que estaban inmersos los Ejércitos y la Armada y los cambios a los que nuestro entorno se iba sometiendo, que ponían cada vez más de manifiesto la necesaria evolución de nuestras FAS hacia la constitución de otras más modernas y con estructuras acordes con las nuevas amenazas y las organizaciones de las que España formaba parte.

Todo ello acentuaba la necesidad de reorganizar, reducir y rejuvenecer las FAS, lo que, entre otras medidas, obligó a considerar la necesidad de encontrar los canales adecuados para proporcionar salidas laborales para los militares de tropa y marinería, sin considerar en aquel momento la posibilidad de establecer estos mismos procesos para el posible cambio de actividad de los oficiales y suboficiales.

Hoy, tras los últimos cambios legislativos, se hace necesario considerar la posibilidad, al igual que lo vienen haciendo los países de nuestro entorno, de abandonar la idea de que la profesión militar es para toda la vida.

Las modificaciones en los sistemas de ascenso, unidas a la permanente necesidad de rejuvenecer a los componentes de las FAS en todas las escalas y

cuerpos, sin mermar la calidad de su preparación, de modo que se puedan seguir acometiendo y cumpliendo con éxito sus diferentes misiones, obligan a encontrar una solución permanente a este problema que parece haberse convertido en cíclico. Ello pasa por una gestión adecuada de la pirámide de edad de los cuadros de mando, al tiempo que se potencian aún más, si cabe, los esfuerzos dedicados a la tropa y marinería.

Una propuesta factible

La pretensión es ofrecer a todos aquellos que lo deseen, independientemente de los motivos, la posibilidad de variar el enfoque general de sus carreras y de sus vidas tras haber adquirido y desarrollado durante un tiempo previamente establecido unos conocimientos y maestrías, la opción de abandonar las FAS.

Es este un proyecto ambicioso, puesto que debe lograr que la oferta de empleo de la profesión militar sea una opción tan atractiva que compita directamente con otras ofertas laborales, y además su aceptación no solo no truncará la posibilidad de que en un futuro más o menos lejano se vuelva a formar parte del mercado de trabajo, sino que aportará una plusvalía muy valorada a este personal que en un momento dado decida incorporarse a él.

Todo ello provocaría además un aumento cualitativo y cuantitativo del número de demandas entre los jóvenes interesados en formar parte de las FAS.

No olvidemos que propagar la idea de poder decidir entre la permanencia o no en la profesión permitirá ampliar el universo al que van dirigidos los esfuerzos de captación, al tiempo que la nación se asegurará de que solo los mejores permanecerán en el seno de las FAS.

Para todo ello es preciso variar las políticas de formación desde el inicio, estableciendo tuteladas continuadas que permitan favorecer una integración real en el mundo laboral una vez que se ha decidido abandonar las FAS.

Se trata de crear una auténtica bolsa de trabajo que facilite y logre ese flujo continuo entre la sociedad civil y las FAS, una política que asesore y oriente a los candidatos según sus expectativas, permitiéndoles adaptar sus conocimientos y experiencias a las demandas del mercado y apoyando las iniciativas empresariales que puedan surgir mediante programas adecuados y realistas que permitan a cualquiera interrumpir su carrera y reorientar sus esfuerzos hacia otros desarrollos, aprovechando la experiencia y conocimientos obtenidos durante su permanencia en los Ejércitos o en la Armada. Estas salidas deben por tanto apoyarse en una política voluntaria de cambio, adaptada, eficaz y suficientemente anticipada, apta para abrir las puertas a una carrera civil atractiva y que suponga una aportación importante a la política de defensa.

Todo lo dicho pasa por un intercambio continuo entre la sociedad civil y la militar. La cualificación de los cuadros de mando, en contra de lo que pudiera pensarse, es desconocida en los mercados de trabajo. La sociedad ignora casi absolutamente qué preparación les ha permitido llegar a los puestos en los que están. Ello no tiene nada que ver con la imagen que proyectan ni con la idea de ser la institución más valorada.

Pocos saben por qué y cómo desarrollan su trabajo, menos aún conocen su valía profesional, su capacidad de liderazgo y de gestión, su preparación técnica o su capacidad para tomar decisiones de importancia.

Valoración y realidad

Cuando se ha ascendido por la pirámide organizacional, se ha recorrido un largo camino a través de una carrera compleja y no siempre bien valorada, sometidos a una necesaria evaluación continua, mayor que cualquiera de las existentes en otro tipo de trabajo, con una experiencia en tantos campos y lugares que es difícil encontrar a alguien que pueda aportar un mayor bagaje profesional. Compromiso, lealtad, visión estratégica, capacidad de decisión, responsabilidad, capacidad de mando, de liderazgo, habilidades directivas y técnicas, según el estamento de que se trate, y otras muchas son capacidades que los hacen perfectamente exportables para ser aprovechados por las grandes empresas, tanto en la dirección como en la gestión o en la ejecución. Este bagaje proporciona la capacidad para ocupar puestos en cualquiera de los niveles de la pirámide organizativa de la empresa y de la Administración.

Ignorar o despreciar esas capacidades y conocimientos es un lujo que no puede permitirse ninguna sociedad, y de hecho es una de las razones argüidas en los países de nuestro entorno para favorecer y potenciar, con gran éxito por cierto, ese flujo entre uno y otro colectivos.

Sin embargo, el retorno propuesto no es tarea fácil. Existe una ruptura no por poco tratada en los medios de comunicación menos real, y esta es la distensión del enlace entre las FAS y la sociedad civil.

La profesionalización sin duda aumentó aún más la brecha entre la sociedad y las FAS, ya que al eliminar la conscripción se consiguió que el sentimiento de pertenencia de la institución se alejara más de una sociedad que ya por entonces desconocía la cultura de defensa. Esto no vino a ser sino un aspecto más a añadir a la historia reciente de una España que tras una cruenta Guerra Civil estuvo sometida a una dictadura, y posteriormente a un esfuerzo por parte de los diferentes gobiernos de la democracia por eliminar cualquier supuesto poder fáctico residual de las FAS, lo que derivó en un intento de supresión por parte de unos, y de atribución por parte de otros, de los símbolos nacionales. Todo ello llevó a un ostracismo de los miembros de los Ejérci-

tos y de la Armada, impermeabilizando el deseado intercambio de conocimientos entre unos y otros, redundando negativamente en ambos colectivos hasta el punto de parecer ignorar que los militares proceden y regresan a esa sociedad a la que nunca han dejado de pertenecer, por lo que separar uno de otro es un absurdo que hay que erradicar.

En los últimos años parece que ha habido algún intento por comenzar a desarrollar y fomentar lo que se ha dado en llamar la cultura de defensa como un modo de hacer desaparecer las fronteras entre ambos colectivos, potenciando los lazos de unión entre entes que sin duda deben estar unidos. Sin embargo, hasta la fecha no parece que haya sido más que un intento vano y demagógico sin apoyo institucional posterior.

Reforzando los lazos de unión

Se trataría de reflexionar sobre el enlace entre el mundo civil y las FAS, primero porque es necesario para entender lo que significa España, pero es que además es el único modo de conseguir y confeccionar un sistema adecuado para el retorno al mercado de trabajo de los oficiales y suboficiales y, por qué no decirlo, para optimizar el del personal de tropa y marinería.

Todo ello siempre enfocado al establecimiento de una serie de proposiciones tendentes a optimizar los procedimientos y las herramientas de gestión de la carrera de los militares profesionales que permita este trasvase fluido. Lo importante es eliminar las barreras, concretamente culturales, entre ambos colectivos, confeccionando una relación más abierta entre ellos.

Todo esto pasa por una reflexión sobre el trasvase de información al mundo civil acerca de los cometidos y misiones de las FAS, y por una participación constante de miembros de ambos lados en foros comunes de todo tipo, intentando que se produzca una revalorización mediante el conocimiento de las acciones que realizan los militares al servicio de la patria, lo que además es necesario para que alcancen su pleno significado.

Parece indispensable para obtener la necesaria permanencia de diálogo entre unos y otros iniciar un intercambio informativo —mediante enlaces continuados entre academias militares, universidades y centros de formación, buscando un intercambio de conocimientos, técnicas, prácticas y puntos de vista— que generaría un respeto mutuo entre ambas esferas.

Se trata de establecer diferentes relaciones según el nivel educativo en el que nos encontremos. Si en los primeros años de la educación general se incluyeran asignaturas que dieran a conocer las misiones de los Ejércitos y de la Armada, intentando crear una necesaria conciencia de defensa, para posteriormente continuar con esos intercambios anteriormente aludidos que permitieran conocer qué se estudia en los centros militares, podría llegarse a una clara potenciación en los cursos de posgrado universitarios y en cursos infor-

mativos militares, por ejemplo, sobre la seguridad y la defensa. Todo ello teniendo en cuenta la complejidad y constante evolución que las problemáticas de la defensa y la seguridad nacionales llevan implícitos. De este modo se iría implantando poco a poco esa necesaria semilla que permitiría un acercamiento eficaz de ambos universos

Lo que se pretende es la realización conjunta de cursos, ahora mismo reservados a los militares, participación en cursos de posgrado y de doctorado universitario, sobre todo cuando se trata de profundizar en temas sobre seguridad, defensa y relaciones internacionales. Cursos donde la mezcla sería útil para unos y otros. Teniendo en cuenta que se organizan mediante formaciones modulares muy concretas, no parece que fuera muy complicada su inclusión mediante bloques específicos.

Por otro lado, la enseñanza universitaria podría admitir y crear estudios doctrinales sobre geoestrategia, tema este cuya creciente complejidad justificaría su adopción dentro del marco universitario y postuniversitario, ya que su utilidad es manifiesta en campos tan dispares como el mundo económico, social o político, por citar tan solo algunos de ellos.

Habría por tanto muchos organismos civiles, públicos y privados que podrían beneficiarse de una cooperación más activa de los militares, ya que proporcionarían una muy valiosa información sobre el mundo de la defensa y de las relaciones internacionales.

Necesidades estructurales e intercambio de conocimientos

Estamos proponiendo la creación de un departamento al que habría que dotar de los medios personales, técnicos y materiales para que pudiera ocuparse del desarrollo de estas propuestas, así como del mantenimiento de su funcionamiento. El éxito pasaría por la creación de una estructura válida y permanente que proporcione el necesario enlace para pasar de una esfera a otra, al tiempo que propondría y apoyaría las colaboraciones apuntadas más arriba.

Sería necesario establecer una serie de premisas que permitiera, respetando las aspiraciones de cada uno y siempre según su experiencia y recorrido, que todos pudieran acceder a este sistema de retorno, con un conocimiento previo de las opciones disponibles.

Para ello, la solución debe ser absolutamente transparente y tener en cuenta todas las experiencias y trayectorias, sin establecer dispositivos específicos para uno u otro empleo o procedencia. De este modo, todos tendrían las mismas posibilidades y los resultados tan solo dependerían del esfuerzo realizado y de las oportunidades que ofrezca el mercado.

El sistema debe, por otra parte, establecer unos tiempos mínimos antes de poder acceder a este cambio de trayectoria y diferenciar claramente entre las

opciones de obtener un puesto de trabajo en el mercado laboral, privado o público, e incluso proporcionar los medios y el asesoramiento necesarios para facilitar la creación de proyectos empresariales.

Pero esto último no quiere decir que tan solo en ese momento se pudiera acceder al sistema, todo lo contrario; la idea es precisamente que la posibilidad exista desde el principio y esté al alcance de todos. Así, quien esté interesado podrá tener una información real de sus posibilidades a la hora de tomar una decisión tan importante como esta, y podría, a lo largo de su carrera, decidir la trayectoria que considerara más interesante para poder determinar desde muy pronto cuál sería su futuro laboral, lo que además permitiría, como ya hemos señalado, aumentar la calidad y cantidad del número de aspirantes a ingresar en las FAS. Está claro que las opciones ofrecidas habrían de ser compatibles entre ellas, de modo que no se cierren puertas ni se limiten las posibilidades de ningún interesado.

Favorecer este tránsito a la vida civil de los militares es algo que hay que acometer desde el principio, para lo que hay que dotarles de los medios necesarios para hacer valer su experiencia. Se trata de anticiparse a las necesidades, asesorándoles y acompañándoles en todo momento en el desarrollo de su carrera, al tiempo que se sensibiliza al entorno socio-económico sobre todo lo que su experiencia y conocimientos son capaces de aportar al entorno empresarial.

Sería también deseable proporcionar a los militares la posibilidad de adquirir conocimientos sobre el mundo civil y económico, lo que les daría una idea de hacia dónde podrían enfocar sus esfuerzos a la hora de plantearse un cambio de trayectoria. Para ello, es necesario reflexionar acerca de la puesta en práctica de un dispositivo de orientación e información sobre los sectores accesibles en el mundo civil, tanto público como privado, y sobre la diferente formación que se imparte en esos ámbitos, aportando, además, un conocimiento sobre las empresas y administraciones consideradas como reclutadores potenciales.

Otro aspecto a tener en cuenta es la necesidad de sensibilizar a la sociedad de la posibilidad de estos intercambios mediante la proyección y desarrollo de una auténtica cultura de defensa que permita favorecer estos tránsitos para que no sean vistos como un privilegio.

Si se analiza la mentalidad actual, tomando en consideración la desinformación existente sobre las FAS, cualquier intento de constitución y desarrollo de este proyecto conduciría a una idea equivocada sobre privilegios inexistentes que tan solo vendría a aumentar la brecha entre civiles y militares. Por ello es preciso una adecuada comunicación y una mentalización previa, unidas a una reforma en profundidad de la legislación militar que lograra por fin esa deseada equiparación de todos los funcionarios.

Es necesario especificar aquí que cuando se habla de esa equiparación real entre funcionarios civiles y militares en nada se pretende entrar en disquisicio-

nes sobre algunos derechos o deberes de unos y otros; se trata de aspectos tan básicos como los mencionados al principio de este trabajo, referentes a una igualación de categorías funcionariales muy necesarias si se pretende que un proyecto como este funcione.

El desconocimiento del mundo militar por parte de la sociedad civil hace necesario reflexionar sobre el intercambio de información entre ambos, de modo que la una se interese por el otro.

Si bien ya se ha tratado el tema en una opción a largo plazo, parece necesario establecer ahora las acciones a realizar en el medio y corto plazo. Por ello, es importante plantear la posibilidad de iniciar un diálogo con los organismos representativos del mundo de las empresas para profundizar en la aportación que puede suponer la incorporación de mandos militares en términos de conocimiento de la defensa, de la industria de armamento, organización de la seguridad y de las relaciones exteriores, la gestión, la dirección, y en aspectos técnicos y administrativos.

Conviene también en este marco invitar a los poderes públicos a reflexionar sobre las posibilidades ofrecidas para ocupar algunos puestos en los que se consideraría un valor añadido la aportación de los conocimientos de los miembros de las FAS, y en este sentido parece aconsejable reflexionar sobre el potencial que estos podrían desarrollar en los gabinetes ministeriales, los consejos de administración de las grandes empresas, las embajadas y en las instancias europeas e internacionales, sean o no gubernamentales.

Conclusiones

Lo expuesto anteriormente no es más que una pretensión de aplicar en España algo que, desde hace bastantes años, se viene realizando con éxito en otros países.

Sin duda la tarea no sería fácil ni inmediata, pero ello no debiera ser razón para no iniciarla. Observar cómo cada determinado tiempo se aborda la necesaria reducción de personal en las FAS, lo que convierte este problema en un mal endémico, debiera acelerar los mecanismos para dotar al sistema de una solución real y permanente.

Francia, Reino Unido, Alemania y otros muchos llevan realizando esta labor desde hace muchos años; aquí tan solo lo hemos intentado. Quizá fuera el momento de que deje de ser un proyecto.



EN EL MAR DE ALBORÁN

José Luis HERNÁNDEZ PASQUÍN



Introducción



STA es una historia ocurrida y vivida hace 45 años en el mar de Alborán. Una historia sin brillo y corriente para cualquier profesional de la mar. Una historia que pudo tener nefastas consecuencias humanas y ecológicas. Una historia, en fin, que continúa repitiéndose pese a los extraordinarios avances en medios técnicos, materiales y de procedimiento que, por cierto, la Armada ha sabido asumir para hacer frente a las emergencias derivadas de vertidos de petróleo al mar o de los incendios en grandes buques petroleros. Para mí, la participación en aquella emergencia, aún no cumplía el primer año de teniente, supuso una rica e inolvidable experiencia, tanto que solo he neces-

sitado como bibliografía de apoyo las ajadas páginas de una revista gráfica de la época, encontrada en el baúl de los recuerdos. Cito los nombres propios que recuerdo con el único fin de «acercar» más al hecho al posible lector; y utilizo también la nomenclatura naval del momento sencillamente porque al cabo de tantos años «en seco» desconozco los posibles cambios habidos en la terminología.

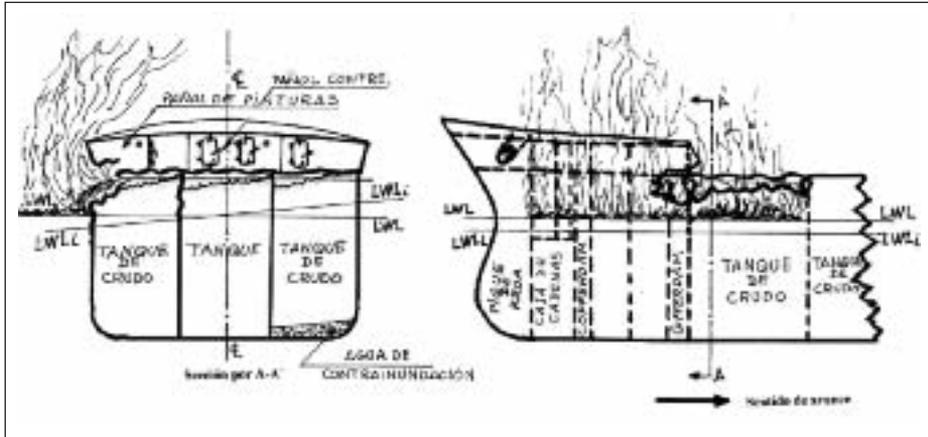
Los parámetros del siniestro

El domingo 11 de junio de 1967 sorprendió a la fragata *Hernán Cortés* (mandada por el capitán de fragata Jaráiz Franco) atracada al muelle España de Ceuta. Hacia las 0900 h se recibió orden del Ministerio de Marina de salir en auxilio del petrolero liberiano *Russel H. Green* que, cargado al disco, incendiado y a la deriva tras colisionar con un mercante griego, derramaba crudo, con peligro de hundimiento, frente a la Costa del Sol. Inmediatamente se empezaron a calentar máquinas y se cambió de amarradero para hacer combustible. Sobre las dos de la tarde estábamos listos de máquinas y abríamos del muelle rumbo a nuestro objetivo, entonces situado a 120 millas al Este. Durante el tránsito comenzó una interesante fase previa, que inicié reuniéndome con el jefe de máquinas, capitán Antonio Romero, para elaborar juntos un posible plan de Seguridad Interior (SI) en auxilio exterior. También fuimos conociendo más datos: el *Russel H. Green* llevaba unas 60.000 toneladas de crudo y era un moderno petrolero con «isla a popa» y con una eslora de 225 metros, 32 de manga y 16 de puntal. La colisión con el *Irina* había rasgado los primeros 30 metros del casco a partir de la roda por la amura y costado de babor —solo en la obra muerta— y en esa zona estaba concentrado el fuego mientras vertía al mar grandes cantidades de petróleo ardiendo. El incendio generaba una alta y densa columna de humo. Supimos también que, hacia la misma hora que nosotros, se aprestaban en Cádiz y San Fernando efectivos del Centro de Adiestramiento de Seguridad Interior (CASI) —capitán Fernández Pampillón— en las corbetas *Nautilus* y *Villa de Bilbao*, con abundante material contraincendios y de control de averías. El remolcador de altura *RA-4* se había hecho a la mar en misión de descubierta y oteaje del buque siniestrado. ¡Había que alejar aquel infierno de la Costa del Sol...! Pero cuando llegó al escenario, el *Russel* ya había sido abandonado por la tripulación y navegaba lentamente remolcado por la popa —mediante un larguísimo remolque, como luego pudimos comprobar— por el remolcador de altura y salvamento noruego *Herkules* rumbo a Algeciras, su puerto base. La operación estaba clara: desviar el rumbo del convoy a mar abierto e intentar extinguir el incendio del *Russel H. Green*. La operación de salvamento sería coordinada por el capitán de navío Durán a bordo del *Hernán Cortés* como buque de mando.

El interés con que Madrid seguía la operación fue puesto de manifiesto cuando en pleno tránsito hacia el siniestro, un helicóptero de la Armada transbordó al capitán de corbeta Vila a la fragata de mando, enviado expresamente por el ministro, almirante Nieto Antúnez. Lo que desconocíamos entonces era que a las ya citadas corbetas se unirían de modo espontáneo, en un noble gesto de valor y solidaridad, tres pequeños remolcadores de CEPSA: *Sertosa 5*, *Sertosa 9* y *Torre del Mar*, procedentes de Ceuta y Málaga, al mando del práctico mayor de CEPSA (Ceuta), Manolo Fueyo.

La operación

Hacia las 1830, después de la misa dominical celebrada en el sollado de proa, se avistaba la columna de humo a unas 12 millas. Como oficial de SI del *Cortés*, tenía completamente asumido que el asunto me tocaba de lleno. Se tocó zafarrancho de combate y se repartieron bocadillos y bebidas a los componentes de los trozos de SI para que tomaran alimento antes de entrar en faena. Se probaron comunicaciones, radioteléfonos y proyectores de señales del barco, mientras se arriaban los botes automóviles de mayor capacidad. El tiempo era favorable: marejada y cielo despejado. El *Cortés* redujo su andar hasta quedar parado sobre máquinas a unos 500 metros del coloso que se movía a remolque del *Herkules* a unos dos o tres nudos. En el primer bote embarcamos seis hombres como descubierta: un sargento mecánico de SI —Teófilo López—, dos cabos especialistas —mecánico y maniobra— y dos marineros —uno señalero y otro cubriendo el radioteléfono, precisamente un alumno de náutica, en la vida civil—. En pocos minutos, con autorización y bajo la supervisión del segundo comandante, capitán de corbeta Aristoy, abrimos del *Cortés* hacia el petrolero. Al estar cerca impresionaban sus dimensiones e hicimos desde el bote un breve reconocimiento visual. Efectivamente, el buque estaba abandonado, pero allá, a popa estribor, al pie del comienzo de la «isla», desde la cubierta de pozos colgaba una escala de gato, y por ella subimos a bordo. ¡Ya estábamos en nuestro objetivo!, aunque aún nos quedaban unos 80 o 90 metros para llegar a pie al infierno. Al acercarnos al foco, la cubierta de pozos aparecía progresivamente deformada por las altas temperaturas; asimismo, un fuerte y repugnante olor procedente de los gases emanados por la carga líquida en su recalentamiento invadía todo el ambiente. El tanque afectado, primero de babor, vertía a la mar por la enorme brecha el crudo ardiendo, prolongando así el incendio por la amura de babor hasta la roda, a la vez que hacía impracticable el castillo. Por los manguerotes de aquel y puertas estancas de los pañoles de pinturas y contra maestres, salía abundante humo. Entonces solicitamos por radioteléfono al *Cortés* un primer envío de motobombas portátiles, con la previsión de dos segmentos de mangueras de aspiración para cada una, dada la altura del franco bordo,



Esquema de la situación de la zona afectada y contrainundación.

mangueras y aplicadores de alta y baja, además de latas y aplicadores de espuma para combatir incendios «A» y «B». A la hora y media se había recibido e instalado el material y el refuerzo humano estaba listo para operar. Comenzamos atacando el fuego de los pañoles para limitar la propagación del incendio principal y ganar campo de maniobra. Fuimos informando al buque de mando de la evolución de los acontecimientos hasta que pudimos dar el esperado «extinguidos y en refresco los incendios de los pañoles».

Hago una digresión para comentar dos puntos, no secuenciales, pero interesantes. Al ver nuestra subida a bordo de la presa, dos hombres del *Herkules* transbordaron también, creyendo quizá que nuestra intención era picar el remolque, interesándose por los medios con que contábamos para la extinción. A mi respuesta de que llevábamos aplicadores de niebla, espuma y bombas portátiles, asintieron con gesto de aprobación y no volvieron a molestarnos, incluso su colaboración de enlace con el remolcador fue impecable. Luego supimos que cuando en su momento hicieron la presa, habían afirmado con rotundidad que apagar aquello era imposible.

Otra cuestión: nuestras informaciones al buque de mando tenían la imprecisión de quienes desconocían al detalle la estructura interna del barco. Pasada la medianoche, una hábil gestión del capitán Pampillón proporcionó un plano del buque, suficiente para nuestro trabajo.

Y vuelvo al relato. La apreciación del foco principal del incendio era como indica el esquema. Después de un prolongado enfriamiento y con la natural precaución, abrimos el registro del tanque afectado para una rapidísima inspección visual: baos y bulárcamas al rojo vivo mientras ardía la superficie del crudo que, al derramarse al mar, rompía la manta de espuma sofocadora,

reactivándose las llamas. Era preciso detener aquel vertido situando el nivel del crudo del tanque por debajo de la rebaba inferior de la brecha, lo que se consiguió mediante una contrainundación en un tanque de estribor hasta alcanzar una escora de unos cuatro o cinco grados. Sobre la una de la madrugada llegó a bordo el esperado refuerzo del CASI al mando del capitán Pampillón, al que informé de la situación y tomó el mando en el escenario. Pienso, sinceramente, que el refuerzo fue de gran eficacia tanto técnica como moral. La renovada agresividad con que combatíamos el fuego, alternando niebla de alta o baja con la espuma, mermaba las llamas para nuestro gozo y, sobre todo, para tranquilidad de los compañeros que desde los barcos nos observaban al contraluz de la brillante hoguera. Los pequeños remolcadores de CEPSA se aproximaron entonces a la roda y amura de babor, y desde ellos combatían con sus medios CI el foco del incendio, aunque nunca olvidamos el conocido efecto de reignición violenta, cosa que se produjo pocos minutos más tarde, justo cuando el remolcador *Sertosa 5* faenaba en la brecha y la sacudida barrió los cristales del puente mientras un cortocircuito lo dejó sin corriente eléctrica y tuvo que ser relevado de su puesto. ¡Volvíamos a empezar!, tomando ahora tres nuevas medidas:

- Desde el remolcador *Torre del Mar* se dispararía espuma contra la amura para asegurar la permanencia de la capa sofocadora sobre el vertido en combustión.
- Se pidió al *Herkules* aumentar la velocidad de arrastre para disminuir el tiempo de contacto del fuego desde las lumbres.
- Se sugirió que las dos corbetas se abarloaran al petrolero lo más a popa posible para agilizar el suministro de material y posibles refuerzos humanos.

Las tres sugerencias fueron atendidas, a las que se unió un oportuno suministro de alimento, incluido un reconfortante trago de coñac, ¡el relente de la noche en alta mar iba haciendo estragos, especialmente entre los que ya llevábamos ocho horas de brega!

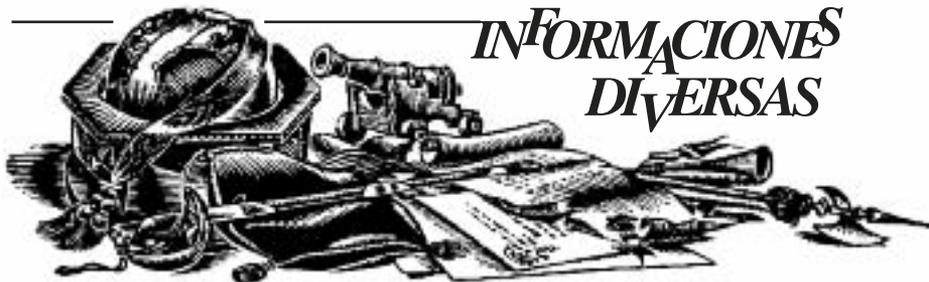
Así que, con nuevos ánimos y más material, nos lanzamos al definitivo combate contra las impenitentes llamas. Hacia las 1100 de la mañana del lunes 12 se comunicó al *Cortés* el ansiado «sofocado incendio clase B», a la vez que se recomendaba mantener la refrigeración durante un par de horas. Pasado este tiempo, y tras un concienzudo reconocimiento, dimos por extinguido el incendio manteniendo una suficiente vigilancia ante cualquier conato de reignición. Solo añadir que al día siguiente se nos ordenó volver sobre la estela del *Russel H.Green* para verificar el alcance de unas manchas de petróleo que habían avistado los helicópteros, mientras en Algeciras se inspeccionaban y evaluaban los daños y posible reparación del petrolero.

Conclusión

Siempre he pensado que aquella experiencia del *Russel H. Green* fue un particular caso de auxilio al exterior, donde quedó patente que el numeroso y variado dispositivo desplegado aquella noche, desde nuestra fragata hasta el menor de los remolcadores, incluido el *Herkules*, era un verdadero equipo con una cadena de mando tan firme y segura en sus actuaciones como receptiva y abierta a las sugerencias y apreciaciones de los que estábamos en primera línea, fluidas las comunicaciones y las dotaciones completamente familiarizadas con el manejo del material de SI, fruto de horas de adiestramiento. Y desde luego, no faltó la protección del Todopoderoso para que no hubiera ni un solo accidente grave.

Estábamos en primera línea.





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



El primer artículo que encabeza el número de julio es el de *Torpedos contra carenas. Ensayo de una nueva teoría matemática sobre las intensidades de la brecha*, escrito por el ingeniero de Marina Salvador de Torres Carta, el cual hace una pequeña introducción dirigida al Excmo. e Ilmo. Sr. D. Ramón Auñón, marqués de Pílares, almirante de la Armada, senador vitalicio, exministro de Marina y exdiputado a Cortes. Le sigue *Estaciones radiotelegráficas de campaña, Sistema Telefunkem*, del alférez de navío Joaquín López Cortijo. A continuación está el que lleva por título *Teoría y uso de la regla*

de cálculo para latitud, del teniente general ruso Wilkitsky, redactado por el capitán de navío retirado don Jacobo Torón; seguido del dedicado al *Manejo marinerio de los modernos buques de guerra*, que en este caso trata del *Manejo de los botes de remo, de vapor y de motor*. Le sigue el que lleva por título *El Cuartel de Nuestra Señora de los Dolores*, redactado por el capitán de navío Ricardo de la Guardia. Extraída de la *Revue Maritime*, traducción efectuada del japonés por los alféreces de navío Rouvier et Moncoudoit, de lo publicado por el Estado Mayor General de la Marina japonesa, aparece el final de la cuarta parte de la *Historia oficial de la Guerra marítimo ruso-japonesa*. Sigue una *Necrología* referida al teniente de navío Meer y Rameau.

Entre las *Notas Profesionales*, elaboradas por la Sección de Información, encontramos las siguientes: (España) *La exposición astronómica de Barcelona*; (Alemania) *Nuevas construcciones y Las turbinas de gas de combustión y explosión*; (Austria) *Radiotelegrafía*; (Inglaterra) *Succión y gobierno de los buques y Armamentos en Inglaterra y Alemania*; (Italia) *Los acorazados del tipo Conte-di-Cavour*; (Turquía) *Sobre los Dardanelos*. A ellas sigue el artículo escrito por el contralmirante Bradley A. Fisk *El poder Naval*.

En la sección de *Bibliografía* se encuentran las obras: *Una excursión en el Bierzo, errores geográficos y conjeturas históricas*, por el capitán García Rey, de la Real Sociedad Geográfica; *Pólvoras y explosivos modernos*, por José Martínez y Díaz, capitán de Artillería, corregida y ampliada, de acuerdo con el autor, por Jesualdo Martínez Vivas, capitán de Artillería, y José Fernández Ladreda, primer teniente de Artillería; *Il compensatore stabile della quadrante*, de E. Modena; *Fotografía teórica y practica. Memoria doctoral*, por José María Torroja, doctor en Ciencias, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos; *La Marine française en 1912. Le programa naval*, por el capitaine de vaisseau, A. Poidloue, excomandante de la *Democratie*, del *Montcalm* y del *Chateaurenault*; *Las carreras en España*, por el ingeniero Juan Herrerros; *El naufragio del Titánic y sus enseñanzas*, por Eugenio Agacion; *Los modernos barcos submarinos al alcance de todos*, por el ingeniero Enrique de Montero y de Torres, oficial mayor del Real Cuerpo de Guardias Alabarderos.

Con el *Sumario de Revistas* se pone fin al número editado en el mes de julio.

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



Comienza este número con el relato cronológico que tiene por título *Viaje a Grecia del Señor Ministro de Marina*, en el que se narran los actos desarrollados durante su estancia en Grecia, desde el día 6 al 18 de mayo con motivo de la boda de Sus Altezas Reales los Príncipes Sofía y Juan Carlos. El primer artículo está escrito por el contralmirante L. Carrero Blanco, cuyo título es *La nueva estrategia y las nuevas armas navales*. A continuación el capitán de navío J. García-Frías nos introduce en *La cinemática del abordaje Stockholm-Andrea Doria*. Le sigue *Respondiendo a*

una llamada, escrito por el teniente de navío J. A. Benítez Carrasco.

La primera de las *Notas Profesionales* se titula *El Savannah, primer buque mercante de propulsión nuclear*, cuyo autor se identifica con las siglas A. L. Le siguen: *Elección del día y hora del desembarco en una operación anfibia*, traducido y adaptado de apuntes de la Escuela de Infantería de Marina de Quántico, Virginia (Estados Unidos), por el teniente coronel de Infantería de Marina don Francisco M. de Galinsoga y Ros; *Mantenimiento e Inspección de los Revestimientos de los Hogares de las Calderas*, del comandante de máquinas C. López Abella; *Disuasión y poder naval*, del capitán de navío de la USN N. Seim; para finalizar con el titulado *El presupuesto de la Marina inglesa para el año fiscal de 1936*, traducido de la *Revue Maritime*, de abril de 1962.

Sigue este número con la sección de *Miscelánea*; a continuación *Una información*, que narra *El ejercicio anfíbio Gastador IV*, cuyo autor responde a la sigla L. *Historias de la mar* nos deleita con el artículo *La fragata Villa de Madrid*, escrito por el contralmirante Julio F. Guillén. El *Noticiero y Libros y Revistas* completan este número.

J. S. C.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO

Día Año

1 1521.—Para el asalto final a Tenochtitlán, Cortés en este día dividió su ejército en cuatro grupos. Tres de ellos debían atacar las calzadas que llevaban a la capital, y el cuarto permaneció como una fuerza de maniobra bajo su propio mando.

2 1586.—Francis Drake, en su tercer viaje de piratería por las posesiones españolas de América, toma la ciudad de Santo Domingo y exige un enorme rescate a sus habitantes.

3 1608.—La colonización de los territorios de Norteamérica por los franceses, que la llamaron Nueva Francia, comienza en este día con la fundación de la ciudad de Québec por Samuel de Champlain.

4 1587.—El virrey del Perú Fernando Torres y Portugal, conde de Villar, realiza la primera reunión con las autoridades de la ciudad peruana de Paita para resolver los problemas que el corsario inglés Tomás Cavendish había creado con su ataque a la ciudad.

5 1541.—Asesinado Francisco Pizarro, su cuñada Inés Muñoz comprende que su vida y las de los hijos de Pizarro, Francisca de siete años y Gonzalo de seis, corren peligro de muerte en Lima.

Inés decide trasladarse con sus sobrinos a Tumbez y luego a Quito, donde piensa están más seguros.

6 1529.—En esta fecha, la Corona otorga a Hernán Cortés el título de marqués del valle de Oaxaca. Entre las posesiones que le son concedidas, adscritas al título nobiliario, se encontraban la villa de Haxyacac y el valle del mismo nombre, donde estaba la ciudad de Antequera, cuyas autoridades emprendieron litigios contra Cortés.

7 1503.—Diego Méndez con Bartolomeo Fieschi, capitán de una de las cuatro carabelas de Colón, navegan en una canoa con seis indios desde Jamaica a La Española en demanda de auxilio para Colón y el resto de su expedición que se quedaron en Jamaica.

8 1573.—La orden religiosa de sacerdotes mendicantes de San Agustín se estableció en la ciudad de Lima once años después de su fundación. En este día inauguran su convento, que se conserva en la actual parroquia de San Marcelo de Lima.

9 1586.—Las ciudades de Lima y El Callao quedan destruidas por la acción de un fuerte terremoto. El virrey Fernando Torres de Portugal, conde del Villar, se encontraba en el puerto de El Callao despachando la Armada Real y relata cómo el mar se retrajo unos catorce metros para volver a salir, llegando el agua hasta el Monasterio de Santo

Domingo, situado a unos trescientos metros de la orilla, destrozando cuanto encontró a su paso.

10 1561.—Por real cédula se ordena que las flotas para América fueran custodiadas por la Armada Real. La Flota para la Nueva España con destino Veracruz saldría en abril y la de los galeones con arribada en Nombre de Dios y Portobelo.

11 1664.—En esta fecha es nombrado gobernador de Panamá Juan Pérez de Guzmán y Gonzaga, que tomó posesión de su cargo al año siguiente.

12 1664.—Muerto Hernando de Magallanes, Juan Sebastián de Elcano tomó el mando de la expedición. Encontrándose en la isla de Brunei, Elcano, a bordo de la nao *Victoria*, recibe la embajada del rey de dicha isla.

13 1542.—Juan Rodríguez Cabrillo, comisionado por Pedro de Alvarado y apoyado por el primer virrey de Nueva España Antonio de Mendoza para explorar el Pacífico norte, descubre en este día la bahía de Magdalena.

14 1606.—Luis Váez de Torres, de la expedición de Pedro Fernández Quirós por el Pacífico, al frente de los navíos *San Pedro* y los *Tres Reyes Magos*, descubre en este día la isla de San Buenaventura, actual Tagula, en el archipiélago de las Luisiadas.

15 1535.—El conquistador español Diego de Almagro, habiendo salido de la ciudad de Cuzco, llega a Collasuyo con las tropas amigas de los incas Paullu Topa y Wila Oma.

16 1539.—Hernando de Soto, gobernador de Cuba y adelantado de La Florida, llega por estas fechas con su nutrida expedición a los territorios de Apalache, donde internó.

17 1577.—Martín Frobisher, en su segundo viaje al norte de Canadá en busca del ansiado Paso del Noroeste, llega en este día a una bahía que bautizó con su nombre al sur de la isla de Baffin.

18 1615.—El holandés Joris van Spilbergen, al mando de seis navíos bien armados, acosa las costas españolas del Pacífico. El virrey del Perú consiguió reunir dos galeones y cinco mercantes para rechazar a los invasores, pero sufrió una derrota en las costas de Cañete.

19 1566.—Pero Afán de Ribera y Gómez fue nombrado gobernador de Costa Rica por el rey Felipe II. Durante su gobierno estableció por primera vez el régimen de encomiendas en el interior del territorio.

20 1520.—El historiador Gonzalo Fernández de Oviedo, que había estado en España, llegó de nuevo a su casa en Darién creyendo que el gobernador nombrado, Lope de Sosa, había ya tomado posesión de su cargo pero había muerto al llegar a esta ciudad.

21 1551.—Antonio de Mendoza, que había sido el primer virrey de Nueva España, en este día hace su entrada solemne en Lima como virrey del Perú.

22 1547.—Por real cédula de este día, es nombrado gobernador del Río de la Plata Juan de Sanabria. No cumplió con las estipulaciones de su capitulación, por lo que la Corona nombró posteriormente al conquistador Domingo Martínez de Irala.

23 1526.—El licenciado en leyes, Pedro de los Ríos y Gutiérrez de Aguayo, fue nombrado gobernador de Castilla del Oro. En este día toma posesión de su cargo.

24 1525.—El joven Andrés de Urdaneta sale del puerto de La Coruña a bordo de la nave *Sancti Spiritus*, mandada por Juan Sebastián de Elcano, en la expedición de García Jofre de Loaysa hacia las islas Malucas.

25 1553.—El distinguido capitán de Pedro de Valdivia, Francisco Aguirre, en la región de Tucumán, territorio de la actual Argentina, funda la ciudad de Santiago del Estero a orillas del río Dulce.

26 1529.—Encontrándose el rey Carlos V en Bolonia para su coronación, la reina Juana firma en esta fecha varias capitulaciones: a Francisco Pizarro, gobernador, capitán general y adelantado de los territorios que llamaban Nueva Castilla (Perú); a Almagro, la fortaleza de Tumbez y la sucesión de los cargos de Pizarro, caso de morir este; a Luque, obispo de Tumbez; a Bartolomé Ruiz, piloto mayor del mar del Sur; a Gandía, jefe de la artillería, y a los trece de la fama se les hizo hidalgos.

27 1533.—Después de un rápido juicio, el inca Atahualpa es bautizado y ejecutado en Cajamarca. Comenta Inés Muñoz, cuñada de Francisco Pizarro, que este hecho afectó a todos, y no se comenta, cada uno masticó su propia conciencia.

28 1517.—El cardenal Cisneros modifica su política con los indios influenciado por los relatos de De las Casas. En carta de esta fecha, animaba a los obispos de las Antillas a residir en sus diócesis; al nombramiento de jueces para que instruyesen residencias en las islas, así como el de inspectores en los barcos buscadores de perlas para que evitasen el abuso sobre los indios.

29 1536.—Francisco Pizarro se da cuenta de la magnitud de la sublevación de Manco Inca y pide auxilio urgente a los gobernadores de Panamá, Nicaragua, Guatemala y México.

30 1592.—El gobernador de Chile, Alonso de Sotomayor, ante los problemas en su gobernación, se dirige al Perú en esta fecha con la esperanza de obtener refuerzos para realizar una campaña eficaz contra los araucanos.

31 1569.—Mientras Juan Ortiz de Zárate estaba en España para confirmar su nombramiento de adelantado del Río de la Plata, Felipe de Cáceres ejerce de gobernador interino en la Asunción, y Juan de Garay como alguacil mayor de las provincias del Plata.

CAPITÁN JIM

Boarding Team. (Foto: José L. Porto.



VIEJA FOTO



Oficialidad de la primera dotación del acorazado *España*. Un total de 23 personas posan sobre la caña de babor del montaje doble proel del citado buque. El primero por la derecha es don Manuel de Mendivil. Año 1915. (Colección particular: D. Quevedo Carmona).

MARINOGRAMA NÚMERO 475

Por TAL

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

De una novela ganadora del Premio Planeta. Al final el nombre del autor.

DEFINICIONES

Palabras

A.—Met.: Temporal súbito y violento con fuertes ráfagas de viento del oeste al noroeste que suele azotar el mar Cantábrico y sus costas, por lo general en la primavera y el otoño. Temido por los hombres de la mar por ser un fenómeno meteorológico de extrema violencia y que se ha cobrado numerosas vidas entre los marineros.

13 2 106 65 30 80 62

B.—Nav.: Nombre de una estrella cuyo significado es «la que sigue», en referencia a que esta sigue al cúmulo de las Pléyades en su recorrido nocturno a través del cielo. En griego recibió el nombre de Omma Boos y en latín Oculus Tauri. En el siglo XVII, el astrónomo Giovanni Riccioli la denominó más específicamente Oculus Australis («ojo del sur»).

91 52 103 98 19 71 97 43

C.—Man.: Bogó

4 78 56 42

DEFINICIONES

Palabras

D.—Org.: Nombre que daban los griegos al jefe superior de una armada	12	15	50	89	8	21	79
E.—Hidr.: Sitio escabroso o cubierto de peñascos	31	105	58	22	41	77	82 88
F.—Geolog.: Nombre dado a una etapa del desarrollo del Báltico que corresponde al periodo Atlántico	35	5	64	67	16	96	26 55
G.—Arq. Nav.: Voz con la que algunos designan la mayor cangreja de los bergantines	23	59	100	17	45		
H.—Mit.: Una de las 73 amantes (estas son las censadas pero seguro que ha tenido más) de Poseidón	36	18	3	69	70	91	51
I.—Man.: Mascadura o rozadura de un cabo	44	25	10	27	33	102	86 61
J.—Zool.: Galicismo usado para denominar a los peces de corta edad	32	54	7	38	20	47	72
K.—Met.: Uno de los nudos marinos	101	11	28	94			
L.—Org.: Precedido del apócope de santo, nombre de un jabeque construido en Mahón en 1786. Montaba 26 cañones	6	37	85	99	84		
M.—Geogr.: Preciosa ciudad de la costa cántabra. Una escuadra con su nombre fue mandada por el almirante Juan Martínez de Recalde	75	57	39	49	90	81	
N.—Mit.: Esta diosa siempre estaba deseando que cesase el combate	53	24	104	74	63	34	
O.—Biolog.: Proceso en virtud del cual las comunidades bióticas se van sustituyendo unas a otras con el paso del tiempo	68	14	93	40	73	92	76 60
P.—Mete.: Cambia el viento de dirección	95	87	83	29			
Q.—Org.: Marina de guerra de los estados Unidos de Norteamérica (acrónimo)	48	46	66				

MARINOGRAMA NÚMERO 474

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

De Los Inmigrantes. Howard Fast.

Cantabria y Pattiño en la Base Naval de Rota . (Foto: L Díaz Bedía).



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Cosidura de gaza y burel

Historia

La primera manifestación de la que tengo conocimiento es de unos descubrimientos efectuados en el antiguo Egipto, concretamente durante el periodo del Reino Medio (2055 y 1650 a. de C).

En esta época, una zona comercial, religiosa, cultural y capital de Egipto era Tebas. Como tal, hoy en día es un enclave importante para conocer la historia. En esta zona se encuentran extensas necrópolis, como el Valle de los Reyes, el Valle de las Reinas y el de los Nobles. En este último está la tumba de Meketre, un noble y jefe de cámara de los faraones Mentuhotep II y III.

En las excavaciones efectuadas en ella se descubrieron unas miniaturas de soldados y ganado junto a maquetas de edificios y jardines. También se encontraron maquetas de pequeños barcos. Algunas de las embarcaciones incluían el aparejo, aunque dañado por el paso del tiempo. Con paciencia y mucha dedicación se reconstruyeron los nudos, y gracias a ello y al estudio realizado se descubrió una pequeña reproducción de la *cosidura de gaza y burel*, en este caso empleada para sujetar el timón de espadilla de estas maquetas.

Así podría narrarse la aparición de este tipo de amarradura.

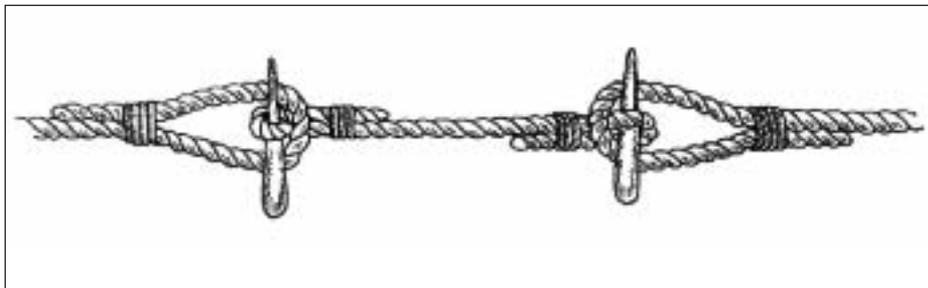
Étimología

Desconocemos el nombre real que le daban los egipcios pero, aunque *burel* está en el Diccionario de la Real Academia desde su edición de 1817 y definido como un trozo de palo redondo, de largo y grueso proporcionado, que sirve para enganchar aparejos, o se hacen firmes de este modo en el objeto sobre el que van a actuar, también es un pasador de madera muy grueso del que se hace uso para abrir con facilidad los cordones de los cabos para formar un ajuste o unión, o «el que se pasa y se mete por las arzas o gazas de las eslingas (1) y sobre el que se fijan los aparejos».

La palabra *burel* aparece en *Diccionario Marítimo o Prontuario Náutico*, de Juan de Avello Valdés y Manuel de Ayala en el siglo XVII, y en *Vocabulario Navaresco*, en publicaciones del Dr. Diego García de Palacios del Consejo de su Majestad y su oidor de la Real Audiencia de México; documentos estos últimos investigados en 1790 por Martín Fernández de Navarrete y cuyos originales se encuentran en custodia en la Biblioteca de la Real Academia Española.

Esta es una cosidura peculiar pues toma su nombre del pasador empleado para realizar la unión de forma que se impida su zafado, de aquí el nombre de *cosidura de burel*.

(1) *Eslinga* es un elemento intermedio que permite enganchar una carga a un gancho de izado o de tracción, consiste en una cinta con un ancho o largo específicos cuyos extremos terminan en gazas o arzas.



Confección del nudo y usos más comunes

Para hacerlo, se toma un rebenque de largo suficiente para unir dos cabos de labor en cuyos extremos se les ha preparado una gaza respectivamente. A dicho rebenque se le hace también un par de gazas, una en cada extremo, teniendo cuidado de que el ojo de las gazas no sea muy grande.

Terminada esta parte, se coloca uno de los extremos del rebenque detrás de la gaza de uno de los cabos a unir y se le introduce un pasador o *burel* de manera que impida zafar el rebenque de la gaza.

Hacemos lo mismo por el otro extremo, teniendo en cuenta que debe estar en tensión para evitar que se libren los dos pasadores o *bureles* del rebenque.

Estos bureles se pueden sustituir por unos cazonetes fijos al rebenque para evitar que al quedar sin tensión los cabos a unir la cosidura se libre, ocasionando una desgracia en el peor de los casos.

Otras denominaciones

La *cosidura de gaza y burel* se denomina en italiano: *ligatura passacavallo*; francés: *chevillet quinçoneau*; inglés: *toggel or fid*.

Juan OZORES MASSÓ





LEXICOGRAFÍA

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

¿ORZAS O QUILLAS?

*No es posible aprender a navegar
sin saber el nombre de las cosas.*

(H. A. Calahan).

«La coherencia del vocabulario náutico y naval emana, en definitiva, del *corpus* textual elegido de acuerdo con los criterios aportados por la historiografía de la ciencia y la técnica. La redacción y publicación de textos didácticos, artes o manuales, regimientos o compendios, sumas o instrucciones, se sirve del tecnoleto (1) y, a la vez, condiciona su historia. El papel de la forma-

ción profesional en la estandarización y difusión de los términos técnicos es de suma importancia, a diferencia de lo que ocurre con las voces del léxico común». (*Terminologie diachronique*, 1989).

Resumen: en el uso de los términos orza y quilla, frecuentemente malinterpretados, encontramos notables discrepancias debido al desconocimiento de su origen, de su función y del desarrollo lingüístico, lo que ha motivado el presente trabajo que se apoya en el estudio de tratados antiguos hasta llegar a los diccionarios hoy día en uso y a las conclusiones finales.

(1) Término que describe un proceso o tecnicismo derivado del desarrollo del avance tecnológico y lo resume en una nueva palabra que facilita su uso entre expertos de la materia.



Orzas laterales de un yate holandés.

Introducción

El desconocimiento de la función original del término orza lleva a algunos autores a emplearlo mal, inventando, entre otros ejemplos, el término «orza fija», o a mostrar un gráfico de tipos de quillas con sus denominaciones en inglés (*keel*), pero colocando al pie de la figura el vocablo «orza», sin caer en la evidente contradicción semántica y lexicológica. Asimismo mencionan modelos de veleros con «doble quilla» (sin poder inventar el término «doble orza»), admitiendo ahora el término quilla cuando instantes antes hablan de orza. Más adelante hablaremos también del término «quillas de balance» como curioso tecnoleto derivado de una aparente similitud con la quilla original.

Es importante tener en cuenta la definición de «orza» como elemento siempre móvil, que sirve para contrarrestar el abatimiento (2). No es correcto —como a veces se lee— decir que «la orza actúa de contrapeso»

ya que una orza, al ser una pieza plana y móvil, poco puede hacer por evitar la «escora» al no ofrecer suficiente contrapeso. La mayor parte de las orzas —a excepción de las de metal en algunos balandros— son de madera o de fibra de vidrio laminada con poliéster u otra resina, cuyo escaso peso apenas incide en el par adrizante. En el caso de un balandro o velero pequeño, al bajar la orza, incluso con las de hierro, se aumenta algo la estabilidad pero no es comparable con el contrapeso que puede ejercer la tripulación.

El desarrollo de la terminología ha traído la adopción de nuevas acepciones para una misma palabra, que en muchas ocasiones difieren notablemente del sentido inicial, y no hay más que consultar el DRAE para tener numerosos ejemplos de ello. Así no es de extrañar que encontremos el término quilla como palabra polisémica con varias acepciones y hoy en día se haya establecido el uso del término quilla como sinónimo de plano antideriva (3) al tiempo que de contrapeso,

(2) Sobre deriva y abatimiento, ver comentario más adelante.

(3) Idem.

aunque se tenga igualmente presente el sentido primario de quilla como eje central del casco. En este último sentido, el término quilla está en todos los tratados consultados correctamente definido como «pieza principal longitudinal o gran madero recto escuadrado sobre el que se asientan las cuadernas, varengas, etc., cuyo conjunto da estabilidad al casco de una embarcación», por lo que no se mencionan todas las citas de este término al ser de similar descripción.

Pasamos ahora a hablar de casos especiales, como las llamadas «quillas de balance» y el «quillote». Las primeras se usan en los buques como elementos que contrarrestan el balanceo. No son quillas en el sentido preciso de la quilla verdadera, ya que se definen como un largo plano paralelo a la cruzía, colocado cerca de los costados y sujetado al forro del casco. Su perfil de escasa profundidad se opone hidrodinámicamente al movimiento de balance del buque cuando vienen las olas de costado. Hasta aquí ninguna duda, pero en el estudio que nos ocupa tenemos de esta manera el representativo caso de un nuevo tecnoleto inducido por la cercanía y forma de la quilla verdadera, práctico para entender su función y derivado de una aparente similitud con la quilla central. Esto es precisamente un proceso semántico no contestado, cuyo desarrollo es similar a la discusión que tratamos en este estudio, donde el término quilla ha recibido hoy día multitud de nuevas variantes terminológicas sin ser al tiempo sinónimos de la primera acepción.

El «quillote» (4), vocablo que aparece en pocos diccionarios, es definido como una medida de grano que en Valencia del siglo XVI pesaba unos 36 kg de hoy día. Otros autores dan una breve noticia de ser un lastre sujeto a la quilla, algo así como una zapata de hierro. Sin embargo, en Argentina muchos lo citan como el apéndice de lastre afirmado a la quilla, equivalente al término *bulb-keel* en inglés, con lo que tienen tres elementos constructivos claramente diferenciados: quilla, orza y quillote, este último expresado con sus diferentes formas actuales: «quillote alar,

quillote común, con bulbo, semiquillote con orza pivotante, orza delante del quillote, pendular, tándem, doblequilla, quillote corrido, quillote izable, aleta profunda», entre las más mencionadas. Nótese que en Argentina, la orza es también siempre una pieza móvil y no confundida con una quilla lastrada.

Volviendo a nuestras latitudes, en los modelos con dos quillas, que facilitan la posición de velero cuando queda varado al bajar la marea, se dice modelo «biquilla», y nadie diría «biorza». Tampoco sería admisible decir «orza con intraorza o suborza» como plano adicional retráctil dentro de la orza principal, como se puede ver en algunos dibujos. Lo que en realidad se representa en estos es una «quilla de lastre» con una «orza abatible o escamoteable», alojada en su interior, conocida construcción de una serie de veleros actuales.

Hoy día es habitual consultar en una página *web* a través de Internet cualquier duda, pues se encuentran prácticamente de inmediato multitud de respuestas. Sin embargo se trata de respuestas que hay que observar con cuidado, pues son escasos los diccionarios de gran calidad, como lo son el DRAE o tratados técnicos muy especiales, ya que es lógico que las editoriales no los muestren por proteger sus derechos de autor.

Algunas fuentes, como la *Wikipedia*, tienen excelentes artículos junto con otros que todavía no han sido suficientemente desarrollados y corregidos. Basta con analizar un tanto las respuestas y observar —dado el caso— si la traducción es suficientemente correcta. Existe también una cierta cantidad de direcciones *web* que tratan de temas marinos donde se encuentran diccionarios de términos náuticos que con mayor o menor fortuna aclaran sucintamente estos, pero como se ha observado en algunos casos no aportan variedad lexicográfica o simplemente proceden a copiarse mutuamente, repitiendo también los errores. A veces tienen como principal finalidad dar a conocer la actividad comercial o cultural de los que las sostienen.

Relación documental consultada

Las citas y extractos de las referencias bibliográficas consultadas, cuyos autores son

(4) Algunos autores definen erróneamente este vocablo como un argentinismo.

de reconocida autoridad, representan, en su gran mayoría, un manifiesto apoyo a la opinión que describimos, y aportan, además, una interesante retrospectiva del lenguaje marino y de los términos usados desde tiempos pasados hasta nuestros días, a los que en ocasiones se adjuntan comentarios útiles.

1.—J. Escalante de Mendoza, en su *Itinerario de Navegación*, escrito en 1575: «La quilla señor, que es el principio y primer palo para cualquier nao, sobre que ella se arma y funda, debe ser de roble muy derecha, y, si pudiere ser de sola una pieza, será mejor... y antes ha de pecar de larga que de corta».

En los tratados antiguos anteriores al siglo XV apenas aparecen descripciones de detalles constructivos, debiéndose recurrir a lo mostrado en la iconografía. A partir de entonces se conocen paulatinamente más detalle, como tipos y formas de las embarcaciones.

Como dato curioso, el término orza no se emplea en el ámbito de la lengua franca marinera del Mediterráneo (5), donde al parecer, debido a las costumbres de construcción así como de navegación, era un elemento no usado, todo lo contrario a los barcos del norte, en los que ya se conoce desde muchos siglos atrás.

ORZA. F. Pal de lino. — It. Escalio. — It. Scallio. — A. Krammlog. — P. Billo. — C. Pal, perra, geriló. — E. Torpeteg. (Etim. — Del lat. *arsena*.) f. Vasija vidriada de boca alta y sin asas, que sirve por lo común para guardar conserva.
ORZA. (Etim. — En ital. *orza* y en franz. *orse*.) f. Mar. Acción y efecto de orzar.
Orza de papa. Cabelo con que se sujeta hacia popa el car de una ostera, cuando se navega á un largo.
Orza de omeite, ó de socola. Orza á popa del trincoite.
Orza de dertes. Plana de madera giratoria alrededor de un eje horizontal, que algunos veleros usan para disminuir el abatimiento, á cuya fin se sumerge en el agua. A veces dicho plano va en traza central, dentro de la cual sale ó entra á voluntad, quedando calada ó no. Su uso, cuando está calada, favorece la estabilidad. La llevan así todos los pequeños baidros de regatas. Se la llama también orza de quilla.

(5) Pedro Fondevila Silva.

2.—J. de Lorenzo, G. de Murga y M. Ferreiro. En la imagen adjunta que reproduce los párrafos expuestos se puede leer (columna de la izquierda).

En este diccionario aparecen dos acepciones: orza de deriva y orza de quilla y es interesante observar esta última, pues es posible que el aspecto y ubicación de la misma haya dado en alguna medida pie a la actual confusión al juntar los vocablos orza y quilla, aunque de todos modos sigue siendo una pieza abatible y sin lastre.

3.—*Diccionario Marítimo Español.* «Orza: tablón ovalado, aunque más estrecho que en el inferior en el extremo superior, por el cual gira verticalmente sobre un gran perno o eje clavado en el costado de cada portalón. Sirve para contener la deriva, dejando caer el de sotavento y lo usan algunas embarcaciones del Norte, particularmente las holandesas».

4.—G. Adriano García-Lomas, M. Escagedo y Salmón. «Orza: vocablo perteneciente al pejino de pescadores y al vocabulario de *Sotileza*. Tablón poco más largo que la altura de la lancha. Se cuelga al costado de esta, sujeto al carel solamente, para evitar la deriva cuando va ciñiendo el viento. Derivado del verbo orzar (castellano)».

«Michelin remedió la deriva mandando echar la orza a sotavento». (*Sotileza*, cap. XVII).

5.—J. Corominas. «Orza: voz náutica de origen incierto, quizá del verbo *orzar*, *llegar la proa al viento*. Del latín *vg. ortiare*, levantar, derivado del latín *oriri*.

Orza de deriva: plancha de madera, ovalada, más ancha por abajo que por arriba, que gira sobre un perno o clavija del buque y al ponerla verticalmente se mete en el agua, lo cual se hace con la orza de sotavento para que sirva de freno y compense la deriva que imprime el viento».

Quilla: es interesante el comentario sobre el origen del término *quilla* que Corominas dice proceder del francés *quille*, donde se documenta desde 1382, y este del germánico, mientras que en inglés *keel* se conoce desde 1352. La fuente de la voz francesa parece hallarse en el escandinavo antiguo como *kilir*.

Aparece también en narraciones de la colección de Fernández de Navarrete, siglo XVII, en portugués del siglo XVI como *quilha* y en italiano a partir del siglo XIX como *chiglia*.

6.—J. Amich. «Orza: plano móvil antide-ri-va empleado en embarcaciones de vela en sustitución o como complemento de la quilla fija».

El autor describe la orza como plano móvil en primer lugar y es de entender que al referirse a la quilla fija sea esta un apéndice fijado a la quilla verdadera, lo que hoy día denominamos quilla lastrada.

7.—Foro de Historia Naval, Construcción naval y objetos a bordo. En la construcción de un bote del ballenero Charles W. Morgan, construido en New Bedford, Massachusetts, en 1841, se observa una caja de orza, con su croquis y su despiece, colocada en la línea de crujía, para recibir una «orza escamoteable». La orza bascula sobre un pivote colocado en la quilla y se repliega o se abate mediante un cabo que sale por una escotadura en la tapa de la caja de orza.

8.—*Diccionario Espasa*. «Orza de deriva: plano de madera giratorio alrededor de un eje horizontal, que algunos veleros usan para disminuir el abatimiento, á cuyo fin se sumerge en el agua. A veces dicho plano va en crujía central, dentro de la cual sale ó entra á voluntad, quedando calada ó no. Su peso,

cuando está calada, favorece la estabilidad. La llevan casi todos los pequeños balandros de regatas. Se la llama también orza de quilla».

9.—J. L. del Pando. «Orza: tablón ovalado, aunque más estrecho en el extremo inferior que en el superior, el cual gira verticalmente por un gran eje clavado en el costado de cada portalón».

10.—R. de la Guardia. «Orza: plancha de madera o hierro, colocada a los costados de la embarcación o en un pozo en su parte central, haciéndola girar sobre un fuerte perno y sirve para contener la deriva».

11.—*Nueva Enciclopedia Sopena*. «Orza: pieza de proa a popa que sostiene la armazón.

Quilla de aleta: quilla corta de gran puntal en el centro que por su forma y condiciones tiene la eficacia de una orza y se emplea en yates tipo balandro.

Quillote: medida de granos en algunas escalas de Levante.

Orza: pieza suplementaria que se aplica a los balandros de regata para aumentar su calado y procurar su mayor estabilidad y mayor gobierno».

El autor distingue entre la quilla verdadera y la quilla de aleta, esta última como nuevo tipo de plano antiabatimiento. La definición de aleta se ajusta visualmente a las modernas formas hidrodinámicas actuales.



Ilustraciones con ejemplos de quillas de lastre.

12.—*Enciclopedia Larousse*. «Orzas de deriva o de quilla: planchas de madera que pueden girar alrededor de un eje horizontal. A veces es una única pieza que se coloca bajo la quilla y que puede ser móvil de modo que quede oculta en una fosa estanca o que sobresalga por debajo como prolongación de la quilla».

Después de definir fielmente las orzas como piezas móviles, el diccionario se muestra un tanto impreciso al decir luego «que puede ser móvil». No se puede dudar de si es móvil o fija, por lo que finalmente añade: «debe tratarse de una quilla de lastre corta que lleva en su interior una orza abatible».

Quilla: terminada la correcta definición inicial, nos dice luego que: «...existen quillas de formas especiales. Así, determinadas embarcaciones deportivas y de recreo tienen una quilla delgada en forma de aleta, con lastre en su interior y que por su forma y condiciones tiene la eficacia de una orza, llamada *quilla de aleta*. A veces esta aleta termina en un remate fusiforme, donde está concentrado el lastre y entonces toma el nombre de *quilla de bulbo*».

Por lo tanto el autor ya define en el año 1963 estas nuevas acepciones de la quilla moderna seguida de un sufijo que la caracteriza plenamente, sin incurrir en el error de llamarlas orzas.

13.—H. A. Calahan separa cuidadosamente los vocablos orzas de las quillas como corresponde a su funcionalidad en un barco. «La orza es siempre móvil y una vez calada contribuye junto con la *falsa quilla* (bajo la quilla verdadera) a contener la deriva».

14.—*Gran Enciclopedia del Mar*. «Orza: aleta móvil que permite a las embarcaciones de poco calado luchar eficazmente contra el abatimiento».

«Orza de aleta: pieza sujeta a la quilla que forma el plano de deriva, con el lastre fijo en su parte inferior».

«Quilla: pieza principal de la estructura del casco... representa la columna vertebral. A veces tiene otra pieza en su parte inferior, llamada *falsa quilla o zapata*, debajo de la cual va el alerón al que se sujeta el lastre. El alerón puede ser una simple plancha metálica

sujeta a la quilla, que aguanta el bulbo (lastre metálico en forma de cigarro)».

Aquí encontramos una definición correcta de la orza, seguida de dos curiosas acepciones un tanto irregulares. La «orza de aleta» es un término inusual que pretende definir una forma y que además «lleva lastre», lo cual no es posible en una orza. Después viene la descripción inicial de la quilla, que es correcta, pero luego se le añade: «a veces el alerón con lastre...». Esto es un intento de describir el estado actual de los términos nuevos que se usan en las revistas y comentarios audiovisuales, es decir, la quilla lastrada o quilla de aleta, pero pretendiendo no dejar fuera cualquier otra acepción, porque una parte de los navegantes todavía habla de orza cuando debería decir quilla de lastre o de aleta u otras nuevas acepciones.

Estas dos últimas enciclopedias empiezan a usar el término «aleta» para definir más acertadamente la actual forma de los apéndices bajo la quilla, que llevan en su extremo inferior un bulbo de hierro o de plomo como contrapeso.

15.—J. M.^a Martínez-Hidalgo y Terán. «Orza de quilla: pieza suplementaria que se aplica a algunas embarcaciones de vela. La orza es necesaria... en embarcaciones de poco calado... para calarla o subirla. Hay dos clases, una en condiciones de girar sobre un eje... va en el interior de una caja de orza, de paredes estancas. El otro tipo de orza móvil se llama de sable y se reduce a una plancha dentro de una caja... se puede deslizar verticalmente».

En otros yates mayores se aumenta el plano de deriva por medio de una orza o quilla fija, existiendo dos tipos principales: *fin-keel* y *bulb-keel*, o *sea quilla de aleta* y *quilla de bulbo*.

«Orza de deriva: tablón ovalado... en condiciones de girar verticalmente... dejando caer al agua por el costado de sotavento».

Los tipos de orza descritos son móviles, pero cuando se trata de yates mayores hay una insegura descripción del plano antideriva al definirlos *como orza o quilla fija*, que son términos técnicamente no equiparables.



Yate inglés con una orza a cada costado.
(Álbum del marqués de la Victoria).

16.—DRAE. «1. Quilla. (Del fr, quille). Pieza de madera o hierro, que va de popa a proa por la parte inferior del barco y en que se asienta toda su armazón.

Mar. Cada una de las piezas longitudinales y salientes de la carena paralelas a la quilla, que sirven para amortiguar los balances.

Orza. (De or. inc.).

2. f. Mar. Pieza suplementaria metálica y de forma aproximadamente de triángulo rectángulo, cuyo cateto mayor se aplica y asegura exteriormente a la quilla de los balandros de regata, a fin de aumentar su calado y procurar su mayor estabilidad y mejor gobierno para ceñir».

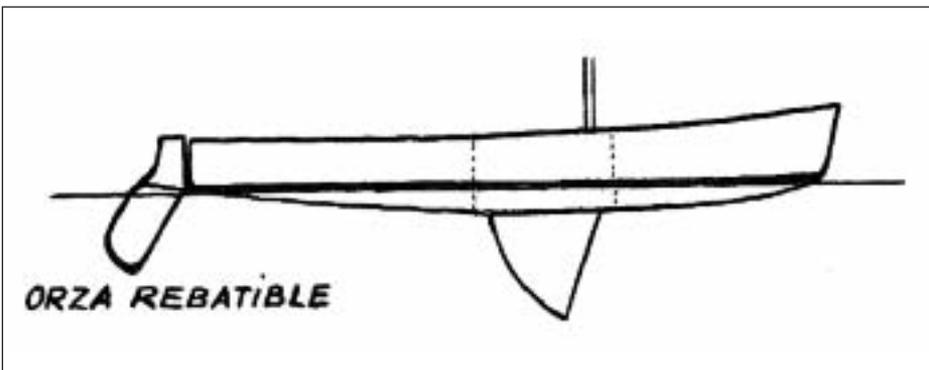
A la segunda acepción de quilla, debería añadirse que se trata de las llamadas *quillas de balance* que, como hemos explicado, no son propiamente quillas.

En el caso de la orza, es evidente el desconocimiento de la materia al leer la descripción. Se puede deducir con bastante probabilidad que el autor observó el gráfico del alzado lateral de un balandro dotado de una orza abatible, que está calada, es decir, asomando al exterior por debajo de la quilla y, como es habitual en esta clase de orzas pivotantes que están alojadas en una caja de orza interna, su forma es triangular, terminada en pico por su parte inferior. El autor asume que esta orza está asegurada a la quilla (debemos entender con pernos) y nos habla del «cateto mayor», que además de ser un término poco marino no define suficientemente las distintas formas de las verdaderas orzas y no contempla que estas sean piezas móviles.

17.—La Federación Internacional de Vela ISAF (World Sailing) especifica en la Sección 1.ª, Apdo. 1 en «Tipos de Barcos» los siguientes: Vela ligera, Multicasco, Barcos pequeños con quilla, Barcos de cruce-ro con quilla y Barcos a motor. En esta relación no cabe duda de si es orza o quilla...

Recopilación de términos

Como curiosidad, adjuntamos una recopilación de las nuevas acepciones del término *quilla* y los diferentes sufijos que definen el tipo, entre los que se encuentran los usados en la construcción de buques metálicos, así



Orza rebatible.

como los hoy habituales en los veleros modernos: *falsa quilla, quilla de seguridad, quilla saliente maciza, hueca, de zapata, plana, quilla vertical, sobrequilla, contraquilla, quilla a nivel, de balance, quilla horizontal, quilla honda, corrida, quilla larga, corta, quilla tándem, quilla de bulbo, fija, lastrada, estrecha o fina, quilla con orza, biquilla, basculante, pivotante con tres grados de libertad, oscilante, retráctil, escamoteable en caja estanca, de aleta con bulbo o torpedo, quilla con aletas* y hasta *quilla plegable* (dos mitades articuladas que abiertas quedan horizontales para reducir el calado).

Conclusiones

Hoy día es costumbre el empleo del término quilla más un sufijo como apéndice fundamental de un velero y, con toda seguridad, en el sentido específico de plano antiabatimiento, al tiempo que de contrapeso por ir lastrado. El término quilla se emplea tanto en el habla hispana como en los países anglosajones (*keel*), en Francia (*quille*), Alemania (*kiel*), Italia (*chiglia*) y Rusia (*KNPb*) (leído suena como *kil*, terminología que finalmente se ha impuesto hoy día por razones de uso).

La orza es, por definición, siempre una pieza móvil, más o menos rectangular y plana, que se introduce en el agua para contrarrestar la deriva o abatimiento. Aunque se conoce desde la antigüedad, existen suficientes fuentes de tratados navales de pasados siglos en donde viene claramente definida como elemento siempre móvil, sujeta a los costados, pivotando, o alojada en una caja central paralela a la quilla. Es bien conocido el efecto de la reacción al «meter la orza» como «orzar» o giro del barco hacia el viento.

En los veleros modernos y en especial en los de competición actuales, el término quilla se refiere al largo y estrecho apéndice de gran calado dotado de un contrapeso importante, fijado a la quilla verdadera. Por una parte, todos los navegantes son conscientes del significado inicial de la quilla como «pieza central o espina dorsal alojada en el fondo del casco que soporta las cuadernas y demás piezas», ejemplo que ya se puede observar desde la época de los vikingos, cuyas embar-

caciones tenían una larga quilla que asomaba unos palmos por debajo del casco y permitía ceñir convenientemente. Pero también es de todos conocido que en el desarrollo del velero esta quilla fue aumentando en calado y recibiendo otras acepciones como la «quilla corrida», manteniendo su longitud en un principio para ir luego modificando su aspecto y relación de los lados del plano lateral, denominándose con nuevos términos, como «quilla corta», y otras nuevas acepciones hasta llegar al estado actual. El perfil ha ido acercándose al de una aleta con sección alar simétrica y dotada de un importante contrapeso. Inexplicablemente, hacia los años 1950-60, empezaron algunos autores a denominar erróneamente orza lo que hasta entonces todos llamaban quilla, con el sufijo que la caracterizaba.

Por otra parte hay que tener en cuenta el hecho de que a ninguno de los países que nos rodean se le ocurriría confundir quilla con orza, y por tanto sus libros y revistas están libres de tales dudas.

En los complicados programas actuales de diseño naval por ordenador se utiliza solo el término quilla, estudiando su perfil alar y las fuerzas resultantes de sustentación o empuje hidrodinámico.

Comentamos de paso los términos deriva vs. abatimiento porque tanto la orza como la quilla lastrada tienen una relación directa con estos efectos. Frecuentemente discutidos, se pueden considerar como sinónimos, aunque en tratados navales antiguos se menciona mayormente el vocablo deriva. Es común hoy día el uso del término «plano antiabatimiento» y «plano antideriva», pero en los actuales cálculos de estabilidad de la carena, se usa más el término «centro de presión del plano antideriva» o también simplemente «centro de deriva», quizá también por el simple hecho de ser el vocablo deriva más corto de usar.

El efecto de cualquier origen de una deriva, sea por el viento o por una corriente, es el desvío de la ruta inicialmente trazada. Se tiende a usar el término abatimiento como efecto producido por la acción del viento, mientras que la deriva lo es por una corriente. El velero traza entonces sobre el fondo una derrota distinta a la de la ruta inicial, realizan-

do un recorrido que difiere del previsto (6). Esto se traduce en una magnitud llamada deriva, que en las cartas náuticas se puede medir en millas.

Se considera generalmente un abatimiento como una «variación de la derrota», medida en grados, mientras que una deriva es el desvío expresado por una distancia, aunque en ocasiones se da también la deriva en grados.

En aviación es prácticamente desconocido el uso del término abatimiento, y se habla solo de la deriva por hallarse el avión inmerso en la corriente producida por el desplazamiento de las masas de aire.

El actual desarrollo de la técnica de los veleros, en especial los de competición, trae nuevas construcciones de las quillas y por tanto nuevas denominaciones y no por ello dejan de ser llamadas las nuevas acepciones como quillas. Algunos de estos veleros llevan además de la quilla unas importantes orzas retráctiles (izadas desde el palo, por tanto móviles) a cada banda para contrarrestar el abatimiento, ya que el fino perfil de aleta de la «quilla lastrada» no ofrece suficiente sustentación. También se va aceptando hoy día el término de «aleta con lastre» por la evidente similitud y adecuación hidrodinámi-

ca. El aspecto alargado y su fino perfil permiten un bajo coeficiente de rozamiento, al tiempo que en el extremo inferior lleva un importante contrapeso de plomo con forma de torpedo, habitual hoy día en los veleros de competición. No proponemos una denominación determinada porque con tantas variantes es más adecuado dejarlo al desarrollo del uso, pero confiando en que finalmente se sepa distinguir entre orza y quilla.

«El uso es el árbitro, juez y norma del lenguaje, no la costumbre o manera de hablar del vulgo» (Horacio).

J. GÓMEZ DE LLARENA REIMANN (*)

(*) El autor es ingeniero industrial, con varias titulaciones náuticas deportivas y, además de haber participado en numerosas regatas, ha navegado por los mares del Báltico, del Norte, del Cantábrico, donde se inició hace 55 años en este deporte, así como por las costas de Portugal, Marruecos, islas Canarias, por buena parte del Mediterráneo y del Adriático. Ha intervenido en la construcción y mejora de veleros, además de diseñar y calcular *skegs*, timones y nuevas quillas. La investigación del material bibliográfico fue realizada en gran parte gracias a la excelente ayuda y fondos de la Biblioteca del Museo Naval de Madrid.)

(6) Esto en el supuesto de no corregir el rumbo, lo que en la práctica no es habitual. Sobre deriva y abatimiento, ver comentario más adelante.



BIBLIOGRAFÍA

- AMICH, J.: *Diccionario Marítimo*, Ed. Juventud, Madrid, 1956.
- ARTIÑANO Y GALDÁCANO, G.: *La Arquitectura Naval Española. Bosquejo de sus condiciones y rasgos de evolución*, Madrid 1920.
- CARREÑO, J.: *Construcción Naval*. Apuntes CY, *Fondear.org*
- COROMINAS, J.: *Diccionario crítico etimológico de la lengua castellana*, Ed. Gredos, 1954.
- Diccionario Espasa*, Madrid, 1912.
- Diccionario Marítimo Español*, Madrid Imprenta Real, 1831.
- DRAE. Edición 2001.
- Enciclopedia General del Mar*, Ed. Garriga, Barcelona, 1957/1982.
- Enciclopedia Larousse*, Ed. Planeta, Barcelona, 1963.
- ESCALANTE DE MENDOZA, J.: *Itinerario de Navegación de 1575*, Ed. del Museo Naval de Madrid, 1985.
- GARCÍA DE PALACIO, D.: *Instrucción Náutica*, 1587.
- GARCÍA-LOMAS, G. A.; ESCAGEDO, M., y SALMÓN: *Estudio del dialecto popular montaños: Fonética, etimologías y glosario de voces*, Nueva Editorial, San Sebastián, 1953.
- Gran Enciclopedia del Mar*. Ed. Carogio, Barcelona, 2004.
- GUILLÉN, Julio F.: *El Diccionario Marítimo Español*, 1967.
- CALAHAN, H. A.: *Aprendiendo a Navegar a Vela*, Ed. Juventud, Madrid, 1948.
- Las Artes de la Mar*, Ed. Blume 1963.
- LORENZO J.; MURGA, Gonzalo, y FERREIRO MARTÍN: *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, 1864.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José M.^a: *Del Remo a la Vela. Guía del navegante*.
— *Enciclopedia General Del Mar*, Ed. Garriga, Barcelona.
- Nueva Enciclopedia Sopena*, Ed. Ramón Sopena, 1953.
- PANDO J. L.: *Diccionario Marítimo*, Ed. Dossat, 1956.
- FONDEVILA SILVA, Pedro: *Diccionario Español de la Lengua Franca Marinera Mediterránea*.
Fundación Séneca, 2011.
- FÖRTHMANN, Peter Christian: *Gobierno automático de veleros*.
- DE LA GUARDIA, Ricardo: *Diccionario Marítimo Español*, Imprenta Ministerio del Ejército, Madrid 1921.



MISCELÁNEA

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

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

24.738.—El cuadrante, instrumento náutico



Según sabemos, el cuadrante es una tabla en forma de un cuarto de círculo, graduado, con dos pínulas en uno de los radios que lo limitan por un lado y una plomada que actúa como índice. Su invención se atribuye a Hiparco (180-125 a. de C.), pero ahora se considera que lo hizo Eudoxus de Cnido (409-356 a. de C.). Alfonso X el Sabio (1221-1284) lo describe en los *Libros del Saber de Astronomía* (1276-77). El cuadrante tenía la ventaja de ser de uso mucho más sencillo que el astrolabio.

El empleado en la mar, llamado *cuadrante náutico*, y también *cuadrante de reducción*



Cuadrante de Davis del siglo XVIII.

o dorado, empezó a usarse en 1460, aunque es probable se empleara ya en el redescubrimiento de las Azores (1432) y en el paso de Gil Eanes por el cabo Bojador (1434). Sin

embargo, según cita Diego García de Palacio (?-1595) en su *Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y su gobierno conforme a la altura de México* (sic) (1587), editado en facsímil en 1944, no tuvo mucha aceptación a bordo, pues los balances hacían mover la plomada con exceso y la lectura no resultaba muy fidedigna, de modo que el preferido era el astrolabio o la ballestilla. No obstante, en 1674, la Casa de Contratación reconoció uno recién fabricado con calificación de satisfactorio. La noticia reza así: «Un cuadrante de madera con sus pinolas en que no se hallo que notar por estar mui bien ajustado en la prueba que con él se hizo» (sic).

Algo distinto es el llamado *cuadrante doble, inglés o de Davis*, que los británicos denominan *backstaff*, ideado por John Davis en 1594. Consta de dos arcos, unidos por el vértice, y de radios de longitud muy distintos, con la ventaja de que el arco mayor mide en minutos. Esto hacía que fuera preferido al astrolabio y la ballestilla.

L. C. R.

24.739.—REVISTA GENERAL DE MARINA, 1898



disponía:

Una Real Orden del 25 de julio de ese fatídico año del «Desastre»,

«Excmo. Sr.: En vista de la carta del 11 del actual del Jefe del Depósito hidrográfico respecto á la forma de verificar el descuento por la suscripción de la Revista general de Marina, S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del reino, se ha servido disponer que los habilitados respectivos, al reclamar la asignación para satisfacer este gasto, descuenten en el primer mes de cada trimestre el importe anticipado, y una vez verificado dicho descuento, lo remitan al Depósito hidrográfico.

De Real orden lo participo a V. E. para su conocimiento y el de esa Corporación.- Dios guarde... Madrid 25 de julio de 1898.- Ramón Auñón.- Sr. Presidente del Consejo

Consultivo. (Traslado á los Capitanes y comandantes Generales de los Departamentos, apostaderos y Escuadra, y estaciones de Fernando Poo y Sur de América).»

Hasta hace pocas décadas la suscripción era obligatoria para todos los individuos de los Cuerpos Patentados de la Armada, pero reclamar por anticipado un trimestre completo parece demasiado, sobre todo para el año en que la corporación estaba recién sumida en la tragedia de Santiago y Cavite.

J. B. N.

24.740.—Los tumbeiros



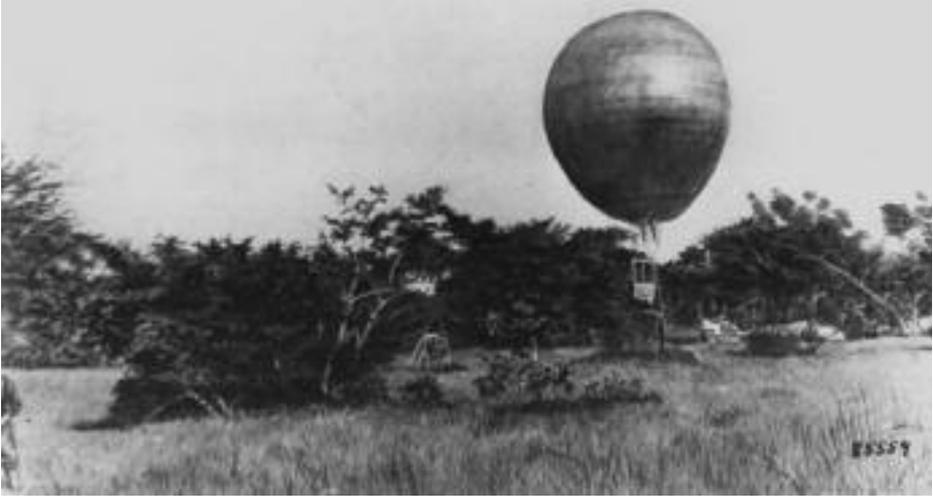
Tumbas o *tumbeiros* en portugués, fueron llamadas las más de 150 embarcaciones que constituían la flota del virrey de Ouidah, en Benín, y que utilizaba para comerciar con los esclavos que mandaba a su patria chica, Brasil, hacinados en las sentinas, con lo que muchos de ellos perecían en el camino.

Francisco Félix de Sousa, que este era su nombre, llegó a convertirse en uno de los tres o cuatro hombres más ricos del mundo, según sir Henry Vere Huntley, comandante de la fragata *The Tinette*, que estuvo siete años de servicio en la *Costa de los Esclavos*.

Además, Souza aprovechaba los viajes para exportar aceite de palma dندی y nueces de cola, aunque sus mayores ingresos sin duda derivaban del *ébanos vivo*, como eran llamados los esclavos.

Este legendario virrey, fundador de la dinastía Chacha, que aún perdura en este pequeño país del África Occidental, ha sido el protagonista de películas como *Cobra Verde*, de Werner Herzog, con ni más ni menos que Klaus Kinski interpretando al personaje del negrero, y también de una conocida novela de Bruce Chatwin, titulada *El virrey de Ouidah* (1980), en la que retrata los días finales de Sousa, arruinado y deprimido.

A. Á. R.



Toma del globo cautivo del Signal Corps (<http://signal.army.mil/>).

24.741.—Temprano fuego antiaéreo



El 30 de junio de 1898 el Signal Corps del Ejército de los Estados

Unidos de América había elevado un globo cautivo no muy lejos de las Lomas de San Juan para, desde allí, no perder detalle de las evoluciones de la flota de Cervera, embotellada en Santiago de Cuba por la escuadra de bloqueo comandada por Sampson.

No era la primera vez que aquel globo se elevaba ante la población sitiada, con el correspondiente tripulante pertrechado de binoculares y material de escritura, pero sí en la que los defensores de la plaza centraron sus cañones efectivamente en él. Aunque hay dudas, hay mayoría de opiniones respecto a la posibilidad de que fueran las brigadas del *Vizcaya* o del *Oquendo* quienes se apuntaron el tanto. Es difícil saberlo y obtener datos fidedignos y contrastados. Pero aquel día ha pasado como el del primer aeronauta abatido de la historia de la humanidad.

J. Y. G.

24.742.—¿El pirata Drake?



Conocida es la diferencia de trato que normalmente dan ingleses y

españoles al personaje que nos ocupa. Los primeros lo tratan de ennoblecido almirante; los segundos de pirata de la peor calaña. Lo cierto es que en los propios escritos ingleses se comenta que la «peliculera» imagen de piratas enterrando tesoros en la playa es probable que provenga de cierta ocasión en que Drake y sus hombres tuvieron que hacerlo.

En los años 1572 y 1573 Drake se dedicó a atacar y perjudicar los intereses españoles en la zona del istmo de Panamá. Durante unos meses unió sus fuerzas con las del bucanero francés Guillermo Le Testu, y trabajando al alimón atacaron una recua de mulas que trasladaba unas veinte toneladas de oro y plata, provenientes de las minas del Perú, con destino al caribeño puerto de Nombre de Dios. El tesoro conseguido resultó tan grande que la partida de forajidos no fue capaz de trasladarlo al completo, por lo que una buena parte de él debió ser enterrado en las cerca-



Sir Francis Drake.

nías de la playa donde habían dejado los botes utilizados para dar el golpe. Aquí surgió un problema importante, pues al llegar con todo el oro y la plata los botes habían desaparecido. Drake y dos de sus hombres tuvieron que navegar más de diez millas en una balsa de fortuna hasta alcanzar su «buque nodriza», el *Pascha*, de 70 toneladas. Menciona la tradición inglesa que al llegar a bordo, en estado lamentable, Drake gastó una broma a sus hombres y, tras aparentar por unos instantes que la operación había sido un desastre, empezó a dar grandes risotadas, y sacando un rico collar de oro de debajo de su camisa, exclamó: «¡amigos, somos ricos!»

Suponemos que de esta situación nació el primer «mapa del tesoro», pero las conductas y prácticas piráticas del personaje ya eran anteriores. Para terminar, el francés Le Testu fue herido en la acción, más tarde capturado y

finalmente juzgado y decapitado. Una pena que el atrapado no hubiera sido el propio Drake, tal vez años más tarde la Jornada de Inglaterra hubiera tenido distinto final.

DAVA

24.743.—Portada



La de nuestra REVISTA de agosto-septiembre de 1985, en la que se reproduce el cuadro de Emilio Herrera y Velasco existente en el Ayuntamiento de Málaga y que se refiere a la visita efectuada por S. M. el Rey Alfonso XIII a dicha ciudad el 28 de abril de 1904.

«El monarca, que llegó a bordo del yate real *Giralda*, que en aquella ocasión estaba escoltado por los cruceros *Cardenal Cisneros* y *Lepanto*, los cuales fueron saludados por los de la misma clase *Infanta Isabel* y *Río de la Plata* que desde la víspera se encontraban surtos en el puerto.»

A. A. A.

24.744.—Lanzarote



Que la isla de Lanzarote, la más oriental del archipiélago canario, es hoy un destino turístico de primer orden, es bien sabido, aunque probablemente no sea tan conocido el hecho de que ya hace más de un siglo, y de dos, quienes la conocían buscaban remedio a sus males «con los aires nativos».

Veamos un ejemplo: don Rafael Clavijo era en los primeros años del siglo XIX brigadier de la Real Armada e ingeniero director de Marina; pues bien, este señor, en abril de 1904, solicitó «de la piedad del Rey el que se digne concederle ocho meses de licencia para pasar a su patria a restablecer su quebrantada salud con los aires nativos». Elevó su superior la instancia indicando «constándome ser ciertos los males que padece y el que no podrá convalecer sin este eficaz auxilio».

S. M. concedió su real licencia por ocho meses con goce de sueldo entero para pasar a la isla de Lanzarote, y el capitán general de Ferrol, Félix de Tejada, dispuso que «este oficial baya en pasaje en el vergn Descubridor hasta Canarias».

P. G. F.

24.745.—Isaac Peral



Un comité organizado en Barcelona con el fin de obtener la colaboración de las autoridades, entidades oficiales y particulares para mejorar la desvalida ancianidad de la benemérita viuda de Isaac Peral, inventor del submarino de su nombre, que tan solo tenía asignada una pensión vitalicia de 5.000 pesetas, concedida por ley de 19 de julio de 1916, se dirigió en este sentido el 24 de marzo de 1928 al alcalde de su ciudad natal, Cartagena, no tardando la corporación municipal en tomar una resolución favorable, autorizando a su presidente para que destinase a ello la cantidad que considerase conveniente. Aunque finalmente el Estado, por Ley de 26 de junio de 1936, elevó la pensión a 10.000 pesetas.

J. A. G. V.

24.746.—Five Minute Ship



Así fueron llamados en Inglaterra los acorazados *pre-dreadnoughts*, aludiendo al tiempo que uno de los nuevos buques tardaría en centrar su tiro y hundirlos. Evidentemente, cinco minutos era un tiempo exageradamente corto.

ERESO

24.747.—Salchichón



En la página 365 de la *Cartilla Marítima para la instrucción de Caballeros Guardias Marinas*, del capitán de fragata de la Real Armada don Miguel Roldán (Madrid, 1831), puede leerse:

«La guarnición de los buques de guerra que... ha de dividirse en dos trozos, alojará el primero en la banda de estribor ácia la parte de popa de la marinería, y el segundo bajo el mismo orden en la opuesta, colgando también sus ropas separadas de las de la gente de mar, y colocando sus salchichones ó camas en las redes del alcázar y toldilla cada trozo en su banda.»

Acudimos al diccionario que en el mismo lugar y año publicó su compañero, el también capitán de fragata don Timoteo O'Scanlan, y leemos:

«Salchichón: El lio de la cama y ropa de cada soldado y marinero, cuyo conjunto colocado en las redes de las bordas y pasamanos, sirve de parapeto contra la fusilería y metralla en los combates.»

Lo que no sabemos es por qué don Timoteo no abrevia lo de las redes nombrándolas *batayolas*, a las que define en su diccionario de manera bastante parecida aunque especificando más sus ubicaciones y los materiales con que se fabricaban.

J. B. N.



Adiestramiento nocturno de los alumnos de la Escuela Naval Militar en la ría de Pontevedra.
(Foto: E. Felipe Garcia).



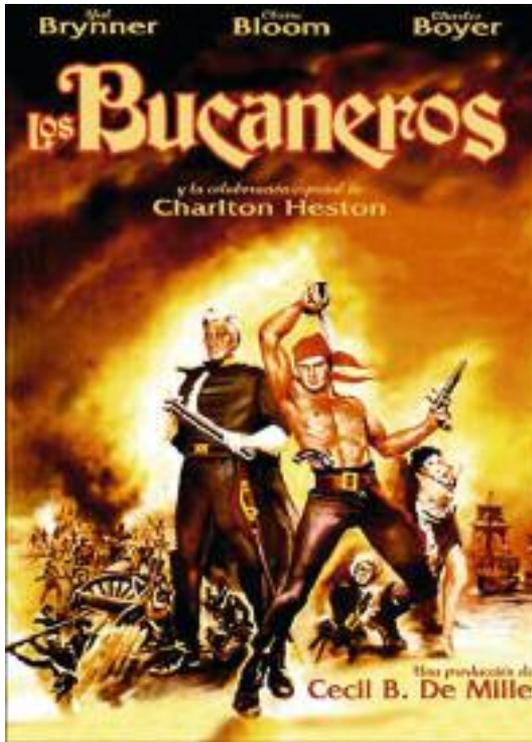
BUCANEROS EN ACCIÓN

A finales de la década de los cincuenta (*Los bucaneros* se rueda en 1958), la industria de Hollywood atraviesa una época de convulsión y profundas transformaciones ante el fenómeno social del cine enfrentado a nuevos retos y competencias. La televisión, que en aquellos días ya arrasaba con la emisión de películas y otras ofertas de ocio, dificultaba la hasta entonces marcha triunfal del llamado séptimo arte. La televisión llegaba puntualmente a todos y cada uno de los hogares americanos, el cine no. El cambio de década supuso un giro total. Los clásicos de Hollywood, Hawks, Ford y Hitchcock, a punto estaban de rodar sus últimas películas, mientras otros jóvenes, impacientes, aguardaban la llegada de su turno, de su presunta gloria. Era el momento clave del relevo generacional.

En estas circunstancias y con estas premisas, una de las veteranas compañías ubicadas en Los Ángeles, la Paramount, decide llevar a la pantalla una nueva versión

del original *Corsarios de la Florida*, una convencional película rodada en 1938. Y bajo el renovado título de *Los bucaneros* encargan al actor —fue la única película que dirigió— Anthony Quinn (Chihuahua, México, 1915) la responsabilidad de realizarla. Un trabajo discreto, correcto, que cerraría definitivamente su trabajo de dirección, que no el de actor, con una larguísima filmografía hasta poco antes de su muerte en el año 2002.

Los bucaneros, inspirada en el relato original de Lyle Saxon, narra las continuadas batallas y enfrentamientos entre los ejércitos de los Estados Unidos e Inglaterra por obtener el control del Estado de Luisiana. En ese momento de la historia —a destacar el buen trabajo profesional de sus guionistas Jeannie Macpherson y Bernicie Look— un famoso pirata, popularmente conocido como Laffitte —excelente trabajo de Yul Bryner— que posee la pequeña pero estratégica isla Little Rock, frente a las costas de Florida, se convierte en pieza decisiva a la hora del



desenlace. Su encrucijada por decantarse por los americanos o por los ingleses constituye el eje central que vertebra y da sentido a una película que, al margen del ya citado Yul Brynner, dispone de un excelente reparto, con algunas primeras figuras del Hollywood de aquellos años: Charlton Heston, Charles Boyer, Inger Stevenson, Harry Krull, Lorne Greene —el padre de la serie televisiva *Bonanza*—, Edward G. Marshall, Ted de Corsia y Robert F. Simon, junior. Buen reparto para un discreto pero eficaz ejercicio de

dirección del siempre recordado intérprete de cintas tan conocidas como *Zorba el griego*, *La Strada* o *Los cañones de Navarone*. Para ello, el protagonista de *Esa clase de mujer* contó con la ayuda y orientación de su suegro, el famoso director conocido por sus pasteles bíblicos, *Los diez mandamientos* por ejemplo, Cecil B. de Mille, con quien, cuentan las malas lenguas de Hollywood, nunca acabó de llevarse bien. Pero esa es otra historia que aquí y ahora no interesa.

Inspirado en el cine de aventuras tradicional, desde *El capitán Blood* a *El hidalgo de los mares*, pasando por *El mundo en sus manos* o *El motín de la Bounty*, *Los bucaneros* se beneficia de un nervio narrativo ágil y veloz, elementos imprescindibles en este tipo de películas. Acción continuada, despliegue prolongado de planos, contención en las escenas de carácter más lírico, emoción controlada en las situaciones románticas en las que fluye la pasión del amor. Los momentos de mayor acción alcanzan espectacularidad mediante efectos directos sobre el ánimo del espectador, con el beneficio de un trato del color y del sonido casi perfecto. No hay misterio; cuando la máquina de producción americana se pone en marcha es imparable y su profesionalidad traspasa cualquier barrera. Y aquí, en *Los bucaneros*, todo esto se pone de forma generosa de manifiesto. Vista al cabo de más de medio siglo, la cinta se conserva en perfecto estado de revista.

Toni ROCA

La Mar en la Filatelia



EL CINE DE GUERRA NAVAL EN LA FILATELIA

Filatelia, guerra, cine y mar

Cuando los sellos de correos empezaron a diversificar sus temas y, además de las efigies de reyes y gobernantes o escudos de los países, empezaron a aparecer otras imágenes, la guerra en todos sus aspectos fue un tema muy utilizado: medios, elementos, combates, uniformes, armamento, militares, condecoraciones, catástrofes, memoriales, refugiados, heridos, prisioneros y un largo etcétera. Dentro de esta amplia temática, el aspecto naval ha tenido un gran auge: escoltas, portaaviones, submarinos, combates navales, desembarcos, convoyes, naufragios y otros. Por otra parte, el cine como medio de propaganda, información, conmemoración o simple entretenimiento, con frecuencia ha hecho incursiones en el ámbito bélico, produciendo películas de muy alta calidad en todos los aspectos. Y andando el tiempo, el arte y los medios de comunicación también se convirtieron en excelentes motivos para los sellos de correos, en un campo en el que el cine se ha ganado un puesto por derecho propio. Pues bien, en la presente crónica voy a hablar

de un tema muy específico de la filatelia, con unos cuantos ejemplos. Se trata de sellos de correos que hacen alusión a películas relacionadas con la guerra en la mar.

La guerra en los sellos

Todos los países han emitido sellos con temas bélicos por diferentes motivos. A veces han sido emisiones benéficas para ayudar a huérfanos, heridos, inválidos, prisioneros o refugiados. Otras veces han servido para cantar victorias y mostrar el poderío militar. En ocasiones para recordar las miserias de las guerras. También han sido utilizados como propaganda del país emisor, o de contrapropaganda para desprestigiar al contrario. O para ensalzar a personas o hechos sobresalientes. Algunas veces son sellos creados para la ocasión, otras están tomados de fotografías, pinturas o noticias de prensa, y en ocasiones reproducen carteles, anuncios o fotogramas de películas de cine. Durante la Primera Guerra Mundial (1914-18), muchos países emitieron sellos con fines benéficos, «de

ocupación» o locales con sobrecargas. En la Segunda Guerra Mundial (1939-45) la filatelia sufrió un gran incremento, ya que todo el mundo se había dado cuenta del gran valor propagandístico de los sellos. Y en otras guerras, como la Civil española (1936-39), también hubo emisiones relacionadas con diferentes aspectos bélicos.

Terminadas las contiendas, las emisiones de sellos con referencias bélicas se redujeron a conmemoraciones de tipo casi exclusivamente histórico emitidas en fechas determinadas. Pero a partir de la década de los 90 del siglo pasado, al cumplirse el 50 aniversario de la Segunda Guerra Mundial, se empezaron a emitir de nuevo sellos para recordarla, que alcanzaron el punto más alto en el año 1995, en la conmemoración del 50 aniversario de su finalización. Fue una época en que las emisiones de tipo bélico se multiplicaron enormemente, entre ellas las de ámbito naval. Entre los países emisores se encuentran los que fueron protagonistas de aquella contienda, como Estados Unidos, Canadá, Reino Unido o islas del Pacífico, por citar algunos, a los que se han sumado muchos países que tienen en la filatelia una gran fuente de ingresos, y por ello no dudan en recordar, conmemorar o celebrar cualquier cosa, aunque no tenga nada que ver con su historia ni con su entorno.

El cine en los sellos

Uno de los últimos elementos que se incorporó de forma continuada a la filatelia fue el cine, y lo hizo en los años 80 del siglo pasado. Antes, salvo contadas excepciones, los sellos dedicados al cine habían sido escasos. Pero a partir de entonces se produjo una explosión, con sellos dedicados al cine en todos sus aspectos, en los que Francia fue la pionera, seguida por otros países como Antigua y Barbuda, Argentina, Bélgica, Dominica, España, Gambia, Gran Bretaña, Guernsey, Guinea, Guyana, Estados Unidos, Italia, Malí, México, Mongolia, República Malagasy, Rusia, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Sierra Leona, etc. Comenzaron así emisiones de sellos de correos dedicados a festivales de cine, personajes de ficción, actores, directores, películas de éxito... y todos

los temas cinematográficos, entre ellos la guerra en general y la guerra en el mar en particular.

El gran *boom* de sellos dedicados al cine se produjo en 1995, centenario de su invención por los hermanos Lumière, en el que casi todos los países han emitido algún sello dedicado al llamado «séptimo arte».

El cine de guerra naval en los sellos

Hoy podemos encontrar muchos éxitos de la gran pantalla relacionados con la guerra en la mar que han sido recordados en sellos de correos. Son emisiones que se incrementaron a partir de 1995, año en que, además de haber sido el centenario de los Lumière, fue el 50 aniversario del final de la Segunda Guerra Mundial, por lo que a partir de entonces muchos países han emitido



Hojilla de Guyana dedicada a actores de cine protagonistas de películas sobre la Segunda Guerra Mundial, conmemorando el centenario del cine.



Sello de Sierra Leona dedicado a la película *Sands of Iwo Jima* (Arenas sangrientas), con John Wayne como protagonista.



Hoja bloque de Gambia con carteles de películas de la Segunda Guerra Mundial. Al centro aparece la película *A Lady fights back* y a la derecha *Lifeboat*.

sellos en los que el cine es protagonista, y en los que con frecuencia aparece el tema bélico con la mar como escenario o como telón de fondo.

De estos éxitos del cine naval recordados en los sellos de correos, podemos citar muchos ejemplos.

El acorazado Potemkin.—Película muda del cineasta ruso Sergéi Eisenstein, de 1925. Habla de la revuelta habida en el acorazado ruso *Potemkin* en junio de 1905, y los hechos ocurridos más tarde en Odessa. Se la considera una de las mejores películas de la historia del cine.

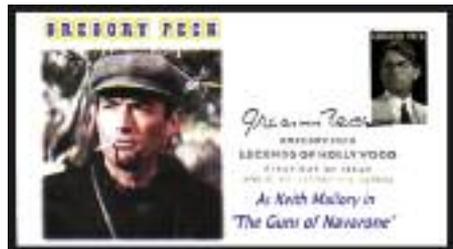
A Lady Fights Back.—Película norteamericana de 1944. Cuenta la historia del lujoso trasatlántico francés *Normandie*.



Sello de la antigua URSS dedicado a la película *El acorazado Potemkin*.

Cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial estaba atracado en Nueva York, y tras el ataque a Pearl Harbor el Gobierno norteamericano decidió prepararlo como transporte de tropas con el nombre *Lafayette*. Pero en febrero de 1942 sufrió un gran incendio, y para apagarlo se le metió tanta agua a bordo que se escoró y quedó apoyado por una banda al muelle. Fueron necesarios 17 meses de duros trabajos para tener el barco listo de nuevo.

Pearl Harbor.—Película de acción de 2001 que rememora el ataque japonés a esta bahía el día 7 de diciembre de 1941, en el que, entre otros barcos, fueron hundidos seis acorazados norteamericanos —de los que tres fueron posteriormente reflotados y reparados— y resultaron muy averiados otros tres.



Sello de Estados Unido dedicado al actor Gregory Peck, protagonista de la película *Los cañones de Navarone*, en un sobre con matasellos del primer día de emisión (28 de abril de 2011).



Hojilla de Tadjikistán, dedicada a la película *Pearl Harbor*.

Sands of Iwo Jima (en España *Arenas sangrientas*).—Película norteamericana de 1949. Narra la batalla de Iwo Jima, ocurrida en el océano Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, y hace referencia a los desembarcos norteamericanos en dicha isla en febrero y marzo de 1945. Una acción que fue inmortalizada el 23 de febrero de dicho año por la famosa fotografía de los marines izando la bandera en la cima del monte (1).

Los cañones de Navarone.—Película norteamericana de 1961. Trata sobre la destrucción de unos poderosos cañones alemanes de artillería de costa, situados en

una isla del Egeo durante la Segunda Guerra Mundial.

Tora! Tora! Tora!—Producción estadounidense-japonesa de 1970, que narra el ataque japonés a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941. *Tora! Tora! Tora!* fue la frase en clave utilizada por los japoneses para indicar que el ataque de la primera oleada había sido un éxito.

También se pueden citar otras películas como: *Bote salvavidas*, *El día más largo*, *Lifeboat* (*Náufragos*, en la versión en español), *Orgullo de Marines*, *Twelve o'clock high* (*Almas en la hoguera* en español), *Treinta segundos sobre Tokio*, etcétera.

Emisiones de España

España inició sus emisiones de sellos dedicados al cine en el año 1994. Entre ellos se puede mencionar el emitido el 30 de enero de 1996, dedicado a la película española de 1953 *Bienvenido Mr. Marshall*, película en clave de humor, que trata sobre la ayuda económica proporcionada por los Estados Unidos a España tras la Segunda Guerra Mundial.

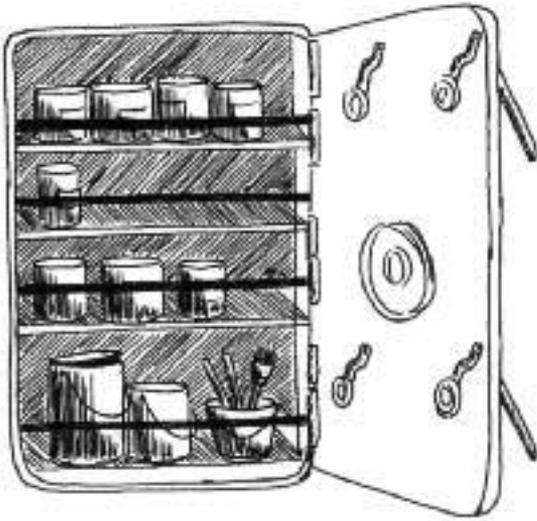
El cine de guerra naval en la filatelia hoy

Hoy el tema de cine bélico naval abarca una importante producción de sellos que pueden hacer las delicias de los aficionados a la historia naval, a la guerra en la mar, a la filatelia y al cine, al presentarles un amplio campo en el que pueden combinar sus aficiones.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «La bandera de Iwo Jima». REVISTA GENERAL DE MARINA. Sección *La mar en la filatelia*. Mayo, 2011.



Pañol de Pinturas

DOLORES RODRÍGUEZ PRADO

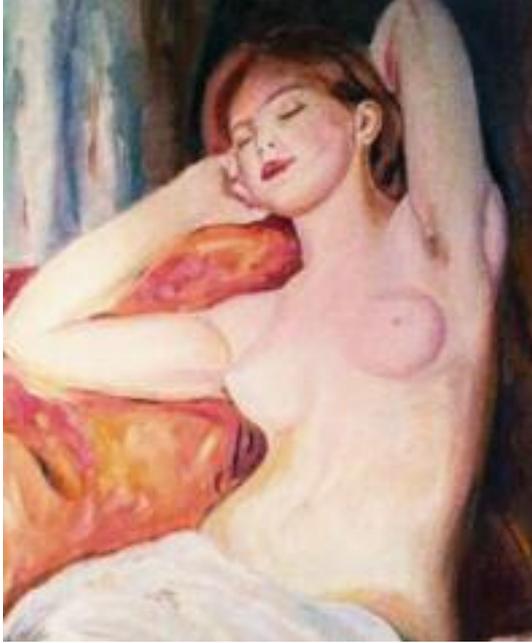
Como suele ocurrir con relativa frecuencia, «el boca a boca» ha vuelto a funcionar, en esta ocasión para descubrir a la pintora que albergamos hoy en nuestro *Pañol*, Dolores Rodríguez Prado (Barcelona 10-06-1954) con destino en la actualidad como oficial de Gestión y Servicios Comunes, desarrollando su actividad en la Sala de Investigación del Museo Naval; su ingreso en la Armada se remonta al año 1975.

Por las circunstancias relativas a su salud, ha tenido que superar dificultades, entre otras la intervención quirúrgica de cataratas de ambos ojos, lo que no le ha impedido continuar con su afición a la pintura, a la que se encuentra ligada, según sus propias palabras, desde que tiene uso de razón.

Con independencia de la dedicación a este bello arte, encontró tiempo suficiente para diplomarse en Estética en CEM, Escuelas Europeas de Estética de España, titulación que posee desde 1978, aunque nunca ha ejercido.

Durante los estudios básicos en el Instituto de Mahón, con 12 años fue merecedora de





inspiraba la curiosidad de quienes veían este acabado final.

Entre sus pintores favoritos están Goya, Renoir y Sorolla.

De Renoir, cuando era joven hizo alguna copia (que hoy acompañamos de la obra *Bañista dormida*) con un apreciable resultado, ya que a nuestro entender los retratos y la anatomía humana se encuentran entre los grandes retos, difíciles para conseguir un resultado aceptable. Más adelante y como suele ser común denominador en los cabezas de familia (hablamos de padre y madre), suele escasear el tiempo para dedicarlo a menesteres ajenos a la propia obligación familiar, dejando guardados pinceles y lápices y utilizándolos para realizar retratos a sus hijos hechos a lápiz, así como un autorretrato pintado en el año 1990, todos ellos con un evidente mérito. Actualmente, trata de realizarse artísticamente a través de la fotografía, abriéndose al inmenso campo que la era digital ofrece a quien la utiliza.

un *accésit*, resultado de un concurso de carteles en el que participaban todos los cursos del centro, así como exponiendo sus trabajos en diversas ocasiones colectivamente.

Respecto a sus antecedentes artísticos familiares nos comenta Dolores que su madre descubrió con más de setenta años que tenía predisposición para pintar y en la actualidad, con más de ochenta, tiene abundante obra en su casa, destacando en este quehacer el color.

Nuestra protagonista de hoy es autodidacta, y cree que al igual que la escritura en este campo artístico se refleja de manera natural la personalidad.

Para su trabajo ha utilizado muy variadas técnicas, entre ellas el lápiz, óleo y pintura acrílica y de niña utilizó ceras, a las que aplicaba, una vez terminado el dibujo, un cepillado como se hace con los zapatos, dándole un brillo especial, resultado que





Finalmente transcribo literalmente el último párrafo que nos remite Dolores sobre esta afición: «Y como para todo ha de haber una motivación, el hecho de que mi hija mayor, que es una versión moderna del «artista» (*estavila.com*) haya creado una revista digital dedicada a las artes y a la cultura en general (*leptica.com*), y que se va formando con las publicaciones de quien quiera «subir» sus creaciones a la *web*, de la que luego sale la propia revista, empecé a publicar algunas cosas para que se sintiese apoyada y ahora estoy deseando enviar dibujos, fotos y todo lo que se me va ocurriendo, que luego acompa-

ño con comentarios, reflexiones y recetas de cocina».

Desde este *Pañol*, felicito a Dolores por su tesón y el trabajo que lleva a cabo tanto en la parte propiamente artística como la que realiza en esos otros campos comentados.

Un cordial saludo.

Rafael ESTRADA



(RR)



Gato tomando en el patrullero *Vigía*. (Foto: R. López López).



NOTICIARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A) (enero-junio 2012) (abril-noviembre 2012) (junio-noviembre 2012).—Encuadrado en ASPFOR XXXI, se encuentran desplegados dos equipos TACP/FAC en Qala-e-Naw, en total 10 efectivos de la FIM, que han relevado a los de la ASFOR XXX el pasado 14 de junio, y permanecerán en zona hasta noviembre de este año. Desde el pasado día 3 de abril se encuentran desplegados en Ludina 45 efectivos de la FIM correspondientes al equipo OMLT 1/3-IV con fecha prevista de finalización en el mes de noviembre 2012.

Operación LIBRE HIDALGO (L/H) (15 de febrero-julio de 2012).—Se encuentra desplegada la FIMEX LH-VI desde el



Camuflaje. (Foto: A. Esteban Ceballos).



Fragata *Reina Sofía* cambiando de amarradero. (Foto: D. Yusti Ríos).

pasado día 15 de febrero, con un contingente en zona de 116 efectivos de la FIM.

Operación ATALANTA (23 enero de 2009 -finalización).—Participa en esta operación la TF 465, bajo el mando del contralmirante francés Dupuys, compuesta actualmente por las siguientes unidades: FS *Marne* como buque de mando, el SPS *Reina Sofía* con equipo FGNE y equipo EOS, FGS *Bremen*, FS *Le Malin*, FS *Guepratte* y ITS *Scirocco*.

Como medios aéreos de patrulla marítima la TF 465 cuenta con un *D4 Vigma* del Ejército del Aire español, un *ATQ* francés, dos *SW-3 Merlin* de Luxemburgo y un *P3C* alemán.

La FFG *Reina Sofía* efectuó escala en el puerto de Djibouti desde el pasado día 17 hasta el día 20 de junio, de donde salió para continuar patrulla en la costa de Somalia.

Despliegue Cooperativo SPN-USN (7 de abril-31 mayo de 2012).—La fragata *Blas de Lezo* se destacó para participar en el progra-

ma de adiestramiento e integración con el grupo de combate del portaaviones de la USS *Dwight D. Eisenhower*. Ha realizado COMP-TUEX y colaboración JIATF-S en operaciones contra el narcotráfico. Está cumplimentando el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Ferrol		7 de abril
Norfolk	16 de abril	23 de abril
Mayport	17 de mayo	20 de mayo
Ferrol	31 de mayo	

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—El cazaminas *Segura* se encuentra integrado en la Agrupa-

ción desde el pasado día 30 de abril, en la que permanecerá hasta el próximo 1 de julio. Está formada además por el TCG *Sokulu Mehmet Pasa* (buque de mando), ITS *Milazzo*, TGC *Edremit* y HMS *Ledbury* y FGS *Rosenberg*.

Tras salir del puerto de Palma de Mallorca, donde permaneció entre los días 14 y 17 de junio, la agrupación se encuentra realizando el ejercicio SPANISH MINEX-12 junto con unidades de COMTEMTECOM, hasta el próximo día 30 de junio.

Ejercicios

Desde el 21 de mayo se han realizado los siguientes ejercicios:

FLOTEX-12 (17-25 de mayo de 2012).—Los siguientes buques realizan este ejercicio en aguas del golfo de Cádiz, contando además con COMGRUP-2, COMANDES 31 y COMANDES 41 embarcados: BPE *Juan Carlos I*, BAA *Castilla* y las FFG *Numancia* y *Almirante Juan de Borbón*.

MARSEC-12 (14-25 de mayo de 2012).—Diversas unidades de la Armada participaron en varios escenarios dentro de este ejercicio diseñado para incrementar el adiestramiento del E. M. del ALMART, su estructura de mando y sus unidades, en coordinación con otras agencias (SASEMAR, CICO, DAVA, Guardia Civil y CNP) implicadas en la acción del estado en la mar, en concreto seguridad marítima, salvamento, rescate y evacuación.

MAR MCM 121 (28-31 de mayo de 2012).—Los cazaminas *Sella*, *Tambre* y *Duero* bajo el mando de COMANDRAG-1 efectuaron este ejercicio en aguas de Cartagena. Contaron con la colaboración de la UBMCM y MECOMDAT.

SPANISH MINEX-12 (18-29 junio de 2012).—Bajo el mando de COMTEMTECOM se realiza el ejercicio en aguas próximas a Mallorca y cuyo objetivo es el adiestramiento avanzado en el área de guerra de minas. Cuenta con la participación de las unidades de la agrupación SNMCMG-2, los cazaminas

Sella, *Tambre*, *Turia*, *Duero*, *Tajo*, el buque de mando *Diana* y la colaboración del remolcador de altura *La Graña*, el patrullero *Formentor* y el buque francés *Capricorne*, además de una avión *P3M* y unidades *C-101* del Ejército del Aire.

Numancia (11 de junio de 2012).—Salió a la mar para efectuar ejercicio de tiro en aguas próximas al golfo de Cádiz y contó con la colaboración del remolcador de altura *Mar Caribe* como buque remolcador de blanco.

MARFIBEX (18-22 de junio de 2012).—Bajo el mando de COMGRUP-2 se llevó a cabo el ejercicio en el que participaron los buques *Juan Carlos I* y *Galicia* junto con el *GNP* y la *BRIMAR*. Se contó con la colaboración de la fragata *Numancia* y del BAC *Cantabria*. El ejercicio está orientado al adiestramiento básico colectivo anfibio en la bahía de Cádiz y en el CASR para mantener e incrementar el nivel de adiestramiento de los buques del Grupo, del Tercio de la Armada y de GNE.

El ejercicio se desarrolla en cuatro fases:

Fase I (15 junio): se realizó el embarque de medios FD y pruebas SCE.

Fase II (18 junio): salida a la mar y ensayo MBC en las playas de la Base Naval de Rota.

Fase III (19-21 junio): ejercicios de adiestramiento básico colectivo, ejercicio SEREX a desarrollar en el CASR.

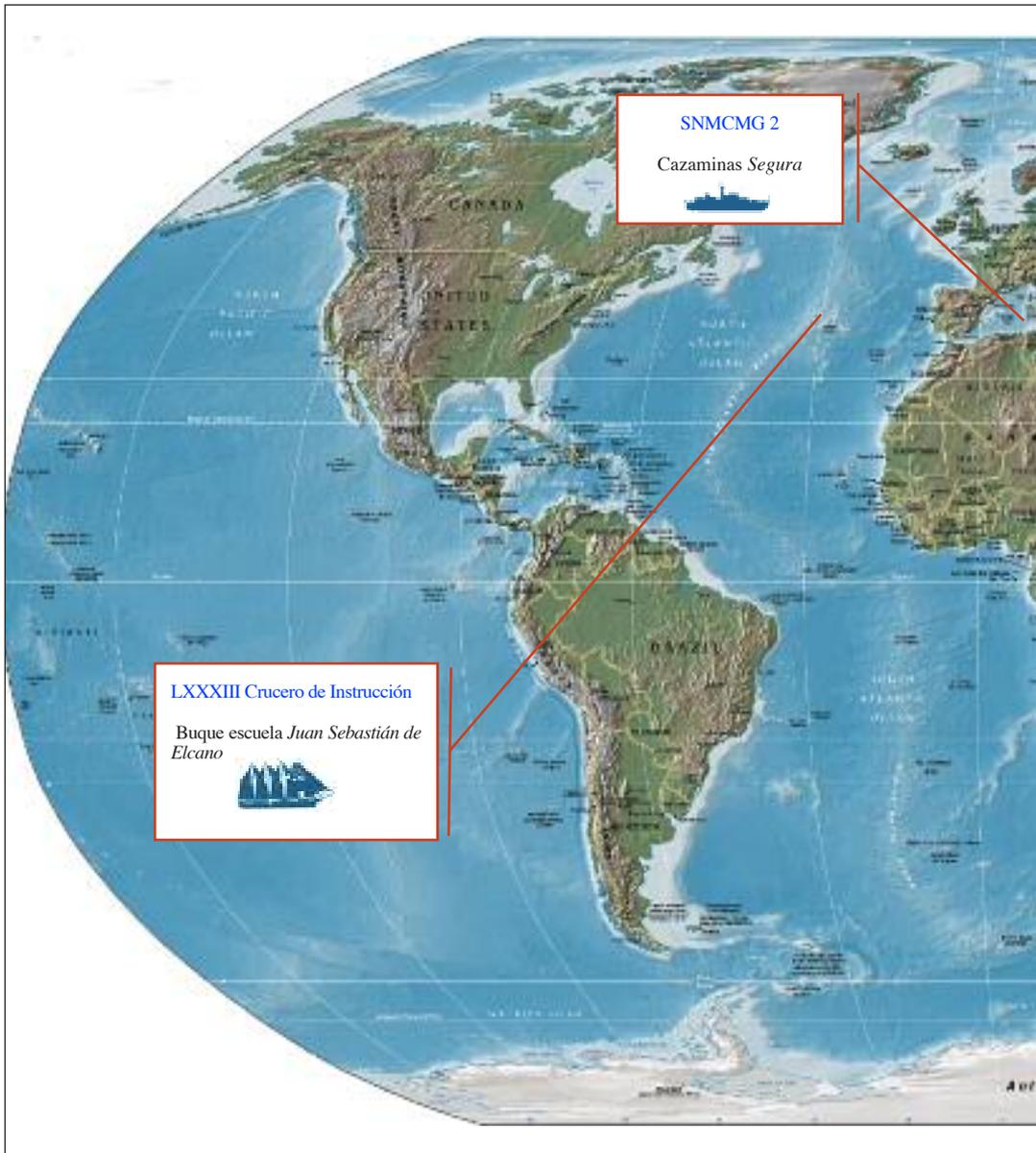
Fase IV (21-22 junio): tránsito de regreso a la Base Naval de Rota y desembarco de FD y UNAEMB.

Galerna (13 de junio-13 de julio de 2012).—El pasado día 12 de junio salió del puerto de Cartagena para efectuar diversas colaboraciones y ejercicios con el siguiente calendario:

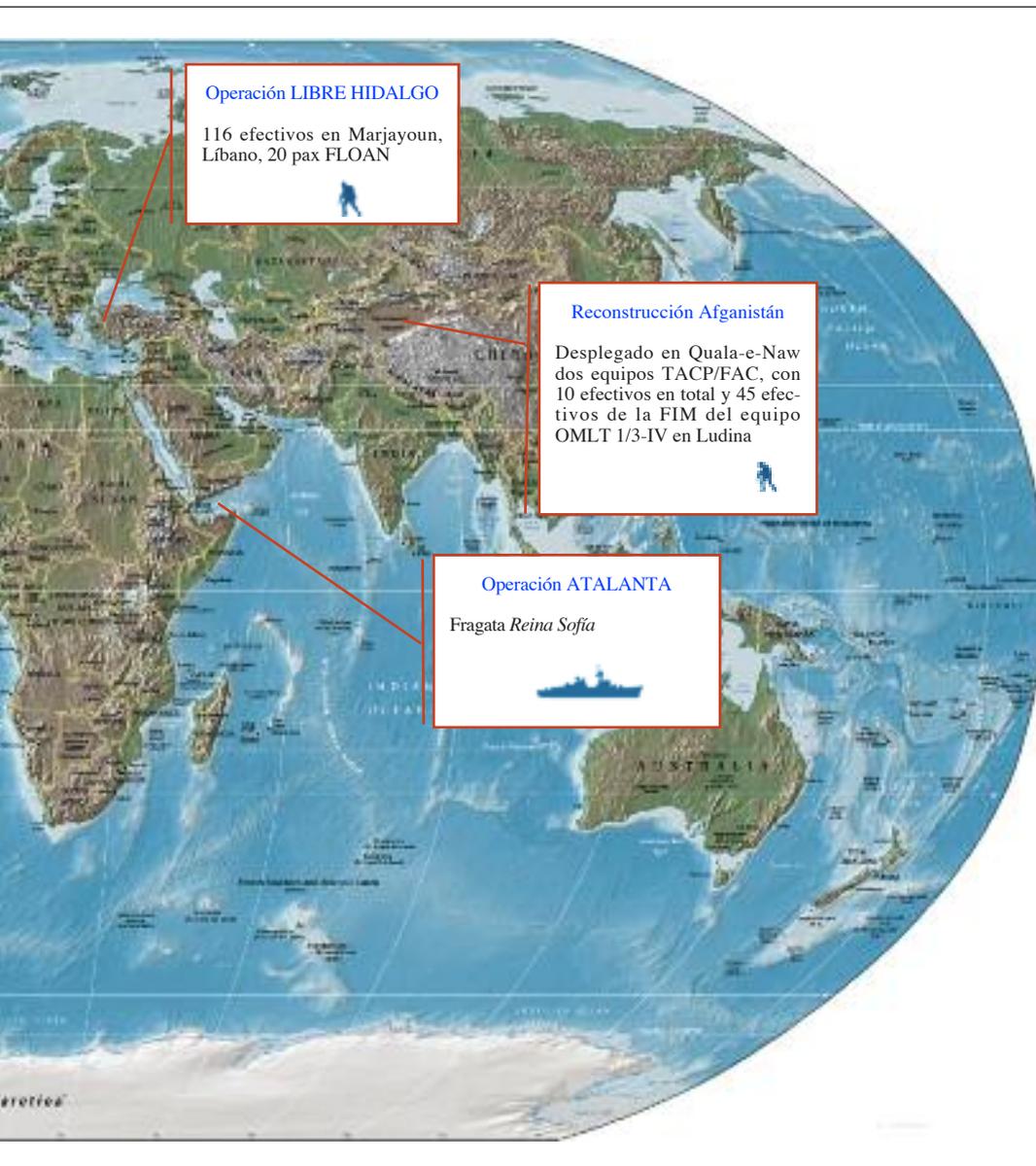
El día 13 de junio realizó ejercicio nocturno de inserción de cubierta húmeda y remolque con equipos de GNE en inmediaciones de la isla de Cabrera.

El día 14 de junio realizó minado para el ejercicio SP-MINEX cerca de cabo Blanco.

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA



Operación LIBRE HIDALGO
116 efectivos en Marjayoun,
Líbano, 20 pax FLOAN

Reconstrucción Afganistán
Desplegado en Quala-e-Naw
dos equipos TACP/FAC, con
10 efectivos en total y 45 efectivos
de la FIM del equipo
OMLT 1/3-IV en Ludina

Operación ATALANTA
Fragata *Reina Sofía*



Galerna de pruebas tras la IV Gran Carena. (Foto: Óscar Rodríguez Rodríguez).

Durante periodo nocturno realiza ejercicio con equipos de GNE.

El día 15 de junio inició tránsito en demanda del puerto de Mahón, donde efectuó escala entre el 16 y 18 de junio.

El día 18 de junio salió a la mar para iniciar tránsito a aguas de Cartagena.

En periodo 21-22 de junio realizó PASSEX con grupo de combate francés (CGS) en aguas próximas a Cartagena.

En periodo 25-26 junio participará en el ejercicio MAR-21 en PSEAS de Cádiz.

El día 26 de junio iniciará tránsito en demanda del puerto de Lisboa, donde efectuará escala entre el 29 de junio y el 1 de julio.

En periodo 3-6 de julio participará en ejercicio MAR-22 PSEAS de Finisterre.

El día 6 de julio iniciará tránsito de regreso a Cartagena, donde prevé entrar el 13 de julio.

BRIMAR GASC. CIA APVT (12-25 de julio de 2012).—Se encuentran efectuando ejercicios en colaboración con la Escuela Naval Militar un total de nueve efectivos en la zona del CASR.

Adiestramiento

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

Adiestramiento individual: *Santa María* (21-22 de mayo de 2012); *J. Carlos I* (28 de mayo); *Tajo* (29-31 de mayo); *Relámpago* (4-8 de junio); *UBMCM* (4-8 de junio); *Atalaya* (12-14 de junio); *Méndez Núñez* (11 y 12 de junio); *Canarias* (13 y 14 de junio).

Curso de formación de tiradores de precisión (CATOE).—Cuatro pax de la FGNE (16 de abril-25 de mayo de 2012).

Plan de actividades de entrada en servicio y CALOP.—Rayo (14 de abril-1 de junio de 2012).

Inspección de adiestramiento y CALOP A2 en áreas LPD, UGNE y EOS.—Castilla (28 de mayo-15 de junio de 2012).

Adiestramiento fase HELIOX.—Neptuno (28-31 de mayo de 2012).

Adiestramiento operativo en Zaragoza.—120 efectivos de la OP. FIMEX LH-VII (23 de abril-3 de junio de 2012); 116 efectivos de la OP. FIMEX LH-VII (4-24 de junio de 2012)

Calificación operativa de recuperación (CALOP REC).—Meteoro (10-29 de mayo de 2012).

Curso NATO COIN-TRAIN THE TRAINER en Alemania.—Un pax de la ASPFOR XXXII-MAT V.

EVALO TRIGON.—Colaboración con Castilla, Relámpago (6 de junio de 2012).

CALOP.—Relámpago (11-29 de junio).

Adiestramiento individual y LAN-TOR.—Galerna (4-7 de junio de 2012).

Formación de conductores «F» BMR en Valencia.—Tres efectivos de la OP LH XVII (10 de junio-4 de julio de 2012).

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Juan Sebastián de Elcano (1 de abril-30 de julio de 2012).—El día 1 de abril salió del puerto de Cádiz para efectuar el LXXXIII Crucero de Instrucción para la formación integral de los futuros oficiales de la Armada, así como para apoyar a la acción exterior del Estado mediante presencia naval.

Durante el crucero cumplimenta el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cádiz		1 de abril
St. C. Tenerife	7 de abril	10 de abril
La Habana	7 de mayo	15 de mayo
Nueva York	23 de mayo	30 de mayo
Norfolk	8 de junio	11 de junio
Saint-Malo	5 de julio	9 de julio
Marín	15 de julio	16 de julio
Lisboa	19 de julio	23 de julio
Cádiz	26 de julio	30 de julio

Hespérides (7 de mayo-3 de julio de 2012).—Se encuentra efectuando las campañas EXARCAN BATIMETRIA 3, con nombre específico AMULEY, que pretenden la obtención de datos morfológicos y geológicos críticos para la propuesta de ampliación de la plataforma continental de España más allá de las 200 millas marinas al oeste de las islas Canarias, y la campaña ZEE-12/13 que tiene como prioridad específica el estudio de la zona económica exclusiva española al oeste del archipiélago canario. Efectuó escala en el puerto de Funchal (Madeira) entre los días 31 de mayo y 2 de junio.

Tarifa (7 de mayo-15 de junio de 2012).—Realizó la campaña de «Atún Rojo».

Tramontana (22-30 de mayo de 2012).—Salió a la mar para efectuar presencia naval en Palamós del 25 al 27 de mayo.

Neptuno (14-31 de mayo de 2012).—Efectuó colaboración en ejercicio FLOTEX-MARSEC 12 hasta el 23 y con EBA de 28 al 31 de mayo.

NOTICIARIO

Vigía (22-23 de mayo de 2012).—Efectuó relevo de la isla de Alborán el día 23 de mayo.

Contra maestre Casado (16 -31 de mayo de 2012).—Realizó transporte de material, con el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
La Carraca		16 de mayo
B. N. Rota	16 de mayo	18 de mayo
B. N. Rota	18 de mayo	19 de mayo
Cartagena	21 de mayo	24 de mayo
Marín	27 de mayo	28 de mayo
Ferrol	29 de mayo	29 de mayo
La Carraca	31 de mayo	

Diana (22-25 de mayo de 2012).—Efectuó colaboración con COCEVACO en la CALOP del BAM *Rayo*.

Centinela (1-4 de junio de 2012).—Presencia naval en el puerto de Burela.

Cantabria, Álvaro de Bazán y Almirante Juan de Borbón (1-3 de junio de 2012).—Bajo mando de COMANDES-31 realizaron presencia naval en La Coruña y Ferrol, así como ejercicios trimestrales pendientes compatibles con calendario DIFAS.

Juan Carlos I (1-4 de junio de 2012).—Participación en DIFAS 2012 en Cádiz.

Arnomendi (25 de mayo-3 de julio de 2012).—Está efectuando la campaña NEAFC, así como control específico de la pesquería Gallinácea Nórdica.

Neptuno (5-8 de junio de 2012).—Efectuó colaboración en LANTOR.

Sella (4-5 de junio de 2012).—Efectuó con COCEVACO e inspección de capacidades en aguas de Cartagena.

Duero (5-7 de junio de 2012).—Salió a la mar para realizar DEMO MINESNIPER II en las cercanías de Cartagena.

Méndez Núñez (15 de junio de 2012).—Salió a la mar para relevo de comandante.

Juan Carlos I (8-13 junio de 2012).—Se encuentra realizando crucero de instrucción fin de curso 2012, con el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Rota		8 de junio
Marín (embarque)	11 de junio	12 de junio
Rota	14 de junio	18 de junio
Rota	22 de junio	22 de junio
Ceuta	23 de junio	25 de junio
Alicante	29 de junio	2 de julio
Lisboa	7 de julio	9 de julio
Marín (desembar.)	10 de julio	11 de julio
Rota	13 de julio	

Mar Caribe (11 de junio de 2012).—Salió a la mar para efectuar colaboración con la fragata *Numancia* en ejercicio de tiro como buque remolcador de blanco.

Vigía (12-14 de junio de 2012).—Salió a la mar para efectuar relevo de la isla de Alborán.

Galerna (12-15 de junio de 2012).—Salió a la mar el día 12 para efectuar colaboración con la UGNE, en aguas próximas a Cartagena, y los días 14 y 15 para efectuar colaboración con ejercicio SPANISH MINEX-12.

Neptuno (11-22 de junio de 2012).—Efectuó en aguas próximas a Barbate la recu-

peración de la puerta rampa de proa de la L-612.

Álvaro de Bazán (13 de junio de 2012).—Salió a la mar para efectuar mediciones CEMDEN en aguas próximas a Ferrol.

Navarra (15 de junio de 2012).—Salió a la mar para relevo de comandante.

La Graña (13 de junio-2 de julio de 2012).—Se encuentra realizando colaboración en el ejercicio SPANISH MINEX-12 en aguas próximas a Mallorca.

Formentor (18-26 de junio de 2012).—Se encuentra realizando colaboración en el ejercicio SPANISH MINEX-12 en aguas próximas a Mallorca.

Almirante Juan de Borbón (19-20 de junio de 2012).—Efectuó pruebas CEMEDDEM en periodos de puerto y mar en aguas próximas a Ferrol.

Cantabria (17 de junio -5 de julio de 2012).—Se encuentra realizando diversas colaboraciones y pruebas según el siguiente calendario:

El día 20 de junio colaboró en el ejercicio MARFIBEX en aguas del golfo de Cádiz.

Entre los días 22-23 de junio desembarcó combustible en Cartagena y embarcó al rhib *Hurricane 733* para su traslado a Rota.

Entre los días 25-26 realizará levantamiento de cartas de viento en aguas del golfo de Cádiz.

El día 27 de junio colaborará en el ejercicio MAR-21.

Entre los días 28-29 realizará actualización del sistema SCOMBA en la Base Naval de Rota.

El día 2 de julio realizará mediciones CEMEDDEM del radar *Sperry* en aguas de Pontevedra durante el tránsito Rota-Ferrol.

Entre los días 3-4 de julio colaborará en el ejercicio MAR-22 en aguas de Ferrol.

Entrará en el puerto de Ferrol el día 5 de julio.

Mar Caribe (18-23 de junio de 2012).—Efectuó apoyo logístico a Chafarinas/peñón

Alhucemas y Vélez de la Gomera, efectuando relleno en Melilla caso de que sea necesario.

Infanta Cristina (19-21 de junio de 2012).—Colaboró en la CALOP del BAM *Relámpago* con el siguiente calendario:

El día 19 realizó colaboración en ejercicios de aprovisionamiento ligero, remolque y pruebas de sistema de comunicaciones.

Los días 20 y 21 de junio realizó colaboración como buque blanco en operaciones MIO-ARMEX y pruebas de sistemas de comunicaciones.

Meteoro (19-22 de junio de 2012).—Salió a la mar los días 19 y 20 para ambientación del nuevo comandante y el día 22 para relevo de mando en aguas de Canarias.

Vencedora (22-25 de junio de 2012).—Tiene previsto salir a la mar para iniciar tránsito a su nuevo puerto base en Cartagena.

Medas y Tagomago (18-21 de junio de 2012).—Salieron a la mar para iniciar tránsito a sus nuevos puertos base de Puntales y Málaga respectivamente.

Malaspina (22 de mayo-23 de julio de 2012).—Efectúa actualización cartográfica náutica de Galicia en las zonas de las Rías Bajas en coordinación con *Antares*, *Astrolabio* y *Escandallo*.

Antares (23 de mayo-23 de julio de 2012).—Efectúa actualización cartográfica náutica de Galicia en las zonas de las Rías Bajas en coordinación con *Malaspina*, *Astrolabio* y *Escandallo*.

Escandallo (17 de mayo-21 de julio de 2012).—Efectúa actualización cartográfica náutica de Galicia en las zonas de la ría de Pontevedra y ría de Vigo, además de colaborar con la Escuela Naval Militar del 15 al 20 de junio.

Astrolabio (17 de mayo-21 de julio de 2012).—Efectúa actualización cartográfica náutica de Galicia en las zonas de la ría de Pontevedra y ría de Vigo.

NOTICARIO

Tofiño (4-8 de junio de 2012).—Efectuó colaboración en las prácticas de los alumnos de la Universidad de Cádiz (UCA).

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

Cabo Fradera (30 de abril-31 de mayo y 1-30 de junio de 2012).—Presencia naval y vigilancia de pesca entre Tui y Camposancos. Entre los días 29 y 31 de mayo efectuó ceremonias de bautismos de mar.

P-101 (30 de abril-31 de mayo y 1-30 de junio de 2012).—Efectúa vigilancia marítima entre la frontera y meridiano de Punta Umbría. En el segundo periodo colaboró con el INTA en apoyo a las pruebas de certificación del helicóptero *Tigre Had*.

P-114 (30 de abril-31 de mayo y 1-30 de junio de 2012).—Efectúa vigilancia marítima en aguas del Estrecho y Ceuta. Ente los días 28 y 30 de mayo efectuó ceremonias de bautismos de mar.

Vigía (mayo de 2012).—Efectuó operaciones de vigilancia marítima en zona STROG con equipo EOS embarcado.

Medas (5-9 de junio de 2012).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Canarias.

Serviola (24 de mayo-TBD).—Efectúa operaciones de vigilancia marítima en zona STROG con equipo EOS embarcado

Meteoro (30 de mayo-6 de junio de 2012).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Estrecho y mar de Alborán. Durante ella realizó PASSEX con la FGS *Hermelin*.

Vencedora (12-16 de junio de 2012).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Canarias.

Tabarca (11-15 de junio de 2012).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Cantábrico.

Atalaya (19-23 de junio de 2012).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Galicia.

A. P. F.



La Seguridad Marítima en la Iniciativa de Defensa 5 + 5

En el marco de la Iniciativa de Defensa 5 + 5, los días 13 y 14 de junio se desarrolló en el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima de Cartagena un seminario sobre Seguridad Marítima. La sesión inaugural fue presidida por el almirante de Acción Marítima, vicealmirante Franco Suances.

Aunque el Diálogo 5 + 5 se inició en 1990, hasta 2004 no se desarrolló la Dimensión de Defensa, al firmar los ministros del ramo de Argelia, España, Francia, Italia, Libia, Malta, Marruecos, Mauritania, Portugal y Túnez una declaración de intenciones para constituir una iniciativa de seguridad en el Mediterráneo occidental.

A esta edición asistieron unos 35 representantes de los países miembros: Libia, Túnez, Marruecos, Argelia, Portugal, Italia y Francia, así como representantes de organismos e instituciones españolas, como la Guardia Civil, la Dirección General de la Marina Mercante, el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, Puertos del Estado y la Armada. El tema abordado ha sido el de los desastres marítimos de grandes proporciones y cómo lograr un enfoque integrado entre agencias para reducir las tragedias humanas y aumentar la protección medioambiental.

D. R.



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

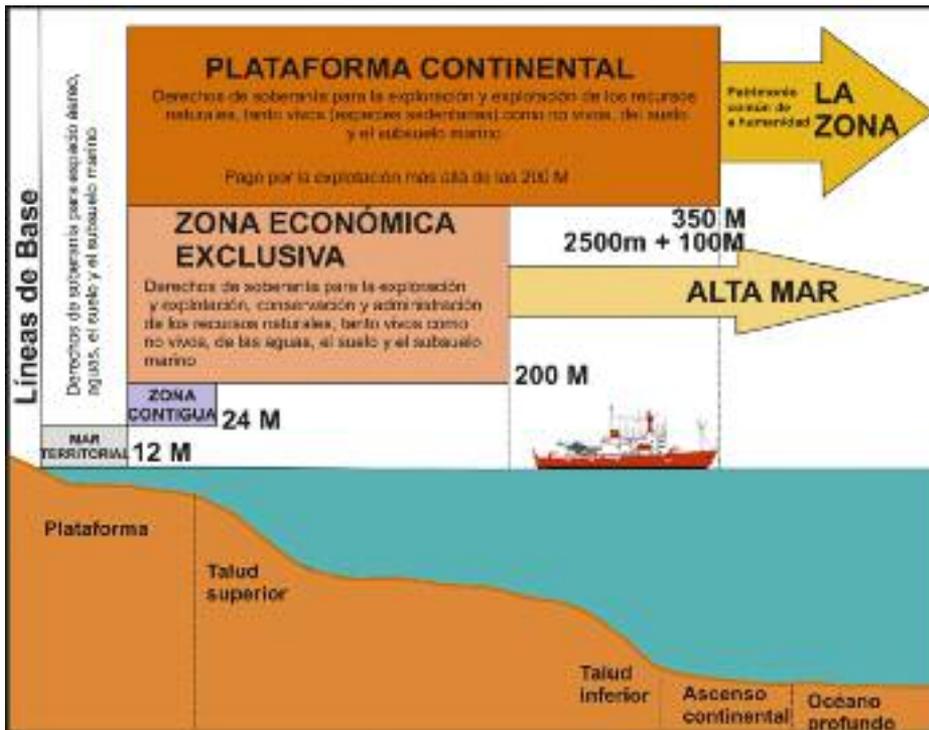
Campaña de Medición de la Zona Económica Exclusiva de España

El buque de investigación oceanográfica de la Armada *Hespérides* inició el día 7 de mayo una expedición para la extensión de la Plataforma Continental al oeste de Canarias, denominada AMULEY por ser el nombre de un arbusto autóctono canario, siguiendo la tradición de anteriores campañas llamadas GAROÉ, DRAGO y GAIRE.

Los cometidos a alcanzar son dos: conseguir los datos científicos que formarán parte de la documentación que Asuntos Exteriores presentará, antes de mayo del 2014, ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la ONU en Nueva York, para que sea reconocida la soberanía de la plataforma extendida al oeste del archipiélago canario,

de acuerdo con la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar y, simultáneamente, realizar el estudio del volcán submarino de El Hierro para conocer su estado actual, así como detectar posibles emisiones submarinas de gas en los alrededores y su grado de actividad mediante las más modernas técnicas hidroacústicas.

La expedición, de duración dos meses, y dividida en dos fases, tiene como objetivo demostrar, mediante las más modernas técnicas de investigación oceanográfica, que dichos fondos profundos son prolongación natural del archipiélago canario, es decir, que tienen la misma naturaleza geológica que las islas. En una primera estimación, y dada la gran extensión de la actual zona de soberanía de los fondos marinos de las islas Canarias, se prevé que puedan ampliarse en torno a



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



Hespérides en la isla de El Hierro. (Foto ORP M. N. de Canarias).

220.000 kilómetros cuadrados, una extensión que supone casi la mitad de la España peninsular.

La primera fase finalizó a principios de junio, tras sondear 82.000 kilómetros cuadrados de fondos profundos, entre 4.000 y 5.000 metros, con medios técnicos de cartografía submarina que permiten obtener una radiografía de su superficie y la detección de fluidos y depósitos en el subsuelo hasta una profundidad de 20 metros y la toma de imágenes muy detalladas de los sedimentos que componen el lecho marino hasta profundidades de 100 y 200 metros por debajo del fondo.

Con estas técnicas de exploración del subsuelo profundo se han identificado numerosas estructuras geológicas sobre los fondos marinos canarios que no habían sido exploradas anteriormente. A la vista de los resultados iniciales de esta primera fase de la expedición, surgen nuevas incógnitas sobre la reciente actividad submarina del denominado «Punto Caliente» canario, que parece ser el responsable de la creación del archipiélago.

Esta expedición oceanográfica, conformada por un grupo de amplia experiencia en las técnicas de exploración submarina, tanto por investigadores del Instituto Geológico y Minero de España (IGME), del Instituto

Español de Oceanografía (IEO), personal hidrógrafo del Instituto Hidrográfico de la Armada española (IHM) y técnicos de la Unidad de Tecnología Marina (UTM) del CSIC, fruto de la coordinación entre diferentes organismos, está dirigida por el geólogo marino Luis Somoza, miembro del IGME y asesor científico del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación para la Ampliación de la Plataforma Continental española. Forma parte del acuerdo de cooperación entre los cuatro ministerios implicados en temas marinos y de jurisdicción internacional: el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, el de Ciencia e Innovación, el de Defensa y el de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.

España ya ha presentado dos propuestas de extensión en el mar Cantábrico y Galicia. En el Cantábrico ya ha sido aprobada la ampliación de 70.000 km², mientras que en Galicia se ha presentado formalmente la propuesta de ampliación de 79.000. De esta forma, la ampliación de la Plataforma Continental de las islas Canarias puede suponer la mayor ampliación de la soberanía de los fondos marinos de España.

A. P. F.

Llegada del *Rayo* y el *Meteoro* a su base de estacionamiento

Los pasados días 4 y 7 de junio, llegaron a su base de Las Palmas de Gran Canaria los patrulleros oceánicos *Rayo* (P-42) y *Meteoro* (P-41) después de un periodo de calificaciones operativas y adiestramientos.

Tras este periodo, los buques pasan a estar plenamente operativos, y desde su base en el Arsenal Militar de Las Palmas de Gran Canaria realizarán sus operaciones habituales en un área que se extenderá hasta las 3.500 millas, incluyendo las zonas de aguas tropicales. Su misión es la protección de los espacios marítimos de interés nacional realizando labores del control y vigilancia de seguridad marítima. Con su llegada a Las Palmas la Armada mantiene su firme compromiso con la seguridad marítima en el archipiélago.

Los patrulleros, construidos en las instalaciones del astillero de Navantia en San Fernando (Cádiz), fueron entregados a la Armada los pasados 28 de julio (*Meteoro*) y

26 de octubre (*Rayo*) de 2011 y son los dos primeros buques de acción marítima de la primera serie del Programa BAM de la Armada en su versión de patrullero oceánico.

Los otros buques de esta serie son el *Relámpago* (P-43), que se entregó a la Armada el 6 de febrero y que se encuentra actualmente realizando un periodo de adiestramiento y certificación, previo a su próximo despliegue en la Operación ATALANTA de lucha contra la piratería en aguas del océano Índico, y el *Tornado* (P-44), que fue botado el pasado 21 de marzo y aún no ha sido entregado a la Armada.

La concepción del programa BAM es la de unos buques de altas prestaciones, bajo coste de adquisición, mantenimiento reducido y gran nivel de polivalencia, no solo en el ámbito militar, sino también en el de cooperación en tareas de salvamento, lucha contra la contaminación, evacuación y ayuda humanitaria.

OCS AJEMA



BAM *Meteoro* y *Rayo* en Arsenal de Las Palmas. (Foto: www.armada.mde.es).

Baja en la Armada del patrullero *Grosa*

El patrullero *Grosa*, perteneciente al Mando Naval de Canarias, causó baja el pasado 6 de junio en la Lista Oficial de Buques de la Armada tras 31 años de servicio. El buque ha realizado más de 3.700 días de mar defendiendo los intereses de España en el ámbito marítimo, y a bordo de él han servido cerca de 1.200 marinos.

El acto de despedida del patrullero *Grosa* se celebró en el Arsenal Militar de Las Palmas de Gran Canaria. La ceremonia estuvo presidida por el jefe del Arsenal, capitán de navío Juan Carlos Soler García.

El principal cometido del *Grosa* ha sido la vigilancia marítima, con especial atención a la vigilancia de pesca, inmigración ilegal y salvamento de vidas en caso de naufragio o accidente en la mar, además de prestar auxilio a pesqueros y otros buques menores en caso necesario.

El *Grosa*, quinto patrullero de una serie de diez unidades de la clase *Anaga*, fue construido por la Empresa Nacional Bazán —hoy Navantia—, en San Fernando (Cádiz). Fue botado el 10 de diciembre de 1980 y entrega-



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

do a la Armada el 19 de septiembre de 1981. Debe su nombre a una isla situada frente al mar Menor (Murcia).

La bandera de combate del *Grosa* se custodiará en el Museo Naval de Canarias, donde formará parte del patrimonio histórico de la Armada.

OCS AJEMA



Arriado de bandera en el patrullero *Grosa*. (Foto: www.armada.mde.es).

Morxa en cometido de apoyo logístico.
(Foto: J. Máiz Sanz).





Argentina

Desde la Aviación Naval se reclama un mayor presupuesto.—Con críticas por las constantes reducciones presupuestarias que afectan a la Armada argentina desde la Guerra de las Malvinas hasta la actualidad, el comandante de la Aviación Naval, contralmirante Hugo Manuel Vives, expuso abiertamente las limitaciones por las que pasa la institución. Las declaraciones se realizaron en medio de la celebración del Día de la Aviación Naval, en la Base Aeronaval Comandante Espora, donde se conmemoró el bautismo de fuego de la Fuerza. El contralmirante Vives ofreció un discurso en el que mencionó los hechos más relevantes de la Fuerza y señaló la falta de recursos económicos que deben afrontar en el presente. Aseguró que desde la gesta de las Malvinas, las horas de vuelo se redujeron de las 20.000 anuales en la década de los 80 a 10.000 en los 90 y siempre por debajo de esa cifra en el nuevo milenio. Mencionó los esfuerzos para la modernización de los aviones de patrulla marítima *Orión P-3*, de los de caza y ataque *Super Etendard* a nivel SEM, como los franceses, y la imperiosa necesidad de más helicópteros. Por último sostuvo que ser proactivos ante esas circunstancias favorecerá «nuestras acciones futuras, especialmente cuando los recursos sean recibidos en tiempo y forma.

Mantengamos ágiles nuestras mentes, la subordinación y el valor, fortalezcamos el criterio y el sentido común, no nos dobleguemos ante el relativismo que recrea permanentemente excusas. La Defensa exige hechos concretos, no excusas», agregó.

Crucero de Instrucción de la fragata Libertad.—El miércoles 30 de mayo tuvo lugar la tradicional ceremonia de lectura de la orden de salir a la mar del buque escuela *Libertad*. De esta forma, la fragata iniciaba su 43 crucero de instrucción el 2 de junio con los integrantes de las promociones 141 del Escalafón Naval Comando y Escalafón de Infantería de Marina y 97 del Cuerpo Profesional, Escalafón de Intendencia de la Escuela Naval Militar. El viaje de la fragata *Libertad* tiene como objeto principal implementar los estudios y prácticas en la mar para finalizar con la instrucción de los guardias marinas antes de su graduación, y con la misión de estrechar vínculos con los países que visita.

En el presente crucero de instrucción la fragata visitará los puertos de Buenos Aires el 2 de junio, Salvador (Brasil), Paramaribo (Surinam), Georgetown (Guayana), La Guaira (Venezuela), Funchal (Portugal), Lisboa (Portugal), Cádiz (España), Casablanca (Marruecos), Las Palmas (España), Dakar (Senegal), Terna (Ghana), Luanda (Angola), Walvis Bay (Namibia), Ciudad del Cabo

(Sudáfrica), Río de Janeiro (Brasil), Montevideo (Uruguay) y Buenos Aires, donde tiene previsto llegar el 8 de diciembre.

Realizarán el presente viaje 69 guardias marinas de la Escuela Naval Militar, de los que 14 son mujeres. Asimismo y como invitados llevará un guardia marina de las Armadas de Bolivia, Brasil, Paraguay, Perú, Sudáfrica, Surinam y Venezuela, ocho de Uruguay y 15 de Chile a cargo de un oficial.

China

Marina Popular China duda de la eficacia del nuevo destructor de Estados Unidos.—El nuevo destructor norteamericano «invisible», según un almirante chino Zhang Zhaezhong, «podría ser echado a pique por un grupo de lanchas rápidas». Siguiendo con sus declaraciones, este almirante chino afirmó que los Estados Unidos intentan amilanar a China con un destructor invisible, pero Pekín dice que ese monstruo podría ser echado a pique por un grupo de lanchas rápidas cargadas con explosivos, mientras que expertos estadounidenses resaltan su alto costo, que sobrepasa los 3.000 millones de dólares.

Estados Unidos está construyendo el buque de guerra más avanzado de la historia, el *DDG-100* clase *Zumwalt*, ya bautizado por el Pentágono como *stealth silver bullit* o bala de plata invisible. El destructor será capaz de navegar furtivamente a lo largo de los litorales con poca sonda para destruir buques enemigos con su cañón electromagnético, y todo ello sin ser detectado por los radares enemigos.

China ahora es la segunda potencia naval del Pacífico y un posible adversario en el futuro, como se desprende de la nueva estrategia militar del Gobierno estadounidense que prevé emplazar un 60 por 100 de sus efectivos y armamento en la región Asia-Pacífico antes de 2020, según expresó el secretario de Defensa León Panetta en la reciente conferencia sobre la seguridad regional que tuvo lugar en Singapur.

El primer destructor *DDG-100* se encuentra actualmente en gradas en el estado de Maine y será botado en 2014. El jefe de

Operaciones Navales, almirante Jonathan Greenert, no escatimó los elogios al nuevo buque después de visitar recientemente el astillero que lo construye.

Estados Unidos

Colisionan dos buques de guerra entre sí.—La Marina norteamericana confirmó el 18 de mayo que un buque de asalto anfibia colisionó contra un petrolero de la US Navy a unas 120 millas de la costa sur de California cuando el buque anfibia navegaba en demanda de la Base Naval de San Diego, en el Estado de California. En la colisión nadie resultó herido y no hubo derrame de combustible de ninguno de los dos barcos. El USS *Essex*, buque anfibia, colisionó con el petrolero USNS *Yukon* alrededor de las 0920 horas locales (1620 GMT), resultando con daños materiales ambos navíos. Los primeros informes hablan de un fallo en el gobierno de uno de los dos buques cuando el USS *Essex* hacía la maniobra de aproximación para realizar un aprovisionamiento en la mar con el USNS *Yukon*. El buque anfibia salió más perjudicado de la colisión al sufrir daños de consideración en el ascensor de estribor, balsas salvavidas y pescantes.

Después del incidente, el USS *Essex* siguió rumbo a San Diego para realizar un periodo de mantenimiento después de estar 12 años destacado en la Base Naval de Sasebo en Japón. El USS *Essex* había sido relevado por el también buque anfibia USS *Bonhomme Richard*, intercambiándose las dotaciones para evitar el traslado de las familias.

La colisión se produjo cuando ambos buques navegaban a una velocidad de 13 nudos. El USNS *Yukon* también pudo dirigirse a San Diego sin necesidad de ser remolcado. Esta es la tercera vez que este petrolero se ve involucrado en colisiones con otros buques: el 27 de febrero de 2000 colisionó con un buque mercante en el puerto de Jebel Ali, en Dubái, sufriendo escasos daños, pero cinco meses más tarde y en una maniobra de aprovisionamiento en las proximidades de Hawái colisionó con el USS *Denver*, sufriendo daños importantes.



USS *Essex* atracado en puerto junto a unidades de la Marina Imperial de Japón. (Foto: wikipedia.org).

El acorazado Iowa convertido en museo flotante.—El USS *Iowa* (BB-61), uno de los más poderosos buques de guerra que jamás haya existido, llegó el 30 de mayo al sur de California para cumplir su última misión, convertirse en museo flotante. El acorazado, considerado por muchos años como la nave más poderosa de la US Navy, luchó en la Segunda Guerra Mundial, la guerra de Corea, la de Vietnam y participó en varias maniobras con otros buques de la OTAN. Durante su vida activa era conocido como el *Big Stick* por el desmesurado tamaño de sus cañones de 406 mm, el doble que los de la artillería principal del crucero español *Canarias*. Esos cañones de 16 pulgadas podían disparar en una sola salva nueve proyectiles de 1.300 kg a una distancia de 40 km. Después de casi medio siglo de servicio activo, el *Iowa* pasó a la reserva en 1990 y en 2011 fue cedido al Centro de Buques de la Batalla del Pacífico, una organización no lucrativa en el sur de

California, que se encargará de abrir las escotillas del buque al gran público el próximo día 7 de julio en el muelle 87 de San Pedro, en Long Beach, California. El buque será así bien mantenido, de forma que si fuese necesario que volviese al servicio activo podría hacerlo en un corto periodo de tiempo.

Espectacular incendio en el SSN Miami.—El fuego de origen eléctrico iniciado en una sencilla aspiradora pudo ser la causa de un espectacular incendio que ha causado daños superiores a 400 millones de dólares en el submarino nuclear clase *Los Ángeles*, USS *Miami*, el 23 de mayo. El submarino se encontraba en dique seco cuando el incendio estalló en la sección de proa, afectando a los espacios de habitabilidad, cámara de torpedos y cámara de mando. El trozo de Seguridad Interior de a bordo más los servicios de contraincendios del astillero tardaron más de 12 horas en extinguir total-

mente el incendio. Afortunadamente el *Miami* no llevaba torpedos a bordo, ya que todo el armamento se desembarcó antes de la varada, y el reactor se encontraba apagado, aunque no sufrió daño alguno, ya que las llamas sólo afectaron a la sección proel del submarino. Sí hubo que lamentar desgracias personales, ya que siete personas resultaron con heridas, cinco bomberos y dos miembros de la dotación del submarino, si bien sólo tuvo que ser hospitalizada una persona. El USS *Miami* se encontraba en dique para realizar un periodo de mantenimiento y modernización de 20 meses. El valor del buque se estima en 900 millones de dólares y el de la reparación en 400, más un 10 por 100 adicional por los efectos secundarios, tales como la interferencia en los trabajos programados del astillero y la necesidad potencial de subcontratar otras empresas del sector privado. Los trabajadores del astillero de Portsmouth pudieron reanudar sus trabajos en la sección de proa a la semana siguiente, para comenzar con la limpieza de los compartimentos y retirada de escombros.

India

Pruebas de mar del portaaviones Vikramaditya.—El remodelado portaaviones *Almirante Gorshkov* fue botado el 7 de junio para finalizar su armamento a flote, ya que deberá ser entregado por los astilleros rusos Corporación de la Construcción Naval Unida (CCNU) a la Marina india a finales de este año. El proyecto de modernización del *Vikramaditya*, que tal es su nuevo nombre indio, ha costado 2.300 millones de dólares.

Una vez realizado el hito de la botadura, el flamante portaaviones indio deberá realizar unos 120 días de mar en el mar Blanco para descubrir cualquier fallo que pueda producirse en la prueba de mar, para posteriormente pasar de nuevo al astillero de la construcción para corregirlo. Un vez realizadas las pruebas y corregidos los fallos el *Vikramaditya* será entregado en el curso de una solemne ceremonia el 4 de diciembre a Nueva Delhi, por ser precisamente esa fecha el día de la Marina india. El nuevo portaaviones podrá albergar a bordo una unidad aérea embarcada compues-

ta por 16 cazas *MiG-29* y helicópteros *Ka-31* y *Ka-27*.

El precio inicial de adquisición del portaaviones se fijó en el año 2004 en 1.500 millones de dólares, pero en 2007 Moscú comunicó oficialmente a Nueva Delhi que durante el cierre del contrato se incurrió en graves errores de cálculo y que los trabajos de modernización requerían un aumento significativo de la financiación. Debido a la depreciación del dólar, Rusia estimó los gastos adicionales en 1.000 millones de dólares. Cifra que la India consideró desorbitada. Las discrepancias fueron vencidas tras la visita en 2008 del presidente ruso Dmitri Medvédev a la India, país con el que Rusia mantiene relaciones diplomáticas y militares muy estrechas.

Incorporación de 15 cazas MiG-29.—El ministro hindú de Defensa Arackaparambil Kurien Antony anunció la incorporación a la Aviación Naval de 15 cazas embarcados rusos *MiG-29K/KUB*, adquiridos en 2004 y que formarán el núcleo principal de la unidad aérea embarcada del nuevo portaaviones *Vikramaditya*. La compra, por un importe de 650 millones de dólares, incluía 16 aviones, de los que de momento se han recibido 15, ya que el decimosexto, una versión de adiestramiento, se estrelló el 23 de junio de 2011, pereciendo los dos tripulantes. En 2010 la India compró un lote adicional de 29 cazas *MiG-29K*, evaluado en 1.500 millones de dólares. Los cazas multipropósito *MiG-29K* (monoplaza) y *MiG-29KUB* (biplaza) son aviones de la llamada generación 4++. Disponen de una moderna aviónica, siendo su diseño furtivo o *stealth* para ser menos visibles en los radares, teniendo una mayor capacidad de combustible, con el consiguiente aumento del radio de acción. Su armamento lo componen misiles aire-aire, bombas inteligentes y un cañón de 30 mm.

Finaliza la construcción del primer submarino nuclear.—El Gobierno indio anunció que en 2012 entrará en servicio el primer submarino nuclear de construcción nacional, el INS *Arihant*, que llevará misiles balísticos a bordo. Hasta el momento la Marina india solo contaba con submarinos convencionales y un submarino nuclear de

ataque o *SSN*, el *INS Nerpa*, cedido temporalmente por 10 años por la Marina rusa. Según los expertos, el *INS Arihant* ha sido desarrollado con la ayuda técnica de Rusia; de hecho se basa en el proyecto *Skat* con algunas modificaciones del *Varshavianka*, el submarino convencional más moderno de fabricación rusa. Los ingenieros indios han estudiado ambos proyectos a fondo antes de diseñar el *Arihant*. El nuevo *SSBN* entrará en servicio a finales de 2012, por lo que deberá efectuar sus pruebas de mar en el segundo semestre de este año. Con su entrada en servicio se modifica sustancialmente el equilibrio de fuerzas con respecto a sus vecinos Pakistán y China. Rusia ha colaborado activamente en el fortalecimiento de la potencia naval india adiestrando a la dotación del *Arihant*, además de haber apoyado técnicamente en su construcción. La cesión temporal del *INS Nerpa*, un *SSN* de cuarta generación desde 2011, ha sido otro hito importante en el fortalecimiento de la Marina india. Por último la modernización y entrega del portaaviones convencional *Vikramaditya* es de momento el último impulso a la Marina asiática para convertirla en una auténtica *blue navy*.

El *SSBN Arihant* ha heredado del *Skat* el doble casco de popa y el reforzado de la proa, así como el diseño del propulsor nuclear con un único reactor, una sola turbina y una hélice. En la proa, de forma similar a la del *Varshavianka*, lleva el domo del sónar y seis tubos lanzatorpedos. A popa de la vela van los cuatro silos que contendrán cada uno tres misiles balísticos de alcance medio K-15 Sargarika con un alcance máximo de 700 km. Los timones de buceo de proa, a diferencia de los diseños rusos, no van en la proa, sino en la vela, dándole un aspecto más «occidental».

Irán

Finaliza la gran carena del submarino clase *Kilo Tareq*.—El comandante de la Fuerza Naval del Ejército de la República Islámica de Irán, Habibolah Sayari, informó el 29 de mayo de la botadura del submarino clase *Kilo*, *Tareq*, y su vuelta al servicio activo tras haber finalizado con éxito su gran carena, realizada íntegramente en Irán. El

contralmirante Sayari, durante la ceremonia de la puesta a flote del *Tareq* en la ciudad sureña de Bandar Abbas, aludió al hecho de que no son muchos los países que puedan realizar trabajos de la entidad de una gran carena por su extrema complejidad; por ello subrayó que tiene un gran valor lo que los técnicos persas han realizado en el año en curso, denominado por el líder supremo de la Revolución Islámica, ayatollah Sayed Alí Jamenei, como el año de la producción nacional, respaldo al trabajo y al capital iraní. Los técnicos y la Fuerza Naval iraní han conseguido cumplir con esta difícil tarea a la mayor brevedad y en el marco de materializar las declaraciones del líder supremo al acelerar las reparaciones del submarino *Tareq*. Este submarino de propulsión convencional es de construcción rusa, desplaza 3.200 t, su gran carena ha supuesto 1,6 millones de horas y en ella han participado 200 tipos diferentes de expertos o técnicos.

La Fuerza Naval rescata un buque norteamericano.—La Fuerza Naval de Irán ha rescatado el 24 de mayo con éxito y sin bajas un buque mercante estadounidense que había sido atacado por los piratas en el golfo de Adén. Según el informe de la oficina de Asuntos Públicos de la Fuerza Naval de la República Islámica de Irán, el buque norteamericano *Merc Texas* fue rescatado cerca del mar de Omán por una flotilla de la Marina iraní que se encontraba patrullando la zona. Tras recibir un mensaje de petición de auxilio del navío estadounidense, un buque iraní se acercó rápidamente al mercante que estaba siendo atacado, haciendo huir a las lanchas piratas. El capitán y la dotación del *Merc Texas* agradecieron y elogiaron la acción de la Marina iraní, prosiguiendo después su derrota.

Noruega

Entrega del cuarto patrullero Skjold.—Los astilleros franceses de la DCNS entregaron el cuarto FPB (*Fast Patrol Boat*) de los seis de la clase *Skjold* encargados por la Marina noruega, programa en el que participan dos contratistas nórdicos, Umoe Mandal



Cuatro embarcaciones clase *Skjold* en el puerto del astillero de Umoe Mandal, Noruega.
(Foto: wikipedia.org).

y Kongsberg Defence & Aerospace, diseñadores del sistema de combate y cosuministradores respectivamente. Estos buques están diseñados específicamente para la seguridad marítima en el mar litoral, y el sistema de combate está hecho a medida para este entorno, con una dotación reducida. Los sistemas de comunicaciones y sensores son plenamente compatibles con los de la OTAN para poder participar en operaciones y ejercicios combinados.

El primero de la serie, el *Strom (P-961)*, entró en servicio en septiembre de 2010; el segundo, *Skudd (P-962)*, el 28 de octubre de ese mismo año, y el tercero, *Steil (P-963)*, el 30 de junio de 2011. Entre 1997 y 2004 la DCNS mostró su experiencia en el diseño y desarrollo de sistemas de combate como primer contratista de la modernización de 14 FPB de la clase *Hauk* de la Marina noruega.

Perú

Nombramiento en la Marina de Guerra.—El almirante José Cueto Aservi, hasta ahora comandante general de la Marina

de Guerra, asumió la Jefatura del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. Cueto nació el 17 de octubre de 1955 en Lima e ingresó en la Armada el 9 de marzo de 1973, obteniendo el empleo de alférez de fragata el 1 de enero de 1977. Es oficial cualificado en Guerra de Superficie e Ingeniería de Armas. Ha realizado el curso del sistema de misiles OTOMAT Mk-2 en Italia. Asimismo es diplomado del Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, cursos de Comando y Estado Mayor de Venezuela, cursos de Altos Estudios de Política y Estrategia en la Escuela Superior de Guerra de Brasil y Curso Superior de Guerra Naval en Perú.

Entre sus numerosos destinos cabe destacar que sirvió a bordo de los destructores BAP *Ferre*, BAP *Quiñones* y BAP *Gálvez*, así como en la fragata lanzamisiles BAP *Carvajal*. Asimismo ha sido 2.º comandante de la corbeta BAP *Velarde* y comandante de la fragata lanzamisiles BAP *Mariátegui*.

Le sucede en el cargo como comandante general de la Marina el almirante Carlos Tejada Mera, nacido el 5 de mayo de 1958 en Pucallpa, ingresó en la Escuela Naval el 1 de

marzo de 1974, saliendo el 1 de enero de 1978 con el grado de alférez de fragata. Cualificado en Guerra de Superficie, Electrónica y Comunicaciones, es graduado del Curso Básico de Estado Mayor de Perú y del Curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval de la Armada española, en Madrid. Entre los destinos de mar cabe destacar los destructores BAP *Palacios*, BAP *Quiñones* y las fragatas lanzamisiles BAP *Carvajal* y BAP *Mariátegui*. Fue 2.º comandante de la fragata BAP *Montero* y comandante de la fragata BAP *Mariátegui*. Con el empleo de contralmirante ha sido agregado naval en los Estados Unidos, posteriormente fue comandante de la Fuerza de Superficie y, ya como vicealmirante, comandante general de la Amazonía. Finalmente en 2012 fue designado comandante general de Operaciones del Pacífico.

Reino Unido

Primera comandante de una fragata.—

La capitán de fragata Sarah West, de 40 años de edad, se convirtió el 24 de mayo en la primera mujer en asumir el mando de un buque de guerra británico, la fragata HMS *Portland*, según informó un portavoz de la Royal Navy. La capitán de fragata West en una conferencia de prensa explicó que se trata del acontecimiento más importante en sus 16 años de servicio en la Marina británica, un reto que se impuso y para el cual se considera capacitada y lista para asumir el mando de la fragata. La HMS *Portland* (F-79) es de la clase *Duke* (Type 23) y entró en servicio en 2001, desplaza 4.900 t y tiene una dotación de 185 personas; actualmente se encuentra realizando un periodo de mantenimiento que durará hasta finales de año, cuando se reincorporará a su base de Devonport. Con anterioridad a la capitán de fragata West, Sue Moore, de 43 años de edad y de su mismo empleo, tomó el mando de una escuadrilla de patrulleros de altura. La Marina británica señaló que ambas comandantes suman 36 años de experiencia en misiones en el golfo Pérsico, conflicto de los Balcanes, tareas antidroga en el mar Caribe, y forman parte de una nueva generación de mujeres en la Royal Navy.

Rusia

Comienza la construcción de la segunda serie de fragatas.—Los astilleros rusos han comenzado la construcción de la segunda serie de fragatas para su Armada, según ha hecho público un portavoz del astillero Yantar de Kaliningrado: en 2012 será la puesta de la quilla de la primera fragata de la segunda serie de tres buques según contrato firmado con el Ministerio de Defensa. Los astilleros Yantar se encuentran finalizando la construcción de las tres primeras fragatas. El contrato con el Ministerio de Defensa ruso, firmado en 2010, preveía la construcción de seis buques del *Proyecto 11356* en dos series de tres fragatas. A la primera fragata se le puso la quilla en diciembre de 2010 y recibió el nombre de *Almirante Grigoróvich*; en julio de 2011 fue puesta la quilla de la segunda, *Almirante Essen*, y en febrero la de la tercera, *Almirante Makarov*. Los astilleros Yantar deberán entregar la primera serie de fragatas en 2014. El *Proyecto 11356* ha diseñado buques destinados a luchar contra buques de superficie y submarinos, repeler ataques aéreos y realizar misiones de escolta de convoyes. Los astilleros Yantar se han especializado en la construcción de buques de guerra y mercantes de pequeño y mediano tonelaje, así como en trabajos de reparación y fabricación de estructuras para instalaciones industriales.

Unión Europea

Ataque a los piratas en la costa de Somalia.—Helicópteros navales de la EUNAVFOR realizaron el 16 de mayo el primer ataque contra embarcaciones y equipos de los piratas somalíes, según una nota de prensa publicada en la página web de la Operación ATALANTA. El ataque aéreo «enfocado, preciso y proporcionado», según la nota de prensa, se llevó de acuerdo con la Resolución 1851 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas y contó con el pleno apoyo del Gobierno provisional de Somalia. No causó víctimas mortales ni heridos. El contralmirante británico Dunch Potts, comandante de la Operación ATALANTA, manifestó su confianza en que esta acción contri-

buirá a incrementar la presión sobre los piratas e impedirles que ataquen a buques mercantes: «los habitantes locales y pescadores somalés que han sufrido mucho a causa de la piratería pueden estar seguros de que nuestros objetivos eran las embarcaciones y el material de los piratas, y que seguiremos actuando de la misma manera en el futuro», declaró el contralmirante Potts. La portavoz de la Operación ATALANTA, capitán de fragata Jacqueline Sherriff, precisó en declaraciones a la prensa europea que el ataque fue realizado por un helicóptero y que el objetivo eran varios esquifes varados en la playa, que estaban equipados con motores potentes como los utilizados habitualmente por los piratas en sus ataques a los buques mercantes. La jefa de la Diplomacia europea Catherine Ashton celebró el éxito de esa operación ofensiva, recordando que la piratería somalí obstruye el tráfico marítimo en la zona, mina la economía de las naciones limítrofes con Somalia e implica costes humanos, pues unos 200 marineros de diferentes naciones permanecen secuestrados en calidad de rehenes por los piratas.

Uruguay

SEAL de Estados Unidos entrenarán a fusileros navales.—Un equipo de SEAL entrenará durante un mes a la Sección de Reconocimiento (SECRON) del Cuerpo de Fusileros Navales (FUSNA), que siempre mantuvo excelentes relaciones con sus pares estadounidenses. Así del 15 de mayo al 15 de junio un MTT (*Military Training Team*) entrenará al SECRON en asalto y registro de buques, contra interferencia ilícita de buques (CIIB), primeros auxilios en combate, mantenimiento de unidades fluviales y operaciones anfibia. El adiestramiento a recibir según el comandante del SECRON es de relevancia para la Armada nacional, que debe proteger los intereses marítimos y la seguridad nacional, imponiendo su derecho de Estado ribereño a fin de garantizar la seguridad marítima. La CIIB es realizada por grupos especiales que operan desde embarcaciones o helicópteros navales y el FUSNA es la unidad orgánica responsable del entrenamiento y ejecución

de este tipo de operaciones, trabajando a veces de forma conjunta con la Unidad de Apoyo de la Prefectura Naval (UNAPO), así como con la Policía y el Ejército nacionales.

J. M.^a T. R.

Nuevo buque de asalto anfibio multipropósito.—El pasado 31 de mayo la Marina de los Estados Unidos otorgó a Huntington Ingalls Industries un contrato por valor de 2,38 billones de dólares para la construcción del USS *Tripoli* (LHA-7), segundo buque de la nueva clase *America* de buques anfibios. El primero de la serie, el USS *America* (LHA-6), fue ya botado en el mes de junio. El USS *Tripoli* tendrá una eslora de 844 pies y una manga de 106, así como una dotación de 1.059 personas y 1.687 de tropa. El buque llevará a bordo una Unidad Expedicionaria de Marines (MEU), incluyendo helicópteros, aviones *Osprey* de rotor inclinable y *Joint Strike Fighter* (F-35B), haciendo las veces de un pequeño portaaviones.

Ingalls ha construido ya para la Marina estadounidense cinco buques clase *Tarawa* (LHA-1) y ocho clase *Wasp* (LHD-1). El USS *Tripoli* será el tercer buque que lleve el nombre que conmemora la toma de Derna en 1805 por una pequeña fuerza de *marines* y soldados de otras once naciones.

Entrega del USS Mississippi.—En el muelle «C» del puerto de Pascagoula fue entregado el sábado 2 de junio el submarino USS *Mississippi* a la Marina de los Estados Unidos. Este buque pertenece a la clase *Virginia* y dispone de la tecnología más avanzada, que le permite un gran poder de maniobrabilidad, ataque y capacidad para evitar ser detectado, así como una notable aptitud para misiones en aguas poco profundas. Tiene una eslora de 377 pies y una manga de 34, con un desplazamiento de 7.800 t en inmersión. La velocidad máxima en superficie es de 25 nudos, y más de 32 en inmersión. Su dotación es de 138 miembros. A la voz de *Bring the ship to life*, la dotación subió a bordo para formar en cubierta. El comandante del buque, capitán de navío John McGrath, se mostraba sumamente orgulloso y comentaba lo siguien-

te: «Hace dos años solo veía una especie de tanque de metal del tamaño de una minivan. Era todo lo que existía de este buque. Y aquí estoy ahora, solo dos años después, con el buque ya listo para cumplir sus cometidos».

G. V. A.

Puesta de quilla del portaaviones USN Gerald R. Ford.—La colocación del último tramo de la quilla del futuro portaaviones estadounidense *Gerald R. Ford*, cuyo momento reproducimos en la espectacular ilustración que se acompaña, ha tenido lugar en los astilleros de Newport de Huntington Ingalls Industries el pasado día 24 de mayo. Las extraordinarias medidas de esta sección de proa, de 680 toneladas y 60 pies de alto, representan la mayor sección instalada en un buque por debajo de la línea de flotación. Este portaaviones, ya estructuralmente completado en un dique seco en más de un 75

por 100, tiene programada su botadura en el año 2013.

D. R.

Retraso en el programa del nuevo SSBN(X).—Los ajustes presupuestarios para el ejercicio fiscal 2012-13 han obligado a retrasar al menos dos años el inicio del programa para un nuevo submarino nuclear lanzamisiles denominado *SSBN(X)*.

El Departamento de la Armada presentó al Congreso un ambicioso programa de construcción naval para un nuevo SSBN que debe reemplazar a partir de 2031 a los de la clase *Ohio* actualmente en servicio.

La construcción del primer submarino se ha retrasado de 2019 a 2021, con la botadura prevista en 2028 y la entrada en servicio tres años después. A partir de esa fecha el programa naval prevé la botadura de un nuevo submarino cada año hasta completar las doce



Puesta de la quilla del portaaviones USN *Gerald R. Ford*.
(Foto: Departamento de Defensa de Estados Unidos).

unidades que se ajustarían a las previsiones de la Revisión de la Postura Nuclear de 2010 y al Tratado START de 8 de abril de 2010.

Ahora bien, el retraso del programa supone que la US Navy se quedará con solo 10 SSBN en servicio armados con 160 SLBM hacia 2030, situación que se mantendría hasta completar la serie a principios de la década siguiente. Por tanto, se impondrá una variación en la actual distribución estratégica de la flota de submarinos lanzamisiles —ocho submarinos asignados a la Flota del Pacífico y seis a la del Atlántico— y, conforme a la nueva Estrategia de Defensa publicada en enero de 2012, cualquier modificación supondrá un incremento de las capacidades de la Flota del Pacífico, con responsabilidades que se extienden a este océano y al Índico.

El nuevo SSBN(X) estará armado con 16 misiles D5LE, actualmente en desarrollo para extender la vida operativa de los SLBM Trident D5 que dotan a los submarinos de la clase *Ohio*.

Firma de contrato para la construcción de nuevos SSBN.—De nuevo, como ya ocurrió con la firma del contrato para los submarinos de ataque multipropósito de la clase *Yasen* (véase RGM, enero-febrero de 2012, pp. 172-173), ha sido la intervención directa del presidente Putin la que ha impuesto un acuerdo entre el Ministerio de Defensa y la industria para continuar con el programa del SSBN *Borei*.

El Programa Estatal de Armamentos 2011-2020 prevé la construcción de cinco SSBN adicionales de la clase *Borei* —algunas fuentes rusas indican siete unidades—, denominados 955A. Sin embargo, la firma del contrato para la construcción de las nuevas naves se ha estado retrasando durante dos

años debido a importantes diferencias en el precio final del contrato: el Ministerio de Defensa pedía una reducción del 30 por 100 sobre el precio inicial pactado, mientras que la industria naval, unificada ahora en la sociedad pública United Shipbuilding Corporation (USC), planteaba un incremento en el precio del 5 por 100, de modo que el precio final del contrato oscilaba entre los 2.150 y los 3.210 millones de euros aproximadamente.

El 2 de mayo de 2012 el ministro de Defensa Serdiukov impuso el precio del Gobierno de forma unilateral, lo que fue contestado de inmediato por el presidente de USC, que se negó a firmar el contrato. La intervención personal del presidente Putin en una reunión entre ambas partes el 25 de mayo en Novo-Ogarevo, Moscú, permitió un acercamiento de posturas y, posteriormente, la firma de los contratos de producción el 28 de mayo. Según ha informado el portavoz de USC, Aleksey Kravchenko, se han firmado dos contratos en el marco de la Orden Estatal de Defensa para 2012, el primero con USC para la construcción de cinco SSBN clase *Borei* adicionales, y un segundo contrato con la Oficina de Diseño Rubin para el desarrollo de los trabajos en los submarinos.

Este año entrarán en servicio operativo las primeras unidades de la clase *Borei*, K-535 *Yury Dolgoruky* y K-550 *Alexander Nevsky*, asignados a la Flota del Pacífico; la tercera unidad, nominada *Vladimir Monomakh*, se encuentra en estado avanzado de construcción, ya tiene asignada tripulación bajo el mando del capitán Alexander Nadezhdin, y la botadura está prevista para 2013.

L. V. P. G.





El director general de la Marina Mercante en el Clúster Marítimo Español

El pasado día 29 de mayo, durante un desayuno, el actual director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, desglosó a los socios del Clúster Marítimo Español (CME) los objetivos que se ha marcado en su hoja de ruta. Fue presentado por el presidente del CME, quien destacó los esfuerzos que todo el sector marítimo español está dedicando para «impulsar el desarrollo marítimo a través de la innovación y la aplicación de las nuevas tecnologías».

Tras definir el encuadre orgánico de la Dirección General de la Marina Mercante, dentro de la estructura del Ministerio de Fomento, Rodríguez Valero, destacó entre otros objetivos: crear riqueza y empleo, aumentar la cohesión social, mejorar la calidad de los servicios y unificar criterios entre capitanías marítimas.

El director general de la Marina Mercante abogó por una estrategia de consenso a la hora de negociar con los distintos sectores afectados y apostó por la eficiencia energética de la flota, al tiempo que anunció cambios en algunas normas para adaptarlas al momento presente. También lo hizo por potenciar el registro especial de Canarias y anunció la próxima entrada en vigor de la Ley General de Navegación, cuyos «trámites están muy avanzados».

Rodríguez Valero dedicó una mención especial al sector de la náutica recreativa y deportiva, cuya incidencia económica es muy importante para el sector turístico español. En este sentido anunció una nueva regulación que simplificará los equipos de salvamento requeridos a bordo, permitirá unos exámenes para los tripulantes más prácticos que teóricos, hará posible la expedición de títulos vía electrónica, etc. También anunció que una nueva regulación contemplará las normas técnicas aplicables a los megayates, armonizándolas con los países de nuestro entorno.

Finalizó su intervención mostrándose dispuesto a recibir a los distintos subsectores que integran el Clúster Marítimo Español para recoger las inquietudes de cada uno de ellos.

Web del CME

Primera mujer al frente de una capitanía marítima

El Ministerio de Fomento ha nombrado a María del Carmen Santano Losada capitán marítimo de Palamós (Girona). A esta Capitanía Marítima pertenecen también los distritos marítimos de Rosas y Blanes. Es la primera mujer que ocupa este puesto.

La nueva capitán marítimo es licenciada en Máquinas Navales por la Facultad Náutica

de Barcelona e ingeniera técnica naval en Propulsión y Servicios del Buque por esta misma facultad, además de máster en Dirección de Producción por el Instituto Catalán de Tecnología. Jefa de Distrito de Palamós desde el año 2003 al 2009, pasó luego a la Capitanía Marítima de Palamós como coordinadora de Seguridad Marítima e Inspección, donde ejercía estas funciones hasta ahora.

Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, tiene adscritas en el litoral y archipiélagos 30 capitanías marítimas, de las que dependen a su vez 73 distritos marítimos. La encomienda fundamental es velar, en el ámbito de su competencia, por el cumplimiento de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como de la normativa vigente relacionada con la seguridad marítima y prevención de la contaminación.

Las capitanías están ubicadas en las siguientes comunidades autónomas y ciudades: Galicia (A Coruña, Burela, Ferrol, Vigo, Villagarcía); Asturias (Avilés, Gijón); Cantabria (Santander); País Vasco (Bilbao, Pasajes); Cataluña (Barcelona, Palamós, Tarragona); Comunidad Valenciana (Alicante, Castellón, Valencia); Comunidad de Murcia (Cartagena); Andalucía (Algeciras, Almería, Cádiz, Huelva, Málaga, Motril, Sevilla); Baleares (Ibiza, Palma de Mallorca); Comunidad Canaria (Las Palmas, Tenerife); Ceuta y Melilla.

F. M. M-C.

Las navieras españolas incorporan nuevos buques

Las navieras españolas incorporaron a su flota mercante tres buques de nueva construcción por un importe de 280 millones de euros según informa la patronal ANAVE.

De esta forma la edad media de la flota española se redujo hasta los 14,4 años frente

a la media de 18,5 que presenta la flota mundial.

Pese a las nuevas incorporaciones, al cierre de 2011, las navieras españolas controlaban 229 buques mercantes de transporte, lo que supone una reducción de cuatro unidades (un 2,3 por 100 de tonelaje menor) en comparación con 2010.

No obstante, ANAVE asegura que la oferta de la flota mercante siguió en 2011 siendo superior a la demanda, tendencia que se mantiene desde que comenzara la crisis económica.

Acciona Trasmediterránea ofrece modificaciones en las líneas de transporte de carga en Canarias

Acciona Trasmediterránea optimiza sus líneas entre la Península y Canarias para adaptarse a la demanda actual del mercado de carga y, de manera temporal, el buque de carga *José María Entrecanales* operará entre Cádiz, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, suprimiendo las escalas de Lanzarote y Fuerteventura. No obstante la compañía garantiza los servicios de logística y transporte de mercancías con dichos puertos con el buque *Albayzín*.

Acciona Trasmediterránea opera en Canarias con uno de los buques más modernos y equipados de España, *José María Entrecanales*, para el transporte de camiones y vehículos frigoríficos. Además, asimismo opera cada semana con un buque mixto, el *Albayzín*, para el transporte de carga, además de pasaje, entre la Península y Canarias. Este buque hace una salida los martes por la tarde desde Cádiz, con escalas en los principales puertos del archipiélago: Arrecife, Las Palmas, Santa Cruz, La Palma y Fuerteventura.

J. C. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Desbloqueo del *tax lease* en la construcción naval

Desde la decisión de la Comisión Europea, del 29 de junio de 2011, de suspender el sistema de bonificaciones fiscales utilizado en España para la construcción naval, conocido como *tax lease*, los esfuerzos por poner en marcha un sistema similar al autorizado a otros países comunitarios han sido continuos, pero hasta finales del mes de mayo no parece que hayan tenido resultado positivo.

Por fin, el 22 de mayo de 2012 se ha presentado en Bruselas una propuesta formal, ante la Comisaría de Competencia de la UE, que incluye parte del «sistema francés» y la modificación legal del impuesto de sociedades español. El nuevo sistema se aplicará a todos los productos que se construyan en el Estado, no solo dentro del sector naval, cuyo periodo de construcción no sea superior a un año y que no se realicen en serie. Además, en los próximos meses, el Gobierno debe redactar un real decreto para modificar la Ley del Impuesto de Sociedades. Con esta propuesta, los astilleros españoles podrán volver a competir en igualdad con el resto de astilleros europeos, ofreciendo unas ventajas fiscales similares y que rondan el 20 por 100.

El sistema incluye tres regímenes fiscales vinculados a la operación, el relativo a los *leasing*, el de las Agrupaciones de Interés Económico (AIE) y el que trata de las empresas de reducida dimensión.

La suspensión del *tax lease* ha supuesto la caída de las posibles contrataciones de nuevas construcciones que estaban en marcha en los astilleros españoles; de hecho, en este periodo solo se ha firmado la construcción de 27 buques en todos los astilleros españoles.

Possible construcción de buques para PEMEX

Ya a mediados del mes de abril, el Gobierno español dio a conocer la existencia de negociaciones con la empresa Petróleos Mexicanos (PEMEX) para la posible construcción de diferentes tipos de buques en astilleros españoles.

PEMEX es la mayor empresa de México y de América Latina y el mayor contribuyente fiscal de su país. La empresa desarrolla toda la cadena productiva de la industria petrolera, incluyendo la búsqueda de yacimientos, su explotación y producción, refina-

do, transporte, almacenamiento, centros petroquímicos, etc. La compañía tiene previsto un plan de renovación de su flota para el periodo 2014-23, que se prevé se materialice con la convocatoria de un concurso internacional.

Inicialmente, a finales de mayo, PEMEX ha decidido que parte de esa nueva flota pueda ser construida en astilleros españoles, en concreto catorce buques remolcadores con una inversión de 247 millones de euros. Siete de los buques serían construidos en su totalidad en España, y del resto los componentes los proporcionarían los astilleros españoles y los buques se montarían en astilleros mexicanos.

Paralelamente, PEMEX ha firmado en Veracruz, el 1 de junio, un protocolo de intención con la Secretaría de Marina de México (SEMAR), para definir y desarrollar una cooperación estratégica centrada en el ámbito de la construcción naval, con el objetivo de renovar la llamada «flota menor» en los próximos años. De esta forma, se trata de impulsar el desarrollo de astilleros mexicanos para fortalecer su industria naval nacional.

Este acuerdo puede ser complementario de la construcción de parte de esa «flota menor» en astilleros de España, ya que la Marina mexicana tiene la competencia en materia de protección de medio ambiente, y esta sería una de las capacidades de los nuevos remolcadores.

En cualquier caso, durante este próximo verano comenzarán a solucionarse las incógnitas relativas al futuro de este contrato que, aunque pequeño, puede convertirse en un primer balón de oxígeno para la construcción naval española.

A. P. P.

Astilleros Freire ultima contratos con países árabes, africanos y Venezuela

El centenario astillero vigués Paulino Freire ha abierto sus horizontes para proveerse de una cartera de pedidos que le permita capear la crisis del sector, habiendo establecido sus directivos en los últimos meses negociaciones con gobiernos y navieros de unos países árabes de África Occidental y Venezuela, centrando su oferta principalmente en buques petrolíferos y oceanográficos. El

presidente del astillero ha declarado que la introducción en los países árabes ha sido debida al *Sarmiento de Gamboa*, un buque oceanográfico construido para el Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), modelo de buque que ha interesado en la Universidad de Qatar, que requiere un oceanográfico de 39 metros de eslora.

Dentro de los buques de investigación marina, Freire está construyendo otro barco oceanográfico para un multimillonario luxemburgués que se entregará este mismo año.

El astillero construye también un buque de apoyo a plataformas petrolíferas, y está ultimando negociaciones con Venezuela y con varios países africanos para construcción de oceanográficos y buques *off shore*.

Unión Naval de Valencia suspenderá su actividad de construcción naval

Boluda Corporación Marítima ha emitido un comunicado en el que informa que como consecuencia de la apertura del procedimiento de la Comisión Europea contra el régimen de *tax lease* español en junio de 2011, los astilleros españoles no cuentan con un marco legal que les permita acceder al mercado y contratar nuevos buques en las mismas condiciones que el resto de los astilleros europeos que disponen de sistemas de *tax lease* y que precisamente son los que han denunciado al sistema español.

Las reiteradas negativas del comisario de Competencia a admitir la alternativa para el nuevo régimen propuesto por el Estado español rechazando la adaptación al sistema francés, que él mismo planteó, sumado al hecho de que tras más de un año desde el inicio del procedimiento siga sin confirmar que el régimen español funcionaba al amparo de la confianza legítima y de la seguridad jurídica necesarias provocan consecuencias demolidoras para la actividad naval en España.

El astillero no ha podido acceder a nuevos contratos en estas condiciones y por ello se ha tomado la decisión de suspender la actividad de construcción naval.

J. C. P.



Nuevo sistema de iluminación del Faro de punta Frouxeira

El Faro de punta Frouxeira, dependiente de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián, ha sido modificado con un nuevo sistema de iluminación que sustituye las lámparas halógenas convencionales por una de tecnología LED de largo alcance.

El nuevo sistema permite un aumento de la potencia lumínica con un ahorro energético del 95 por 100. Además, aumenta la vida útil de las lámparas, que pasa de las 2.000 horas de una convencional a las 100.000 horas de la de tecnología LED.

En este caso la inversión ha sido de 2.500 euros. La Autoridad Portuaria ferrolana ha comunicado la intención de seguir renovando sus señales marítimas con este tipo de tecnología.

El faro comenzó a construirse en 1992 y entró en servicio en noviembre de 1994; fue remodelado en 2007. Se encuentra localizado en la zona de Meirás, dentro del municipio coruñés de Valdoviño.

Puerto exterior de La Coruña

El mes de mayo ha sido especialmente importante para el futuro del puerto exterior de La Coruña (punta Langosteira).

Por una parte, la empresa Petróleos Mexicanos (PEMEX) ha firmado un compromiso por el que se compromete al estudio de su posible implantación en el puerto exterior coruñés: se trataría de ubicar en el puerto una base logística de almacenamiento, proceso y distribución de productos petrolíferos.

También, la Autoridad Portuaria de La Coruña ha firmado un acuerdo con la compañía china Beijing 3E para analizar la viabilidad de la construcción de una terminal de producción de energía basada en el reciclaje de aceites en el puerto exterior, con procesos tecnológicos de última generación y respetuosos con el medio ambiente. Se ocuparía una superficie de 120.000 m² con una capacidad de tratamiento de 900.000 t anuales, lo que supondría una inversión de 270 millones de euros.

Estos acuerdos se suman a las diversas reuniones llevadas a cabo con operadores de puertos brasileños y con la Autoridad del canal de Panamá para intentar canalizar diversos tráfico brasileños hacia Europa por el puerto coruñés, y para analizar potenciales tráfico de uso de la nueva instalación coruñesa cuando se complete la ampliación del canal panameño.

El nuevo puerto exterior coruñés dispone de un dique de abrigo de 3.360 m de longitud total y tres alineaciones, y un contradique de 579 m, que conforman una dársena de 230



Punta Langosterira.

hectáreas de agua abrigada y una anchura de bocana superior a los 850 metros.

También tiene un muelle transversal a la costa de 900 m de longitud con calados comprendidos entre 22 m y 16 m, y con 143 hectáreas de explanadas, de las que 91 serán en terrenos ganados al mar.

La ampliación a estas nuevas instalaciones del puerto de La Coruña está motivada por la inexistencia de suelo, y por tanto nula capacidad de ampliación de las instalaciones actuales; también se conseguirá una mejora medioambiental, ya que a la nueva dársena se llevarán los tráfico de graneles líquidos (principalmente crudo) y sólidos (carbón y cereales) que afectan gravemente a la calidad medioambiental de la ciudad.

A. P. P.

Récord de cruceros en el puerto de Barcelona

El puerto de Barcelona recibió en el último fin de semana de mayo 19 buques de crucero con más de 41.600 pasajeros a bordo, batiendo así el récord anual de llegadas de

cruceros y superando todas las previsiones en esta infraestructura.

Según informa la Autoridad Portuaria de Barcelona, se espera la llegada de otros seis barcos de crucero con casi 14.800 pasajeros, a los que seguirán otros ocho con más de 26.800 cruceristas. El volumen total de pasajeros según la citada Autoridad, equivale a toda la población de Vic.

Los cruceros más habituales que inician o finalizan su travesía en Barcelona son el *Serenade of the Seas* y el *Sovereign*, mientras que el *Costa Atlántica*, el *Sea Could II* y el *Horizón* efectúan tráfico haciendo escala en el puerto barcelonés y continúan sus itinerarios habituales.

La concentración de catorce escalas en dos únicas jornadas evidencia el liderazgo de Barcelona en el tráfico de cruceros, así como el arranque efectivo de una intensa temporada turística que rendirá indudables beneficios.

Puertos del Estado devuelve 7,6 millones a siete empresas

Una sentencia del Tribunal Constitucional ha obligado al puerto de Cádiz a devolver 18 millones de euros a diferentes empresas por el cobro incorrecto de tasas portuarias entre 1993 y 2003.

Puertos del Estado, que aceptó en su momento hacerse cargo de esta devolución, acaba de informar que ya ha hecho efectivo el ingreso de lo que quedaba aún por reintegrar a las firmas que reclamaron en su día los cobros incorrectos, concretamente la cantidad de 7.666.370 euros, que han sido devueltos a siete empresas de la Bahía, las mismas que reclamaron los importes indebidamente cobrados por el puerto.

J. C. P.



Comisión Interministerial de Estrategias Marinas

El Consejo de Ministros ha aprobado, a propuesta del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el Real Decreto de creación de la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas.

La Comisión tendrá como función coordinar la elaboración, aplicación y seguimiento de la planificación del medio marino, objetivos de la Ley de Protección del Medio Marino que introduce la obligación de elaborar estrategias marinas correspondientes a las cinco demarcaciones marinas (Noratlántica, Sudatlántica, Estrecho y Alborán, Levantino-Balear y Canarias) y actualizarlas cada seis años.

La Comisión cumplirá con los objetivos de la ley al analizar y evaluar toda la información relacionada con el medio marino de todos los departamentos ministeriales y al coordinar el intercambio de información sobre instalaciones, proyectos y planes sectoriales que afecten al medio marino; con ello asegurará la coherencia de las estrategias marinas que se aprueben para cada demarcación.

La Comisión estará presidida por el secretario de Estado de Medio Ambiente, y

entre sus vocales habrá un representante del Ministerio de Defensa.

Campaña del IEO en el golfo de Vizcaya

El buque del Instituto Español de Oceanografía *Ramón Margalef* ha desarrollado durante el mes de mayo una campaña científica para el estudio de la especie de la anchoa en el golfo de Vizcaya.

Con este estudio se trata de fijar la biomasa de esta pesquería y de esta forma disponer de los datos para que el comité científico pueda fijar los topes admisibles de capturas (TAC) de esta especie. Se determina el área de reproducción de la especie, la producción diaria de huevos y el nivel de fecundidad.

La campaña, denominada Bioman 2012, es complementaria de la que se realizará el mes de septiembre, Campaña Juvena, para estimar la abundancia de los juveniles de anchoa nacidos este año y de esta forma estimar la biomasa de la población adulta al año siguiente.

Estas campañas se realizan anualmente, lo que permite tener una base de datos para ayudar a determinar la situación de la especie.



Buque oceanográfico *Ángeles Alvariño*. (Foto: www.clustermaritimo.es).

Los datos se complementan también con las campañas que realiza el Instituto Francés de Investigación para la Explotación del Mar (IFREMER), de forma que los datos se presentan al Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES/CIEM) que posteriormente asesora científicamente a los organismos de la UE para determinar los *stocks* y TAC autorizados para el próximo año.

La entrada en servicio del *Ramón Margalef* fue a finales del pasado año para el estudio del volcán submarino de isla de El Hierro, y

la segunda unidad *Ángeles Alvariño* será entregada próximamente.

El IEO es un Organismo Público de Investigación (OPI) dependiente del Ministerio de Economía y Competitividad; está dedicado a la investigación en ciencias del mar, especialmente en lo relacionado con el conocimiento científico de los océanos, la sostenibilidad de los recursos pesqueros y el medio ambiente marino.

A. P. P.



Renovación del Protocolo del Acuerdo de Pesca entre la UE y Mozambique

El pasado 23 de mayo el Parlamento Europeo aprobó el Protocolo del Acuerdo de Pesca entre la Unión Europea y Mozambique, que estará en vigor hasta el 31 de enero de 2015. Se estaba aplicando provisionalmente desde el 1 de febrero de 2012.

El nuevo acuerdo ha reducido de 89 a 75 el número de licencias para buques de la Unión. Estas se reparten entre 38 pesqueros españoles (22 atuneros de cerco y 16 palangreros de superficie), 28 franceses, siete portugueses, un italiano y un británico. El esfuerzo pesquero también se ha reducido de 10.000 a 8.000 t, aunque se establece la posibilidad de aumentar el cupo permitido.

La UE pagará un total de 980.000 euros anuales durante los tres años de vigencia del convenio, de los que 520.000 euros son derechos de acceso a las aguas mozambiqueñas y 460.000 euros para apoyo de la política pesquera de este país.

Los buques pesqueros serán sometidos a una inspección anual, y está previsto que incorporen un sistema de registro y transmisión electrónica de los datos de las capturas

para la supervisión de la pesquería por las autoridades pesqueras de Mozambique.

A. P. P.

Compás de espera en el acuerdo pesquero con Marruecos

En respuesta a la petición planteada por la Administración española, las autoridades comunitarias han dado su conformidad para el inicio de las negociaciones con Marruecos, aunque todavía se esté pendiente de la fecha de iniciación. El protagonismo por tanto corresponde a Bruselas, pero el ministro español de Agricultura y Pesca espera que haya un compromiso en el más breve plazo posible.

Las negociaciones para la renovación de los acuerdos de pesca con Marruecos han estado tradicionalmente envueltas en la polémica, fundamentalmente ante la actitud de las autoridades marroquíes en materia de compensaciones y, sobre todo, en lo que se refiere a las posibilidades de capturas, uso de artes, aplicación de vedas, embarque de trabajadores en los buques españoles y la política de descarga de los

productos de la pesca en los puertos marroquíes; circunstancias todas que dificultan un fácil entendimiento entre las partes negociadoras.

Ateniéndonos a hechos concretos, la no renovación del acuerdo de pesca en 1999 supuso el abandono y desguace de una parte de la flota que faenaba en los caladeros de Marruecos, mientras en otros casos se buscaron aguas y alternativas en terceros países y caladeros nacionales. En 2005 se aprobó el nuevo acuerdo, pero el mismo no se ratificó hasta dos años más tarde. Una vez finalizado se prorrogó por un año en febrero de 2011. Sin embargo, la decisión del Parlamento Europeo de no dar luz verde a esa prórroga supuso la vuelta de los barcos españoles a puerto en el pasado diciembre. La esperanza se centra en que estas nuevas negociaciones sean más breves y fructíferas, lo que supondría un extraordinario alivio a las actuales dificultades del sector.

Crece el malestar entre los pescadores del Campo de Gibraltar

El conflicto entre los pescadores de Algeciras y La Línea de la Concepción con el gobierno de Gibraltar por faenar en las aguas cercanas al Peñón se ha incrementado después de que en la última reunión se planteara a los representantes de los pescadores la posibilidad de que las setenta embarcaciones que habitualmente faenan en esas aguas recibieran indemnizaciones de la Unión Europea a cambio de dejar definitivamente de pescar en la zona.

Esta solución no ha satisfecho en absoluto a los pescadores españoles, cuyos representantes en las cofradías afectadas recalcan la intención de seguir faenando en la zona esperando que el Gobierno español les garantice su seguridad.

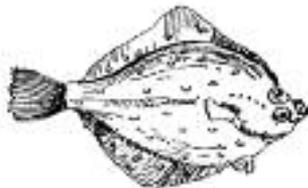
En las últimas semanas las patrulleras de la Guardia Civil del Mar han protegido las faenas de pesca españolas en aquellas aguas cercanas al Peñón que España nunca ha reconocido como gibraltareñas, pero no se descarta que al final pueda suscribirse un acuerdo para no perjudicar más los intereses de un sector tan castigado como el de la pesca en la baja Andalucía.

Estudio sobre la rentabilidad y sostenibilidad pesquera

Cerca de un centenar de investigadores europeos se han reunido en Vigo para analizar políticas pesqueras en un marco ecológico, social y económico responsable que maximice la rentabilidad manteniendo la sostenibilidad de las pesquerías.

Los expertos se plantearon el reto de aunar criterios sobre la interpretación de la sostenibilidad y sus efectos sobre la economía de cada país europeo y las peculiaridades de cada región. El encuentro, enmarcado en el proyecto MYFISH, está dotado con 6,5 millones de euros y busca el rendimiento máximo sostenible (RMS) de las pesquerías que la Política Pesquera Común (PPC) se comprometió a adoptar antes de 2015.

J. C. P.





Cultura Naval

EL MUSEO NAVAL PRESENTA
EL CUADRO *LEPANTO* TRAS SU RESTAURACIÓN

La Sala de los Austrias del Museo Naval fue el lugar elegido para presentar el pasado 11 de junio la restauración del cuadro *Revelación a San Pío V de la victoria de la Santa Liga en Lepanto* a una treintena de conservadores, restauradores e historiadores. El acto lo presidieron los directores del Museo Naval y del Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE), contralmirante José Antonio González Carrión y Alfonso Muñoz Cosme, respectivamente.

El director del Museo agradeció la presencia del director del IPCE, ya que «sin su apoyo y financiación no hubiera sido posible el



(Foto: Órgano de Historia y Cultura Naval).



(Foto: Órgano de Historia y Cultura Naval).

apasionante proceso de restauración». En sus palabras de bienvenida, el almirante resaltó la importancia que tuvo la intervención técnica, no solo por el valor artístico e iconográfico del cuadro, sino «por haber acercado el trabajo de los restauradores a la sociedad». Durante tres meses el museo trasladó el taller a sus salas para que los visitantes siguieran en vivo los trabajos de restauración y mejora del lienzo.

El director del IPCE subrayó también la importancia de acercar el patrimonio al público, así como la necesidad de fomentar el trabajo interdisciplinar y la colaboración entre instituciones. «Ha sido una labor completa —dijo— con muchas facetas que hacen de ella un ejemplo paradigmático de lo que ha de ser una restauración».

La jornada continuó con la ponencia de la conservadora del Museo Naval Ana Ros

Togores, quien explicó de forma detallada el origen, la autoría y la iconografía del cuadro y destacó el exhaustivo estudio realizado sobre él por el historiador y antiguo director del Museo Naval, José Ignacio González-Aller.

Por último, el director técnico de la restauración, Antonio Sánchez Barriga, del IPCE, centró su ponencia en analizar el proceso de recuperación del lienzo, deteriorado, entre otras causas, por desprendimientos de la capa pictórica, manchas de suciedad y un grueso barniz aplicado en una restauración en el siglo XIX que había alterado el color. La intervención del IPCE se dirigió, según se explicó Sánchez Barriga, a la eliminación de repintes y barnices, a la limpieza y al fijado de la capa pictórica, así como al refuerzo de las zonas más debilitadas.

Órgano de Historia y Cultura Naval

EL REAL INSTITUTO Y OBSERVATORIO DE LA ARMADA (ROA) Y LA ACTIVIDAD CIENTÍFICA

El ROA y la determinación exacta del tiempo

El ROA, ubicado en San Fernando (Cádiz), ha participado durante el pasado mes de mayo en los experimentos internacionales que el Laboratorio Europeo de Física de Partículas (CERN) está desarrollando para el cálculo de la velocidad de los neutrinos.

Por su experiencia internacional en el ámbito de las calibraciones y medición del tiempo y frecuencia, el ROA fue invitado a participar en este proceso. En enero de 2012, científicos de esta institución de la Armada española asistieron a una reunión en la sede del CERN en Ginebra, junto a otros expertos del mismo, del Instituto Nacional de Física Nuclear y del Laboratorio de Tiempo y Frecuencia, ambos de Italia. Su participación se ha centrado en la colaboración con el Laboratorio de Tiempo y Frecuencia italiano en el desarrollo y medida del sistema de data-do de tiempos y en la calibración del enlace de tiempo GPS entre el CERN y los Laboratorios Nacionales del Gran Sasso (LNGS) en el centro de Italia.

Después de que en septiembre de 2011 se dieran a conocer los resultados preliminares del experimento «Opera» sobre neutrinos generados en el acelerador de partículas del CERN, en los que se concluía que estos podrían superar la velocidad de la luz en el vacío, lo que podía significar el mayor descubrimiento científico de los últimos tiempos, al hacer tambalearse uno de los pilares de la física del pasado siglo, se inició un proceso de revisión del experimento en el que la medición del tiempo del sistema pasó a tener una relevancia fundamental, en el que se detectó una mala conexión de fibra óptica de la unidad de sincronización, lo que podía ser la causa del adelanto de tiempo entre partículas.

Para solventar esta inquietud científica, el CERN puso en marcha en mayo dos proyectos científicos, «LVD» y «Borexino», entre sus instalaciones en Ginebra y las de los Laboratorios Nacionales del Gran Sasso (LNGS) en el centro de Italia. La participación del ROA en la determinación exacta del tiempo es fundamental para alcanzar resultados fiables.

E. L. V. 3



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

SIMPOSIO SOBRE OBSERVATORIOS GEOMAGNÉTICOS

La Asociación Internacional de Geomagnetismo y Aeronomía (IAGA) designó este año al Real Instituto y Observatorio de la Armada (ROA), ubicado en la ciudad de San Fernando (Cádiz), como organizador del Simposio sobre Observatorios Geomagnéticos.

Este evento, que se ha desarrollado del 11 al 13 de junio, ha reunido a los mejores expertos internacionales en los ámbitos del Geomagnetismo y la Aeronomía, cuyo fin ha sido el intercambio de información sobre las observaciones del campo magnético terrestre, últimos avances instrumentales y el tratamiento de datos.

Estas reuniones de carácter bienal, comenzaron en el año 1986 y han tenido por sedes los observatorios de París (Francia), Ottawa (Canadá), Vassouras (Brasil), Hermanus (Sudáfrica) y Kakioka (Japón).

Los expertos han contrastado sus sofisticados y avanzados equipos de medición y realizado observaciones geomagnéticas. De los resultados se obtendrán las referencias,

cálculos o premisas básicas para construir los modelos de campos magnéticos internacionales o la calibración de las misiones espaciales.

El registro instrumental de las variaciones debidas a las alteraciones de espectro geomagnético que sufren los campos magnéticos tiene su origen en España en 1879, cuando fue instalada la primera estación geomagnética en el recinto del Real Observatorio, convirtiéndola en una de las más antiguas del mundo, junto con la estación de Valentía (Irlanda) y Tananarive (Madagascar).

A consecuencia del aumento del ruido en los registros geomagnéticos ocasionado por el desarrollo de la ciudad, la estación se trasladó en 2004 hasta la pedanía de La Barca de la Florida, en Jerez. El nuevo Observatorio Geomagnético es miembro de la red internacional INTERMAGNET.

J. S. C.



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

EXPOSICIÓN PERMANENTE EN LA NUEVA SEDE DEL MUSEO NAVAL DE CARTAGENA

En un acto presidido por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, contralmirante Rodríguez González-Aller, el pasado día 18 de mayo el Museo Naval de Cartagena presentó en sus nuevas instalaciones su exposición permanente definitiva, en la que se rinde tributo a la historia naval de España y de la ciudad departamental.

Esta nueva sede cuenta con nueve áreas temáticas: Construcción Naval y Arsenales; Ciencias Náuticas y Navegación; Artillería Naval y Armamento Ligero; Sanidad Naval; Banderas y Uniformes; Pintura Naval; Isaac Peral; Submarinos y Buceo en la Armada.

La colección se completará con el edificio adyacente, dedicado a las piezas de gran tamaño vinculadas al Arma Submarina española, donde se instalará y rehabilitará el submarino *Isaac Peral*.

El día 19 de abril, el Museo Naval participó en la Noche de los Museos, desarrollada en Cartagena.

El Museo Naval de Cartagena fue inaugurado el 8 de julio de 1986 en el antiguo edificio de la Escuela de Aprendices de la Sociedad Española de Construcción Naval. Desde su creación ha ampliado su colección hasta que se agotó el espacio expositivo disponible en la dicha sede. Por ello en el año 2011 comenzó el traslado de sus fondos a la nueva sede en el interior del antiguo Cuartel de Instrucción de Marinería, edificio del siglo XVIII que el museo comparte con la Universidad Politécnica de Cartagena.

S. L.



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

PUERTA DEL DIQUE DEL ARSENAL DE FERROL

Durante el primer semestre de 2012 se ha dado por finalizada la restauración de la Puerta del Dique del Arsenal de Ferrol.

La restauración ha consistido básicamente en la limpieza y tratamiento de la piedra para frenar la erosión que sufría, además de asentar todos los sillares utilizando material con base de resina en lugar de cemento. También, se ha restaurado la placa de plomo conmemorativa, con aplicaciones de bronce, donde se destaca la grandeza del Arsenal de Ferrol, bajo el escudo de Carlos III.

Esta puerta, la principal de entrada al Arsenal, se construyó en 1765 según un diseño de Julián Sánchez Bort, inspirado en planos anteriores de Francisco Llovet y de Jorge Juan. Se la conoce como Puerta del Dique a partir de la construcción en el interior del Arsenal del dique, diseñado por el ingeniero naval Andrés Comerma y Batalla, inaugurado en 1879.



A. P. P.

(Foto: A. Pintos Pintos).



CONFERENCIA EN LA FUNDACIÓN «JORGE JUAN»

En el marco del ciclo de conferencias que habitualmente programa la Fundación «Jorge Juan», el pasado día 30 de mayo tuvo lugar la impartida por el capitán de navío, en situación de retiro, Marcelino González Fernández, miembro de la Fundación «Letras del Mar», de la Asamblea Amistosa Literaria y colaborador habitual de esta REVISTA, que con el título *La heroica defensa del Morro de la Habana en su 250 aniversario* fue seguida con mucho interés por el numeroso auditorio que atestaba el salón de actos de la Fundación.

La presentación del conferenciante fue efectuada por el secretario de la Fundación, Jorge Juan Guillén Salvetti, quien destacó el brillante currículum del ponente como conferenciante de temas históricos, dando paso a continuación al desarrollo de la propia ponencia.

Con el apoyo de la proyección de algunas ilustraciones, comenzó destacando los dos sujetos esenciales del tema a tratar, el capitán de navío Luis de Velasco e Isla y la fortaleza del Morro de La Habana, continuando con un relato pormenorizado de los hechos, que inició con la explicación de la cuidadosa planificación de la expedición de la gran flota inglesa, apoyada en una exhaustiva labor de inteligencia y llevada a término con el factor sorpresa de arribar procedente del este por el Canal Viejo de las Bahamas el 6 de junio de 1762.

Tanto el marco en el que estaba inmerso esta campaña, la Guerra de los Siete Años (1756-1763), con sus antecedentes, causas y consecuencias, la secuencia detallada de los



(Foto: RGM).

acontecimientos durante el largo asedio, visto desde los dos bandos, que finalizó con la capitulación el 13 de agosto, como las importantes repercusiones posteriores para ambas naciones como consecuencia del Tratado de París fueron descritos de forma amena y magistral por Guillén Salvetti.

Finalizada la conferencia se entabló un animado coloquio, en el que se puso de manifiesto el interés suscitado por la conferencia, recibiendo el orador las felicitaciones de los asistentes.

A. P. F.



BPE *Juan Carlos I* dirigiéndose a dique. (Foto: L. Fernández López).



GACETILLA

Día de las Fuerzas Armadas 2012

A pesar de que no se atraviesan tiempos de bonanza, las Fuerzas Armadas, con el enorme esfuerzo de sus integrantes, han celebrado en las diferentes comunidades de España los actos relacionados con su festividad, que en lo que respecta a la Armada han consistido en jornadas de puertas abiertas, exposiciones estáticas de material, bautismos de mar, conciertos, exhibición de la unidad canina, conferencias, pruebas de atletismo, exposiciones en museos navales, que proporcionaron a los ciudadanos un mayor



(Foto: ORP ALMART).



(Foto: ORP ALMART).

conocimiento de las misiones que realiza la institución en su objetivo de defender los intereses de España en la mar. También tuvieron lugar izados y arriados de bandera y actos de jura de bandera de personal civil.

Los actos centrales se desarrollaron en la Plaza Mayor de Valladolid y estuvieron presididos por SS. MM. los Reyes, que estuvieron acompañados por sus Altezas Reales los Príncipes de Asturias y por las máximas autoridades regionales, locales y del Ministerio de Defensa; si bien la mayor parte de las actividades se concentraron en Ferrol, San Fernando, Cádiz y Cartagena, además de Madrid, Las Palmas, Palma de Mallorca, Marín y Valencia.

Siguiendo el programa de actos establecido, en Ferrol tuvo lugar una jornada de puertas abiertas en dos fragatas de la clase *F-100* y en el BAC *Cantabria* que, atracados en el muelle comercial, fueron visitados en grupos de 15 personas. También tuvieron lugar bautis-

mos de mar a bordo del remolcador *Y-122* y visitas a las exposiciones de material, por lo que se permitió a los centros educativos de la comarca el paso al arsenal y también a las escuelas de especialidades Antonio de Escaño y de La Graña, así como al Cuartel de Dolores, que protagonizaron la jornada inaugural de los actos del Día de las FAS.

La banda de música del Tercio Norte realizó dos actuaciones, una en el teatro Jofre interpretando la marcha militar *Proa a la mar*, la banda sonora de *Piratas del Caribe*, el pasodoble *Suspiros de España*, entre otros temas, y otra en la Plaza de Armas. Como colofón final se desarrolló una demostración de la Unidad Cinológica de Infantería de Marina.

Finalmente se realizó la carrera popular «V Milla Urbana Armada Española», incluida en el Campeonato Gallego de Atletismo, y la instalación de una exposición estática de material.

En San Fernando los actos del Día de las FAS comenzaron en la plaza de la Iglesia con el solemne acto del izado de la bandera y con la ceremonia de homenaje a los caídos. Más tarde tuvo lugar un concierto amenizado por la Unidad de Música del Tercio Sur en la calle Real, ante el edificio del Centro de Congresos Cortes de la Real Isla de León. Al ocaso se procedió al arriado de la enseña nacional.

Durante el sábado y Domingo el parque Almirante Laulhé acogió una exposición de vehículos y material del Tercio de la Armada.

Como en otras ciudades tuvieron lugar jornadas de puertas abiertas en el Arsenal de La Carraca, Real Instituto y Observatorio de la Armada y Escuela de Suboficiales.

En el Centro de Congresos se inauguró una exposición organizada por la Armada y destinada a la información sobre la carrera militar, actividad desarrollada por la Jefatura de Integración y Reclutamiento del OAP de San Fernando.

Además se instaló un simulador de navegación y una pequeña exposición alusiva a la Infantería de Marina, a la Unidad de Buceo de Cádiz y al Buque Escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

En Cádiz, donde este año se conmemora el bicentenario de la Constitución de 1812, la programación de actos fue muy significativa. En su puerto atracó el buque de proyección estratégica *Juan Carlos I*, que expuso en la cubierta de vuelo aeronaves de la Flotilla de la Armada, y el muelle acogió una muestra de material de Infantería de Marina. Ambas muestras recibieron la visita de numerosos gaditanos.

El fin de fiesta lo puso la jura de bandera de 300 civiles, que tuvo lugar en el muelle comercial de Cádiz ante el BAC *Juan Carlos I*, acto al que asistieron el almirante de la Flota Santiago Bolívar, la alcaldesa Teófila Martínez, así como numerosas autoridades de la Infantería de Marina y Ejército de Tierra.

En Cartagena, la programación se inició con un concierto ofrecido por la Unidad de

Música del Tercio de Levante con la colaboración de la Banda de Guerra del «RAA73» de Tentegorra y componentes de distintas corales de Cartagena. El concierto, que tuvo lugar después del ocaso, una vez que fue arriada la bandera, se celebró en la plaza San Sebastián frente al edificio de Capitanía, y tuvo un éxito absoluto. El público abarrotó dicha plaza y buena parte de las Puertas de Murcia.

La Armada ofreció la posibilidad también de visitas guiadas al cazaminas *Sella*, al buque de mando y apoyo de la MCM *Diana*, al buque de salvamento y rescate *Neptuno*, al de investigación oceanográfica *Las Palmas* y al submarino *Galerna*.

Los buques estuvieron abiertos al público en el muelle de cruceros de la ciudad portuaria a excepción del submarino *Galerna*, que sufrió un contratiempo cuando se disponía a atracar.

En el muelle también hubo una exposición de material aportado por el Arsenal, Tercio de Levante, el Órgano de Apoyo al Personal, la Fuerza de MCM y el Centro de Buceo de la Armada.

Como fin de fiesta en el Arsenal militar, familiares, amigos y compañeros recibieron al patrullero *Infanta Elena* en el muelle Juan de Borbón después de permanecer cuatro meses en el océano Índico participando en la Operación ATALANTA contra la piratería. En el evento estuvo presente el Almirante de la Fuerza de Acción Marítima (ALMART), Javier Franco Suanzes.

En Madrid, Las Palmas, Palma de Mallorca, Marín y Valencia se realizaron conciertos, exposiciones estáticas de material, homenajes a la bandera, jornadas de puertas abiertas en las comandancias, visitas guiadas, y en Marín un desfile del batallón de alumnos, con presidencia del comandante director desde el Ayuntamiento.

J. S. C.

JEMAD visita el *Juan Carlos I*

El Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), almirante general Fernando García Sánchez, realizó el día 28 de mayo una visita al buque de proyección estratégica *Juan Carlos I*, que se encontraba en la mar realizando ejercicios de adiestramiento.

Acompañado por el almirante general Manuel Rebollo y el almirante Santiago Bolívar, jefe de Estado Mayor de la Armada y almirante de la Flota respectivamente, recibió a bordo una conferencia sobre el progreso de las pruebas para la entrada en servicio del buque.

Posteriormente, efectuó una visita al buque y presenció diversas actividades de adiestramiento, tales como tomas y despegues de aviones *AV-8B Harrier* y helicópteros *AB-212*, ejercicios internos de seguridad interior y evacuación de bajas, así como ejercicios anfibios realizados con medios del Tercio de Armada y del Grupo Naval de Playa.

T. Ñ.



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

54.º Peregrinación Militar Internacional a Lourdes (Francia)

Del 10 al 14 del pasado mes de mayo, tuvo lugar la 54.ª Peregrinación Militar Internacional (PMI) a Lourdes (Francia), organizada por la Armada al corresponderle por el turno rotatorio de los tres ejércitos.

El origen de esta peregrinación fue celebrar un acto internacional de acción de gracias de los países participantes en la Segunda Guerra Mundial por la consecución de la paz, manteniendo el actual formato ininterrumpidamente durante los últimos 54 años.

En la edición de 2012 han participado 34 países, 12 de ellos con banda de música incluida, hecho que contribuye en gran medida a la participación activa de todos los asistentes.

El programa de cada año se elabora en una reunión internacional previa, presidida por el Obispado General Castrense de Francia, que se organiza en cada uno de los países participantes por turno previamente establecido, y la reunión preparatoria de la 55ª PMI de 2013 se celebrará en España.

La delegación española la presidió el vicealmirante Enrique San José Martín, DIPER, en representación del ministro de Defensa, y contó con la presencia del arzobispo castrense de España, monseñor Juan del Río, tanto en la ceremonia internacional de apertura como en los actos específicos de la delegación española, Vía Crucis y Santa Misa en la Gruta.



(Foto: Representación Permanente de la Armada para la PMI).



(Foto: Representación Permanente de la Armada para la PMI).

El acto de más importancia de la PMI, la misa internacional, fue celebrada por el cardenal Oulet, de Canadá, prefecto de la Congregación para los Obispos y representante de la Santa Sede para la PMI, con participación de todos los sacerdotes asistentes. La representación religiosa de la delegación española la ostentó el vicario de la Armada Javier Orpinell.

Además de las autoridades civiles y militares de Francia, señalar la asistencia de S. A. R. el Príncipe Alberto de Mónaco y su esposa y

del secretario de Estado de Defensa de Alemania.

A las distintas comisiones y Agrupación de Peregrinos del Ejército de Tierra, la Armada, el Ejército del Aire, la Guardia Civil y Guardia Real se unió un numeroso grupo de peregrinos civiles, militares y familiares, en su gran mayoría relacionados con la Armada, que contribuyeron en gran medida a dar mayor entidad a la representación española.

Es de destacar también que como acto inicial de la PMI, se celebró la Santa Misa en la Basílica del Pilar, con asistencia de distintas autoridades militares locales, durante la que se efectuó una ofrenda de flores a la Virgen, que lucía el manto donado por los Ejércitos y la Armada con ocasión de la 50.^a PMI. Como acto final, ya en el camino de regreso, se celebró también la Santa Misa en el Santuario Mariano de Torreciudad (Huesca).

Señalar y agradecer el apoyo logístico prestado a la Armada por el Ejército de Tierra y especialmente por el Ejército del Aire mediante la utilización de las instalaciones de la Escuela de Técnicas de Seguridad y Defensa de la Base Aérea de Zaragoza, para la concentración previa de la Agrupación de Peregrinos y la realización durante dos días de la fase de preparación militar y religiosa de la 54.^a PMI.

Representación Permanente
de la Armada para la PMI

Agregados de Defensa y Navales visitan unidades de la Armada en Ferrol

Organizado por la Armada, y en el marco del plan de actividades de la Dirección General de Política de Defensa con los agregados extranjeros acreditados en España, los días 28 y 29 de mayo una delegación compuesta por 23 agregados de Defensa y Navales de distintos países realizó un viaje a Ferrol, donde efectuó visitas a unidades de la Armada estacionadas o con base en la ciudad, durante las que estuvieron acompañados por el secretario de Estado Mayor de la Armada y jefe de la Sección de Relaciones Exteriores, capitán de navío Juan L. Sobrino Pérez-Crespo.

El primer día, la delegación visitó las escuelas de especialidades Antonio de Escaño y La Graña, así como el buque de aprovisionamiento de combate *Cantabria*. Los agregados fueron recibidos a bordo por el comandante del buque, quien los acompañó al hangar donde les dio una breve exposición sobre las capacidades del barco. Una vez finalizada, el comandante, segundo comandante y jefes de servicio los guiaron en una visita por los locales de mayor interés y resolvieron las pequeñas dudas que surgieron

durante el recorrido, para lo que contaron con el apoyo de los oficiales de destino.

Al finalizar cada una de las tres visitas, el contralmirante Frederick Price, presidente de la Asociación de Agregados Navales, en nombre de sus compañeros, dijo unas palabras de agradecimiento y entregó un obsequio como recuerdo de la visita.

Durante la segunda jornada, el grupo realizó una navegación a bordo de la fragata *Méndez Núñez*. En ella asistieron a una presentación sobre las características y capacidades del buque, realizaron una visita por diversos compartimentos y tuvieron la oportunidad de observar el adiestramiento realizado a bordo. Los ejercicios programados incluyeron un ataque de embarcaciones rápidas durante la salida por la ría de Ferrol, recogida de un hombre al agua, prácticas de defensa antimisil, simulación de accidente de vuelo y un adiestramiento específico para el trozo de vista y registro del buque.

S. L.

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



Presentación de los Cursos de Verano de la Universidad en el Centro de Buceo de la Armada (CBA)

En la mañana del día 30 de mayo, tuvo lugar en el Salón de Actos del Centro del CBA el acto de presentación de los Cursos de Verano que las universidades públicas de la Región de Murcia, Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT) y Universidad de Murcia han convocado para realizar este año 2012 en la Escuela de Buceo de la Armada (EBA).

Al acto asistieron, entre otros, Fernando Martín Rubio, vicerrector de Desarrollo Estratégico y Formación de la Universidad de Murcia; Francisco Martínez González, vicerrector de Estudiantes y Extensión Universitaria de la UPCT, y el capitán de navío Fernando Patricio Martín Paz, comandante del CBA y comandante-director de la EBA.

La Universidad Politécnica de Cartagena llevará a cabo del 25 de junio al 13 de julio el VIII Curso de Técnicas de Buceo y el VIII Curso de Técnicas de Navegación. Mientras que la Universidad de Murcia (Universidad Internacional del Mar) realizará el XXIX Curso de Buceo Científico y el XX Curso de Arte y Ciencia de la Navegación, del 3 al 20 de septiembre.

El primero de los cursos ofrecidos por cada universidad tiene como objetivo la capacitación para inmersiones de hasta 30 metros, y el segundo para patronear embarcaciones de recreo. Con una duración de 120 horas, los cursos generan nueve créditos de libre configuración.

ORP de la FAM



(Foto: A. Arévalo).

XL Aniversario de la entrega de despachos en la Escuela Naval Militar

Durante la mañana del viernes 18 de mayo tuvieron lugar en la Escuela Naval Militar los actos de conmemoración del XL Aniversario de la entrega de despachos de los oficiales integrantes de las promociones 58 del Cuerpo General, 34 de Infantería de Marina y 48 de Intendencia, que componen la brigada de 1972.

Los actos comenzaron con la celebración de la Santa Misa por los difuntos de la brigada en la capilla de Dirección, a la que asistieron los componentes de la brigada de 1972 acompañados por sus esposas y familiares.

Una vez terminada la Misa, se trasladaron a la explanada de la ENM en donde, una vez pasada revista al batallón de alumnos por el capitán de navío comandante-director, Marcial Gamboa Pérez-Pardo, se procedió al acto de homenaje a los caídos con la ofrenda de una corona por parte de tres representantes de la brigada, mientras otro procedía a la

lectura de los nombres de los compañeros fallecidos.

Finalizado este acto, los integrantes de la brigada del 72 desfilaron por columnas besando la bandera al son de *Viejos Camaradas*.

Posteriormente, el comandante-director dio una alocución en la que se refirió a los componentes de la Brigada del 72 como ejemplo de toda una vida dedicada al servicio de la Armada. Finalizada esta, el almirante Manuel Otero Penelas, componente más antiguo de la misma, agradeció al comandante-director de la ENM la organización del acto y se dirigió a sus compañeros de brigada recordando su paso por esta escuela.

Los actos finalizaron con el desfile del batallón de alumnos frente a la brigada de 1972.

ORP ENM



(Foto: ORP ENM).

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* hace historia en Nueva York

La emotiva jura de bandera a bordo para personal civil y el liderazgo en la parada naval a través del río Hudson, entre otros actos, sirvieron para que el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* marcara un hito histórico durante la última semana del mes de mayo en Nueva York con motivo de la Semana Naval y la Regata «Opsail».

Las actividades comenzaron el día 23, cuando el *Elcano* encabezó en el río Hudson la parada naval, que discurrió por la Estatua de la Libertad, el World Trade Center, donde fueron rendidos honores a los fallecidos por los atentados del 11-S, el museo naval flotante *Intrepid* y el puente Washington. El regreso permitió un bonito cruce con los barcos de



(Foto: José M. Cuetos Azcona).

guerra norteamericanos. Esa misma tarde tuvo lugar la bienvenida a la coalición naval para que las dotaciones pudieran estrechar lazos de amistad con compañeros de profesión. El evento contó con la actuación de la cantante Kate Perry.

El jueves 24, el comandante Gómez Fernández de Córdoba recibió a bordo a personalidades españolas y locales, ofreciéndoles un almuerzo en la inigualable cámara del comandante. Allí se dieron cita, entre otros, el cónsul general de España en Nueva York, el embajador permanente de España ante la ONU y el agregado de Defensa de España en Estados Unidos y antiguo comandante del *Elcano*, contralmirante Javier Romero.

Dos hechos acaecieron el viernes 25. Por la mañana, en el Muelle de Brooklyn volvieron a reunirse todas las tripulaciones en la recepción conjunta, que contribuyó a conocer las excelencias culinarias de los aliados, donde la cocina española exhibió la paella y la tortilla española. En la recepción intervinieron los comandantes de los buques, actuando como anfitrión el AJEMA estadounidense.

Al caer la tarde se producía la recepción a bordo. El comandante recibió a los invitados llegados hasta el *Elcano*. Entre los asistentes destacaban el agregado de Defensa de España y el periodista José María Carrascal, que fue saludado por quienes le reconocían. Carrascal

recordó su paso por la Milicia Naval Universitaria, donde fue alférez, mientras otros evocaban su destino en el *Elcano*.

Otra sensación vivida tenía lugar el domingo 25, con la Santa Misa oficiada por el pater ante la dotación, alumnos y familiares. La ceremonia tuvo como protagonista a Celia Gómez de Luis, que recibió la Primera Comunión y vivió este momento inolvidable junto a sus padres y hermanos.

La estancia de los Amigos del *Elcano* en Nueva York concluyó de forma emotiva ya que, si jurar bandera es importante, mucho más es hacerlo en Nueva York y a bordo del *Elcano*. Presidida por el comandante, ocho ciudadanos españoles prestaron juramento. Al concluir, el comandante felicitó a los jurados, recordando el significado de su compromiso. También besaron la enseña los restantes civiles presentes, entre otros el fotógrafo naval Rafael Abaira y el presidente de la asociación, Jerónimo Martínez.

Con la satisfacción de ser testigos de otra brillante página protagonizada por el *J. S. de Elcano*, la Asociación expresa su cariño y respeto hacia los 256 marinos del embajador y navegante, comandado por el capitán de navío Alfonso Gómez Fernández de Córdoba.

Eternamente agradecidos.

Jeronimo Martínez
Asociación de Amigos del *J. S. de Elcano*



Actividades de la Asociación de la Carta de Juan de la Cosa

El 28 de febrero del año en curso don Juan José Lago-Novás Domingo, marqués de Castell Florite, y don Manuel Colón de Carvajal Osborne, de la Asociación de la Carta de Juan de la Cosa, acompañados de don Juan Antonio Martínez Cattaneo, cónsul general de España en Cartagena de Indias, visitaron la ciudad de Turbaco (Colombia) para rendir un homenaje al ilustre cosmógrafo en el lugar donde, hace exactamente 502 años, cayó abatido a flechazos por los belicosos indígenas, tras sacrificarse heroicamente para proteger a sus compañeros, a los cuales pudo avisar *in extremis* para que no cayesen en la misma emboscada. Fueron recibidos por el alcalde de la ciudad don Myron Martínez

Ramos, que en acto público y con gran participación ciudadana agradeció profundamente la presencia de esta representación española.

El pasado 18 de abril tuvo lugar el tradicional almuerzo que los componentes de la misma asociación, bajo la presidencia de honor del almirante general Jefe de Estado Mayor de la Armada, Manuel Rebollo García, celebran en el Nuevo Club.

En la reunión de este año se dedicó un recuerdo muy especial a dos miembros de la asociación fallecidos recientemente, el almirante Fernando Poole Pérez-Pardo y el general togado Manuel Areal Álvarez.

E. C.



Almuerzo 18 abril de 2012. (Foto: Asociación Carta Juan de la Cosa).

Visita a Cádiz de buques de la Armada de Alemania

Del día 11 al 14 de mayo permaneció en puertos de la bahía gaditana, para descanso de las dotaciones y el aprovisionamiento de víveres, una agrupación naval alemana integrada por los buques de la Marina de Guerra de este país, fragatas *Emden* (F-210) y *Hessen* (F-221) y el buque de aprovisionamiento de combate (BAC) *Frankfurt am Mein* (A-1412). Las dos primeras atracaron en el puerto de Cádiz, mientras el tercero lo hizo en el muelle de la zona franca de Puntales.

La *Emden* es una fragata lanzamisiles que pertenece a la Clase 122, compuesta por los buques *Lübeck*, *Augsburg*, *Karlsruhe*, *Köln*, *Emden*, *Rheinland-Pfalz*, *Niedersachsen* y *Bremen*. Por su parte, la *Hessen* es de la

Clase 124, compuesta por: *Hessen*, *Hamburg* y *Sachsen*. El *Frankfurt am Mein* corresponde a la Clase 702, que está integrada por este y el *Berlin*.

Esta agrupación de buques lleva una dotación total de 614 tripulantes.

El embajador de Alemania, Reinhard Sibelberg, llevó a cabo una ofrenda floral depositada al pie del monumento de Las Cortes de la plaza de España en honor a la Constitución de Cádiz de 1812 con motivo de su bicentenario, en cuyo acto estuvo acompañado por la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez, y por una delegación de las dotaciones de los buques.

A. E. L.



Fragatas *Emden* y *Hessen*. (Foto: J. B. Robert Roglá).

VERTREP en la fragata *Méndez Núñez*.
(Foto: A. Esperante).



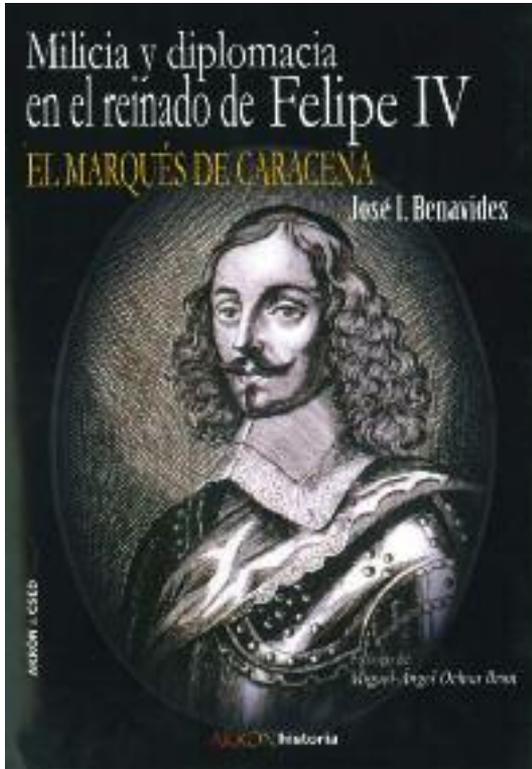


LIBROS

BENAVIDES, José Ignacio: *Milicia y diplomacia en el reinado de Felipe IV. El marqués de Caracena*.—CSED, Catalina Seco Editora, S. L. & AKRON, S. A. (ISBN: 978-84-92814-50-3). Astorga, 2012; 800 pp.; ilustraciones y gráficos en blanco y negro y cuadernillo a todo color. Índice general y onomástico; 35 euros.

Es difícil titular un libro como este, que no es exactamente biográfico, como con maestría explica en el prólogo don Miguel Ángel Ochoa: «...Se trata de un personaje y una historia...», y a esa historia la titula el autor *Milicia y Diplomacia en el reinado de Felipe IV. El marqués de Caracena*. Pero hay bastante más que milicia y diplomacia, pues la economía está presente en casi todas las páginas del libro. En cuanto a la milicia, engloba tanto las disciplinas de combate, estrategia, táctica y logística, como la siempre interesante política de personal, tan distinta de la importada de Francia por los Borbones. También tiene su toque sociológico, pues en un capítulo inicial relata las aficiones artísticas del biografiado y en otros aparecen reflejados los hábitos mundanos de la época.

Por entonces las escuelas militares eran las propias casas nobles e hidalgas; servir al rey en sus ejércitos salía caro y muchas veces llevaba a la ruina. Qué bien describe este libro las angustias de los gobernadores bruseleses marchándose a hurtadillas, perseguidos por sus acreedores, después de empeñar los bienes personales para poder subsistir...



El autor no se deja llevar por la moda actual *anti-histoire-bataille* y, cuando es necesario, como en Nördlingen, Rocroy, Montes Claros, etc., da la información precisa para que comprendamos lo ocurrido desde todos los puntos de vista.

La biografía está en las antípodas de ser una hagiografía, ya que evidentemente Caracena no fue un santo, pero sí un leal servidor de su rey, lealtad que evidenció incluso en sus desobediencias, y cuando por fin obedeció (Montes Claros) le salió bastante mal. Tampoco es una reivindicación familiar: las críticas al biografado no son solamente las que el autor ha recogido en la amplia investigación realizada, sino las que él mismo elabora al enjuiciar sus actuaciones, tanto las diplomáticas como las militares.

Brilla en el libro la complejidad de la diplomacia *dos Filipes*, como dicen en Portugal, la cruz que formaban los ejes E-W, Viena-Madrid, vía Barcelona-Génova, con el N-S, Bruselas-Nápoles, se articulaba en Milán, donde se cortaban ambos ejes, y en aquel rico Milanesado se asomaban Parma, Módena, Guastalla, la Señoría genovesa y la República veneciana, el Estado de los Grisones, los Estados Vaticanos, Saboya. El lado peor, donde se coloca el INRI, era el paso de Milán a Flandes, ora por Saboya, ora por la Valtelina. Por esta parte de la cruz ejerció don Luis de Benavides, marqués de Caracena, hasta que, sin Cirineo que le ayudase, lo mandaron al Gólgota de Portugal.

El libro no es derrotista como correspondería al reinado estudiado; en él se pueden encontrar muchos éxitos, como Nördlingen, decisivo para la Guerra de los Treinta Años y por el que Baviera sigue siendo católico. Allí quedó probado que la formación militar por excelencia, el tercio, cuando estaba integrado en su mayoría por profesionales españoles, era todavía imbatible para las nuevas formaciones ideadas por Mauricio de Nassau y el fallecido rey de Suecia. Ello no se contradice con lo ocurrido nueve años más tarde en Rocroy

(19-05-1643), donde los tercios no fallaron, sino el maestre de campo general don Pablo Bernardo de la Fontaine, conde de la Fontaine, es decir, el jefe de E. M., que impedido para caminar circulaba en silla de mano, y que murió bravamente en la pelea, aunque la explotación del éxito, vía propaganda francesa, se cebó con ellos; sin embargo los supervivientes se fueron «a pie con sus cajas y banderas hasta Fuenterrabía».

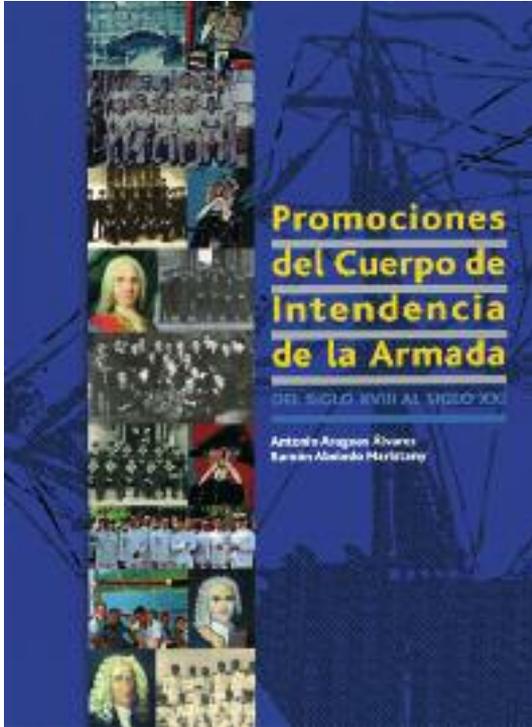
Esto nos lleva a denunciar una pequeña frase del libro que alude a cierta acción naval previa a Rocroy, la acontecida en aguas de Barcelona y Mallorca con motivo del socorro a Rosas. Dice el autor, p. 317, «...la escuadra española fue destrozada por el mariscal de Brezé y el 9 (septiembre-1642) se rindió Perpiñá». Ese destrozo es únicamente fruto, como con alarde de pruebas demuestra don Cesáreo Fernández Duro, de la misma propaganda francesa que exageró lo de Rocroy y que nosotros admitimos.

Y llegamos al anunciado Gólgota particular y portugués de don Luis de Benavides: Portugal. En 1640, simultáneamente con la de Cataluña, comenzó la revuelta portuguesa en 1643, la de Rocroy; la campaña de Portugal contaba con 2.000 hombres por bando, se había dado prioridad a la segunda. La guerra, a medio gas, fue de mal en peor, y en ella fracasaron antiguos gobernadores de Flandes, como el marqués de Leganés o don Juan José de Austria, que sufrió (8.6.1663) un desastre de Estremoz contra las tropas aliadas de Portugal, Inglaterra y Francia. Consecuencia de ello el rey llamó a Caracena, que (17.6.1665) recibió de S. M. directamente órdenes de que entablase batalla campal y fue obediente... saliendo de Villaviciosa para Montes Claros.

Desalojados de Portugal, Francia no cejó y continuó el expolio con la Guerra de la Devolución (1667-1668). Condé ocupó el Franco Condado con 72.000 hombres ante la negativa de España a negociar. S. C. M. no tenía medios para resistir, por lo que confió en la ayuda internacional. Holanda, que quería ser «amiga de Francia, pero no vecina». Inglaterra y Suecia, que «se habían pasado» en ayudar la expansión francesa, formaron la Triple Alianza nórdica y protestante, y Luis XIV prefirió tratar en condiciones moderadas. En Aquisgrán, 1668, España recuperó el Franco Condado y cedió Lille, Tournai, Charleroi y otras plazas flamencas... Pero el rey Felipe y Caracena ya no estaban en este mundo.

J. B. N.

ARAGUAS ÁLVAREZ, Antonio, y ABELEDO MARISTANY, Ramón:
Promociones del Cuerpo de Intendencia de la Armada.—Editado por
Doin Soluciones Gráficas, S. A. (ISBN: 978-84-940139-0-4). Madrid,
2012.



Esta obra, documento histórico, explica la magnífica trayectoria de un Cuerpo de la Armada durante tres siglos de existencia. Pero el rigor de los datos contenidos en su desarrollo y tal vez la frialdad de nombres y fechas no están alejados de un toque de nostalgia por cuanto encierran en sí mismos recuerdos, amistades y en definitiva añoranza.

De una parte se han rescatado las ingentes labores de personajes históricos que contribuyeron al esplendor del Cuerpo de Intendencia en el siglo XVIII, como Patiño, Campillo y Ensenada, sin olvidar otros muchos que, sin alcanzar el nivel de notoriedad de los citados, pusieron igualmente su dedicación vital a esta trayectoria digna de admiración, como fueron Vargas y Valdés, Esteban Felipe de

Fanales, Olivares, los Gutiérrez de Rubalcaba, don Bernardo Freire de Moscoso, Bustillo (marqués del Castañar), Antonio de Perea (marqués de Monteverde), los hermanos Ordeñana, uno Agustín, el hombre de confianza del marqués de la Ensenada, con el que compartió su caída en desgracia; el otro Pedro Antonio, intendente de Ferrol, organizador de la expedición de expulsión de los jesuitas de la zona norte de España, y tantos otros que construyeron los arsenales, astilleros y organizaron los departamentos.

Este trabajo, verdadero y colosal «laboratorio» para los interesados y eruditos en relación con la historia del Cuerpo de Intendencia de la Armada, está estructurado cronológicamente en tres partes: la primera, que corresponde al siglo XVIII, está compuesta por ciento cincuenta y ocho páginas de condensada exposición histórica; la segunda, relativa al siglo XIX y con un contenido

de ciento ocho páginas, estudiadas ambas con notable acierto por el coronel Ramón Abeledo Maristany, y una tercera referida al siglo xx, construida esforzada y pacientemente a través de búsqueda de datos e información gráfica a cargo del general de brigada Antonio Araguas Álvarez, resultado de seis años de intensa y abnegada dedicación. Todo ello se completa con un práctico índice onomástico y la ayuda inestimable de una adecuada bibliografía.

Extraordinaria presentación a cargo de Doin Soluciones Gráficas, que dirige con acierto Ignacio Fajardo Gimena; originales y atractivas cubiertas, la principal con un *collage* hábilmente compuesto, que incluye óleos de Juan Garcés Espinosa, reconocido y prestigioso pintor de la Armada que

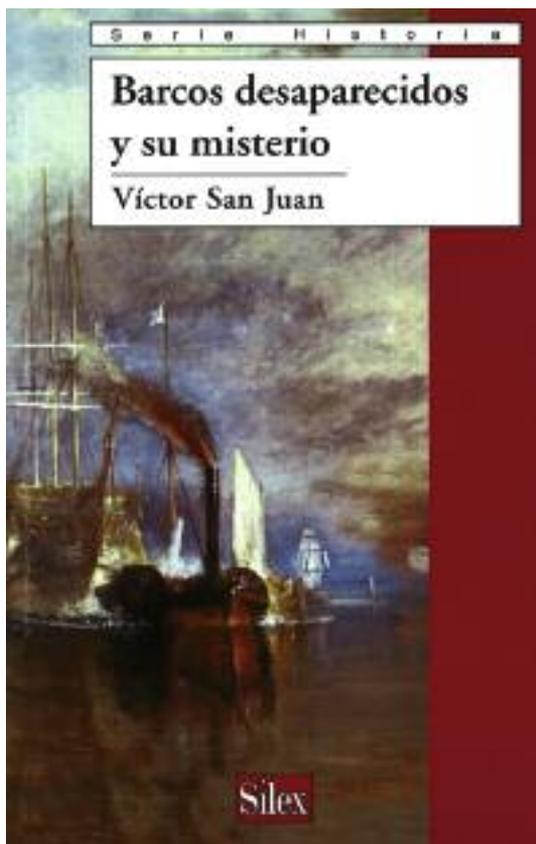
ha plasmado con su peculiar y original estilo diversos intendentes, y la posterior dedicada a mostrarnos gráficamente el «camino» a seguir dentro del Cuerpo, representado por las respectivas palas de uniforme, desde aspirante de primero a general de división.

En resumen, un notable acierto y un libro que merece la pena colocar en nuestra biblioteca, que fue presentado el pasado 24 de mayo en el Hotel Wellington de Madrid, en acto que presidió el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo García, actuando como comentarista del contenido el coronel de Intendencia José Curt Martínez.



R. E. G.

San Juan, Víctor: **Barcos desaparecidos y su misterio**.—Editorial Sílex. Colección «Serie Historia». (ISBN: 978-84-7737-598-2). Mayo 2012; 279 pp.



El autor ha abordado en este libro una asignatura pendiente, una tarea sin resolver en la investigación histórica naval española principalmente. Porque si bien se ha hablado de naufragios, este libro trata de los barcos que no apreciaron, siendo muchas veces ignorados y ninguneados por la historia posterior.

Víctor San Juan coloca sobre sus hombros, cual moderno Atlante, este ingente peso, e intenta con una documentación detallada y exhaustiva contarnos la historia y analizar las posibles variantes, lanzando hipótesis y sacando conclusiones derivadas de los datos que aporta.

Dieciséis casos se estudian en este ensayo. No solo el hecho de la desaparición en sí, sino los antecedentes, el contexto e infinidad de detalles que, además del interés por sí mismos, ofrecen una visión para entender qué pudo pasar. Desde el galeón *Santo*

Cristo de Maracaibo, desaparecido en 1702 ante la ría de Vigo, pasando por las interesantísimas aventuras exploratorias del conde La Perouse (1785) y su desaparición con los barcos *Boussole* y *Astrolabe*; el dramático final del navío *San Telmo* en aguas antárticas (1819); las múltiples exploraciones del funesto Paso del Noroeste en aguas árticas, con la desaparición de John Franklin y las bombardas *Erebus* y *Terror*. La inexplicable desaparición del crucero protegido *Reina Regente* en aguas del estrecho de Gibraltar, y la aún más inexplicable ausencia de investigación competente al respecto. Y otros muchos casos de navíos, submarinos, petroleros y yates hasta fechas tan cercanas como 1980.

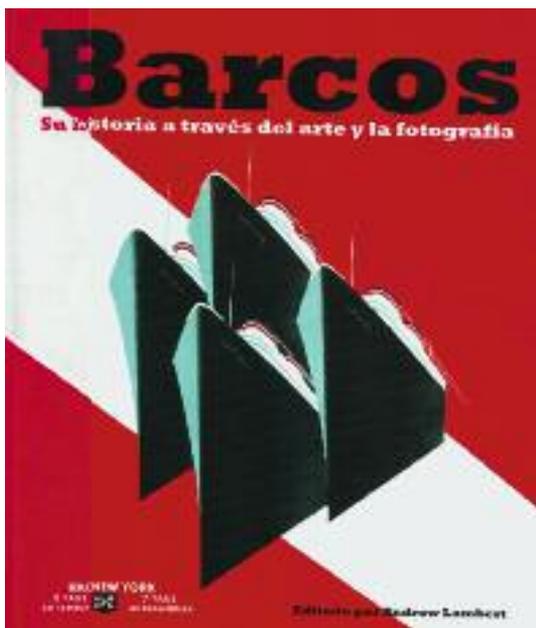
Tanto franceses como británicos, y por supuesto, estadounidenses, han investigado y dedicado expediciones y presupuesto para buscar sus barcos desaparecidos. En España, desaparecer en el mar es caer en el olvido más cruel. Tengamos en cuenta que con los barcos iban tripulaciones completas: personas, vidas humanas. Esto es lo más grave y penoso. Investigar sobre ellos es algo que debería ser obligado no sólo moralmente, puesto que existe una deuda de la sociedad para con estas muertes, sino por imperativo legal. Tarea imprescindible es dismantelar falacias como la del Triángulo de las Bermudas, el Limbo de lo Perdido, cubiertos de una pátina de esoterismo que les hace entrar en la literatura y alejarse de una indagación rigurosa y científica. Todo país con una marina debería estar obligado a esclarecer este tipo de sucesos, averiguar las causas y prevenir errores en un futuro, así como tomar las medidas adecuadas para penalizar las incompetencias y fallos de previsión por parte de las personas responsables de ello.

Libro interesante por los hechos narrados y muy bien documentado; muy loable su intención de investigar de modo científico sobre casos que muchas veces se han tratado de modo arbitrario o legendario, con explicaciones más propias de la ficción que de la ciencia.

Víctor San Juan Sánchez (1963) es escritor, ingeniero y navegante, cursó estudios de Ingeniero Técnico de Obras Públicas en la Universidad Politécnica de Madrid. Es, asimismo, uno de los pocos navegantes españoles que cuenta con victorias en regatas de barcos de vela en circuito y pruebas costeras, de media distancia y raids oceánicos de larga duración. Tiene casi una veintena de escritos literarios, y nueve obras publicadas, en las que combina la novela histórica y de ficción con los estudios de investigación de tema marítimo. Ha ganado dos veces el premio Nostromo de Literatura Náutica. Con ocasión del Bicentenario de la Batalla de Trafalgar (2005) recibió la Medalla de la Fundación Letras de la Mar por el estudio «Trafalgar, Tres Armadas en Combate» (Sílex, 2005) y la novela *Memorias de Trafalgar* (Noray, 2005). Asimismo, publica con asiduidad artículos y colaboraciones en periódicos y revistas como la *Revista de Humanidades*, el suplemento náutico del diario *El Mundo*, así como en nuestra propia REVISTA, etcétera.

F. N.

Barcos: su historia a través del arte y la fotografía.—Edición de Andrew Lambert. Nueva York, 2011; 420 páginas.



Cuando un libro se concibe para ser leído, no cabe duda de que su autor pondrá el mayor énfasis en que su lectura sea coherente con el planteamiento que expone; pero cuando se prima el atractivo visual de la fotografía entendida como arte, el marco de lectores se nutrirá de incondicionales de las bellas artes. Lo difícil es conciliar las dos tendencias, texto e ilustraciones, y obtener un resultado que satisfaga a todos.

Este es el caso del libro *Barcos*, espléndido de tamaño y contenido, con textos perfectamente adecuados al marco al que se circunscriben, con la belleza de sus fotografías, algunas de ellas totalmente desconocidas, y que eviden-

cian la dedicación y el cuidadoso proceso de selección que avalan y enriquecen su diseño.

El mar ha sido siempre fuente de inspiración en sus múltiples facetas, y sobre el mar se mueven los barcos testimoniales de su grandeza. Barcos que en diferentes épocas de paz o guerra se han acomodado al paso de los tiempos y que reflejan hitos históricos de un proceso en permanente evolución.

Barcos es sin duda una gran obra, con el velamen de su confección desplegado a todo lujo, porque textos y fotografías conforman una panorámica fielmente encuadrada. Solo le pondremos un reparo: entre el numeroso plantel de fotos artístico-históricas, solo figura un buque español, el *Infanta María Teresa*, de no muy grato recuerdo para los españoles. ¿Es que no cabía reparar, por ejemplo, en la airosa silueta de nuestro emblemático y octogenario *Juan Sebastián de Elcano*? Pero el libro está editado en Nueva York y su coordinador o sus autores no han querido acercarse demasiado a nuestras costas. Pero de todas formas es un gran libro.

J. C. P.

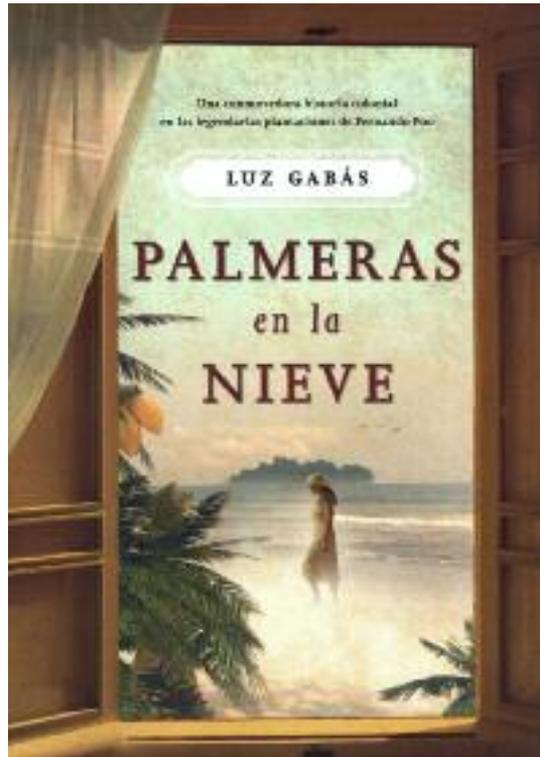
GABÁS, Luz: *Palmeras en la nieve*.—(ISBN: 978-84-9998-023-2). Ediciones Temas de Hoy. Planeta. Madrid ,2012; 730 páginas.

Con la independencia de Guinea Ecuatorial en octubre de 1968, España clausuraba una presencia histórica de más de cien años de labor colonizadora en la que la Marina española tuvo un destacado y sustancial protagonismo. Pero junto al esfuerzo de los hombres del botón de ancla, otros muchos españoles, de los más diferentes lugares del mapa patrio, dejaron las huellas de su tenacidad y constancia en la construcción de un estatus colonial que fue ejemplo durante tanto tiempo.

Palmeras en la nieve es ante todo una novela, sugestiva, interesante, bien planteada, pero es también un canto de reconocimiento y gratitud a aquellos finqueros, comerciantes, factores y capataces que tanto contribuyeron al desarrollo de aquella pequeña España tropical. Un alegato irrefutable de cómo puede culminarse una meritoria tarea desde el esfuerzo y el trabajo.

Estructurada en dos épocas, la de la década de los cincuenta, en pleno rendimiento económico y asistencial, y la de los primeros años del presente siglo, cuando su imagen es totalmente distinta; la trama argumental confronta situaciones peculiares, reacciones sorprendentes, valoraciones objetivas; pero el trasfondo sigue siendo esa entrega española desde las viejas raíces coloniales a través de la prepección narrativa de sus protagonistas.

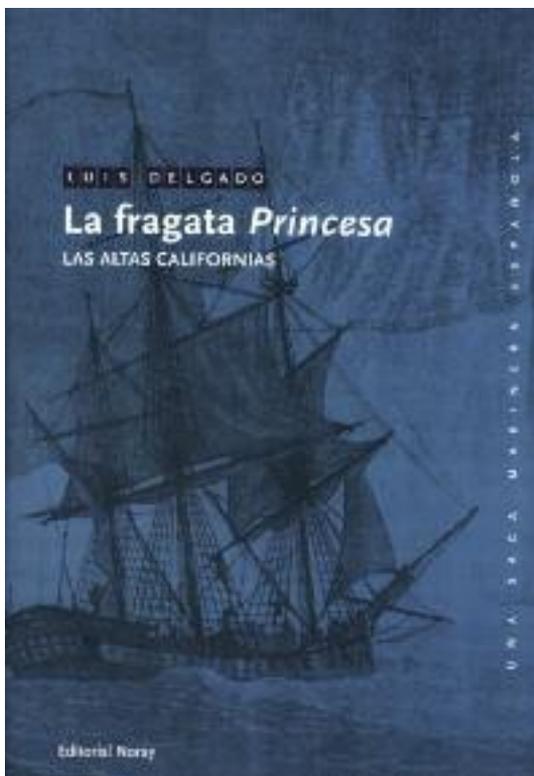
No es poco cuanto se ha escrito de la antigua Guinea española, a veces con una frivolidad rayana en el desconocimiento. Se han confundido proyectos y actitudes, y se ha criticado, a veces duramente, el acelerado proceso de descolonización con un claro posicionamiento divergente. Aunque en la novela no son ajenas ciertas apreciaciones personales que pueden ser reinterpretadas, la realidad es que se trata de un excelente relato, minuciosamente documentado



en la terminología nativa, costumbres y ritos, y que transfiere al lector esa intensidad convulsa y apasionada que aun en nuestros días comporta la sugestión de África.

J. C. P.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *La fragata Princesa*.—Editorial Noray. Barcelona, 2012. (ISBN: 978-84-7486-243-0); 446 pp. Ilustraciones.



La flota histórico-literaria que con tanto acierto patronea Luis Delgado repite singladura. Sale de un astillero a otro, remozada, engalanada, con nuevos gallardetes y grimpolas, y continúa su navegación avante claro. Tal es el caso de *La fragata Princesa*, cuya primera edición se remonta a 2004 y que ahora, en el nuevo y lujoso formato de sus actuales entregas, revive las peripecias del joven teniente de fragata Francisco de Leñanza (segundo de la saga) en la dura navegación por las costas y mares del ultramar español.

En sus nuevas singladuras, el protagonista encara vibrantes avatares en el marco de la acción naval española en las costas del noroeste americano —San Blas, Vancouver, Nutka...—, nombres, si lejanos geográficamente, íntimamente cercanos al impulso de sus últimos descubrimientos, y nos

acerca también a las gestas de unos navegantes excepcionales, como Malaspina, Bodega y Cuadra, el famoso jefe indígena Macuina, y a la población de Nutka como posesión de la Corte española. Toda una amplia gama de aventuras narradas con el buen dominio del lenguaje y de la jerga marinera que el autor maneja con singular pericia.

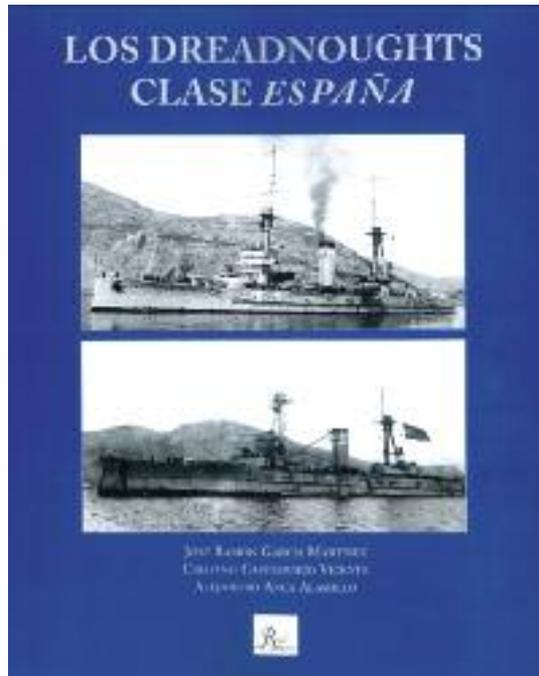
Es notable cómo a través de barcos de muy diferentes estructuras, dimensiones y modalidades de construcción, Luis Delgado va diseñando todo su engranaje de historia naval con perfecta acomodación de épocas y hechos. Se puede por tanto seguir un hilo conductor desde el rigor histórico y documental sin que por ello se pierda en goce y deleite de una lectura que atrapa al lector desde las primeras páginas. Y excelente armonización simbiótica con la Editorial Noray, que junto a nuevas botaduras rescata y acopla a la colección todo el pasado, presente y futuro de este recorrido histórico.

J. C. P.

GARCÍA, J. R.; CASTROVIEJO, C.; ANCA, A.: *Los dreadnoughts Clase España*. — (ISBN: 978-84-938057-7-7) ; Real del Catorce Editores, Madrid, 2012; ilustraciones; 268 pp.; 24 euros.

En el año 2007, los conocidos tratadistas navales José Ramón García Martínez, Cristino Castroviejo Vicente y Alejandro Anca Alamillo publicaron un extenso y documentado trabajo, en CD, titulado *Los acorazados de la Clase España o el resurgir naval hispano (1912-1937)*, que incluía 2.700 páginas, de las que 1.200 eran de texto y 1.800 de ilustraciones (fotografías, grabados, planos...) y una película de 11 minutos de duración sobre las maniobras realizadas por la Escuadra española en el año 1929. Este CD, cuyo precio de venta era de 12 euros —algunas librerías náuticas todavía mantienen dicho precio, otras lo han incrementado notablemente— es el trabajo más completo

sobre nuestros acorazados clase *España*, es un alud informativo al que nos tiene acostumbrado el autor principal del trabajo, José Ramón García, un «arrasador» de bibliotecas, archivos, hemerotecas y de cualquier otro organis-



mo o institución que pueda tener algún documento, escrito, gráfico o fílmico, sobre el tema naval que esté investigando.

Esta obra no tuvo la acogida que se merecía y que los autores esperaban, debido, probablemente, a que la mayoría de los aficionados a los temas histórico-navales son de gustos y aficiones muy tradicionales y no se pueden imaginar un mundo sin libros y, al igual que el autor de estas líneas, son de la opinión, acaso demodé, de que ningún soporte electrónico tiene el encanto de la cuidada edición de un libro, ni puede imitar el olor o el tacto del papel, por ahora, pues lo que nos espera por la proa...

El hecho es que los tres mismos autores, que siempre se han caracterizado por su altruismo, desde un punto de vista económico, han decidido revisar y adaptar para la impresión ordinaria el extenso trabajo editado en 2007 por el Centro Marítimo y Naval «Casto Méndez Núñez» de Madrid. El resultado es el libro que le presentamos, editado en gran formato, y que está estructurado en seis partes o capítulos: tres escritos por José Ramón García, los titulados *Los Acorazados de la Clase España. Concepción y Ejecución (1915-1917)*, *Especificaciones Técnicas del Acorazado Alfonso XIII (1915-1917)* y *Acorazados Clase España. Addenda*. Dos capítulos corren a cargo de Cristino Castroviejo, los que llevan por epígrafe: *Evaluación Crítica de los Acorazados Clase España* y *Los Acorazados Clase España. Personal y Organización*, mientras que el titulado *Historiales de los Acorazados Clase España* es de Alejandro Anca.

Cada uno de los capítulos mencionados es el fruto de una larga y profunda investigación. En dos de ellos, sin desmerecer a los restantes, nos hemos deleitado con su lectura por las cosas que dicen y como las dicen; nos estamos refiriendo al primero de los reseñados de Castroviejo y al de Anca. El primero de los citados, por la profundidad y solvencia de los análisis que formula, y el otro, por la cantidad de detalles inéditos, según nuestra opinión, sobre las vicisitudes de los historiales de los tres acorazados, tales como que el *España* fue el primer buque de guerra español que atravesó el canal de Panamá, o su poco conocida varada en las islas Chiloé (Chile), que precedió, en más de dos años al embarrancamiento en cabo Tres Forcas, que ocasionó su pérdida. Su gemelo, el *Alfonso XIII* tuvo inicialmente mejor fortuna; así el mismo año de su entrada en servicio, su dotación fue agraciada con el premio «Gordo» de Navidad de 1915; su periplo americano, visitando los puertos de La Habana, San Juan de Puerto Rico y Nueva York; sus operaciones en el Protectorado y su participación en el desembarco de Alhucemas; con la llegada de la República se le cambió el nombre de su gemelo naufragado: *España*; en la Guerra Civil participó en el bando nacional, operando en el Cantábrico, donde chocó con una mina y se hundió. Hubo varios intentos para localizar el pecio, pero todos fracasaron, hasta que el 14 de mayo de 1984, fue localizado, en un fondo de 60 metros, por el entonces teniente de navío García Sánchez, (actual almirante general JEMAD), acompañado por el sargento Plané, ambos del

Poseidón. Con respecto al *Jaime I*, su alistamiento sufrió un considerable retraso por la Gran Guerra; realizó un viaje a Constantinopla para proteger los intereses españoles durante la revolución de Atatürk. En su tornaviaje tuvo una colisión con un mercante, teniendo que entrar en dique en Pola; al año siguiente, 1923, condujo a los Reyes en su visita oficial a Italia; participó en las campañas de pacificación de Marruecos; En 1933 trasladó los restos mortales de Blasco Ibáñez, desde Francia a Valencia; en la Guerra Civil, se produjo en la mar la sublevación de un grupo de suboficiales y cabos que después de un tiroteo tomaron el control del buque, y varios días después, 10 oficiales que se encontraban detenidos fueron vilmente asesinados en la mar. En 1937, mientras estaba reparando en Cartagena se produjo una gran explosión, que provocó 179 muertos, quedando prácticamente destruido. Como hemos visto, los tres tuvieron un dramático final.

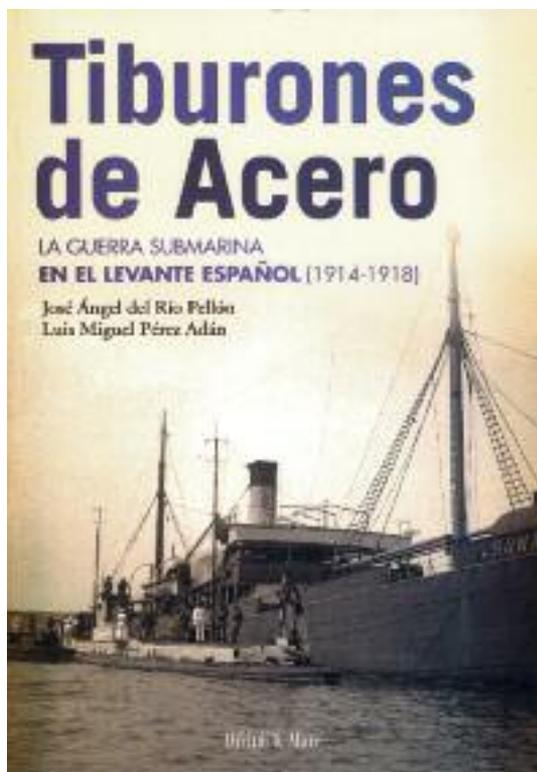
Los tres acorazados, fruto del plan Maura-Ferrándiz, constituyeron, después del Desastre del 98, la columna vertebral de la nueva escuadra. Significó el mayor reto industrial, económico y financiero, y supuso todo un hito para la Armada y para la construcción naval en España. La entrada en servicio de los *España*, cuya construcción se gestó en los llamados Acuerdos de Cartagena, originó que nuestra nación se adelantara a las Marinas de nuestro entorno al contar con estos modernos acorazados *dreadnought* que marcaron una nueva era en la guerra naval. Supusieron un vuelco en el potencial de la Armada, así como en el balance estratégico del Mediterráneo occidental.

El libro que comentamos contiene solo una pequeña parte de la información contenida en el DVD, pero así y todo, es la publicación que contiene la más extensa información sobre nuestros acorazados *España*. Por ello creemos que satisfará a los amantes y aficionados de los temas relacionados en general con nuestra Armada y con sus unidades a flote en particular. Lo ideal sería, en el futuro, ofrecer el presente libro junto con el DVD. La gracia, con precio ajustado, sería completa.

M. J. F.

DEL RÍO PELLÓN, José A., y PÉREZ ADÁN, Luis M.: *Tiburones de Acero*. — (ISBN: 978-84-936502-6-1); Divum & Mare Ediciones. Cartagena, 2011; 474 pp.; ilustraciones; 23 euros.

Tiburones de Acero es una famosa película protagonizada por Tironé Power sobre la gesta de los submarinos norteamericanos en el océano Pacífico en la Segunda Guerra Mundial, un tema bien conocido por la mayoría de nuestros lectores por haberse tratado en varios *films* de Hollywood y en un buen número de publicaciones. Pero el libro que le presentamos trata de un tema muy poco divulgado, a pesar de que el escenario en donde se desarrolló



fue frente a nuestras costas levantinas, en algunas de sus calas e incluso puertos de nuestro litoral. Nos estamos refiriendo a lo que se especifica en el subtítulo del libro: *La guerra submarina en el Levante español (1914-1918)*.

Por otro lado, en el año 2008 el Ministerio de Defensa publicó el libro *Cazadores de Barcos* (ver nuestra REVISTA, cuaderno de enero-febrero de 2009), que trata de la historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial, pero que también se ocupa de algunos episodios de los submarinos germanos en el levante español, tales como la entrada en Cartagena del *U-35*, mandado por el legendario Arnauld de la Perrière, con la excusa de entregar una carta del káiser para Alfonso XIII, pero que en realidad ocultaba

otros propósitos. Ello provocó una enérgica protesta de Inglaterra, que nos amenazó con la ocupación de puertos españoles si se repetían entradas de este tipo. Este episodio está ampliamente tratado en el libro que ahora presentamos, que le dedica dos de los nueve capítulos que lo conforman, así como uno de los apéndices. En cambio no se menciona el torpedeamiento del mercante *Patricio*, que tuvo, entre otras consecuencias, el suicidio del ayudante de Marina de Denia, el teniente de navío De la Vega, según se detalla en *Cazadores de Barcos*.

Con lo dicho, queremos significar que ambos libros son, de alguna manera, complementarios, aunque cierto es, que los episodios tratados en nuestras aguas levantinas están más detallados en *Tiburones de Acero*, sobre todo por la información que proporciona, extraída de la prensa cartagenera de la época. En cambio, tanto los listados de barcos hundidos como los planos que indican las posiciones geográficas de los hundimientos, los insertados en *Cazadores de Barcos* son más completos.

Sin que, inicialmente, lo pretendiéramos, nos ha salido una comparación

de los dos libros citados; por ello retornamos a *Tiburones de Acero* para recalcar que se trata de una obra importante, escrita por dos afamados expertos en historia naval, uno de ellos, Del Río Pellón, es además oficial de la Marina Mercante, y el otro, Pérez Adán, profesor de la Universidad Politécnica de Cartagena, fundador y presidente del INCIS (Instituto Cartagenero de Investigaciones Históricas) y autor, entre otros títulos, del libro *El Hundimiento del Castillo de Olite*.

En el libro está perfectamente narrada la actividad de los submarinos alemanes que, operando desde refugios secretos, atacaban al tráfico marítimo en aguas del Levante español. Un hecho del que quedó poca constancia por las consecuencias que pudo tener para España, pues algunas autoridades de Marina consentían, o al menos disimulaban, cuando los submarinos alemanes se reabastecían en los puertos españoles, en especial en el de Cartagena.

Los numerosos hundimientos en nuestras aguas levantinas reflejan la intensa actividad de los submarinos del káiser, lo que provocó grandes dificultades a la diplomacia española, que estuvo al borde de perder la beneficiosa neutralidad que mantuvimos en la Gran Guerra. Una historia en la que se mezclan las acciones bélicas con un entramado de agentes secretos de los países contendientes que estuvieron actuando en España, entre ellos el entonces teniente de navío Wilhelm Canaris —que en la Segunda Guerra Mundial sería almirante y jefe de los Servicios de Inteligencia alemanes—, cuyas andanzas a lo largo de casi un año en España se describen con gran maestría en este libro, así como la aventura de su evasión de nuestro país por el submarino *U-35*, desde la cala cartagenera de Salitrona.

M. J. F.



Misil *BIT Harpoon*. (Foto: A. Fernández de Bobadilla).



A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los artículos publicados 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.

El acuse de recibo de los artículos no supone compromiso para su publicación. Los originales habrán de ser inéditos y deberán ser entregados, a ser posible, vía *Internet* o grabados en CD, con tratamiento de texto Word. El texto se presentará escrito a dos espacios, con un máximo de 28 líneas por página, y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas. La Redacción se reserva la aplicación de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones en general deberán acompañarse del pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma.

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

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

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

